



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**  
**ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΚΑΙ**  
**ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΥΡΙΔΗΣ**

**ΕΠΙΒΛ.ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**  
**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Η συγκεκριμένη μελέτη είναι δομημένη ως εξής. Αρχικά παρουσιάζει μια γενική εικόνα των ναυτιλιακών συστάδων στη Μεσόγειο, υπογραμμίζοντας τα βασικά χαρακτηριστικά τους και τα στοιχεία που τις δομούν όπως και τις ιδιαιτερότητες τους. Δίνει ιδιαίτερη προσοχή στα χαρακτηριστικά, στην κρίσιμη μάζα, στις διαφορές βαθμού ανάπτυξης και τη διασυνοριακή συνεργασία. Στη συνέχεια επικεντρώνεται στον τομέα χάραξης πολιτικής των συστάδων και στην σύντομη περιγραφή της ναυτιλιακής συστάδας του Πειραιά.

Η εργασία αυτή έχει σκοπό και στόχο να συνδράμει τους διαχειριστές θαλάσσιων συστάδων. Επισημαίνει την λογική και τις αρχές που διέπουν την λειτουργία των ναυτιλιακών συστάδων ειδικά στις περιοχές της Μεσογείου, υπογραμμίζει τα πλεονεκτήματα τους αλλά και τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ναυτιλιακών συστάδων στην περιοχή. Ακολουθούν, συστάσεις πολιτικής για τις συστάδες στον ευρωπαϊκό χώρο, αξιολόγηση του πλαισίου πολιτικής της Ε.Ε όπως και προτάσεις ναυτιλιακής πολιτικής .

## Abstract:

This study is structured as follows. Initially, it presents an overview of the models of maritime clusters in the Mediterranean, highlighting the basic features of their elements and their particularities. It pays attention to sectoral characteristics, critical mass, maturity differences and cross-border co-operation. Then it focuses on cluster policymaking and a brief outline of the Piraeus cluster.

It aims at assisting maritime cluster managers. It reiterates the logic and principles of maritime clusters especially in the Mediterranean region, defines the advantages of maritime clusters and the conditions for the development of maritime clusters in the region. It concludes with policy recommendations for clusters in the European area, evaluation of the EU policy framework as well as maritime policy proposals.

## Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της μεταπτυχιακής διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες σε όλους όσους συνέβαλλαν στην εκπόνησή της. Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέπων καθηγητή μου, κύριο Ευστράτιο Παπαδημητρίου, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε εξ' αρχής, αναθέτοντάς μου το συγκεκριμένο θέμα, όπως και τον Πέτρο Σταυρουλάκη για την επιστημονική του καθοδήγηση, τις υποδείξεις του, τη συνεχή του υποστήριξη . Ακόμα ευχαριστώ θερμά τους κο. Χλωμούδη Κ. και κα. Παρδάλη Α. για την σημαντική βοήθεια τους .Τέλος, θα ήθελα εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου και ιδιαίτερα την μητέρα μου Αριάδνη Στασινοπούλου για όλη τη στήριξη, τη συμπαράσταση και την κατανόησή της, καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Ο παππούς μου Ιωάννης Στασινόπουλος, μου είπε κάποτε ότι υπήρχαν δύο είδη ανθρώπων: εκείνοι που κάνουν την δουλειά και εκείνοι που παίρνουν τα εύσημα. Μου είπε να προσπαθήσω να είμαι στην πρώτη ομάδα. Υπάρχει πολύ λιγότερος ανταγωνισμός σε αυτή. Η εργασία αυτή είναι προς τιμήν του.

*Civilization grew in the beginning from the minute that we had communication*

*- particularly communication by sea that enabled people to get inspiration and ideas from each other...*

*Thor Heyerdahl.*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**UNIVERSITY OF PIRAEUS**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ:</b> .....  | <b>2</b>  |
| <b>Abstract:</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>Ευχαριστίες</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>INTRODUCTION:</b> .....  | <b>7</b>  |
| <b>1.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ</b> .....                                 | <b>8</b>  |
| 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΣΥΣΤΑΔΩΝ .....                                      | 8         |
| 1.2 ΔΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....   | 13        |
| 1.3 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΣΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ .....                        | 16        |
| 1.4 Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΕ ΟΤΙ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΠΛΕΓΜΑΤΑ .....         | 18        |
| <b>2.ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΩΡΟ</b> ..... | <b>23</b> |
| 2.1 Συστάσεις.....  | 23        |
| 2.2 Αξιολόγηση του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ .....                      | 30        |
| 2.3 Προτάσεις ναυτιλιακής πολιτικής.....                                | 42        |
| 2.4 Χάρτης πορείας για τους φορείς χάραξης πολιτικής .....              | 43        |
| <b>3.ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ</b> .....                                   | <b>43</b> |
| 3.1 Γραμμή δράσης 1 .....   | 43        |
| 3.2 Γραμμή δράσης 2 .....   | 45        |
| 3.3 Γραμμή δράσης 3 .....   | 47        |
| 3.4 Γραμμή δράσης 4: .....  | 47        |
| 3.5 Γραμμή δράσης 5: .....  | 49        |
| <b>4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....  | <b>50</b> |
| 4.1 Πειραιάς:.....  | 50        |
| 4.2 Οι δυνατότητες .....  | 53        |
| <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....   | <b>55</b> |



## INTRODUCTION:

Πρόσφατα, η έννοια της ναυτιλιακής συστάδας έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία. Οι τάσεις της ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα απαιτούν την αύξηση συνεργασιών μέσα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτές οι τάσεις χαρακτηρίζονται από: μετακίνηση σε τοποθεσίες χαμηλού κόστους που λειτουργούν επίσης ως κέντρα καινοτομίας, λόγω της συγκέντρωσης σε αυτά ατόμων με εξειδικευμένη γνώση και τη σύσταση εταιρικής έδρας σε επιχειρηματικά ή οικονομικά κέντρα του κόσμου. Οι περισσότερες χώρες αναγνωρίζουν την αξία και τα οφέλη της ναυτιλιακής συστάδας καθώς αυτή ενισχύει την ανάπτυξη τους την ανταγωνιστικότητα των βιομηχανιών και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Έτσι, η έννοια της συστάδας έχει γίνει το επίκεντρο πολλών νέων πρωτοβουλιών βιομηχανικής και περιφερειακής ανάπτυξης σε όλο τον κόσμο η οποία υιοθετείται και από την ναυτιλιακή βιομηχανία. Αρκετές ναυτιλιακές χώρες, ιδίως στην Ευρώπη, έχουν ήδη υιοθετήσει τις πρακτικές των ναυτιλιακών συστάδων στην θαλάσσια βιομηχανία τους προκειμένου να αντιμετωπίσουν το υψηλό κόστος καθώς και την ανταγωνιστική πίεση από το εξωτερικό. Στη Νορβηγία, την Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο κατά τα τελευταία δέκα (10) χρόνια, οι κυβερνήσεις συνειδητοποίησαν και ανταποκρίθηκαν στην ανάγκη για σημαντικές πρωτοβουλίες, με αποτελεσματικές, συγκεκριμένες και σαφώς διαρθρωμένες πολιτικές για την υποστήριξη των εθνικών τους θαλάσσιων συμφερόντων και για να βοηθήσουν στην προώθηση των θαλάσσιων και ναυτιλιακών κέντρων τους. Χωρίς αυτές τις πολιτικές, η παρακμή των χωρών τους ως παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη θα συνεχιστεί, επηρεάζοντας τη ανταγωνιστικότητα και την ποιότητα των ναυτιλιακών κέντρων τους. Ο κύριος σκοπός της εργασίας είναι να εξετάσει τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθηθούν ώστε να αναπτυχθούν οι ναυτιλιακές συστάδες.<sup>1</sup>

Η εργασία είναι οργανωμένη ως εξής: Στο κεφάλαιο 1 γίνεται η βιβλιογραφική ανασκόπηση που αφορά τις συστάδες και το υπόβαθρο της προσέγγισης των ναυτιλιακών συστάδων πιο συγκεκριμένα. Αναλύονται οι παράγοντες που τις δομούν και η σπουδαιότητα της πολιτικής σε ότι αφορά τις ναυτιλιακές συστάδες. Στο κεφάλαιο 2 εξετάζονται επίσης οι προηγούμενες μελέτες σχετικά με τις ναυτιλιακές συστάδες και στο τέλος παρουσιάζονται οι προτάσεις και τα συμπεράσματα πολιτικής για αυτές. Στο κεφάλαιο 3 αναλύονται οι πέντε (5) κατευθυντήριες γραμμές για την καλύτερη διαχείριση και ανάπτυξη των ναυτιλιακών συστάδων. Στο κεφάλαιο 4 παρατίθενται τα γενικότερα συμπεράσματα, η περίπτωση της ναυτιλιακής συστάδας του Πειραιά και οι δυνατότητες ανάπτυξης αυτής.

---

<sup>1</sup> The Journal of Maritime Business, No 81, σελ. 89-114 Δεκ. 2006

# 1.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

## 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΑΔΩΝ

Σύμφωνα με τον Porter M. οι συστάδες αποτελούν δίκτυα συνδεδεμένων επιχειρήσεων, γεωγραφικές δηλαδή συγκεντρώσεις διασυνδεδεμένων εταιριών που απαρτίζονται από εξειδικευμένους προμηθευτές, παρόχους υπηρεσιών, εταιρίες σε «συγγενείς» βιομηχανίες και ιδρύματα σε συγκεκριμένα πεδία τα οποία σε πρώτο επίπεδο από τον εξωτερικό παρατηρητή χαρακτηρίζονται ως ανταγωνιστές αλλά σε βαθύτερο επίπεδο μελέτης διακρίνεται μία έντονη συνεργασία μεταξύ τους σε βαθμό αλληλεξάρτησης .<sup>2</sup>

Όσο μεγαλύτερη συσσώρευση επιχειρήσεων της ίδιας βιομηχανίας έχουμε σε μία συστάδα τόσο πιο έντονα θα είναι και τα φαινόμενα που παρατηρούνται μέσα σε αυτή. Ανταγωνισμός μεταξύ αυτών ,ταυτόχρονες επενδύσεις, καινοτομίες στις βιομηχανίες των clusters και ο ακρογωνιαίος λίθος του φαινομένου που αποτελεί η συνεργασία των επιχειρήσεων που απαρτίζουν τη συστάδα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει τα clusters ως «συστάδες, τις οργανωμένες ομάδες ανεξάρτητων μερών (όπως καινοτόμες νεοσύστατες επιχειρήσεις, μικρές, μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις, καθώς και ερευνητικοί οργανισμοί , μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί και άλλοι συναφείς οικονομικοί παράγοντες) που έχουν σχεδιαστεί για να τονώσουν την δραστηριότητα προωθώντας την από κοινού χρήση των εγκαταστάσεων και την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και συμβάλλοντας αποτελεσματικά στη μεταφορά γνώσης, τη δημιουργία δικτύων, τη διάδοση πληροφοριών και τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων και άλλων οργανισμών της ναυτιλιακής συστάδας»<sup>3</sup>

Σε πιο γενικούς όρους, οι συστάδες (ή «πλέγματα») είναι η περιγραφή του μακρόχρονα παρατηρούμενου φαινομένου της γεωγραφικής συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων, το οποίο θεωρείται ευρέως ως ένας σημαντικός παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης. Ο Marschall (1890) περιέγραψε ήδη από τον 19ο αιώνα τα πλεονεκτήματα της συσσώρευσης οικονομικών δραστηριοτήτων στο επίπεδο της διαθεσιμότητας έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού αλλά και εξειδίκευσης.<sup>4</sup> Η έννοια των πλεγμάτων<sup>5</sup> είναι ευρεία και εμπεριέχει πολλά διαφορετικά στοιχεία τα οποία προϋπήρχαν για αρκετά χρόνια. Χτίστηκε δηλαδή πάνω στη βασική θεωρία συσσώρευσης αλλά υιοθέτησε και άλλες έννοιες ,όπως αυτή των βιομηχανικών περιοχών, πόλων ανάπτυξης, νέων βιομηχανικών περιοχών ,συστημάτων παραγωγής, εθνικών η τοπικών συστημάτων καινοτομίας κ.α.

Σύγχρονα, η έννοια των συστάδων έγινε δημοφιλής και εφαρμόστηκε βασιζόμενη από στον Porter(1990) και στο αποκαλούμενο του "diamond model" του ανταγωνιστικού

---

<sup>2</sup> Porter Michael, *Clusters and the new economics of competition*, (1998).

<sup>3</sup> Official journal of the European Union, *Community Framework for State Aid for Research and Development and Innovation*, (2006/C 323/01).

<sup>4</sup> Marshall, *Principles of Economics*, (1890).

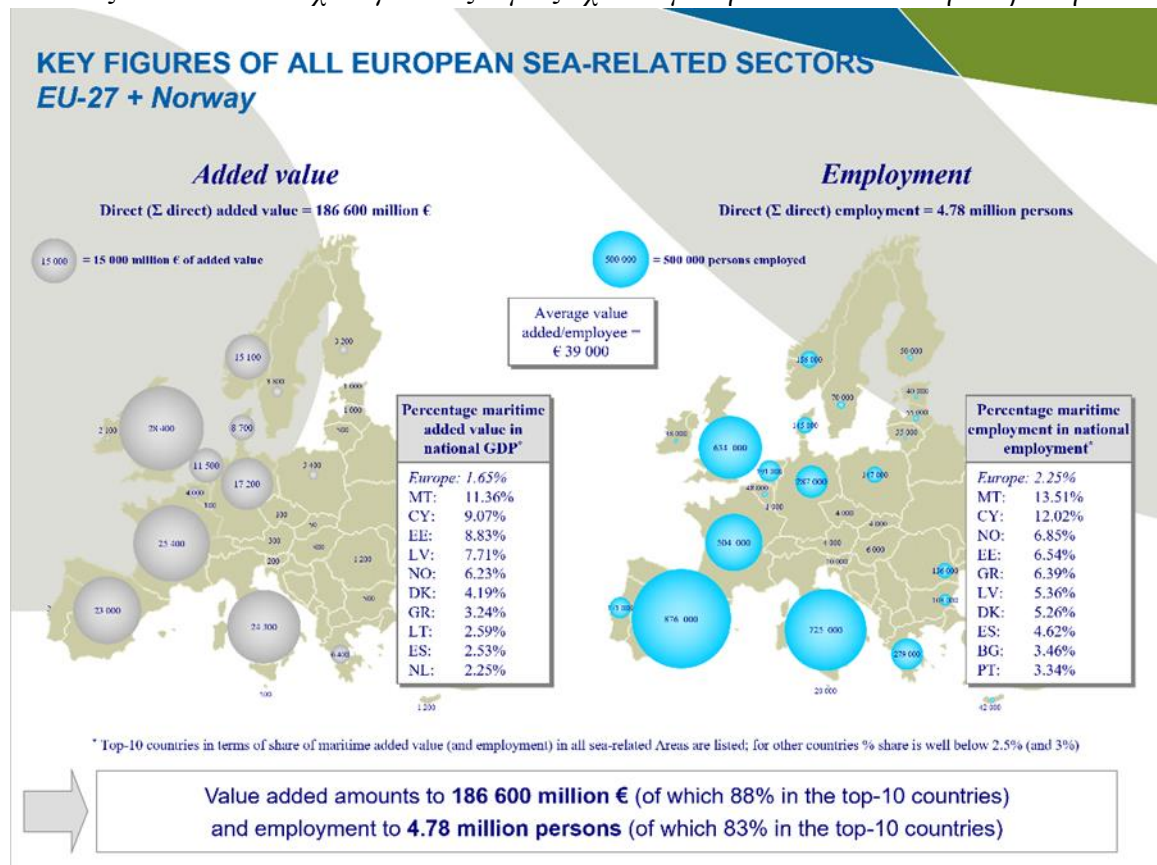
<sup>5</sup> Η χρήση του όρου «πλέγμα» στην παρούσα εργασία είναι αντίστοιχη με τον όρο «συστάδα».



πλεονεκτητήματος.<sup>6</sup> Η συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε μία ναυτιλιακή συστάδα εμφανίζεται ως το αποτέλεσμα του γόνιμου ανταγωνισμού των επιχειρήσεων που προσπαθούν να βρουν νέες και καλύτερες μεθόδους ανταγωνισμού μέσα στον κλάδο, φέρνοντας ταχύτερα την καινοτομία μέσα στην αγορά.

Στον παρακάτω πίνακα διαγράφονται ποσοτικά οι προστιθέμενες αξίες όλων των κλάδων του ναυτιλιακού πλέγματος, τόσο σε ποσοστά που αφορούν το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν όσο και ποσοστά επί του εκάστοτε εγχώριου τομέα εργασίας.

Πίνακας 1: Βασικά στοιχεία για τους τομείς σχετικά με την ναυτιλία ανά την Ευρώπη.



Πηγή: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive\\_summary\\_clusters\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive_summary_clusters_en.pdf)

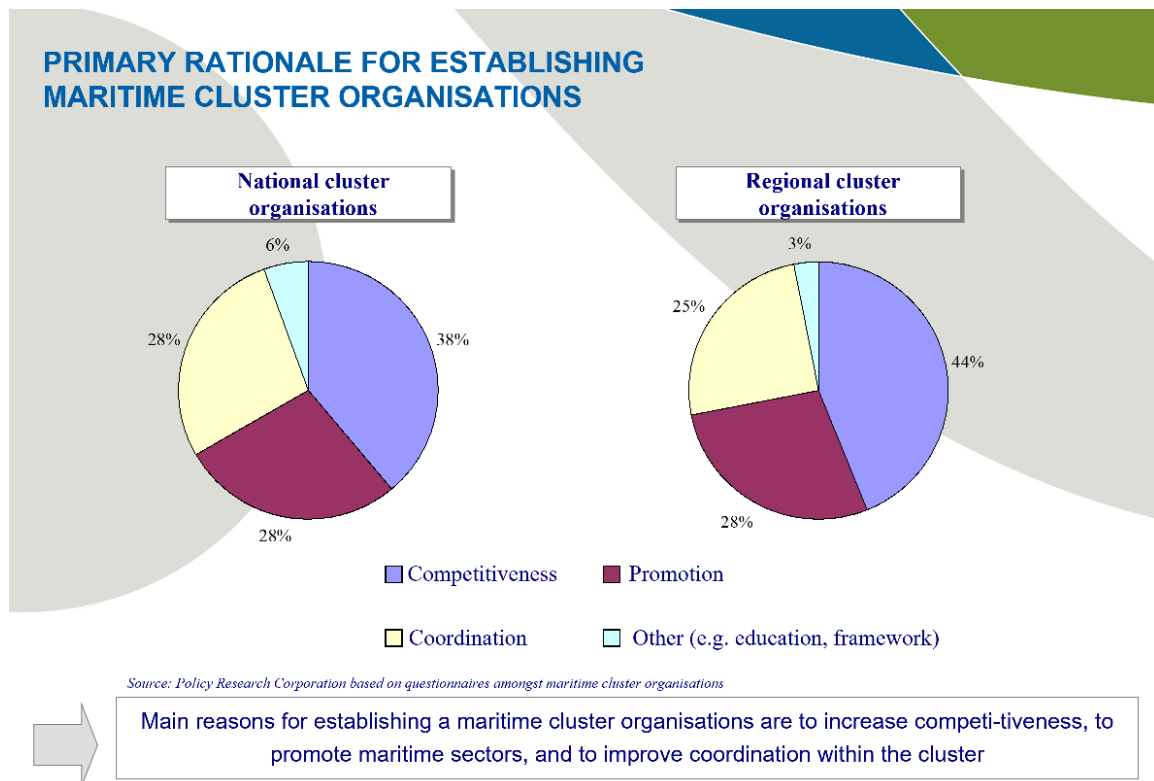
<sup>6</sup>Michael E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press, (1990).

## Ο ρόλος των ναυτιλιακών συστάδων

Όλες οι ευρωπαϊκές χώρες με ναυτιλιακές συστάδες έχουν πρόσβαση σε αυτό το σύμπλεγμα μέσω της οργάνωσης ναυτιλιακών συνεργατικών σχηματισμών. Η πολιτική (πρωτοβουλίες) και οι δράσεις θα πρέπει να μεταφράζονται σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Επιπλέον οι οργανώσεις ναυτιλιακών συστάδων είναι ως επί το πλείστον εγκατεστημένες (και αναπτυσσόμενες σε περιφερειακό επίπεδο) βάσει των ειδικών αναγκών τους και των συμμετεχόντων τους αλλά και της κουλτούρας της χώρας που βρίσκονται. Οι στόχοι των συστάδων σχετίζονται κυρίως με την καινοτομία και την συνεργασία. Κατά κύριο λόγο, οποιαδήποτε μορφή ναυτιλιακής οργάνωσης μπορεί να αποφέρει καρπούς. Παρόλα αυτά, οι οργανώσεις που είναι σε θέση να καταγράψουν το «καλύτερο» και των δύο κόσμων είναι αυτές οι συστάδες που καταφέρνουν να εξισορροπούν και τα δημόσια αλλά και ιδιωτικά συμφέροντα.

Στον παρακάτω πίνακα μπορεί κάποιος να αναγνώσει ποσοτικά τους κύριους λόγους σύστασης ενός ναυτιλιακού πλέγματος. Για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, την ανάδειξη των ναυτιλιακών τομέων και για την βελτίωση της συνεργασίας μέσα στο πλέγμα.

*Πίνακας 2: Πρωταρχικοί λόγοι δημιουργίας ναυτιλιακών συστάδων.*



Πηγή: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive\\_summary\\_clusters\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive_summary_clusters_en.pdf)

Τα ναυτιλιακά πλέγματα αναπτύσσονται διαφορετικά ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες και την επικρατούσα αντίληψη. Παρά τις διαφορές στο μέγεθος, την χώρα ή τον τρόπο χρηματοδότησης, τα ναυτιλιακά πλέγματα τείνουν να δημιουργούνται για τους προαναφερθέντες λόγους. Την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, την προώθηση των θαλάσσιων τομέων και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων). Δεν υπάρχει οργανωτικός τρόπος οργάνωσης συμπλέγματος που υπερέχει πραγματικά.

Όλα αυτά τα συμπλέγματα μπορούν να διαδραματίσουν ένα ρόλο στον διάλογο μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και να επωφεληθούν από τη μάθηση από τις βέλτιστες πρακτικές εκατέρωθεν.

Στον παρακάτω πίνακα 3 , παρατηρούμε μερικούς από τους επιμέρους κλάδους που συγκροτούν ένα ναυτιλιακό πλέγμα. Εγγύτερα στον πυρήνα του ναυτιλιακού πλέγματος βρίσκονται οι αμιγώς σχετιζόμενοι κλάδοι με το ναυτιλιακό πλέγμα. Κάποιοι από αυτούς είναι, ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι λιμενικές υπηρεσίες και υποδομές . Πιο απομακρυσμένες από τον πυρήνα του ναυτιλιακού πλέγματος αλλά ακόμα μέρος αυτού με σημαντική επίδραση και σημασία αποτελούν οι υπηρεσίες τροφοδοσίας, επιχειρήσεις που σχετίζονται με τις μαρίνες , την εφοδιαστική αλυσίδα , τον κλάδο των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (yachting ) κ.α.

Πίνακας 3: Κλάδοι επιμέρους επιχειρήσεων που απαρτίζουν μία ναυτιλιακή συστάδα.



7

Πηγή:[https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive\\_summary\\_clusters\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive_summary_clusters_en.pdf)

<sup>7</sup> Maritime Sector »MbH » Maritime by Holland

## 1.2 ΔΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΓΓΥΤΗΤΑ : Μεταξύ των επιχειρήσεων που απαρτίζουν μία ναυτιλιακή συστάδα η γεωγραφική εγγύτητα αποτελεί ένα χαρακτηριστικό το οποίο προέρχεται και συσχετίζεται με τις οικονομίες συσσώρευσης και την ύπαρξη ενός δικτύου ανάμεσα στις επιχειρήσεις της συστάδας. Στο δίκτυο όταν υφίσταται, η αξία ενός αγαθού ή μίας υπηρεσίας αυξάνεται αναλόγως με τον αριθμό ατόμων που το χρησιμοποιούν. Παράλληλα η εγγύτητα είναι γνώρισμα των οικονομιών συσσώρευσης (agglomeration economies), της συσσώρευσης δηλαδή επιχειρήσεων που οδηγούν στην πτώση του κόστους παραγωγής και στον ανταγωνισμό μεταξύ των προμηθευτών, δημιουργώντας μεγαλύτερη εξειδίκευση και ως αποτέλεσμα καλύτερο καταμερισμό της εργασίας.

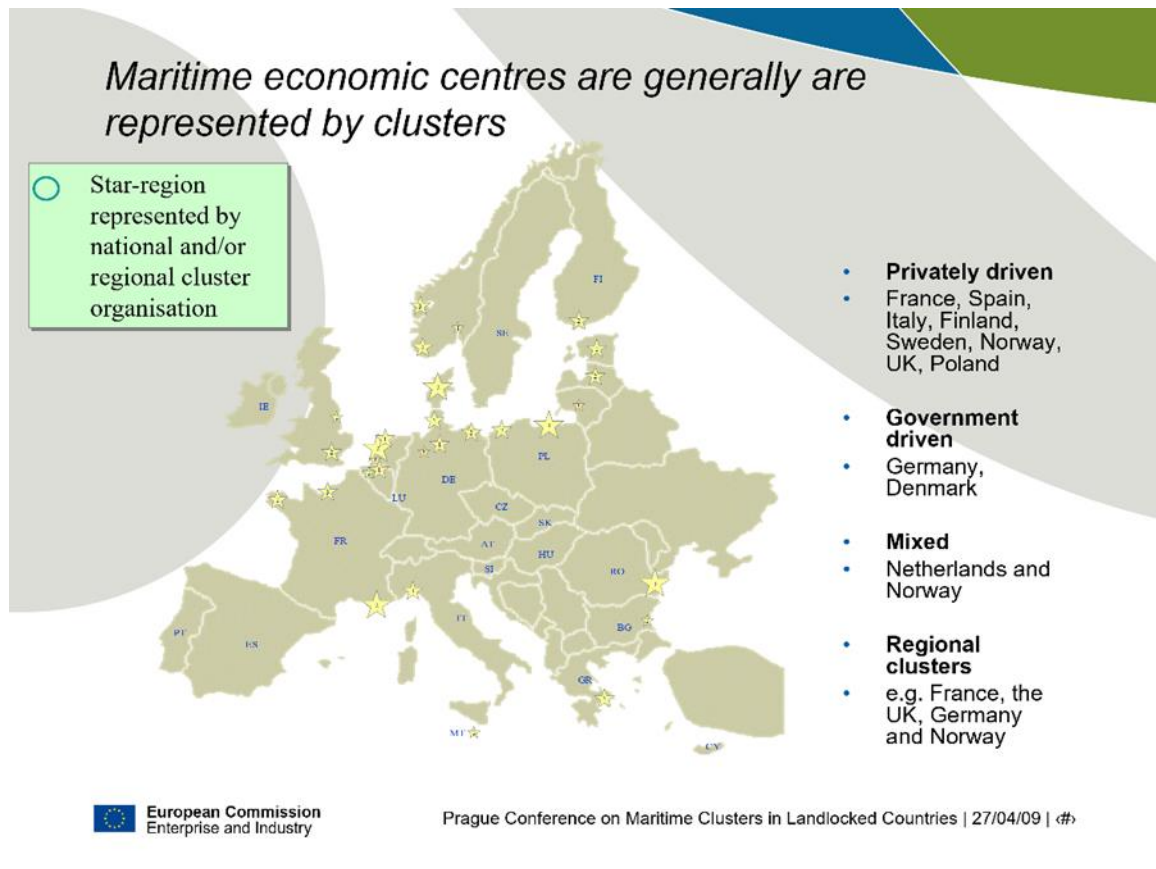
Επίσης και όταν εταιρίες που ανταγωνίζονται εκ φύσεως μεταξύ τους συγκεντρώνονται στον ίδιο χώρο προσελκύουν περισσότερους πελάτες από ότι θα μπορούσαν αν ήταν μόνες. Έτσι δημιουργούνται κέντρα αγορών και αναπτύσσονται οικονομίες συσσώρευσης. Ο παράγοντας της εγγύτητας προσφέρει χαμηλά μεταφορικά κόστη όπως και λειτουργική συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων αλλά και παρακολούθηση (monitoring) αυτών μέσα σε μία ναυτιλιακή συστάδα.

ΘΕΤΙΚΗ ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ : Ο πληθυσμός μίας ναυτιλιακής συστάδας θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από ανομοιογενείς μεταξύ τους επιχειρήσεις που εδρεύουν σε αυτό για να καλύπτεται ευρύτερο φάσμα δραστηριοτήτων, με μοναδικό κοινό παράγοντα την οικονομική δραστηριότητα και άνθιση. Επιχειρήσεις όπως μεγάλες εταιρίες, διεθνείς και καινοτόμες οι οποίες θα είναι ενεργές μέσα στην συστάδα και την βιομηχανία της ναυτιλίας και θα απαρτίζουν έναν εσωτερικό υγιή ανταγωνισμό μέσα σε αυτή.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ : Από τον δομικό παράγοντα της ανομοιογένειας γεννάται το φαινόμενο του εσωτερικού ανταγωνισμού μέσα σε στις συστάδες, αναγκάζοντας τις επιχειρήσεις σε έναν συνεχή αγώνα προς εξειδίκευση, ενισχύοντας παράλληλα υπηρεσίες σε συγκεκριμένους τομείς της αγοράς. Αυτός ο ανταγωνισμός οδηγεί σε συνεργασία η οποία στηρίζεται στα εξειδικευμένα κοινά οικονομικά συμφέροντα των επιχειρήσεων μίας ναυτιλιακής συστάδας.

Όπως παρατηρούμε στον παρακάτω πίνακα 4, παρουσιάζονται μερικά από τα οικονομικά ναυτιλιακά κέντρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέρους αυτών έχουν δημιουργηθεί με ιδιωτική πρωτοβουλία, όπως αυτά της Γαλλίας, Ισπανίας, Ιταλίας, Φινλανδίας, Αγγλίας και άλλων. Αντίστοιχα βάσει κρατικής πρωτοβουλίας έχουν δημιουργηθεί αυτά της Γερμανίας και Δανίας. Μερικά παραδείγματα επίσης συνδυασμού κρατικής και ιδιωτικής πρωτοβουλίας αποτελούν τα ναυτιλιακά πλέγματα της Ολλανδίας και Νορβηγίας.

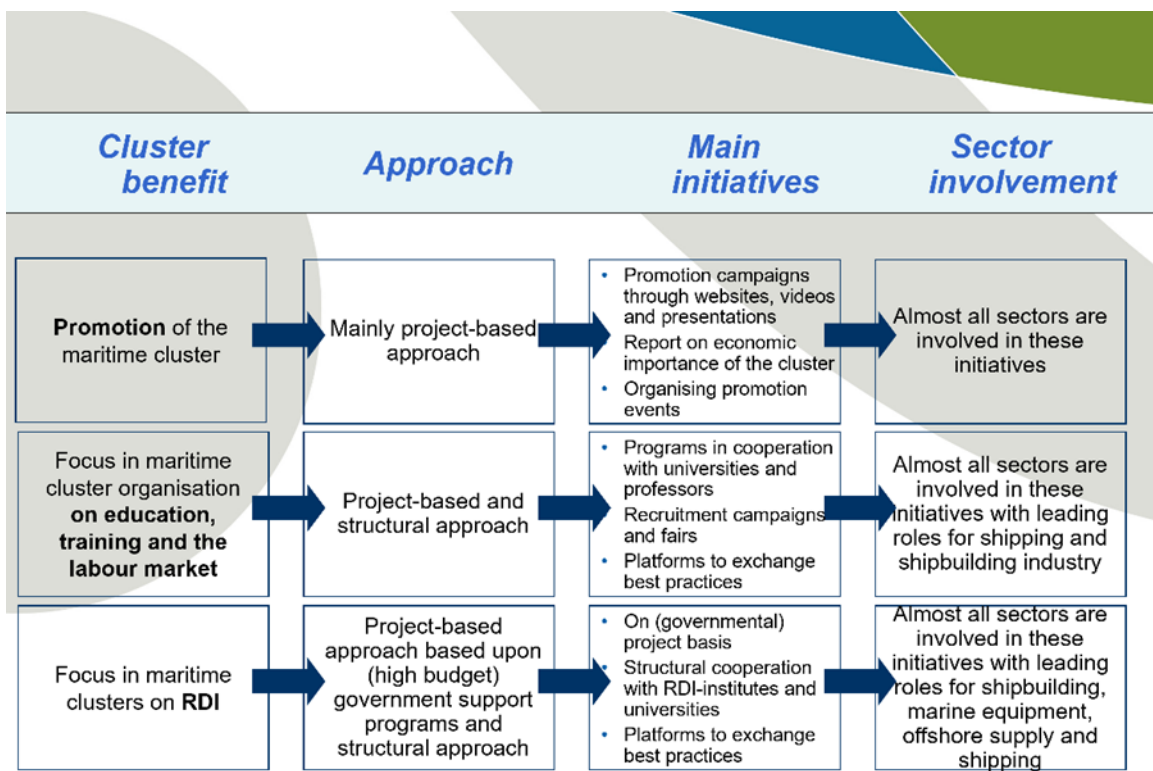
Πίνακας 4: παρουσίαση οικονομικών ναυτιλιακών κέντρων στην Ε.Ε.



Πηγή: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive\\_summary\\_clusters\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive_summary_clusters_en.pdf)

Στον Πίνακα 5 αναγράφονται τα πλεονεκτήματα των ναυτιλιακών συστάδων, τις διαφορετικές προσεγγίσεις που ακολουθούνται, τα κύρια κίνητρα και η εμπλοκή των εκάστοτε κλάδων.

Πίνακας 5 :Πλεονεκτήματα των ναυτιλιακών συστάδων.



Πηγή:[https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive\\_summary\\_clusters\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/executive_summary_clusters_en.pdf)

### 1.3 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΑΔΩΝ ΣΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Το φαινόμενο των ναυτιλιακών συστάδων ξεπερνάει τα όρια της έννοιας της γεωγραφικής εγγύτητας στις σχέσεις και στους κοινωνικούς δεσμούς ανάμεσα στα άτομα και στις επιχειρήσεις που το απαρτίζουν. Η προσωπική αλληλεπίδραση, η συχνή επικοινωνία και η ιδέα – αίσθηση μιας κοινής ταυτότητας, είναι αυτά τα οποία δημιουργούν τους δεσμούς και καθιστούν το έδαφος εύφορο ως προς την ανάπτυξη των δυναμικών ενός πλέγματος.

Ενώ οι περισσότερες επιχειρηματικές σχέσεις μέσα σε μία συστάδα δημιουργούνται μέσω συμβάσεων πολλές είναι αυτές που χτίζονται μέσω της εμπιστοσύνης που δημιουργείται ανάμεσα στα δύο μέρη με την πάροδο των ετών. Αυτές οι επιχειρηματικές σχέσεις (My word is my bond) όπως και η γεωγραφική εγγύτητα αδιαμφισβήτητα μεγιστοποιούν τόσο την οικειοθελή όσο και την ακούσια διακίνηση και κοινωφέλεια των πληροφοριών. Οι θετικές εξωτερικότητες που δημιουργούνται στον χώρο συνύπαρξης της ναυτιλιακής συστάδας τείνουν στην προσέλκυση περισσότερων οικονομικών δρώντων στο cluster.

Είναι σημαντικό για μία συστάδα να απαρτίζεται σε σημαντικό βαθμό από εταιρίες-οργανισμούς ετερογενών δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να αυξηθεί η αξία του πλέγματος σε συνάρτηση με το σύνολο των μερών του, όπως επίσης αυξάνεται και η εξειδίκευση των εταιριών.

Ο Peter de Langen διαφωνεί στην άποψη ότι οι συστάδες συγκεντρώνονται γύρω από μία συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα, η οποία λειτουργεί ως πυρήνας του ναυτιλιακού πλέγματος.<sup>8</sup> Ο πυρήνας αυτός εξαρτάται λιγότερο από την παρουσία περιφερειακών οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά πιο πολύ από παρεμφερείς βιομηχανίες, οι οποίες ελκύονται από την ζήτηση, τις επενδύσεις, τις θετικές εξωτερικότητες και την διαθεσιμότητα κοινών πόρων.

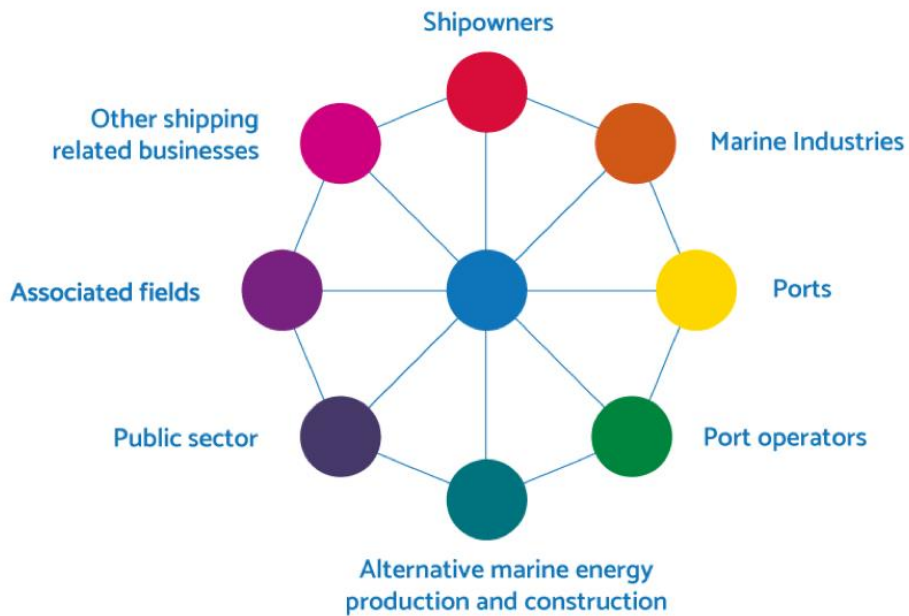
---

<sup>8</sup> De Langen, Peter W. (2002): *Clustering and Performance: The Case of Maritime Clustering in the Netherlands*.



Στον Πίνακα 6 παρατηρείται μία παραδοσιακή δομή μίας ναυτιλιακής συστάδας. Αυτή συνήθως απαρτίζεται από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, τον δημόσιο τομέας, τους λιμενικούς φορείς, τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο αλλά και τις επιχειρήσεις του ευρύτερου ναυτιλιακού κλάδου.

*Πίνακας 6 Βασικό μοντέλο των μερών μίας ναυτιλιακής συστάδας.*



Πηγή : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X15000780>

## 1.4 Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΕ ΟΤΙ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία διατρέχει τον κίνδυνο να χάσει έδαφος σε σχέση με άλλα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα<sup>9</sup>. Η μετεγκατάσταση δραστηριοτήτων καθώς και η περαιτέρω μη επιλογή ευρωπαϊκών σημαιών από τα πλοία ενδέχεται να έχει συνέπειες που θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία και στην ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Παρακολουθώντας κάποιος τις εξελίξεις διαπιστώνει ότι, γενικά η ΕΕ έχει αναπτύξει ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία και τις συστάδες αυτής με ορισμένα σημαντικά βασικά στοιχεία που πρέπει να διατηρηθούν.

Ορισμένες ευρωπαϊκές πολιτικές της ΕΕ για την ναυτιλία όμως είναι λιγότερο ανταγωνιστικές σε σύγκριση με άλλα κορυφαία διεθνή οικονομικά και ναυτιλιακά κέντρα.

Το μέλλον της ναυτιλίας στην Ευρώπη είναι στενά συνδεδεμένο με τις πολιτικές της ΕΕ. Η ναυτιλιακή βιομηχανία στην ΕΕ είναι μια πολύ ώριμη βιομηχανία και ένας οικονομικός γίγαντας στην ευρωπαϊκή οικονομία που αντιπροσωπεύει άμεσα πάνω από 620.000 θέσεις εργασίας. Αποτελεί ένα ανταγωνιστικό καθεστώς σχετικά με τα φορολογικά και κοινωνικά μέτρα, για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας που διευκολύνθηκαν από τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές (2004 / C 13/03, εφεξής "SAG"), τους ελέγχους ποιότητας και την ισχυρή βάση δεξιοτήτων. Είναι εμφανές λοιπόν ότι η ΕΕ αποτελεί ελκυστική θέση για ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Όμως, ο οικονομικός γίγαντας βρίσκεται υπό σκληρό διεθνή ανταγωνισμό ως χώρος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Ορισμένες διεθνείς ναυτιλιακές συστάδες προσελκύουν ναυτιλιακές εταιρείες με καινοτόμα και επιθετικά μέτρα και πολιτικές που έχοντας το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν με τέτοια κριτήρια.

Οι πολιτικές της ΕΕ θα γίνουν ολοένα και πιο σημαντικές για μελλοντικές επενδυτικές αποφάσεις. Η ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης θα αποτελεί παράγοντα ολόκληρης της παγκόσμιας ναυτιλιακής οικονομίας, η οποία θα μπορεί να ευνοήσει σημαντικά μία επιτυχημένη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Όπως είναι γνωστό, έχουν σημειωθεί δραματικές αλλαγές στο επιχειρηματικό κλίμα που επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες τα τελευταία χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, η οικονομική επιβράδυνση μετά την παγκόσμια ύφεση που σημειώθηκε το 2009 προκάλεσε μείωση του όγκου των μεταφορών τη στιγμή που οι πλοιοκτήτες αύξησαν την παραγωγική τους ικανότητα εν αναμονή της ζήτησης για περαιτέρω χωρητικότητα. Αυτό οδήγησε σε χαμηλές τιμές ναύλων και περιθωρίων κέρδους, οδήγησε σε μη βιώσιμα ποσοστά ναύλωσης για τους ναυλωτές που ναυλώνουν τα πλοία τους και για σημαντικά χαμηλότερες τιμές πλοίων.

Ενώ οι εφοπλιστές και οι φορείς εκμετάλλευσης καθοδηγούνται κυρίως από την εξέλιξη της αγοράς και από τις εμπορικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική τους απόφαση για το

---

<sup>9</sup> 1. Oxford Economics, The economic value of the EU shipping industry – update, February 2015

πού να επενδύσουν δηλαδή και να επεκτείνουν τον στόλο τους, οι αποφάσεις για την ίδρυση και ανάπτυξη της επιχείρησης τους εξαρτώνται από τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού που προσφέρονται από τη χώρα που σκοπεύουν να εγκατασταθούν και τις πολιτικές της ΕΕ.

Η επιλογή του τόπου δημιουργίας της επιχείρησης είναι πολύ σημαντική, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της προστιθέμενης αξίας της ναυτιλίας δημιουργείται στην ακτή. Για τους εφοπλιστές και τους επιχειρηματίες, η οικονομική ύφεση έχει επιδεινώσει τη σημασία των πολιτικών της ΕΕ και του καθεστώτος στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλία εντός της ΕΕ. Ο παγκόσμιος ανταγωνισμός είναι ακόμα πιο έντονος από ό, τι πριν από την κρίση, καθώς οι εταιρείες έχουν εφαρμόσει όλα τα εφικτά μέτρα για τη μείωση του κόστους κάτι που μπορούν να επιτύχουν ευκολότερα όταν αποτελούν μέρος μίας υγιούς αναπτυσσόμενης ναυτιλιακής συστάδας, στην οποία συμπεριλαμβάνονται μεγάλης κλίμακας ενοποιήσεις εταιριών. Οι συνθήκες, το φορολογικό πλαίσιο, το κόστος εργασίας, οι επενδύσεις, η κατάρτιση, η διοίκηση του κράτους της σημαίας, η πρόσβαση σε δεξιότητες και υπηρεσίες κ.λπ., επηρεάζουν άμεσα το λειτουργικό κόστος, το εισόδημα και τις αποδόσεις των επενδύσεων. Από τη δεκαετία του 1990, τα παραπάνω αποτελούν όλο και πιο σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις επιχειρηματικές αποφάσεις.

Ως εκ τούτου, εάν η ΕΕ πρόκειται να παραμείνει ανταγωνιστικός τόπος σε οικονομικό και ναυτιλιακό επίπεδο για να δραστηριοποιηθεί σε παγκόσμια κλίμακα και εάν πρέπει να αποφευχθεί η σημαντική μετεγκατάσταση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων θα πρέπει να αναπροσανατολίσει την εστίασή της στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο και στη δημιουργία μίας ανταγωνιστικής σε διεθνή πρότυπα ναυτιλιακής συστάδας.

### Οι τρέχουσες προτεραιότητες και πολιτικές της ΕΕ περιέχουν κενά σε σχέση με τα διεθνή κέντρα.

Η ανάλυση των πολιτικών της ΕΕ σχετικά με τις πολιτικές των ναυτιλιακών συστάδων σε πέντε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν ορισμένα σημαντικά κενά όπου, επί του παρόντος, η ΕΕ προσφέρει λιγότερο ελκυστικές ή συνεπείς πολιτικές. Μπορούν να εξεταστούν αλλαγές πολιτικής δεδομένου ότι η ΕΕ επιθυμεί να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της ως τόπος για ναυτιλιακές δραστηριότητες συστάδων.

Συνολικά, η ανάλυση κάλυψε οκτώ παράγοντες ανταγωνιστικότητας: (1) Την φορολογία και άλλα φορολογικά κίνητρα, (2) τους κανονιστικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες, (3) την διαθεσιμότητα επαγγελματικών υπηρεσιών (4) τις δεξιότητες, (5) την ευκολία στην επιχειρηματική δραστηριότητα, (7) το νομικό πλαίσιο για την εκμετάλλευση των πλοίων και (8) την διαθεσιμότητα χρηματοδότησης. Τα κενά που εντοπίστηκαν είναι:

## 1. Όσον αφορά τη φορολογία και άλλα φορολογικά κίνητρα:

Η ευκολία της μετεγκατάστασης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με τα ελκυστικά φορολογικά κίνητρα που προσφέρουν άλλα διεθνή κέντρα υποδηλώνουν ότι η αποτελεσματική φορολόγηση τόσο σε εταιρικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο μετόχων αποτελεί προϋπόθεση για τη διατήρηση σημαντικού μεριδίου αγοράς στη διεθνή ναυτιλία. Το ισχύον οικονομικό καθεστώς προβλέπει έναν πυρήνα ανταγωνιστικό στον ευρωπαϊκό τομέα της ναυτιλίας. Είναι σαφές ότι το πλαίσιο για δημοσιονομικά και κοινωνικά μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας είναι απαραίτητο για τη διατήρηση ίσων όρων ανταγωνισμού για τις ναυτιλιακές εταιρείες της ΕΕ έναντι του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Ωστόσο, πρέπει να βελτιωθούν περαιτέρω όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα τους. Το πλαίσιο της ΕΕ για την ναυτιλία είναι λιγότερο ανταγωνιστικό ως προς διάφορα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των αυστηρών κριτηρίων επιλογής της ΕΕ που σχετίζονται με την σημαία και την τρέχουσα σχετική νομοθεσία που θεσπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

## 2. Σχετικά με τους ρυθμιστικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες:

Έχει εντοπιστεί ένα σημαντικό κενό, που σχετίζεται με την εφαρμογή και το νομικό καθεστώς των ναυτιλιακών συστάδων. Παρόλο που οι ναυτιλιακές συστάδες με τη σημερινή τους δομή παρέχουν ένα καλό πλαίσιο ανάπτυξης, η ελευθερία των κρατών μελών στη προσαρμογή του πλαισίου αυτού στις δικές τους ανάγκες τους είναι περιορισμένη. Πιο συγκεκριμένα η αντίθεση γίνεται φανερή, αν παρατηρήσει κανείς τις πρακτικές και την λειτουργία των διεθνών ναυτιλιακών κέντρων σε σχέση με τον τρόπο που έχουν θεμελιωθεί νομικά από τα κράτη μέλη και την ΕΕ. Το πρόβλημα αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές συστάδες μπορούν εύκολα να τροποποιηθούν από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ότι δεν υπάρχουν ρητές χρονικές περίοδοι εφαρμογής. Σε έναν τομέα όπου οι περισσότερες επιχειρηματικές αποφάσεις είναι μακροπρόθεσμες, οι παράγοντες αυτοί δημιουργούν αβεβαιότητα λόγω του αντιληπτού κινδύνου μεταβολής της ναυτιλιακής πολιτικής. Σε ορισμένα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Χονγκ Κονγκ και Βανκούβερ), το νομικό πλαίσιο που διέπει τη φορολογική μεταχείριση είναι θεσπισμένο εξαρχής και οι κίνδυνοι που απορρέουν από την ερμηνεία των νόμων αυτών είναι εμφανείς. Η τρέχουσα διαβούλευση της Ε.Ε σε διεθνείς διαπραγματεύσεις σε συνεργασία με τα κράτη μέλη θεωρείται πολύτιμη για τις ναυτιλιακές πολιτικές της Ε.Ε, στο βαθμό που αυτό επιτρέπει στα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν τη διαπραγματευτική τους δύναμη. Πρέπει, ωστόσο, να αποφευχθεί η υπέρμετρη παρέμβαση της Ε.Ε που οδηγεί σε νομοθεσία αυστηρότερη ή εν μέρει αντίθετη με τις συμβάσεις του ΙΜΟ η οποία περιορίζει τη συμβολή των κρατών μελών στις εξελίξεις σε επίπεδο ΙΜΟ.

### 3. Όσον αφορά τη διαθεσιμότητα επαγγελματικών υπηρεσιών:

Υπάρχει αξιοσημείωτη διαφορά μεταξύ της ΕΕ και των διεθνών ναυτιλιακών κέντρων, σε ένα πιο θεμελιώδες επίπεδο. Αυτή εντοπίζεται στον τρόπο με τον οποίο οι επαγγελματικές υπηρεσίες και υπηρεσίες που περιβάλλουν τις βασικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις συμμετέχουν ενεργά στις πολιτικές. Σε ναυτιλιακά κέντρα, ο βασικός στόχος είναι η ανάπτυξη θέσεων επαγγελματικών υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας γύρω από τις βασικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, προκειμένου να αναπτυχθεί και να βελτιωθεί η ναυτιλιακή συστάδα και η ανταγωνιστικότητά της στο σύνολό της. Αυτό παρατηρείται στο ταμείο ναυτιλιακής συστάδας της Μεγάλης Βρετανίας (MCF-MD) της Σιγκαπούρης και στο Ταμείο Εκπαίδευσης Ναυτικών και Αεροπορικών Μεταφορών του Χονγκ Κονγκ (MATF). Η Ε.Ε δεν έχει παρόμοια πολιτική που να επικεντρώνεται σε έναν ισχυρό ναυτιλιακό κλάδο και να τον ορίζει ως τον πυρήνα μίας ακμάζουσας ναυτιλιακής συστάδας όπου η προσφορά δεξιοτήτων της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει προτεραιότητα. Οι στρατηγικές συστάδων των κορυφαίων διεθνών ναυτιλιακών κέντρων επικεντρώνονται σε ολόκληρη την αλυσίδα της ναυτιλίας, ενώ οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τις ναυτιλιακές συστάδες (που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρώπης) δεν είχαν παρόμοια εστίαση.

### 4. Σχετικά με τις δεξιότητες:

Η ανάλυση δείχνει ότι δεν υπάρχει σημαντικό δημοσιονομικό κενό στο ρυθμιστικό πλαίσιο της Ε.Ε για τις επιδοτήσεις στην κατάρτιση ή για το κόστος εργασίας, όπως είναι οι διατάξεις σχετικά με την απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος των ναυτικών και την απαλλαγή των κοινωνικών εισφορών. Η κατάρτιση στη ναυτιλία μπορεί να επιδοτείται μέχρι το 100% του κόστους εκπαίδευσης υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Στην πράξη, τα επίπεδα δημόσιας χρηματοδότησης κυμαίνονται κατά βάση περίπου στο 50% στην Ε.Ε, που είναι χαμηλότερα από ό, τι στη Σιγκαπούρη που καλύπτει συνήθως το 70-90%. Ωστόσο, υπάρχει ένα κενό όσον αφορά το πεδίο της κατάρτισης. Εντός της Ε.Ε, αυτό επικεντρώνεται αποκλειστικά στους ναυτικούς της Ε.Ε, ενώ το φάσμα ενεργειών σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα είναι μεγαλύτερο και περιλαμβάνει επίσης την αναβάθμιση των δεξιοτήτων στον κλάδο των θαλάσσιων επαγγελματικών υπηρεσιών και σε άλλες θέσεις εργασίας που βασίζονται στην ξηρά.

Το πλαίσιο<sup>10</sup> για τη μείωση του πραγματικού φόρου εισοδήματος και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς εντός της Ε.Ε είναι επίσης αποτελεσματικό (εάν εφαρμοστεί από τα κράτη μέλη) και θα αφήσει πίσω του ένα μεγάλο κενό πολιτικής εάν οι εν λόγω διατάξεις εφαρμοστούν στο σύνολο τους.

---

<sup>10</sup> Regulation (EU) No 1255/2011 of the European Parliament and of the Council of 30 November 2011 establishing a Programme to support the further development of an Integrated Maritime Policy

## 5. Σχετικά με την ελκυστικότητα της σημαίας και το νομικό πλαίσιο για την εκμετάλλευση των σκαφών:

Υπάρχουν σημαντικά κενά πολιτικής που ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και ενδεχομένως να οδηγήσουν σε μετεγκατάσταση επιχειρήσεων και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων εκτός της Ε.Ε. Αυτά οφείλονται, μεταξύ άλλων, στην προβληματική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για τη διεθνή ναυτιλία και, ως εκ τούτου, στην εισαγωγή διαφορετικών προτύπων για τις σημαίες και τους εφοπλιστές της Ε.Ε, προκαλώντας πρόσθετες διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις. Επιπλέον, ορισμένες νομοθεσίες της Ε.Ε προβλέπουν επιπλέον ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά την ιθαγένεια και τους περιορισμούς που συνδέονται με τη δημιουργία θέσεων εργασίας, οι οποίες οδηγούν επίσης σε αυξημένο οικονομικό και διοικητικό φόρτο. Τέλος, υπάρχει έλλειψη διασυνοριακών ψηφιακών λύσεων που θα επέτρεπαν στις ναυτιλιακές εταιρείες της Ε.Ε να επωφεληθούν από την καταχώρισή τους υπό σημαία της Ε.Ε. Ένα παράδειγμα θα μπορούσε να είναι οι λύσεις που βασίζονται σε καινοτόμες ψηφιακές πλατφόρμες για σημαίες της Ε.Ε όπως η EfficientSea που θα μπορούσαν να απλοποιήσουν τις διοικητικές διαδικασίες των κρατών σημαίας της Ε.Ε<sup>11</sup>. Αυτές οι κοινές λύσεις θα μπορούσαν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των σημαιών της Ε.Ε. Τελικά, αυτό θα οδηγούσε σε χαμηλότερα κόστη για τους ιδιοκτήτες πλοίων με σημαία της Ε.Ε.

## 6. Για την ευκολία της επιχειρηματικής δραστηριότητας:

Η συνεχής προσοχή της Ε.Ε εστιάζει στη μείωση του διοικητικού φόρτου τόσο στις γενικές επιχειρηματικές ενέργειες όσο και στις ειδικές επαφές που σχετίζονται με τη ναυτιλία θεωρείται εξαιρετικά σημαντική. Ωστόσο, τα κενά που εντοπίστηκαν σχετίζονται με την έλλειψη στην ευκολία επιχειρηματικής δραστηριότητας για ναυτιλιακές εταιρείες που ασχολούνται με παγκόσμιες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Τα διεθνή κέντρα παρέχουν παραδείγματα μιας προσέγγισης όπου η προοπτική είναι παγκόσμια αλλά και η διευκόλυνση των δραστηριοτήτων γίνεται τόσο από το ιδιωτικό όσο και από το δημόσιο τομέα της χώρας.

Η Σγκαπούρη για παράδειγμα επισημαίνεται συνεχώς ως τοποθεσία, στην οποία η ευκολία επιχειρηματικής δραστηριότητας ωθείται από μια ισχυρή κεντρική διοίκηση στη Ναυτιλιακή και Λιμενική Αρχή της Σγκαπούρης που αναλαμβάνει άμεσα την κυριότητα όλων των άμεσων και έμμεσων ναυτιλιακών ζητημάτων και επικεντρώνεται στην άμεση και ευέλικτη παροχή υπηρεσιών .

---

<sup>11</sup> Innovative project currently being developed by the Danish Maritime Authority, co-funded by the Horizon2020 Programme in the EU. See <http://efficiensea2.org/>.

## 7. Σχετικά με τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης:

Υπάρχει μια σειρά πολιτικών κενών σχετικά με τους στόχους κυρίως στον τομέα της επενδυτικής στήριξης εντός της Ε.Ε, την έλλειψη διαφάνειας γύρω από τις χρηματοδοτικές προσφορές της Ε.Ε, την υψηλή διοικητική πολυπλοκότητα και τις αβεβαιότητες που περιβάλλουν τους νέους κανονισμούς και τις επιπτώσεις τους στη χρηματοδότηση πλοίων μέσω τραπεζών με έδρα την Ε.Ε (όπου αναμένεται να υπάρξουν πιο βαθιές ρυθμιστικές επιπτώσεις).

Τονίζεται ότι περίπου το 70% του κοινοτικού στόλου είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις που βασίζονται κυρίως στη χρηματοδότηση που προέρχεται από εμπορικές τράπεζες. Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για τη χρηματοδότηση των τραπεζών είναι ήδη περιοριστικό και οι προτάσεις της Ε.Ε θα καταστήσουν ακόμη πιο περιορισμένη τη χρηματοδότηση πλοίων από τις τράπεζες. Όσον αφορά τους προτεινόμενους κανονισμούς, πρέπει να συμπεριληφθεί η εξέταση των επιπτώσεων στην Ε.Ε, ιδίως στους εφοπλιστές και τους φορείς εκμετάλλευσης που παραδοσιακά βασίζονται σε τραπεζικά δάνεια. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τις ναυτιλιακές εταιρείες εκτός Ε.Ε που έχουν περισσότερες επιλογές για χρηματοδότηση εκτός από τα παραδοσιακά τραπεζικά δάνεια.

Υπάρχει επίσης ανάγκη αναθεώρησης των υφιστάμενων καθεστώτων δημόσιας χρηματοδότησης της Ε.Ε με σκοπό τη στήριξη ναυτιλιακών κέντρων που υποστηρίζουν τόσο τη ναυσιπλοΐα μεγάλων αποστάσεων, όσο και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

## 2.ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΩΡΟ

### 2.1 Συστάσεις

Με βάση την αξιολόγηση, προτείνεται μια γενική σύσταση σχετικά με τη συνολική πολιτική της Ε.Ε για τη ναυτιλία και τις ναυτιλιακές συστάδες και επικεντρώνεται σε τρία σημεία . Οι συγκεκριμένες συστάσεις αφορούν τα κενά που εντοπίζονται στους φορολογικούς, ρυθμιστικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες και την ελκυστικότητα της σημαίας.

Βασική σύσταση 1: Να διαμορφωθεί μια ολοκληρωμένη και παγκόσμια ναυτιλιακή και ναυτιλιακή πολιτική στην ΕΕ

Χρειάζεται να διαμορφωθεί μια ανανεωμένη, συνολική πολιτική για τις συστάδες ναυτιλίας με δύο σημαντικά χαρακτηριστικά. Πρώτον, θα πρέπει να επικεντρωθεί σε μεγάλο βαθμό στην υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο και του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Παρότι τονίζεται ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλίας, η σημερινή στρατηγική για τις θαλάσσιες μεταφορές και η πλειονότητα των πρωτοβουλιών που δρομολογήθηκαν επικεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στην ανταγωνιστικότητα των εσωτερικών μεταφορών στην Ε.Ε και σε

άλλες διατάξεις που σχετίζονται με την ασφάλεια και προστασία. Αλλά και οι δύο αγορές (θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και παγκόσμια ναυτιλία) είναι σημαντικές για την Ευρώπη. Στην πραγματικότητα, το μεγαλύτερο μερίδιο της ναυτιλίας της Ε.Ε είναι διεθνές και απασχολείται μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών. Αυτό σημαίνει ότι εδρεύει εκτός της Ε.Ε και συνεργάζεται με εμπορικούς εταίρους εκτός της ΕΕ. Η παγκόσμια πρόκληση για τη ναυτιλία της Ε.Ε απαιτεί από την Ε.Ε να διαμορφώσει μια πολιτική περισσότερο προσανατολισμένη σε παγκόσμια κλίμακα. Δεύτερον, η πολιτική πρέπει να είναι ολοκληρωμένη, επηρεάζοντας τομείς πολιτικής όπως οι μεταφορές, η φορολογία, το περιβάλλον κ.λπ., καλύπτοντας έτσι τους βασικούς παράγοντες ανταγωνιστικότητας.

Οι στρατηγικές των διεθνών κέντρων είναι περιεκτικές υπό την έννοια ότι οι πολιτικές τους είναι εναρμονισμένες με τους όρους της ανταγωνιστικότητας, προκειμένου να υποστηριχθεί η ξεχωριστή θέση που η ναυτιλιακή συστάδα φιλοδοξεί να επιτύχει σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε συνέχεια της στρατηγικής της για τις θαλάσσιες μεταφορές 2009-2018, η Ε.Ε θα μπορούσε να προβεί σε παρόμοιο βήμα και να εκπονήσει μια συνολική πολιτική που θα υποστηρίζει τη φιλοδοξία να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο ως τόπος για ναυτιλιακές δραστηριότητες και την δημιουργία ναυτιλιακών συστάδων.

### Βασική σύσταση 2: Βελτίωση της νομικής σαφήνειας

Ο κίνδυνος σχετίζεται με ερωτήσεις σχετικά με το πώς θα πρέπει να αντιμετωπίζονται τα διαφορετικά στοιχεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης για λόγους φορολογίας και ποιοι τύποι εισοδήματος γίνονται δεκτοί ως αποτέλεσμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αυτό υπογραμμίζεται από την έλλειψη σαφήνειας γύρω από τη σταδιακή μετάβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από τη στόχευση των θαλάσσιων μεταφορών στη συμπερίληψη των θαλάσσιων υπηρεσιών, τη μεταχείριση των βοηθητικών δραστηριοτήτων, τη χρέωση των δεικτών και τη διαχείριση των χρηματοοικονομικών εσόδων. Ενώ αυτή η αλλαγή στην πολιτική είναι ευπρόσδεκτη, από την άποψη της ανταγωνιστικότητας, εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με το βαθμό ευελιξίας που επιτρέπουν τα κράτη μέλη στις ναυτιλιακές συστάδες. Ενώ οι ναυτιλιακές συστάδες θα πρέπει να παραμείνουν απαλλαγμένες από κανονιστικές ρυθμίσεις, υπάρχει προφανής ανάγκη για συνεχή ευελιξία στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών από τα κράτη μέλη.

Δεύτερον, υπάρχει ένας αντιληπτός κίνδυνος γύρω από την έλλειψη σαφών χρονικών οριζόντων για την εφαρμογή των κανόνων. Αυτό το καθιστά εγγενώς επικίνδυνο από επιχειρηματική άποψη, καθώς μπορεί να τροποποιηθεί σε αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα λόγω των μεταβαλλόμενων πολιτικών προτιμήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Έχει επίσης επιζήμια αποτελέσματα στο επίπεδο της φιλικότητας προς τις επιχειρήσεις. Δικαίως ή λανθασμένα, οι εθνικές διοικήσεις είναι πολύ απρόθυμες να ξεκινήσουν ανοικτές συζητήσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες λόγω του αντιληπτού κινδύνου μιας διαδικασίας επί παραβάσει. Η σύσταση είναι ότι η Ε.Ε πρέπει να αυξήσει τη σαφήνεια σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής των πολιτικών της στις ναυτιλιακές συστάδες διευκρινίζοντας τις αρχές που εφαρμόζονται για την περιγραφή των δραστηριοτήτων που πληρούν τις προϋποθέσεις για τα ευρωπαϊκά καθεστώτα. Επίσης, στο μέτρο του δυνατού,



η Ε.Ε θα πρέπει να στοχεύει στον καθορισμό μεσοπρόθεσμων / μακροπρόθεσμων ορίων για τη δυνατότητα εφαρμογής τους προκειμένου να δημιουργηθεί μεγαλύτερη ασφάλεια στις επιχειρήσεις . Τέλος, η Ε.Ε δεν πρέπει να αμφισβητεί τις προηγούμενες αποφάσεις που κοινοποιήθηκαν και εγκρίθηκαν δεόντως.



Βασική σύσταση 3: Αποφυγή παρέκκλισης από τις συμβάσεις του IMO ή τη μετάβαση από τις ρυθμίσεις της ΕΕ και των κρατών μελών.

Υπάρχει συνεχής πίεση για όλο και υψηλότερα πρότυπα που αφορούν την ασφάλεια και το περιβάλλον στην ΕΕ. Ενώ οι προσπάθειες αυτές είναι κατά κύριο λόγο θετικές από την άποψη της ανταγωνιστικότητας, είναι εξίσου σημαντικό να μην ενεργεί η Ε.Ε μεμονωμένα και να επιβάλει αυστηρότερους περιφερειακούς κανονισμούς για τη διεθνή ναυτιλία. Η εφαρμογή των κανονισμών εκτός του IMO θα αυξήσει τα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τα κράτη σημαίας, όπως η Σιγκαπούρη, επιδιώκοντας την τακτική εφαρμογή των συμβάσεων του IMO και θα πρέπει να αποφευχθεί.

Η εφαρμογή των συμβάσεων του IMO αποτελεί κυρίως ευθύνη των κρατών μελών, αλλά οι συγκεκριμένες συμβάσεις εφαρμόζονται μέσω οδηγιών και κανονισμών της Ε.Ε (MLC και πτυχές της σύμβασης SOLAS, MARPOL, σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση των πλοίων). Επιπλέον, η εφαρμογή των συμβάσεων και η ελκυστικότητα της σημαίας γενικά εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές των κρατών μελών. Ωστόσο, υπάρχει κάποια κοινοτική νομοθεσία που επηρεάζει την ελκυστικότητα των

σημαίων της Ε.Ε γενικά, λόγω καταστάσεων κατά τις οποίες οι οδηγίες και οι κανονισμοί της Ε.Ε επιβάλλουν στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων αυστηρότερες απαιτήσεις από τις διεθνείς συμβάσεις (παραδείγματα είναι το ευρύ φάσμα ευρωπαϊκών οδηγιών και κανονισμών για την υγεία και την ασφάλεια, το περιβάλλον και τις εργασιακές σχέσεις). Επιπλέον, η Ε.Ε μπορεί να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αποφύγουν την υπερβολική και επαχθή ρύθμιση και να υποστηρίξουν την κανονιστική μεταρρύθμιση.

Προκειμένου η Ε.Ε να προσφέρει ανταγωνιστικές προϋποθέσεις για την ανακατασκευή των σημερινών σκαφών και την κατασκευή νέων, πρέπει να αποφευχθεί η απόκλιση ή η υπέρβαση των συμβάσεων του ΙΜΟ. Επιπλέον, θα πρέπει να επανεξεταστεί η ισχύουσα νομοθεσία προκειμένου να μειωθούν οι περιττές λεπτομερείς και επαχθείς ρυθμίσεις. Στις περιπτώσεις όπου η Ε.Ε εφαρμόζει υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας ή περιβάλλοντος από ό, τι απαιτούν οι ίδιες οι συμβάσεις του ΙΜΟ, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι αξιολογούνται οι πλήρεις οικονομικές επιπτώσεις στα πλοία με σημαία της Ε.Ε σε σύγκριση με την τακτική εφαρμογή διεθνών συμβάσεων και την πλήρη εξάρτηση από ενοποιημένες ερμηνείες από τον ΙΜΟ. Στις περιπτώσεις όπου οι οικονομικές επιπτώσεις είναι σημαντικές, θα πρέπει να επιδιωχθούν μέτρα υποστήριξης για να βοηθηθούν οι εφοπλιστές με έδρα την Ε.Ε έτσι ώστε να προσαρμοστούν στους νέους κανονισμούς.

#### Ρυθμιστικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες

Η ασφάλεια δικαίου, η κυβερνητική δέσμευση στον τομέα, η εύρυθμη λειτουργία του κοινού νομικού συστήματος και η γενική οικονομική ευημερία είναι καίριας σημασίας για τη λήψη αποφάσεων από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ο χαρακτήρας του ναυτιλιακού τομέα με μεγάλες περιόδους αποπληρωμής καθιστά τη σταθερότητα τον κοινό παρονομαστή πίσω από αυτόν τον βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας. Οι κανονιστικοί δείκτες σχετίζονται με τον συνολικό κίνδυνο νομοθετικών αλλαγών και την επιρροή του κέντρου και της κυβέρνησης στον ΙΜΟ. Η επιρροή σε αυτά τα φόρουμ διευκολύνει τους ενδιαφερόμενους στα κέντρα να επηρεάζουν την ανάπτυξη διεθνών κανονισμών για θέματα ασφάλειας, περιβάλλοντος και κοινωνικών θεμάτων. Οι πολιτικοί δείκτες επικεντρώνονται στη συνολική ποιότητα του κράτους δικαίου στη δικαιοδοσία και το βαθμό στον οποίο η γραφειοκρατία εμποδίζει την επιχειρηματική δραστηριότητα. Τέλος, οι οικονομικοί δείκτες υπογραμμίζουν το συνολικό οικονομικό κλίμα στο ναυτιλιακό κέντρο και το αντίστοιχο κόστος ζωής.

#### Διαθεσιμότητα επαγγελματικών υπηρεσιών

Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι πολύπλοκες επιχειρήσεις που βασίζονται σε πολλές εξειδικευμένες υπηρεσίες. Η ύπαρξη παροχών τέτοιων υπηρεσιών αποτελεί τη βάση για ένα αποτελεσματικό επιχειρηματικό περιβάλλον για τη ναυτιλία. Εκτός από τις βασικές επαγγελματικές υπηρεσίες, η ύπαρξη των υπόλοιπων υπηρεσιών που περιβάλλουν τον τομέα είναι σημαντική, αν και σε μικρότερο βαθμό. Το μοντέλο λαμβάνει και τις δύο βασικές επαγγελματικές υπηρεσίες, π.χ. νομικές, ασφαλιστικές και επιχειρηματικές

υπηρεσίες και παροχές φυσικής υπηρεσίας, π.χ. τις λιμενικές υποδομές και τις υπηρεσίες επισκευής / επισκευής πλοίων. Κατά συνέπεια, ο παράγοντας ανταγωνιστικότητας δίνει μια καλή ένδειξη της συνολικής πληρότητας της υπηρεσίας της ναυτιλιακής συστάδας (εξαιρουμένων των χρηματοοικονομικών μέσων, τα οποία αντιμετωπίζονται χωριστά).



### Δεξιότητες

Η παροχή ειδικευμένου εργατικού δυναμικού και κατάλληλων θεσμών, πολιτικών και συνθηκών πλαισίων που υποστηρίζουν αυτόν τον εφοδιασμό αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών συστάδων. Τα ζητήματα ανθρωπίνων πόρων είναι γενικά πολύπλοκα, αλλά ακόμη περισσότερο στον ναυτιλιακό τομέα με κατακερματισμένη ζήτηση για εξειδικευμένους εργαζόμενους στην ξηρά και στη θάλασσα, που κυμαίνονται από αποφοίτους πανεπιστημίων έως καπετάνιους.

Το πρότυπο αναφοράς κατατάσσει την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών συστάδων στο ζήτημα των δεξιοτήτων σε τρία υποπροϊόντα: (1) δείκτες διαρθρωτικού εργατικού δυναμικού, (2) κανόνες που σχετίζονται με τους φόρους και (3) ναυτική εκπαίδευση. Ο παράγοντας αυτός εξετάζει γενικά καθώς και τους ειδικούς τομείς του εφοδιασμού από πλευράς ζήτησης και δεξιοτήτων.

## Η ελκυστικότητα των σημαιών

Η ελκυστικότητα των σημαιών αφορά μόνο τα ναυτιλιακά κέντρα που ανταγωνίζονται για παγκόσμια δραστηριότητα σε αυτόν τον τομέα και σαφώς απεικονίζεται στα δεδομένα σχετικά με τα εθνικά νηολόγια των Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων, της Κίνας και του Καναδά. Το Χονγκ Κονγκ και η Σιγκαπούρη, από την άλλη πλευρά, αμφότερα ανταγωνίζονται για τη δραστηριότητα παγκόσμιας σημαίας στα ανοιχτά μητρώα τους. Αυτό συνδέεται με τη γενική στρατηγική που ακολουθούν οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής στα πέντε θαλάσσια κέντρα και με τους τύπους δραστηριοτήτων που επιθυμούν να προσελκύσουν. Ωστόσο, η δυνατότητα προσφοράς ελκυστικών σημαιών στους εφοπλιστές σε ένα ναυτιλιακό κέντρο αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς οι μεγάλοι εμπορικοί στόλοι θα μεταφερθούν στο ευρύτερο θαλάσσιο σύμπλεγμα και θα προσθέσουν σημαντική εμπειρογνωμοσύνη και δεξιότητες στις ναυτιλιακές διοικήσεις των συστάδων.

## Εύκολη επιχειρηματική δραστηριότητα

Ο παράγοντας ανταγωνιστικότητας, η ευκολία της επιχειρηματικής δραστηριότητας αποτελεί δείκτη του γενικού ρυθμιστικού οικονομικού περιβάλλοντος κατά τη διαδικασία έναρξης ή λειτουργίας μιας επιχείρησης στον συγκεκριμένο τόπο. Το σημείο εκκίνησης είναι ο δείκτης επιχειρηματικής δραστηριότητας της Παγκόσμιας Τράπεζας. Είναι σημαντικό να παρατηρήσουμε ότι αυτό το μέτρο ευκολίας στη λήψη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αντανακλά την οικονομία στο σύνολό της και δεν αφορά μόνο τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το σκεπτικό πίσω από τη μεταχείριση της οικονομίας στο σύνολό της είναι οι ζωτικής σημασίας υπηρεσίες υποστήριξης των ναυτιλιακών συνεργατικών σχηματισμών.

## Νομικό πλαίσιο για την εκμετάλλευση των πλοίων

Αυτός ο παράγοντας ανταγωνιστικότητας αφορά ειδικούς κανόνες που περιορίζουν την ελευθερία των εφοπλιστών να εκμεταλλεύονται πλοία. Ο παράγοντας αυτός εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον χαρακτήρα του εθνικού νηολογίου και από τους ειδικούς κανόνες που διέπουν τα φορολογικά καθεστάτα για τη ναυτιλία. Σε πολλές περιπτώσεις, οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής θέτουν απαιτήσεις για ορισμένες λειτουργικές συνθήκες που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να εφαρμοστεί το κίνητρο φορολογικής ναυτιλίας. Οι ειδικές απαιτήσεις επιλογής που σχετίζονται με τα φορολογικά κίνητρα αντιμετωπίζονται χωριστά στο πλαίσιο του φορολογικού και άλλου παράγοντα ανταγωνιστικότητας των φορολογικών κινήτρων.



### Διαθεσιμότητα χρηματοδότησης

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μία από τις πλέον κεφαλαιουχικές βιομηχανίες στον κόσμο, απαιτώντας σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίου τόσο σε περιουσιακά στοιχεία όσο και σε υποδομές. Οι ναυτιλιακές εταιρείες συχνά χρηματοδοτούν τον εαυτό τους μέσω τραπεζικών δανείων, ομολόγων, χρηματιστηριακών αγορών, προγραμμάτων χρηματοδότησης που υποστηρίζονται από την κυβέρνηση, δομείς χρηματοδοτικής μίσθωσης κλπ. Συνεπώς, ένας τομέας χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών είναι σημαντικός για τις ναυτιλιακές εταιρείες για να αποφασίσουν πού να επενδύσουν. Ο διεθνής χαρακτήρας του χρηματοπιστωτικού τομέα, ωστόσο, καθιστά τη γεωγραφική φύση των ναυτιλιακών συστάδων λιγότερο κεντρική σε αυτή την πτυχή.



## 2.2 Αξιολόγηση του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για τις συστάδες

Σε σύγκριση με τα διεθνή κέντρα θαλάσσιας ανάπτυξης, η Ε.Ε ως ναυτιλιακό κέντρο παρουσιάζει ορισμένα αδύναμα σημεία και, ενδεχομένως, και ασυνέπειες στο πλαίσιο της ναυτιλιακής πολιτικής. Αυτό μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα και ενδεχομένως να αυξήσει τη μετεγκατάσταση δραστηριοτήτων σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα, καθώς και την απομάκρυνση σημαίας.

Το επίπεδο της επανεξέτασης είναι κατά κύριο λόγο σε επίπεδο πλαισίου πολιτικής της Ε.Ε που καλύπτει, π.χ., κανονισμούς και κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ<sup>12</sup>, ειδικές πρωτοβουλίες πολιτικής της Ε.Ε και μέτρα συντονισμού.

Το κύριο πλαίσιο για τη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ εκτίθεται στην ανακοίνωση του 2009 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και στην ενδιάμεση αναθεώρηση του 2015-2016,<sup>13 14</sup> στην οποία περιγράφονται οι κύριοι στρατηγικοί στόχοι για τον ναυτιλιακό τομέα έως το 2018 και ο σημερινός προόδου των βασικών πολιτικών. Η στρατηγική αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τομέα της ναυτιλίας χωρίς να διακυβεύονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις ή η ασφάλεια στη θάλασσα, αυξάνοντας έτσι τη συνολική οικονομική δραστηριότητα και την ευρωπαϊκή απασχόληση. Αυτή η δυαδικότητα της στρατηγικής είναι πολύπλοκη, όπως η καθιέρωση περιβαλλοντικών προτύπων και

---

<sup>12</sup> Commission Communication, Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, COM (2009).

<sup>13</sup> Council Conclusions on Mid-term review of EU Maritime Policy  
<http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/consultations/doc/2015-mts-review/councilconclusions-on-mid-term-review-of-eu-maritime-policy.pdf>

<sup>14</sup> Implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd2016\\_326.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd2016_326.pdf)

προτύπων υγείας και ασφάλειας πέρα από τα παγκόσμια πρότυπα αυξάνει άμεσα τις επιχειρησιακές δαπάνες των εφοπλιστών με έδρα την Ε.Ε. Στα επόμενα τμήματα, καλύπτουμε τους οκτώ παράγοντες, συνοψίζοντας τη γνώση από τα πέντε διεθνή κέντρα, προτού στρέψουμε το περιβάλλον της Ε.Ε και περιγράψουμε τις πολιτικές της Ε.Ε σε σχέση με τους συγκεκριμένους παράγοντες και τις ελλείψεις / αδυναμίες / κενά.

Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το πλαίσιο πολιτικής της Ε.Ε διευκολύνει εν γένει έναν ανταγωνιστικό ναυτιλιακό τομέα της Ε.Ε, αλλά ότι υπάρχουν σημαντικά κενά πολιτικής σε σύγκριση με τις ανταγωνιστικές χώρες. Τα σημαντικότερα κενά πολιτικής που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε εντοπίζονται σε σχέση με τα περιφερειακά τα στοιχεία του φορολογικού καθεστώτος που διευκολύνουν τις ναυτιλιακές συστάδες (δηλαδή οι οριακές διαφορές γύρω από τις κατευθυντήριες γραμμές και όχι ο πυρήνας), η συνολική ρυθμιστική / πολιτική σταθερότητα και η έλλειψη πολιτικών που στοχεύουν ενεργά και υποστηρίζουν την ανάπτυξη του πλήρους ναυτιλιακού συμπλέγματος της Ε.Ε ως ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ε.Ε στις παγκόσμιες αγορές.

#### Αποδεκτές παρεκκλίσεις από την απαίτηση σημαίας στις κατευθυντήριες γραμμές

Σε περίπτωση παρέκκλισης από την απαίτηση γενικής σημαίας, ο αιτών πρέπει να αποδείξει ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των σχετικών πλοίων εκτελείται από ευρωπαϊκό χώρο και ότι η δραστηριότητα αυτή συμβάλλει ουσιαστικά στην οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση εντός της κοινότητας. Οι δικαιούχοι των συστημάτων πρέπει να υπόκεινται σε φόρο εταιρειών στην κοινότητα. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητά κάθε διαθέσιμο αποδεικτικό στοιχείο που αποδεικνύει ότι όλα τα πλοία που εκμεταλλεύονται εταιρίες που επωφελούνται από τα μέτρα αυτά συμμορφώνονται με τα σχετικά διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.

Προτού χορηγηθεί κατ' εξαίρεση ενίσχυση (ή επιβεβαιωθεί) σε στόλους που περιλαμβάνουν επίσης πλοία που φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχες εταιρείες δεσμεύονται να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός από τα κράτη μέλη το μερίδιο της χωρητικότητας που θα λειτουργούν υπό αυτές τις σημαίες μετά την είσοδό τους στο σύστημα χωρητικότητας.

Η απαίτηση της μεριδίου χωρητικότητας ισχύει για τη μητρική εταιρεία και τις θυγατρικές εταιρείες που λαμβάνονται από κοινού σε ενοποιημένη βάση. Οι πλοιοκτήτες δεν επιτρέπεται να επωφελούνται από τον φόρο χωρητικότητας για επιπλέον χωρητικότητα με σημαία τρίτων χωρών που λειτουργούν εάν:

- Το μερίδιο της χωρητικότητας του στόλου τους υπό σημαίες της Κοινότητας μειώθηκε από τον Ιανουάριο του 2004 (για τις εταιρείες που επέλεξαν το καθεστώς φορολογίας χωρητικότητας μετά
- τον Ιανουάριο του 2004, ο υπολογισμός αυτός θα βασίζεται στον στόλο κατά το τέλος του πρώτου έτους κατά το οποίο ο φορολογούμενος πληροί τις προϋποθέσεις για το καθεστώς φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας) ή
- Το μερίδιο είναι ήδη κάτω από το 60% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου ή

- Η συνολική χωρητικότητα της ΕΕ που είναι προς επιλογή για φορολογική ελάφρυνση στο συγκεκριμένο κράτος μέλος μειώθηκε κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών.

Η κοινοτική απαίτηση μεριδίου χωρητικότητας που ορίζεται στη διάταξη δεν ισχύει για επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τουλάχιστον το 60% της χωρητικότητάς τους υπό κοινοτική σημαία<sup>15</sup>.

### Απαιτήσεις επιλογής

Ο γενικός κανόνας είναι ότι η πρόσβαση στα καθεστώτα φορολογικών ελαφρύνσεων των κρατών μελών της Ε.Ε απαιτεί σύνδεση με τη σημαία της Ε.Ε και την εταιρική έδρα σε ένα από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, μπορεί να εγκριθούν παρεκκλίσεις από την απαίτηση σύνδεσης σημαίας στην Ε.Ε εάν ένας πλοιοκτήτης υποβάλει αίτηση για ολόκληρο τον στόλο και εάν η εταιρεία είναι εγκατεστημένη εμπορικά και στρατηγικά εντός της επικράτειας ενός κράτους μέλους που υπόκειται σε φόρο εταιρειών. Η δυνατότητα παρέκκλισης από τη σύνδεση σημαίας αναγράφεται λεπτομερώς στο πλαίσιο. Παρόμοιες απαιτήσεις σύνδεσης σημαίας δεν υπάρχουν στα διεθνή κέντρα. Άλλες απαιτήσεις επιλογής υπάρχουν, αλλά διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κέντρων που περιλαμβάνονται στη σύγκριση. Στο Ντουμπάι, δεδομένου ότι το καθεστώς μηδενικού φόρου εφαρμόζεται όχι μόνο στη ναυτιλία, αλλά σε όλες τις δραστηριότητες όπου δεν υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις για τα φορτία. Στην πράξη, η μόνη απαίτηση είναι η κατοχή εταιρικής έδρας στα Η.Α.Ε. Στη Σιγκαπούρη, διαπιστώθηκε ότι οι απαιτήσεις είναι σε μεγάλο βαθμό διαπραγματεύσιμες για μεμονωμένες εταιρείες. Στην Ε.Ε μια επιχείρηση υποχρεούται γενικά να ανταποκριθεί στις προαναφερθείσες απαιτήσεις σημαίας καθώς και να εξασφαλίσει τη στρατηγική και εμπορική διαχείριση που συμβάλλει ουσιαστικά στην οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση εντός της κοινότητας<sup>16</sup>. Η ίδια εταιρεία στη Σιγκαπούρη θα έπρεπε μόνο να αποδείξει την τελευταία και σε μικρότερο βαθμό από ό, τι στην Ευρώπη.

### Μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων που καλύπτονται από φορολογικά κίνητρα

Το πεδίο των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από φορολογικά κίνητρα ρυθμίζεται επίσης στις κατευθυντήριες γραμμές. Ο ορισμός της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές που εφαρμόζεται είναι η «μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στη θάλασσα». Πρόσφατα, παρατηρήθηκε μια μετατόπιση στην αναγνώριση των υπηρεσιών και των μεταφορικών δραστηριοτήτων ως ανάλογων, αλλά η σαφήνεια στην ερμηνεία της Ε.Ε. παραμένει ανεπαρκής<sup>17</sup>. Με λίγα λόγια, το καθεστώς καλύπτει τα εξειδικευμένα νομικά πρόσωπα που

---

<sup>15</sup> Deloitte Shipping Tax Guide, 2015.

<sup>16</sup> Member states often have tests in place to assess whether companies live up to the conditions on strategic and commercial management (e.g. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/356766/TTM\\_amended\\_paragraphs.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/356766/TTM_amended_paragraphs.pdf) for UK).

<sup>17</sup> Case on cable-laying vessels by Denmark. Commission decision of 13 January 2009 on State aid C 22/07 (ex. N. 43/07).



ασκούν δραστηριότητες ειδικού τύπου σε σχέση με τα πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις.

- Ιδιωτικές νομικές οντότητες είναι πλοιοκτήτες, ναυλωτές (bareboat, χρόνος και ταξίδι) και διαχειριστές πλοίων που παρέχουν τεχνικές ή / και συντηρητικές υπηρεσίες.

- Προβλεπόμενη δραστηριότητα για πλοιοκτήτες και ναυλωτές σημαίνει θαλάσσια μεταφορά αγαθών ή ανθρώπων μεταξύ λιμένων και υπεράκτιων εγκαταστάσεων. Ως δραστηριότητα επιλογής, όταν εφαρμόζεται στους διαχειριστές πλοίων, νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται σε πλοιοκτήτη ή ναυλωτή πλοίου χωρίς βάρκα βάσει γραπτής συμφωνίας σχετικά με το πλήρωμα ή / και την τεχνική διοίκηση.

- Το σκάφος που πληροί τις προϋποθέσεις είναι ένα θαλάσσιο σκάφος που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διεθνείς αρχές και τη νομοθεσία της χώρας σημαίας και ανταποκρίνεται σε ορισμένες απαιτήσεις<sup>18</sup>.

Οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες ή σχετίζονται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές (π.χ. βοηθητικές δραστηριότητες) αναφέρονται σε δραστηριότητες όπως η μεταφορά από και προς το πλοίο στην περιοχή του λιμένα, η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων, η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών, η προσωρινή αποθήκευση αγαθών, τις πωλήσεις και την κράτηση των θαλάσσιων μεταφορών και τη λειτουργία των τερματικών σταθμών εμπορευμάτων και επιβατών. Οι εν λόγω δραστηριότητες είναι παραδείγματα των δραστηριοτήτων, οι οποίες, λόγω της φύσης τους, θεωρούνται απαραίτητες για τις θαλάσσιες μεταφορές ή συνδέονται στενά με αυτές.

Για τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων, η εφαρμογή των μέτρων περιορίζεται. Η ενίσχυση μπορεί να χορηγηθεί μόνο για σκάφη για τα οποία έχει ανατεθεί στην εταιρεία διαχείρισης πλοίων ολόκληρο το πλήρωμα ή / και τεχνική διοίκηση, ενώ η εμπορική διαχείριση καθαυτή δεν χαρακτηρίζει μια εταιρεία για φόρο χωρητικότητας<sup>19</sup>. Η ευθύνη για τη λειτουργία του σκάφους πρέπει να αναλαμβάνεται πλήρως από τον διαχειριστή του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ευθυνών που επιβάλλει ο κώδικας ISM. Η Ε.Ε απαιτεί επίσης ότι η φορολογική βάση που θα εφαρμοστεί στις εταιρείες διαχείρισης πλοίων θα πρέπει να είναι περίπου 25% (από άποψη χωρητικότητας ή πλασματικού κέρδους) από αυτό που θα εφαρμοζόταν στον εφοπλιστή για το ίδιο πλοίο ή για το ίδιο πλοίο.

Η επιλογή των εταιρειών διαχείρισης πλοίων εντός της Ε.Ε όσον αφορά στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Ορισμένες χώρες δεν επιτρέπουν στις εταιρείες διαχείρισης πλοίων να υπαχθούν στο σύστημα φόρου χωρητικότητας.

---

<sup>18</sup> Member states usually allow the following specialist vessels under TT: cable layer, diving support vessel, oceanographic vessel, pilot vessel, remotely operated vehicle support, cable repair, fire-fighting vessel, oil-well stimulation vessel, pipe-laying vessel, research vessel, seismic survey ship, trenching vessel, crane/derrick barge, pile driving vessel, polar research vessel, survey vessel, offshore supply vessel, anchor-handling vessel, vessels for transport of personnel and supplies, contractor ships, tender vessels, tugs and dredgers (under the rule that 50 percent of the vessels' annual operational time involves the transport at deep sea).

<sup>19</sup> EC Decision 37/2010 – Cyprus Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport

Οι δραστηριότητες βυθοκόρησης και ρυμούλκησης εξαιρούνται, καταρχήν, από τις κατευθυντήριες γραμμές. Εντούτοις, μπορούν να γίνονται εξαιρέσεις σε περιπτώσεις που η εταιρεία είναι νηολογημένη σε ένα κράτος μέλος και όπου πάνω από το 50% της επιχειρησιακής της περιόδου αποτελείται από μεταφορές σε βαθιά θάλασσα και τα πλοία φέρουν σημαίες της ΕΕ.

Όσον αφορά τα είδη πλοίων που έχουν επιλεγεί βάσει των ευρωπαϊκών συστημάτων φόρου χωρητικότητας, η δημόσια διαβούλευση της Ε.Ε.<sup>20</sup> κατέδειξε ότι υπάρχει έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά το θέμα των σκαφών αναψυχής.

Όσον αφορά τη ναύλωση με το πλήρωμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωσε στις αποφάσεις της ότι δεν θα δεχθεί εταιρείες βάσει των καθεστώτων φορολόγησης βάσει της χωρητικότητας, εάν ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από πλοία που έχουν ναυλωθεί με πλήρωμα από άλλες εταιρείες. Ωστόσο, έχει γίνει αποδεκτό ότι δεν υπερβαίνει το 80% του στόλου της εταιρείας βάσει του φόρου χωρητικότητας αποτελείται από πλοία που θα μπορούσαν να προσληφθούν με πληρώματα από τρίτους. Η αύξηση του ποσοστού κατά 90% είναι επίσης δυνατή, αλλά υπό αυστηρές συνθήκες.

Στην περίπτωση αυτή, μια εταιρεία θα μπορούσε να έχει μέχρι 80-90 τοις εκατό της καθαρής χωρητικότητάς της να ναυλωθεί σε χρονοναύλωση με το υπόλοιπο 10-20 τοις εκατό ναυλωμένο σε bareboat (ναύλωση γυμνού πλοίου) ναύλους. Οι όροι αυτοί θα πρέπει να εξεταστούν σε συνδυασμό με τις γενικές απαιτήσεις σύνδεσης σημαίας που εξηγήθηκαν παραπάνω, οι οποίες καθορίζουν περαιτέρω απαιτήσεις για την επιλογή του φόρου χωρητικότητας των εσόδων από δραστηριότητες ναύλωσης.

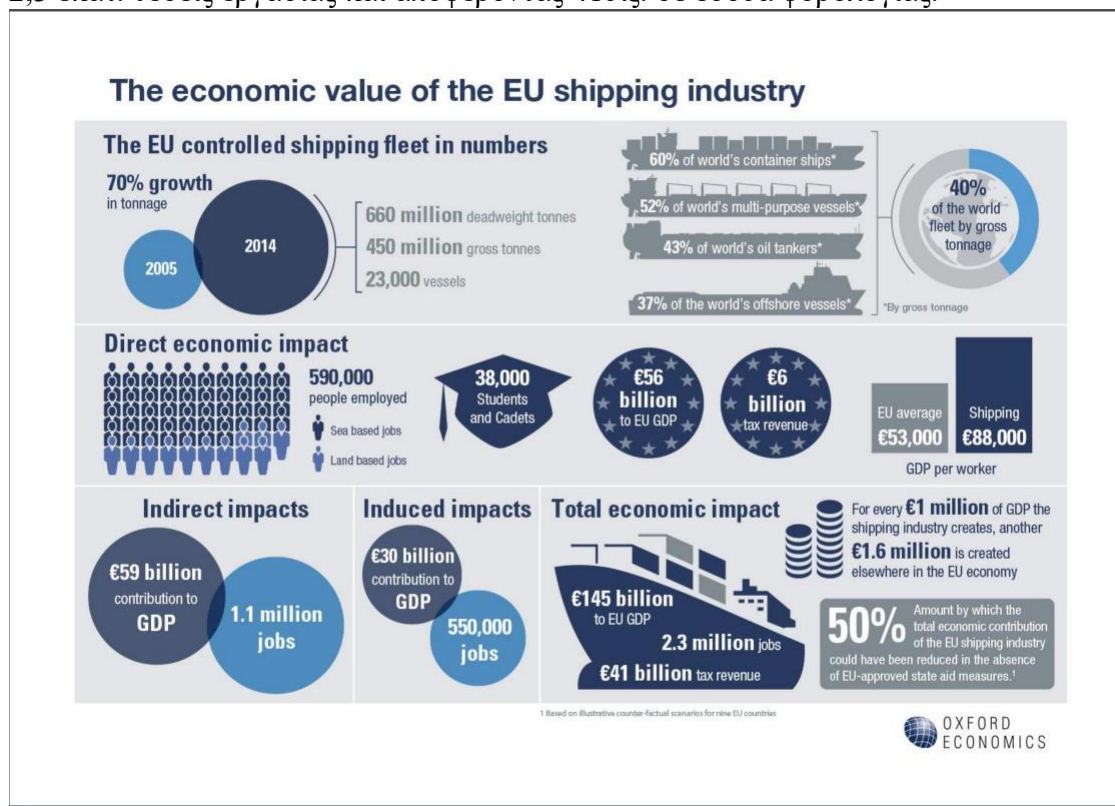
Όσον αφορά τη ναύλωση των πλοίων, επιτρέπεται σε μεγαλύτερο βαθμό όταν μια ναυτιλιακή εταιρεία έχει πλεονάζουσα φορτωτική ικανότητα σε μια περίοδο τριών ετών, για παράδειγμα λόγω προσωρινών συγκρούσεων στην αγορά. Άλλες χώρες δεν έχουν ιδιαίτερους όρους για τη ναύλωση των bareboats. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει ότι η προσωρινή και περιορισμένη ναύλωση των bareboats είναι σύμφωνη με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς οι στόχοι για το κοινό συμφέρον οι οποίοι διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη ναυσιπλοΐα προστατεύονται ακόμη και σε αυτή την περίπτωση. Οι στόχοι είναι «η διατήρηση και βελτίωση της ναυτικής τεχνογνωσίας και η προστασία και προώθηση της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών» και «η συμβολή στην εδραίωση του θαλάσσιου κλάδου που είναι εγκατεστημένος στα κράτη μέλη, διατηρώντας παράλληλα ένα συνολικό ανταγωνιστικό στόλο στις παγκόσμιες αγορές». Από επιχειρησιακούς όρους, η ναύλωση bareboat ισούται με την ιδιοκτησία πλοίων όσον αφορά το νομικό καθεστώς στις κατευθυντήριες γραμμές.

---

<sup>20</sup> EC Consultation on review of the Community guidelines on state aid to maritime transport (2012)

*Πίνακας 7: Η οικονομική αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας  
Oxford Economics*

Στον παρακάτω πίνακα διαγράφεται η οικονομική αξία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ναυτιλιακό κλάδο σε παγκόσμιο επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα κατέχει το 40% του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου σε ολική χωρητικότητα, εκ του οποίου το 60% αποτελείται φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το 52% από πλοία πολλαπλών χρήσεων-σκοπών, το 37% από υπεράκτια πλοία<sup>21</sup> και τέλος το 43% από φορτηγά πλοία μεταφοράς πετρελαίου. Στα άμεσα οικονομικά οφέλη στην ευρωπαϊκή ναυτιλία απασχολούνται 590,000 εργαζόμενοι με τους περισσότερους εξ αυτών να βρίσκονται στη θάλασσα. Τέλος αποτελεί 145 δις. ετησίως του EU GDP δημιουργώντας 2,3 εκατ. θέσεις εργασίας και αποφέροντας 41 δις. σε έσοδα φορολογίας.



<sup>21</sup> Πλοία ανεφοδιασμού εγκαταστάσεων ανοιχτής θαλάσσης, π.χ. πλωτών γεωτρύπανων. Η δραστηριότητα η οποία εκτελείται κυρίως επάνω σε εγκαταστάσεις ανοιχτής θάλασσας (στις οποίες περιλαμβάνονται τα θαλάσσια γεωτρύπανα) ή από αυτές, και συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με την αναζήτηση, την εξόρυξη ή την εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων, συμπεριλαμβανομένων των υδρογονανθράκων συνδέονται με αυτές τις δραστηριότητες και πραγματοποιούνται από τα συγκεκριμένου τύπου πλοία.

## Ρυθμιστικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες

Γενικοί ρυθμιστικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες είναι καθοριστικοί για την ελκυστικότητα των ναυτιλιακών κέντρων, καθώς αποτελούν τη βάση για όλους τους άλλους παράγοντες. Οι ναυτιλιακές εταιρείες προτιμούν τοποθεσίες με ποιοτικό κράτος δικαίου και ανεξάρτητη δικαιοσύνη, γενική εμπιστοσύνη στην κυβέρνηση και νομική βεβαιότητα. Αυτό επιτρέπει τη σταθερότητα και τη διαφάνεια που είναι καθοριστικής σημασίας για τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις των ναυτιλιακών εταιρειών.

Το πλαίσιο της Ε.Ε για ρυθμιστικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες είναι οι πολιτικές των κρατών μελών οι οποίες επηρεάζουν πρωτίστως το θεμελιώδες κανονιστικό περιβάλλον για τη ναυτιλία. Ωστόσο, η Ε.Ε επηρεάζει διάφορους παράγοντες από αυτή την άποψη, κυρίως τη συνολική ασφάλεια δικαίου που περιβάλλει το φορολογικό και φορολογικό καθεστώς, την ύπαρξη εμποδίων στο διεθνές εμπόριο και τον ΙΜΟ.

Όσον αφορά τη νομική βεβαιότητα που αφορά τα φορολογικά και φορολογικά μέτρα, στις δημόσιες διαβουλεύσεις επισημάνθηκε ότι η Ε.Ε επέδειξε ασυνεπείς ή αντιφατικές ερμηνείες με την πάροδο των ετών και σε διάφορες περιπτώσεις για το πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται τα διάφορα στοιχεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης όσον αφορά τους φόρους χωρητικότητας.

Επί του παρόντος, η Ε.Ε οργανώνει διαλόγους και ετήσιες συναντήσεις με υφιστάμενους εμπορικούς εταίρους, όπως η Κίνα, η Ιαπωνία, η Βραζιλία και οι ΗΠΑ, επιδιώκοντας καλύτερες συνθήκες αγοράς για τη βιομηχανία και οικοδομώντας συμμαχίες σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος σε διεθνές επίπεδο. Αυτές οι συμμετοχές θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικές σε μια αγορά όπου οι προστατευτικές πολιτικές, όπως οι περιοριστικοί κανόνες καμποτάζ και οι περιορισμοί στη διακίνηση και τη διεθνή αναμετάδοση φορτίου, δεν είναι ασυνήθιστοι μεταξύ των μεγαλύτερων εμπορικών εταίρων της Ε.Ε. Οι παγκόσμιες πολιτικές τάσεις δείχνουν ότι αυτές οι διαπραγματεύσεις θα γίνουν όλο και πιο σημαντικές με την πάροδο του χρόνου<sup>22</sup>. Οι μελλοντικές διαπραγματεύσεις θα πρέπει να εξετάσουν τις υφιστάμενες καλές λειτουργίες όπως η συμφωνία μεταξύ της Ε.Ε και της Κίνας, όπου ο διαρκής διάλογος και η περαιτέρω ανταλλαγή είναι βασικά ζητήματα. Η Ε.Ε συνήψε με επιτυχία ορισμένες ΣΕΣ<sup>23</sup> με βασικούς εμπορικούς εταίρους. Όπου ενδείκνυται, οι περιορισμοί πρόσβασης στην αγορά με τρίτες χώρες σε θέματα που σχετίζονται με τις θαλάσσιες υπηρεσίες συζητούνται από τη συμβουλευτική επιτροπή για την πρόσβαση στην αγορά και ακολουθούνται μέσω των κατάλληλων διπλωματικών οδών. Η Ε.Ε υποστηρίζει τη συμπερίληψη της ελευθέρωσης των ναυτιλιακών υπηρεσιών καθώς και φιλόδοξων δεσμεύσεων για την πρόσβαση στην αγορά στις συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις για μια πολυμερή συμφωνία εμπορίου

<sup>22</sup> PwC, Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping, 2015.

<sup>23</sup> Συμβάσεις εταιρικής σχέσης (ΣΕΣ). Για την προγραμματική περίοδο 2014-20 κάθε Κράτος Μέλος έχει υποβάλει μια σύμβαση εταιρικής σχέσης (ΣΕΣ) σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτό είναι ένα έγγραφο αναφοράς για τις προγραμματικές παρεμβάσεις από τα διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία και τις συνδέει με τους στόχους της αναπτυξιακής στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Καθορίζει τη στρατηγική και τις επενδυτικές προτεραιότητες που έχουν επιλεγεί από το οικείο Κράτος Μέλος και παρουσιάζουν έναν κατάλογο των εθνικών και περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων (ΕΠ) που επιδιώκει να υλοποιήσει, καθώς και μια ενδεικτική ετήσια χρηματοδοτική ενίσχυση για κάθε ΕΠ.

υπηρεσιών (TiSA), την οποία η Ε.Ε διαπραγματεύεται επί του παρόντος με 22 άλλα μέλη του ΠΟΕ. Το σημερινό έργο της Ε.Ε για τη διαπραγμάτευση των ΣΕΣ θεωρείται σημαντική συμβολή στην ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της ΕΕ γενικότερα.

*Πίνακας 8:*

Οι ευρωπαϊοί πλοιοκτήτες κατέχουν το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, με το 60% του στόλου να αποτελείται από φορτηγά πλοία εμπορευματοκιβωτίων, το 52% από πλοία πολλών σκοπών, το 43% από φορτηγά πετρελαιοφόρα πλοία και το 37% από υπεράκτια πλοία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ευρωπαϊκής επιτροπής ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος απασχολεί άμεσα και έμμεσα 2,1 εκατ. εργαζομένους. Το 2015 τα έσοδα από τον ναυτιλιακό κλάδο στην Ευρώπη ανήλθαν στα 140 δις. ευρώ.



## Το πλαίσιο της Ε.Ε. για τις επαγγελματικές υπηρεσίες

Η Ε.Ε. δεν έχει επί του παρόντος μέτρα που να στοχεύουν ειδικά στην ανάπτυξη του τομέα των επαγγελματικών υπηρεσιών γύρω από τον ναυτιλιακό τομέα. Η μακρά ναυτιλιακή ιστορία της ναυτιλίας της Ε.Ε. σημαίνει ότι οι περισσότεροι ναυτιλιακοί οργανισμοί, όπως τα κέντρα διαιτησίας, τα σωματεία P & I, οι ναυτιλιακοί σύλλογοι κ.λπ., είναι σταθερά εγκατεστημένοι στην Ευρώπη. Για τους ίδιους λόγους, η αλληλεπίδραση είναι χαμηλή.

Ο τομέας των επαγγελματικών υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, στο βαθμό που υποστηρίζεται άμεσα, υποστηρίζεται μόνο μέσω μέτρων γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία (GBER<sup>24</sup>) σε μεμονωμένα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν ρητά διατυπωμένες στρατηγικές ή εργαλεία πολιτικής σε επίπεδο Ε.Ε. που να αφορούν τον τομέα των επαγγελματικών υπηρεσιών που περιβάλλει τον βασικό τομέα της ναυτιλίας.

Επιπλέον, η γενική προσοχή της Ε.Ε. σε σχέση με τα ναυτιλιακά πλέγματα τείνει να περιοριστεί στην προστιθέμενη αξία των παραδοσιακών ναυτιλιακών τομέων<sup>25</sup>: ναυτιλία, λιμάνια, ναυπηγική βιομηχανία, υπεράκτιες υπηρεσίες, ναυτιλιακός εξοπλισμός κ.λπ. Τα πράγματα είναι διαφορετικά για το φυσικό μέρος των υπηρεσιών που περιβάλλουν τη ναυτιλιακή ομάδα:

την εφοδιαστική και την απόδοση των λιμένων και τους τομείς της ναυπήγησης και επισκευής πλοίων. Στους τομείς αυτούς, η Ε.Ε. έχει θεσπίσει ευρύτερο φάσμα μέτρων στήριξης. Μέτρα στήριξης της ανάπτυξης λιμένων και της εφοδιαστικής καθορίζονται στα ΔΔΑ-Τ και στη θαλάσσια SAG για τη στήριξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και στις προσεχείς SAG για τη δημόσια χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών.

Στους τομείς της ναυπήγησης και επισκευής πλοίων παρέχεται επίσης στήριξη μέσω μιας σειράς μέτρων που στοχεύουν στον έντονο διεθνή ανταγωνισμό από χώρες όπως η Κίνα και η Νότια Κορέα και η απουσία αποτελεσματικών παγκόσμιων εμπορικών κανόνων. Τα μέτρα στήριξης που σχετίζονται με τις επενδύσεις θα επηρεαστούν από τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης. Αυτά τα μέτρα στήριξης δεν στοχεύουν άμεσα τις ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά αποτελούν μέρος του συνόλου των μέτρων στήριξης που χορηγούνται στο ναυτιλιακό σύμπλεγμα της Ε.Ε.

---

<sup>24</sup> General block exemption Regulation (GBER)

Commission Regulation (EU) N°651/2014 of 17 June 2014 declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty/Applicable as of 1 July 2014.

<sup>25</sup> Policy Research Corporation, 2008

## Πολιτικά κενά σε σχέση με τις επαγγελματικές υπηρεσίες

Υπάρχει έντονη διαφορά μεταξύ της Ε.Ε και των πέντε κέντρων, εκτός από τη Σαγκάη, σε θεμελιώδες επίπεδο στον τρόπο με τον οποίο οι επαγγελματικές υπηρεσίες και υπηρεσίες που περιβάλλουν τις βασικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις περιλαμβάνονται ενεργά στις πολιτικές. Μία από τις βασικές φιλοδοξίες είναι να υποστηριχθεί η ανάπτυξη επαγγελματιών υψηλής προστιθέμενης αξίας επαγγελματιών υπηρεσιών γύρω από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ειδικότερα, στη Σιγκαπούρη, το ευρύτερο θαλάσσιο πλέγμα και η ύπαρξη ενός καλά ανεπτυγμένου τομέα επαγγελματιών υπηρεσιών είναι τα κύρια σημεία πώλησης. Ο τρόπος να δούμε τη ναυτιλία και να κάνουμε πολιτική για να υποστηρίξουμε τη ναυτιλία της Σιγκαπούρης είναι ευρύτατος και περιλαμβάνει μια προοπτική ολόκληρου του συνόλου των επαγγελματιών και φυσικών υπηρεσιών.

Στην Ε.Ε, από την άλλη πλευρά, τα μέτρα στήριξης δεν είναι τόσο διαβαθμισμένα προς τον ίδιο τελικό στόχο, λόγω της έλλειψης ευρύτερης εστίασης των ομάδων. Η Oxford Economics κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μόνο 615.000 θέσεις απασχόλησης από σύνολο 2.2 εκατομμυρίων θέσεων εργασίας σε ολόκληρο το ναυτιλιακό πλέγμα βασίζονταν στον παραδοσιακό ναυτιλιακό τομέα, ενώ οι υπόλοιποι στις γύρω υπηρεσίες<sup>26</sup>. Ταυτόχρονα, μελέτες συγκριτικής αξιολόγησης σχετικά με τις επιδόσεις διαφόρων θαλάσσιων κέντρων της Ε.Ε υποδηλώνουν ότι τα κέντρα αριστείας σε διάφορους τομείς υπηρεσιών είναι διασκορπισμένα σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή περιφέρεια, αντί να συγκεντρωθούν.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη, το Αμβούργο είναι ισχυρότερο στη ναυτιλιακή τεχνολογία, το Όσλο στη ναυτιλιακή οικονομία, το Ρότερνταμ στα λιμάνια και την εφοδιαστική και το Λονδίνο στο ναυτικό δίκαιο<sup>27</sup>. Υπάρχει ανάγκη για μια ενεργή πολιτική της Ε.Ε που να στηρίζει και να ενισχύει τους υφιστάμενους θαλάσσιους ομίλους εντός της Ε.Ε και τον ισχυρό τομέα υπηρεσιών της Ε.Ε στον τομέα των θαλάσσιων επαγγελματιών. Αυτές οι στρατηγικές θα πρέπει να επιτρέπουν σε μεμονωμένα κράτη μέλη να ενεργοποιούν και να αξιοποιούν καλύτερα την κοινή ισχύ της κοινοτικής ναυτιλιακής κοινότητας στο σύνολό της, εστιάζοντας περισσότερο στις πιθανές συνέργειες μεταξύ αυτών των θαλάσσιων κέντρων αριστείας που είναι διασκορπισμένα σε ολόκληρη την Ε.Ε. Είναι σαφές ότι η σύγκριση των στρατηγικών μεταξύ της Ε.Ε και της Σιγκαπούρης είναι άδικο λόγω των σημαντικών διαφορών στη θεσμική πολυπλοκότητα. ***Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικά σημεία μάθησης που πρέπει να τεθούν, μεταξύ των οποίων το γεγονός ότι μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τα clusters πρέπει να υπερβεί την οπτική γωνία του βασικού τομέα της ναυτιλίας, αν και φυσικά πρέπει να είναι το σημείο εκκίνησης.***

## Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την ευκολία επιχειρηματικής δραστηριότητας

Η ευκολία της επιχειρηματικής δραστηριότητας θεωρείται γενικά θέμα εθνικής πολιτικής που διαχειρίζεται μεμονωμένα από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφορές από τη χάραξη πολιτικής της Ε.Ε για την ευκολία της επιχειρηματικής δραστηριότητας και η Ε.Ε θα μπορούσε ενδεχομένως να διαδραματίσει

<sup>26</sup> Oxford Economics, The economic value of the EU shipping industry – update, 2015

<sup>27</sup> Menon Economics, The leading maritime capitals of the world, 2012

σημαντικό ρόλο στην προώθηση της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών και της μείωσης των επιβαρύνσεων και στην υποστήριξη αυτών των προσπαθειών σε εθνικό επίπεδο. Οι περισσότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη γενική ευκολία της επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι γενικοί και δεν σχετίζονται με τη ναυτιλία. Ως εκ τούτου, επιδιώχθηκαν πρωτοβουλίες σε επίπεδο Ε.Ε για τη μείωση του διοικητικού φόρτου και την αύξηση της συνολικής ευκολίας επιχειρηματικής δραστηριότητας, και ειδικότερα του συνολικού σχεδίου της Ε.Ε για την εκτίμηση της εκκίνησης και τη μείωση των διοικητικών δαπανών από τις εταιρείες Deloitte, Cargemini και Ramboll, 2010) συνέχιση των εργασιών για τη μείωση της γραφειοκρατίας σε δεκατρείς τομείς πολιτικής προτεραιότητας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών (*σημείωμα της Ε.Ε, 13/786*).

### Το πλαίσιο της ΕΕ για τις δεξιότητες

Η φιλοδοξία της Ε.Ε είναι να αντιμετωπίσει όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με τους ανθρώπινους πόρους, την κατάρτιση και την απασχόληση στη ναυτιλία και να προσελκύσει και να διατηρήσει τους Ευρωπαίους ναυτικούς.

Επί του παρόντος 220.000 ναυτικοί της Ε.Ε αντιπροσωπεύουν το 18% του συνολικού αριθμού ναυτικών παγκοσμίως. Επιτρέποντας μειωμένους συντελεστές εισφορών κοινωνικής προστασίας και μειωμένους συντελεστές φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς της Ε.Ε (ή άλλα παρόμοια μέτρα, όπως η επιστροφή τέτοιων δαπανών), οι κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές έχουν δημιουργήσει ευνοϊκότερους όρους για την απασχόληση του προσωπικού της Ε.Ε.

Ωστόσο, παρά την αύξηση του στόλου που εκμεταλλεύεται η Ε.Ε μεταξύ του 2010 και του 2016, η απασχόληση των ναυτικών της Ε.Ε δεν αυξήθηκε αναλογικά, αλλά υστερεί<sup>28</sup>. Αυτό εξηγείται εν μέρει από το γεγονός ότι πολλά σύγχρονα πλοία χρειάζονται μικρότερα πλήρώματα λόγω της τεχνολογικής προόδου και των αυτοματοποιημένων συστημάτων και λόγω της μείωσης του παγκόσμιου μεριδίου των σκαφών με σημαία της Ε.Ε. Αυτή η υποκείμενη δυναμική απασχόλησης στον τομέα της ναυτιλίας είναι μια απομάκρυνση από τις παραδοσιακές θέσεις εργασίας στη θάλασσα σε θέσεις εργασίας με υψηλότερη προστιθέμενη αξία. Αυτό απαιτεί μια στροφή στον τρόπο με τον οποίο η Ε.Ε εξετάζει τα ζητήματα θαλάσσιων ανθρωπίνων πόρων. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία επισημαίνει ότι είναι σημαντικό να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ των πλευρών της εκπαίδευσης και της απασχόλησης προκειμένου να καλυφθούν οι ελλείψεις δεξιοτήτων που θα προκύψουν ως αποτέλεσμα αυτής της μετατόπισης και να ευθυγραμμιστούν οι προτιμήσεις πολιτικής μεταξύ των ενδιαφερομένων.

Για το σκοπό αυτό είναι διαθέσιμα ορισμένα προγράμματα χρηματοδότησης της Ε.Ε, αλλά το πεδίο εφαρμογής εξακολουθεί να ισχύει για πολύ μεγαλύτερη χρήση τέτοιων συστημάτων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει και προωθεί τον κοινωνικό διάλογο, ο οποίος απέφερε καλά αποτελέσματα στον τομέα της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στηρίζει τις εργασίες των αρμόδιων ευρωπαϊκών επιτροπών

<sup>28</sup> EC working document on the implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018. <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12829-2016-INIT/en/pdf>



κοινωνικού διαλόγου για τις θαλάσσιες μεταφορές που προωθούν δράσεις που αποσκοπούν στην ανάπτυξη ευκαιριών σταδιοδρομίας και προγραμμάτων κατάρτισης σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή οικονομία. Για παράδειγμα, οι συμμαχίες στον τομέα των δεξιοτήτων αποσκοπούν στη δημιουργία ευρωπαϊκών εταιρικών σχέσεων μεταξύ της βιομηχανίας, της επαγγελματικής και της εκπαίδευσης, τα ινστιτούτα κατάρτισης και τα ρυθμιστικά όργανα να καθορίσουν τις δεξιότητες που απαιτούνται σε έναν συγκεκριμένο τομέα και να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν ανάλογα τα νέα προγράμματα σπουδών. Άλλες συμμαχίες της γνώσης στοχεύουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και αποσκοπούν στην ενίσχυση της σχέσης μεταξύ βιομηχανίας και πανεπιστημίων.

### Το πλαίσιο της Ε.Ε για τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης

Σε γενικές γραμμές, η οικονομική κρίση μείωσε δραστικά τα ναύλα, γεγονός που με τη σειρά του οδήγησε σε δραματικά μειωμένες τιμές πλοίων τα τελευταία χρόνια, καθιστώντας πολύ δύσκολο για πολλούς εφοπλιστές να χρηματοδοτήσουν είτε μια περιβαλλοντική αναβάθμιση στα υπάρχοντα πλοία ή την απόκτηση νέων πλοίων, τα οποία πρέπει να πληρούν όλο και πιο αυστηρούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Ο χρηματοπιστωτικός τομέας υπόκειται σε σοβαρές πιέσεις και τα χρηματοπιστωτικά περιουσιακά στοιχεία καθώς και ολόκληρα χαρτοφυλάκια δανειακών δανείων πωλούνται επί του παρόντος σε ορισμένες τράπεζες χρηματοδότησης πλοίων, πράγμα που σημαίνει ότι η όρεξη για ανάληψη κινδύνου είναι αυστηρά περιορίζεται στις νέες ναυτιλιακές επενδύσεις.

Επιπλέον, η εισαγωγή νέων κανονισμών για τον τραπεζικό τομέα αναμένεται να καταστήσει το χρηματοπιστωτικό σύστημα ακόμη περισσότερο αντίθετο στον κίνδυνο που ενυπάρχει στον ναυτιλιακό τομέα. Διάφορες ευρωπαϊκές τράπεζες υφίστανται πιέσεις για τη μείωση των ναυτιλιακών ανοιγμάτων εξαιτίας περιορισμών κεφαλαίου και χρηματοδότησης και της απόδοσης του υπάρχοντος χαρτοφυλακίου δανειακών δανείων.

Οι προτεινόμενες αλλαγές στη χρηματοδότηση των πλοίων είναι ένας τομέας στον οποίο η ναυτιλία της Ε.Ε θα μπορούσε να παρεμποδιστεί σοβαρά λόγω της πιθανής υποχρεωτικής εφαρμογής τους στην Ε.Ε, σε σύγκριση με άλλες περιοχές του κόσμου και λόγω της εξάρτησης πολλών ναυτιλιακών εταιρειών της Ε.Ε για τα παραδοσιακά τραπεζικά δάνεια. Η αύξηση των κεφαλαιακών απαιτήσεων για τις τράπεζες θα μπορούσε να θέσει τις τράπεζες αυτές καθώς και τις ναυτιλιακές εταιρείες στην Ευρώπη σε μια ιδιόμορφη κατάσταση και να χρειαστεί κυβερνητική ή κοινοτική στήριξη.

## 2.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Συνολικά, η Ε.Ε εξακολουθεί να είναι ένας ανταγωνιστικός τόπος για να αναπτυχθούν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως διαπιστώθηκε. Ωστόσο, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της Ε.Ε βρίσκεται υπό πίεση. Η Ε.Ε αντιμετωπίζει περιπτώσεις μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και απομάκρυνση των σημαίων, παρά τις φιλοδοξίες της για το αντίθετο και τους βραδύτερους ρυθμούς ανάπτυξης σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της. Αυτό υποδηλώνει ότι η υποκείμενη δυναμική μετατοπίζει ορισμένες ναυτιλιακές δραστηριότητες σε άλλες χώρες. Η μελέτη αυτή έχει δείξει ότι υπάρχει ένα συνολικό σταθερό πλαίσιο πολιτικής της Ε.Ε που καθιέρωσε ένα ανταγωνιστικό καθεστώς φορολόγησης βάσει χωρητικότητας στα περισσότερα κράτη μέλη, εξισορροπώντας τα ναυτιλιακά κέντρα της Ε.Ε σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά κέντρα όσον αφορά τη φορολογική ανταγωνιστικότητα.

Ωστόσο, υπάρχουν πολιτικές της Ε.Ε και κενά πολιτικής της Ε.Ε που καθιστούν την Ε.Ε λιγότερο ελκυστική για τους εφοπλιστές και τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ορισμένες από αυτές έχουν εντοπιστεί και επισημανθεί. Οι συστάσεις βασίζονται σε μια ιδιαίτερη προοπτική των πολιτικών της Ε.Ε που μέχρι στιγμής δεν είχαν κυριαρχήσει στους διάφορους τομείς πολιτικής που πρέπει να ενεργοποιήσει η Ε.Ε για να ταιριάζει με τους ανταγωνιστές της. Στο πλαίσιο αυτό, η Ε.Ε πρέπει να εξετάσει τις πολιτικές της με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της σε παγκόσμιο επίπεδο. Ενώ οι πολιτικές για την προώθηση του ενδοκοινοτικού εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έχουν υψηλή προτεραιότητα, ο ναυτιλιακός τομέας αντιμετωπίζει μια πρόκληση από παγκόσμιους ανταγωνιστές με φιλοδοξίες να καταστούν παγκόσμια κέντρα.

Ως εκ τούτου, η Ε.Ε πρέπει να αναπροσανατολίσει και να αναπτύξει περαιτέρω τις πολιτικές της προκειμένου να είναι μακροπρόθεσμα μια θαλάσσια περιοχή ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο. Γενική σύσταση είναι πρώτα απ' όλα να διαμορφωθεί μια ολοκληρωμένη και παγκόσμια πολιτική στην Ε.Ε. Αυτή η πολιτική θα πρέπει να έχει δύο σημαντικά χαρακτηριστικά.

**Πρώτον**, θα πρέπει να επικεντρωθεί σε μεγάλο βαθμό στην υποστήριξη της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της και του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Παρότι τονίζεται ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλίας, η σημερινή στρατηγική για τις θαλάσσιες μεταφορές και η πλειονότητα των πρωτοβουλιών που δρομολογήθηκαν επικεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στην ανταγωνιστικότητα των εσωτερικών μεταφορών στην Ε.Ε και σε άλλες διατάξεις που αφορούν την ασφάλεια.

Αλλά τόσο οι αγορές όσο και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και η παγκόσμια ναυτιλία είναι σημαντικές για την Ευρώπη. Στην πραγματικότητα, το μεγαλύτερο μερίδιο της ναυτιλίας της Ε.Ε είναι διεθνές και cross-trading<sup>29</sup>, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών.

---

<sup>29</sup> Το cross trade είναι μια πρακτική όπου οι παραγγελίες αγοράς και πώλησης για το ίδιο περιουσιακό στοιχείο συμψηφίζονται χωρίς να καταγράφεται η συναλλαγή στο χρηματιστήριο. Είναι μια δραστηριότητα που δεν επιτρέπεται στις περισσότερες μεγάλες ανταλλαγές.

**Δεύτερον**, η πολιτική πρέπει να είναι ολοκληρωμένη, περνώντας σε τομείς όπως οι μεταφορές, η φορολογία, το περιβάλλον κ.λπ., καλύπτοντας έτσι τους βασικούς παράγοντες ανταγωνιστικότητας, να ξεδιπλώσει μια συνολική πολιτική που υποστηρίζει τη φιλοδοξία να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο ως τόπος για ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Στη συνέχεια, θα παρουσιαστούν οι ειδικές συστάσεις που προκύπτουν από την αξιολόγηση των κενών πολιτικής.

## 2.4 Χάρτης πορείας για τους φορείς χάραξης πολιτικής

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να γνωρίζουν πότε θα υποστηρίξουν τις ναυτιλιακές ομάδες (και πότε όχι). Για το σκοπό αυτό, πρέπει να χαρτογραφούν και να εντοπίσουν προσεκτικά τις σχετικές τοπικές θαλάσσιες ομάδες και να θέσουν σε εφαρμογή μέσα και εργαλεία για την υποστήριξη της αναδυόμενης φάσης τους.

Υπάρχει επίσης ανάγκη για συμφωνία σχετικά με τους στόχους απόδοσης για τις ομάδες σε πρώιμο στάδιο και για τα κριτήρια επιλογής για υποστήριξη. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να γνωρίζουν: Πόσα μέλη θα απαιτηθούν από πότε; Πόσες νεοϊδρυσόμενες επιχειρήσεις ή θέσεις εργασίας προορίζονται? Ποιοι άλλοι δείκτες επιτυχίας μπορούν να εφαρμοστούν, όπως οι εξαγωγικές επιδόσεις, η αυξημένη προβολή, η ανάπτυξη ικανοτήτων και η διασυννοριακή συνεργασία; και ποιος θα είναι ο βαθμός κάλυψης του κόστους.

Υπάρχει λόγος για μακροπρόθεσμη στήριξη σε ναυτιλιακές ομάδες, εφόσον προκύπτουν σαφώς οφέλη για τα άμεσα εμπλεκόμενα μέλη. Αλλά αυτό το επιχείρημα δεν μπορεί ποτέ να χρησιμοποιηθεί για τη σύνταξη ενός «λευκού ελέγχου» για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Αντ' αυτού, οι συμφωνίες σχετικά με τα ποσοστά συγχρηματοδότησης σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα έχουν πολύ νόημα.

Είναι ζωτικής σημασίας να αναγνωριστεί ότι πρέπει επίσης να διατεθούν δημόσιοι πόροι για την υποστήριξη αναδυόμενων ομάδων, ώστε να μπορέσουν να επιτύχουν κρίσιμη μάζα και να καταστούν αυτόνομοι.

## 3. Κατευθυντήριες γραμμές

### 3.1 Γραμμή δράσης 1

Ενίσχυση ενός αποτελεσματικού πλαισίου πολιτικής. Οι ναυτιλιακές συστάδες δεν μπορούν να ευημερήσουν μεμονωμένα και πρέπει να ενσωματωθούν σε τοπικές, περιφερειακές, εθνικές και θαλάσσιες συνέργειες τόσο στρατηγικές όσο και πολιτικές. Βοηθά ιδιαίτερα όταν αποτελούν μέρος των επίσημων και ισχυρών εννοιών των

συστάδων, όπως συμβαίνει και με το "rôles de compétitivité" στη Γαλλία. Η απουσία τέτοιων πλαισίων και πολιτικών εμποδίζει την ανάπτυξη μίας ναυτιλιακής συστάδας.

Ένα συνεκτικό πλαίσιο μακρο-και μεσο-πολιτικής είναι ζωτικής σημασίας και για την ανάπτυξη ναυτιλιακών συστάδων. Είναι επίσης σημαντικό να ευθυγραμμιστούν τα επίπεδα διακυβέρνησης και να καταβληθούν προσπάθειες για τη διακυβέρνηση πολλαπλών επιπέδων. Ομοίως, οι πολιτικές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις υποπεριφερειακές ιδιαιτερότητες.

Για το σκοπό αυτό, κάθε επίπεδο πολιτικής πρέπει να διαδραματίζει το δικό του ρόλο. Η ανάπτυξη των ναυτιλιακών συστάδων αφορά μια σειρά κυβερνητικών πολιτικών, που κυμαίνονται από τη μεταφορά, την οικονομική πολιτική, την περιβαλλοντική πολιτική και τον υλικοτεχνικό σχεδιασμό μέχρι την ανάπτυξη δεξιοτήτων, την εκπαίδευση, την απασχόληση και την ασφάλεια. Οι ναυτιλιακές συστάδες μπορούν επίσης να αποτελέσουν έναν ισχυρό πόρο για τους υπεύθυνους για τη χάραξη πολιτικής, καθώς αποτελούν μια μοναδική πλατφόρμα για τις επιχειρήσεις, την εκπαίδευση, την έρευνα και την κυβέρνηση για να συναντηθούν και να ανταλλάξουν. Οι καλά οργανωμένοι όμιλοι έχουν σαφείς απόψεις σχετικά με τις πιο μακροπρόθεσμες ανάγκες των μελών και των εταίρων τους, επομένως αποτελούν σημαντικό πόρο κατά την προετοιμασία της πολιτικής. Είναι επίσης σημαντικό να αναγνωριστούν οι ναυτιλιακοί όμιλοι κατά την υλοποίηση των υφιστάμενων (χρηματοδοτικών) πρωτοβουλιών και να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες των θαλάσσιων συστάδων κατά την εφαρμογή των υφιστάμενων (χρηματοδοτικών) πρωτοβουλιών.

Κάθε επίπεδο πολιτικής πρέπει να διαδραματίσει δικό του ρόλο. Ο σχεδιασμός των ναυτιλιακών συστάδων αφορά μια σειρά κυβερνητικών πολιτικών, από την πολιτική μεταφορών, την οικονομική πολιτική, την περιβαλλοντική πολιτική και τον υλικοτεχνικό σχεδιασμό μέχρι την ανάπτυξη δεξιοτήτων, την εκπαίδευση, την απασχόληση και την ασφάλεια. Σε όλες τις περιοχές της Μεσογείου, οι κυβερνητικές ικανότητες ποικίλλουν πολύ. Έχουν παρατηρηθεί κενά στη χάραξη πολιτικής και είναι σημαντικό να τα αναγνωρίσουμε και να τα αντιμετωπίσουμε. Οι ναυτιλιακές συστάδες μπορούν να παρεμποδιστούν από τέτοια κενά, ακόμη και όταν πολλά κυβερνητικά επίπεδα και τομείς δεν είναι πλήρως ευθυγραμμισμένοι στην πολιτική που ακολουθούν.

#### Αναγνώριση των ναυτιλιακών συστάδων κατά την εφαρμογή των υφιστάμενων (χρηματοδοτικών) πρωτοβουλιών.

Λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες των ναυτιλιακών συστάδων κατά την υλοποίηση των υφιστάμενων (χρηματοδοτικών) πρωτοβουλιών. Πολλά από τα ναυτιλιακά σμήνη που εντοπίστηκαν λειτουργούν μέσω άτυπης ανταλλαγής και συνεργασίας. Αυτό μπορεί να είναι καλό για δράσεις μικρής κλίμακας και ad hoc<sup>30</sup>, αλλά η πρόσβαση σε ευκαιρίες

---

<sup>30</sup> Το Ad hoc (Αντ χοκ) είναι λατινική φράση που σημαίνει επί τούτου. Ο όρος είναι σήμερα διεθνής προσδιορισμός προερχόμενος από τη λατινική γλώσσα, ο οποίος υποδηλώνει τον σκοπό (τελικό αίτιο). Συχνά χρησιμοποιείται αμετάφραστος σε επιστημονικά κείμενα, στην πολιτική, τη διπλωματία, ή το δημοσιογραφικό λόγο, για να περιγράψει ένα συλλογισμό ή μια πράξη που γίνεται για ειδικό σκοπό και συνήθως κατ' εξαίρεση των συνηθισμένων κανόνων. Στην μεταλογική και τον λογικισμό κύριο μέλημα

διεθνούς χρηματοδότησης (π.χ. Horizon 2020, διαρθρωτικά ταμεία, συμπεριλαμβανομένου του IPA, του ENPI και της COSME) απαιτεί πιο επίσημο πλαίσιο.

#### Ανάμιξη χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.

Τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (τόσο τα δημόσια όσο και τα ιδιωτικά) είναι σε θέση να υποστηρίζουν τις ναυτιλιακές συστάδες και είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι εκτιμήσεις και οι απόψεις τους όσον αφορά την οικοδόμηση συμπλεγμάτων. Οι επενδυτές και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι σε θέση να παράσχουν έναν «έλεγχο πραγματικότητας» στις δραστηριότητες των συνεργατικών σχηματισμών, οι οποίοι θα είναι εφικτοί και επομένως βιώσιμοι. Απαιτούνται επίσης χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για παράδειγμα μέσω της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) 31. Οι ναυτιλιακές συστάδες μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτης για περαιτέρω χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα. Η πρωτοβουλία Project Bond έχει σχεδιαστεί από την CEF, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στους υποψήφιους φορείς υλοποίησης έργων, συνήθως δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς (PPP), να προσελκύσουν πρόσθετη ιδιωτική χρηματοδότηση από θεσμικούς επενδυτές<sup>32</sup>.

## 3.2 Γραμμή δράσης 2

Ενεργοποίηση της ανάπτυξης ικανοτήτων και ανταλλαγή γνώσεων. Μια στρατηγική χαμηλού κόστους και χαμηλού μισθού δεν είναι υποσχόμενη μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, καθώς οι μεγάλες επιχειρήσεις που προσελκύονται από χαμηλό κόστος ενδέχεται να μετατοπιστούν αργά ή γρήγορα σε άλλες χώρες χαμηλού κόστους. Οι ναυτιλιακές συστάδες μπορούν να προσελκύσουν μεγάλους επενδυτές εάν μπορούν να προσφέρουν ένα κατάλληλο και σταθερό επιχειρηματικό περιβάλλον. Τα καλά προσόντα και δεξιότητες αποτελούν απαραίτητο στοιχείο ενός τέτοιου περιβάλλοντος. Οι δεξιότητες και οι ικανότητες μπορούν να αποτελέσουν το αγκίστρι για μια μεγάλη εταιρεία που συμμετέχει σε ένα σύμπλεγμα και έτσι εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της. Η ύπαρξη διαθέσιμων εγκαταστάσεων εκπαίδευσης και κατάρτισης μπορεί να αποτελέσει πλεονέκτημα για ένα θαλάσσιο σύμπλεγμα.

Επίσης, η ανάπτυξη των τεχνικών και οικονομικών ικανοτήτων σε διεθνές επίπεδο είναι απόλυτη ανάγκη για την περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων συμπλεγμάτων και για το δυναμικό τους να δημιουργήσουν οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση. Αυτό συμβαίνει εάν ένα ναυτικό σύμπλεγμα θέλει να γίνει "παγκόσμιας κλάσης", "εθνικός πρωταθλητής" ή απλώς θέλει να βελτιώσει την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα. Ακόμα, η εικόνα πολλών ναυτικών επαγγελματιών είναι φτωχή. Ακόμη και αν οι μισθοί είναι καλοί, είναι

---

είναι να εξαλειφθεί οτιδήποτε προκύπτει ad hoc, δηλαδή οτιδήποτε απλώς υπηρετεί σκοπό μα δεν αναλύεται· όμως αυτό αποδείχθηκε ανέφικτο για θεμελιώδεις έννοιες.

<sup>31</sup> <https://ec.europa.eu/inea/>

<sup>32</sup> <https://www.eib.org/en/products/project-bonds/index.htm>

συχνά δύσκολο να προσελκύσουν ειδικευμένους και ειδικευμένους ανθρώπους στον ναυτιλιακό τομέα.

Οι σχετικές πτυχές και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν υπόψη από τους φορείς χάραξης πολιτικής θα είναι τα εξής:

Ενθάρρυνση της ανάλυσης κενών όσον αφορά τις ικανότητες καθώς και τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις κατάρτισης / εκπαίδευσης. Οι επιχειρήσεις συχνά δεν έχουν τη δυνατότητα να κοιτάζουν πέρα από την τρέχουσα αγορά τους και να εντοπίσουν τις μελλοντικές τάσεις στον τομέα της ναυτιλίας. Οι ναυτιλιακές συστάδες μπορούν και πρέπει να είναι μια πλατφόρμα που αναγκάζει και στηρίζει τα μέλη της να σκέφτονται για το μέλλον. Ο εντοπισμός των μελλοντικών τάσεων πρέπει να γίνει σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα, τις διαθέσιμες δεξιότητες και τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και κατάρτισης της συστάδας.

Τέτοια προοπτική πρέπει να ακολουθηθεί στον κόσμο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του μέλλοντος. Μια ανάλυση κενών σχετικά με τις ικανότητες μπορεί να δώσει την απάντηση στο «τι χρειαζόμαστε για να προχωρήσουμε;». Είναι σημαντικό να συμπεριληφθούν όχι μόνο οι τρέχουσες δεξιότητες στην ανάλυση αλλά και οι εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και κατάρτισης που υπάρχουν στο σύμπλεγμα: για παράδειγμα, τα είδη των προγραμμάτων κατάρτισης που υπάρχουν, το πώς μοιάζουν τα αναλυτικά προγράμματα και ποιο είναι το προφίλ των εκπαιδευτών, ερευνητές και δάσκαλοι. Τα πορίσματα της ανάλυσης πρέπει να μετατραπούν σε σχέδιο δράσης σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των εντοπισθέντων κενών. Πολλά συμπλέγματα ήδη ασχολούνται με τέτοιες δραστηριότητες, αλλά μπορούν να γίνουν πολλά περισσότερα και η δημόσια πολιτική σε όλα τα επίπεδα πρέπει να διαδραματίσει ένα ρόλο για την τόνωση αυτού του έργου.

Προώθηση της εταιρικής σχέσης στην ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Η Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα υποφέρουν σε σχετικά υψηλό βαθμό από τις κατακερματισμένες ακτές, την περιβαλλοντική ρύπανση, τη συμφόρηση και την ρύπανση. Η ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών μπορεί να αποτελέσει ισχυρό εργαλείο για τη βελτίωση της ελκυστικότητας και της ποιότητας της ακτογραμμής. Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση απαιτεί εταιρική σχέση στην οποία θα προκύψει συναίνεση σχετικά με τις μελλοντικές προκλήσεις και ευκαιρίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στον τομέα της αλλαγής του κλίματος, της συνειδητοποίησης των περιβαλλοντικών θεμάτων, της διάβρωσης των ακτών και των φυσικών καταστροφών. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για την οικοδόμηση μιας τέτοιας δέσμευσης και εταιρικής σχέσης, ανάλογα με το γεωγραφικό πλαίσιο<sup>33</sup>. Οι ναυτιλιακές συστάδες είναι φυσικοί εταίροι για να συμμετάσχουν σε όλες τις πρωτοβουλίες που αφορούν την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, αλλά οι τοπικές και περιφερειακές κυβερνήσεις πρέπει να απευθύνονται σε αυτές και να πορεύονται μαζί τους.

---

<sup>33</sup> OURCOAST initiative (2010) “Integrated Coastal Zone Management: Participation practices in Europe”. EC DG Environment

### 3.3 Γραμμή δράσης 3:

Προώθηση του μάρκετινγκ και της προβολής των ναυτιλιακών συστάδων. Η έννοια της ναυτιλιακής συστάδας εξακολουθεί να είναι ελάχιστα γνωστή μεταξύ πολλών επιχειρηματιών, πολιτικών ιθυνόντων και ακόμη και ερευνητών στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Σε ορισμένες χώρες υπάρχει επίσης μια διαφορετική κατανόηση του όρου «συστάδα», το οποίο αναφέρεται μάλλον σε εθνικά σχέδια δράσης και όχι σε μια «γεωγραφικής εγγύτητας ομάδα» όπως ορίζεται σε αυτή τη μελέτη. Ωστόσο, οι τοπικοί και περιφερειακοί παράγοντες πρέπει να συνειδητοποιήσουν και να υποστηρίξουν την ιδέα του συμπλέγματος, προκειμένου να καταστούν αποτελεσματικό μέσο για την τροφοδοσία της "μπλε ανάπτυξης".

Αλλά και πέρα από το άμεσο τοπικό και περιφερειακό πλαίσιο, είναι απαραίτητη η αυξημένη προβολή των ναυτιλιακών συστάδων για την αξιοποίηση ορισμένων δυνατοτήτων, όπως η προσέλκυση ειδικευμένων ατόμων, οι επενδύσεις, τα επιχειρηματικά κεφάλαια και η προώθηση της ίδρυσης νέων επιχειρήσεων.

Ενώ ένα σύμπλεγμα πρέπει να ξεκινήσει από ένα υπάρχον ενδογενές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, χρειάζεται αυτή την εισροή από έξω για να αναπτυχθεί και να ευημερήσει. Ως εκ τούτου, αυτά τα στοιχεία αποτελούν προϋποθέσεις για την καινοτομία και την Blue Growth.

Μέχρι στιγμής υπάρχουν πολύ περιορισμένοι δείκτες δεδομένων και επιδόσεων των ναυτιλιακών συστάδων (όχι μόνο στη Μεσόγειο αλλά και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης) για να αποδειχθεί η προστιθέμενη αξία ενός θαλάσσιου συμπλέγματος στη δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης. Αλλά αυτά τα αντικειμενικά επαληθεύσιμα δεδομένα είναι απαραίτητα για να πείσουν αφενός τους τοπικούς ενδιαφερόμενους και, αφετέρου, τους ιδιώτες επενδυτές.

### 3.4 Γραμμή δράσης 4:

#### Ενθάρρυνση της διασυνοριακής συνεργασίας.

Η διασυνοριακή συνεργασία αποτελεί σημαντικό μέρος της οικοδόμησης και της διαχείρισης των συμπλεγμάτων και δεν είναι μόνο κάτι «έξτρα». Οι εταιρείες που λειτουργούν μέσα σε ένα σύμπλεγμα αποτελούν τμήμα αλυσίδων αξίας που είναι όλο και περισσότερο διεθνείς και κατακερματισμένες και είναι σημαντικό να επενδύσουμε στις σχέσεις μεταξύ αυτών των επιχειρήσεων. Η μελέτη επισημαίνει επίσης την έντονη ανάπτυξη των ναυτιλιακών συστάδων στο τμήμα εκτός της Ε.Ε, μια πρόσθετη δικαιολογία για την πρόσβαση στις νότιες και ανατολικές ακτές των θαλάσσιων λεκανών, καθώς αυτό είναι όπου μπορούν να βρεθούν τα περισσότερα αναπτυσσόμενα θαλάσσια σύνολα επιχειρήσεων. Επιπλέον, πολλές από τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις και προβλήματα (π.χ. δεξιότητες, αλλαγή του κλίματος, κινητικότητα, θεώρηση, ΦΠΑ, ασφάλεια στη θάλασσα) είναι κοινές και η αντιμετώπιση αυτών με κοινό τρόπο παρέχει νέες ευκαιρίες. Η διεθνής συνεργασία μπορεί επίσης να αποτελέσει ένα εξαιρετικό εργαλείο για τη μάθηση, τη συγκριτική αξιολόγηση και τη βελτίωση. Για το

σκοπό αυτό, είναι απαραίτητο να συναντήσουμε και άλλους συλλόγους και παίκτες εκτός του εθνικού πλαισίου. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής μπορούν να σας βοηθήσουν στα εξής:

1. Να λάβουμε υπόψη τις λειτουργικές και υπάρχουσες σχέσεις εντός των διεθνών εδαφών.

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο πρέπει να γνωρίζουν τις υφιστάμενες αλυσίδες και δίκτυα αξίας και να καταβάλλουν προσπάθεια ώστε τέτοιου είδους "φυσικοί" εταίροι να αποτελούν μέρος των προσπαθειών συνεργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι στρατηγικές για τις ναυτιλιακές συστάδες μπορούν να αποτελέσουν ένα ισχυρό πλαίσιο συνεργασίας, όπως αποδεικνύεται από τη στρατηγική της Αδριατικής-Ιονίου για τη θαλάσσια λεκάνη. Τέτοιες παρόμοιες στρατηγικές απαιτούνται και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές, ξεκινώντας από τη θαλάσσια περιοχή της Δυτικής Μεσογείου όπου οι δυνατότητες συνεργασίας φαίνονται πολλά υποσχόμενες.

2. Εξασφάλιση της διεθνοποίησης αποτελεί μέρος των επιχειρηματικών σχεδίων των συστάδων.

Η στήριξη της πολιτικής για τη διεθνοποίηση απαιτεί από τους διαχειριστές της ναυτιλιακής συστάδας να συμπεριλάβουν αυτές τις πτυχές στα επιχειρηματικά τους σχέδια. Η εστίαση και οι προτεραιότητες θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν τις προτεραιότητες των μελών και να περιλαμβάνουν συγκεκριμένες δράσεις. Είναι σημαντικό αυτό να ευθυγραμμιστεί με άλλες (επιχειρηματικές) ενώσεις και να καταστεί σαφές πού βρίσκεται η προστιθέμενη αξία. Για παράδειγμα, εστιάζοντας σε πιο μακροπρόθεσμες προτεραιότητες.

3. Ενθάρρυνση της ικανότητας, των δεξιοτήτων και της έρευνας είναι τομείς διεθνούς συνεργασίας.

Όταν προσεγγίζετε τη διεθνή συνεργασία, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις ευκαιρίες μάθησης και ανάπτυξης. Αυτός είναι ένας τομέας στον οποίο η συνεργασία είναι σχετικά εύκολη και όπου ο ανταγωνισμός είναι λιγότερο προφανής. Η συνεργασία μεταξύ (ναυτικών) ινστιτούτων κατάρτισης και ερευνητικών κέντρων μπορεί να «σπάσει τον πάγο» και να προσφέρει ευκαιρίες ευρύτερης συνεργασίας. Η συνεργασία με άριστα ερευνητικά ιδρύματα μπορεί να αυξήσει γρήγορα τη βάση γνώσεων και ικανοτήτων και τα υφιστάμενα προγράμματα κινητικότητας<sup>34</sup> μπορούν να προσφέρουν ευκαιρίες.

4. Προώθηση της χρήσης προγραμμάτων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό, συνιστάται επίσης να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που προσφέρουν τα προγράμματα ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας. Ένας νέος γύρος προγραμμάτων ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας πρόκειται να ξεκινήσει, συμπεριλαμβανομένων τόσο των διακρατικών προγραμμάτων όσο και των προγραμμάτων INTERREG Europe, που

---

<sup>34</sup> (π.χ. Erasmus +, Marie-Curie)



προσφέρουν ευκαιρίες για την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας σε ναυτιλιακές συστάδες.<sup>35</sup>

### 3.5 Γραμμή δράσης 5:

#### Ενίσχυση της καλής διαχείρισης των ναυτιλιακών συστάδων.

Τα οφέλη από τα clusters εξαρτώνται έντονα από την ικανότητα των διαχειριστών συστάδων να επικεντρωθούν στα σωστά πράγματα και να τα κάνουν σωστά. Πράγματι, η διαχείριση θαλάσσιων συστάδων είναι μια περίπλοκη δραστηριότητα, καθώς είναι απαραίτητες πολλές ικανότητες και διαφορετικά σύνολα δεξιοτήτων. Ο συντονισμός των δραστηριοτήτων μίας ναυτιλιακής συστάδας απαιτεί σίγουρα ηγεσία η οποία, λόγω του πολύ σχεσιακού και δικτυωτού χαρακτήρα των ομάδων γενικότερα, θα πρέπει να βασίζεται σε δεξιότητες και εμπειρία και όχι μόνο στη διαχείριση των αρμοδιοτήτων και των γραμμών. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής μπορούν να προωθήσουν την καλή διαχείριση των συμπλεγμάτων με διάφορους τρόπους.

#### Προώθηση της χρήσης των υφιστάμενων δικτύων και συστημάτων υποστήριξης συμπλέγματος.

Υπάρχει μια σειρά από υπάρχουσες πρωτοβουλίες και συστήματα διαχείρισης ναυτιλιακών συστάδων και έχουν αναφερθεί επανειλημμένα στην παρούσα εργασία. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής σε όλα τα επίπεδα ενθαρρύνονται να επικοινωνούν με αυτά, ώστε να μπορούν να μάθουν από αυτά και να τις αξιοποιήσουν καλύτερα. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στα εξής:

- *The European Network of Maritime Clusters (ENMC)*
- *The Cluster Observatory*
- *The European Cluster Collaboration Platform*
- *The European Cluster Managers' Club (ECMC)*
- *The European Cluster Excellence Initiative (ECEI)*

---

<sup>35</sup> ([www.interreg4c.eu/interreg-europe](http://www.interreg4c.eu/interreg-europe)).

## 4. Συμπεράσματα

### 4.1 Πειραιάς:

Αντιμετώπιση μιας σύνθετης αλυσίδας αξίας. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της συστάδας του Πειραιά χαρακτηρίζονται ως ένα ώριμο, τοπικό, άτυπο σύμπλεγμα. Η ηγεσία αφορά πρωτίστως τους δημόσιους και τους ημι-κρατικούς οργανισμούς, αλλά περιλαμβάνει και τους επαγγελματικούς φορείς του ιδιωτικού τομέα σύμφωνα με τη δύναμή τους επιρροής. Το σύμπλεγμα ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1960, όταν οι πλοιοκτήτες επέλεξαν τον Πειραιά ως κέντρο λειτουργίας τους λόγω της εφαρμογής ευνοϊκής φορολογικής και εργασιακής ρύθμισης και νομοθεσίας.

Οι κύριες οικονομικές δραστηριότητες που εντοπίστηκαν περιλαμβάνουν τη ναυσιπλοΐα μεγάλων αποστάσεων, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις υπηρεσίες επιβατικών οχηματαγωγών, τον κρουαζιερόπλοιο- τουρισμό και την αλίευση ψαριών .

Οι πρόσθετες θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν τη ναυπήγηση (που βρίσκεται σήμερα σε στάση), τα σκάφη αναψυχής, τις μαρίνες και τον παράκτιο τουρισμό.

Η απασχόληση υπολογίζεται σε 10.000 θέσεις εργασίας για τον δημόσιο τομέα και περίπου 37.700 άμεσες θέσεις εργασίας στον ιδιωτικό τομέα (2.900 επιχειρήσεις). Βασικά επιτεύγματα του λιμανιού του Πειραιά περιλαμβάνουν ένα κορυφαίο Ναυτικό Έθνος, το οποίο κατέχει την 1η θέση στον κόσμο με 15% DWT (χωρητικότητα νεκρού βάρους), κατατάσσεται στην 3η θέση σε TEU (μεσαία μονάδα είκοσι ποδιών) στη Μεσόγειο, 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως και 1,15 εκατομμύρια τουρίστες κρουαζιέρας και τερματικό σταθμό αυτοκινήτων με 450.000 αυτοκίνητα φορτωμένα και εκφορτωμένα κυρίως για τη Βόρεια Αφρική, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μέση Ανατολή.

#### Μελλοντικές εξελίξεις και πιθανοί φραγμοί

Η μελέτη επικεντρώθηκε σε μια στρατηγική διαφοροποίησης με βάση τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του Πειραιά και τους υπάρχοντες θαλάσσιους τομείς. Αυτή η διαφοροποίηση προσανατολίζεται προς πέντε κύριες ευκαιρίες που μπορούν να προσδώσουν αξία στο σύμπλεγμα:

Με βάση το ρόλο του Πειραιά ως πύλης στα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη, η διαφοροποίηση περιλαμβάνει τη μετάβαση από τη μεταφόρτωση σε διαμετακόμιση και τη δημιουργία μιας νέας πολυτροπικής μεταφοράς κόμβο που θα λειτουργεί ως κέντρο εφοδιαστικής και διανομής, συμπεριλαμβανομένων μονάδων συναρμολόγησης και ελαφριάς κατασκευής. Η αλλαγή είναι εφικτή λόγω των διεθνών στρατηγικών παικτών και της βελτίωσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής.

Με βάση τον κλάδο της κρουαζιέρας, καθώς και τα κλιματικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά του Πειραιά, η διαφοροποίηση συνεπάγεται τη μετάβαση στην μεταφορά

(εκμεταλλεύομενη επίσης την αυξημένη συνδεσιμότητα του διεθνούς αεροδρομίου της Αθήνας) αντί να είναι απλώς λιμάνι- κλήση.

Παροχή προστιθέμενης αξίας στον τερματικό σταθμό αυτοκινήτων με τη δημιουργία κέντρων σε συνεργασία με τις αυτοκινητοβιομηχανίες με τροποποιήσεις τερματικών σύμφωνα με τις προτιμήσεις της αγοράς.

Οι επενδυτικές ευκαιρίες για επισκευή / μετασκευή πλοίων λόγω νέων περιβαλλοντικών προτύπων που έχουν τεθεί στη διεθνή ναυτιλία μπορεί να αναζωογονήσουν τον συγκεκριμένο τομέα. Έλεγχοι για το περιεχόμενο των εκπομπών αερίων, των συσκευών φιλτραρίσματος, των εναλλακτικών καυσίμων, του ελέγχου έρματος και των ιζημάτων που επιβάλλει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και την αναμενόμενη επέκταση στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Ένα ζήτημα που έχει οριζόντια θετικές επιπτώσεις στη συνολική ανταγωνιστικότητα του Πειραιά ,είναι η εκπόνηση και η εφαρμογή από το Λιμεναρχείο ειδικών περιβαλλοντικών πολιτικών που στοχεύουν στη συνεχή βελτίωση των περιβαλλοντικών του επιδόσεων σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα.

Ως αποτέλεσμα, ο Πειραιάς έχει πιστοποιηθεί από το 2004 και επαναπιστοποιήθηκε το 2014 (για τέταρτη συνεχή φορά) σύμφωνα με τα πρότυπα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων Θάλασσας PERS (Port Environmental Review System), μετά την αξιολόγηση του Lloyd's Register. Ο Πειραιάς έχει την ιδιότητα του Eco-Port και αποτελεί μέρος του δικτύου Eco-ports<sup>36</sup>.

Τα κυριότερα εσωτερικά εμπόδια περιλαμβάνουν τη γραφειοκρατία, με αποτέλεσμα την έλλειψη δράσης ή καθυστερήσεων στη δράση της κεντρικής κυβέρνησης που οδηγεί σε απώλειες ευκαιριών για τον Πειραιά, αδιάλλακτα εργατικά συνδικάτα και χαμηλή ανταγωνιστικότητα στον τομέα της επισκευής πλοίων.

Η χωρική συμφόρηση θα γίνει σύντομα θέμα και υπάρχουν σκέψεις και σχέδια για τη μετεγκατάσταση ορισμένων από τις λιμενικές δραστηριότητες. Οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων εντοπίζουν την έλλειψη κοινής πολιτικής λιμένων κρουαζιέρας σε όλους τους ελληνικούς λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της κοινής φιλοσοφίας τιμολογίων λιμένων και υπηρεσιών, των προτύπων πρόσδεσης και ασφάλειας. Η απουσία δραστηριοτήτων επισκευής πλοίων περιορίζει την αξία του κέντρου.

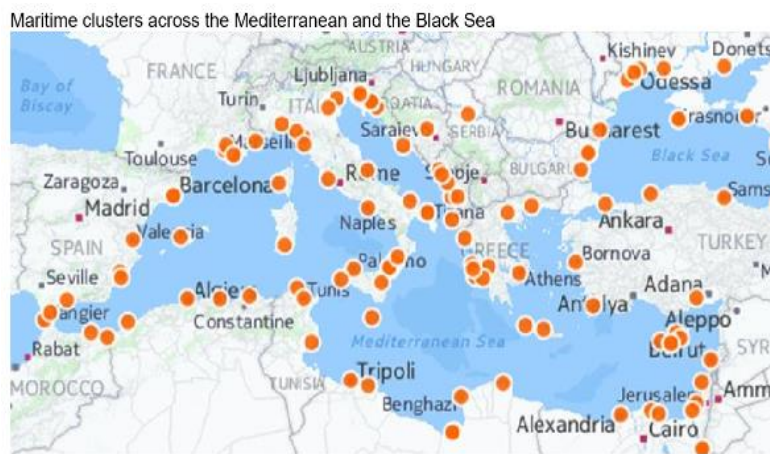
Οι λύσεις για την αντιμετώπιση των φραγμών περιλαμβάνουν: στρατηγικές συμμαχίες που αποτελούν βασική πολιτική για την τόνωση της αξίας των ναυτιλιακών συστάδων. Καλύτερες εργασιακές σχέσεις. ενδεχόμενη μετεγκατάσταση ορισμένων λιμενικών δραστηριοτήτων για την αποφυγή ενδεχόμενης συμφόρησης και απαιτείται ένας νέος χωροταξικός σχεδιασμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης επέκταση των δραστηριοτήτων σε ευθυγράμμιση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό · εξασφαλίζοντας την υποστήριξη του τοπικού πληθυσμού ενδεχομένως αντιμετωπίζοντας αρνητικές επιπτώσεις - περιβαλλοντικές επιπτώσεις, χρήση της γης και επιπτώσεις της κυκλοφορίας · και εξεύρεση εξειδικευμένων αγορών ή / και υπεργολαβίας για τη βιομηχανία επισκευής πλοίων, υπό τον όρο ότι το πλαίσιο εργασίας του τομέα αυτού θα προσαρμοστεί στις σημερινές συνθήκες. Η θεσμοθέτηση της ναυτιλιακής συστάδας θα

<sup>36</sup> [Http://www.ecoport.com/notice/16/ports-of-piraeus-bremen-bremerhaven-and-aqaba-receive-high-environmental-recognition](http://www.ecoport.com/notice/16/ports-of-piraeus-bremen-bremerhaven-and-aqaba-receive-high-environmental-recognition)

διευκολύνει την εφαρμογή των παραπάνω λύσεων και θα δημιουργήσει ένα «φυτώριο» που θα προσφέρει ένα υποστηρικτικό περιβάλλον για συμβιβασμούς πολιτικής και ανάπτυξη συμπληρωματικότητας. 40 περιοχές δημιουργούν νέες δραστηριότητες και ενθαρρύνουν την ανάπτυξη και την ευρεία υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών<sup>37</sup>. Οι εταιρείες από το σύμπλεγμα του Πειραιά έχουν ήδη προχωρήσει προς αυτήν την κατεύθυνση<sup>38</sup>.

Η παρουσία ναυτιλιακών εταιρειών είναι πρωταρχικής σημασίας για τον Πειραιά και οι πολιτικές θα πρέπει να επικεντρωθούν στη δημιουργία ενός υποστηρικτικού περιβάλλοντος ώστε να διατηρηθούν στον Πειραιά και να επεκταθούν οι δεσμοί τους με την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία.

*Πίνακας: Ναυτιλιακές συστάδες στη Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα.*



### Διδάγματα για άλλα συμπλέγματα

Τα κύρια διδάγματα που αντλήθηκαν από τον Πειραιά είναι ότι οι πόλεις-λιμάνια δεν μπορούν να εγκαταλείψουν το φάσμα των δραστηριοτήτων τους. Αντ' αυτού, πρέπει να βασίσουν τις μελλοντικές τους δυνατότητες κυρίως στην αύξηση της αξίας των υφιστάμενων τομέων που αποτελούν την οικονομική τους βάση. Επιπλέον, η πλήρης εκμετάλλευση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει κάθε σύμπλεγμα είναι ένας πιο ασφαλής τρόπος για τη μελλοντική ανάπτυξη, ενώ η διάδοση των βέλτιστων πρακτικών είναι πρωταρχικής σημασίας, αλλά προϋποθέτει την καλύτερη ενεργοποίηση των σχετικών ευρωπαϊκών δικτύων και κινητικότητας για συμμετοχή από το σύμπλεγμα.

<sup>37</sup> RICARDO-AEA, Support for the impact assessment of a proposal to address maritime transport greenhouse gas emissions, Report for European Commission-DG Climate Action, 13/1/2013

<sup>38</sup> [Http://www.nazo.gr/images/stories/News/BOOKLETGreenTechnologiesRetrofitsinGreece.pdf](http://www.nazo.gr/images/stories/News/BOOKLETGreenTechnologiesRetrofitsinGreece.pdf).

Τέλος, ένα σταθερό πλαίσιο πολιτικής αποτελεί προϋπόθεση *sine qua non*<sup>39</sup> για την ανάπτυξη του συμπλέγματος τα οφέλη από την ανάπτυξη στρατηγικών συμμαχιών με παγκόσμιους κύριους συντελεστές για λειτουργική αποτελεσματικότητα και επέκταση.

## 4.2 Οι δυνατότητες

Οι ναυτιλιακές συστάδες παρέχουν μια θέση για την αγορά εργασίας, τη διατήρηση και την ανάπτυξη δεξιοτήτων που είναι απαραίτητες για την οικοδόμηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και οι οποίες ξεπερνούν τα σύνορα μεμονωμένων επιχειρήσεων. Αυτοί που μπορούν να προσελκύσουν τις καλύτερες δεξιότητες (κυρίως αλλά όχι μόνο οι μηχανικοί) έχουν αποφασιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων.

Αρκετά θέματα θαλάσσιας έρευνας και προκλήσεις τείνουν να είναι γεωγραφικά εντοπισμένα ή τουλάχιστον περιφερειακά. Επομένως, η γεωγραφική εγγύτητα των μελών ενός συγκεκριμένου θαλάσσιου ομίλου μπορεί να θεωρηθεί θετικός παράγοντας που διευκολύνει την εντατικότερη συνεργασία. Μέσα σε μία ναυτιλιακή συστάδα είναι πιο πιθανό ότι οι γνώσεις που απαιτούνται ειδικά σε αυτή την περιοχή παράγονται και στην πραγματικότητα εφαρμόζονται άμεσα.

Για τις ναυτιλιακές συστάδες είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί ο δεσμός μεταξύ εκπαίδευσης, έρευνας, επιχειρήσεων και αρχών. Με τον τρόπο αυτό οι δεξιότητες και οι ικανότητες που παράγονται από την εκπαίδευση και την έρευνα καθίστανται πρακτικά εφαρμόσιμες και παράγουν προστιθέμενη αξία στην περιοχή. Από τη μία πλευρά, επειδή οι εξειδικευμένοι άνθρωποι διατηρούνται στην περιοχή καθώς μπορούν να εργαστούν (κατά προτίμηση) σε υψηλό επίπεδο στον τομέα που έχουν μελετήσει ή έχουν εκπαιδευτεί. Από την άλλη πλευρά, η εκπαίδευση και η έρευνα επικεντρώνονται πιο άμεσα στις πραγματικές ανάγκες του cluster.

### Να διαμορφωθεί μια ολοκληρωμένη παγκόσμια ναυτιλιακή πολιτική στην ΕΕ.

Υπάρχει ανάγκη διατύπωσης μιας ανανεωμένης, συνολικής πολιτικής για τη ναυτιλία με δύο σημαντικά χαρακτηριστικά. Πρώτον, θα πρέπει να επικεντρωθεί σε μεγάλο βαθμό στην υποστήριξη της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας και του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Παρότι τονίζεται ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλίας, η σημερινή στρατηγική για τις θαλάσσιες μεταφορές και η πλειονότητα των πρωτοβουλιών που δρομολογήθηκαν επικεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στην ανταγωνιστικότητα των εσωτερικών μεταφορών στην Ε.Ε και σε άλλες διατάξεις που αφορούν την ασφάλεια . Αλλά τόσο οι αγορές όσο και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και η παγκόσμια ναυτιλία είναι σημαντικές για την Ευρώπη. Στην πραγματικότητα, το μεγαλύτερο μερίδιο της ναυτιλίας της Ε.Ε είναι παγκόσμιο και διασταυρούμενο, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών. Η παγκόσμια πρόκληση της ναυτιλίας της ΕΕ

---

<sup>39</sup> *sine qua non* < λατινική [conditio] *sine qua non* ([προϋπόθεση, όρος] χωρίς τον οποίο δεν...), νομική έκφραση προερχόμενη από Αριστοτελικές εκφράσεις.

απαιτεί από την ΕΕ να διαμορφώσει μια πολιτική πιο προσανατολισμένη σε παγκόσμια κλίμακα.

Δεύτερον, η πολιτική πρέπει να είναι ολοκληρωμένη, περνώντας σε τομείς όπως οι μεταφορές, η φορολογία, το περιβάλλον κ.λπ., καλύπτοντας έτσι τους βασικούς παράγοντες ανταγωνιστικότητας. Η Ε.Ε θα μπορούσε να προβεί σε παρόμοιο βήμα και να εκπονήσει μια ολοκληρωμένη πολιτική που θα στηρίζει τη φιλοδοξία να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο ως τόπος για ναυτιλιακές δραστηριότητες και την δημιουργία αλλά και άνθιση ναυτιλιακών συστάδων.

## References

1. *Adder Maritime Research Foundation, The Norwegian maritime cluster-synergy breeds excellence ([www.nortrade.com](http://www.nortrade.com)) European Maritime Clusters.*
2. *Benito, G.R.G, Berger, E., Forest, M., Shum, J., (2003), "A Cluster Analysis of the Maritime Sector in Norway".*
3. *Commission Communication, COM (2009), Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, COM (2009).*
4. *Corporation of London, (2004), International Journal of Transport Management, Vol. 1.*
5. *Council Conclusions on Mid-term review of EU Maritime Policy <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/consultations/doc/2015-mts-review/councilconclusions-on-mid-term-review-of-eu-maritime-policy.pdf>*
6. *De Langen, Peter W. (2002),: Clustering and Performance: The Case of Maritime Clustering in the Netherlands.*
7. *De Langen, Peter W. (2003), The Future of London's Maritime Service Cluster: A Call for Action.*
8. *Deloitte Shipping Tax Guide, 2015. Member states often have tests in place to assess whether companies live up to the conditions on strategic and commercial management (e.g. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/356766/TTM\\_amended\\_paragraphs.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/356766/TTM_amended_paragraphs.pdf) for UK).*
9. *EC Consultation, (2012), on review of the Community guidelines on state aid to maritime transport.*
10. *EC Decision 37/2010, – Cyprus Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport.*
11. *EC DG Environment. <http://www.ecoports.com/notice/16/ports-of-piraeus-bremen-bremerhaven-and-aqaba-receive-high-environmental-recognition>.*

12. EC working document on the implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018. <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12829-2016-INIT/en/pdf>
13. European Commission (2001), *The Performance of Seaport Clusters*, Erasmus University Rotterdam.
14. Harvard Business Review, Boston. UNCTAD, (2005), *Review of Maritime Transport 2005*.
15. Hong Kong Port and Maritime Board, (2003), *Study to Strengthen Hong Kong' Role as an International Maritime Center*.
16. <https://ec.europa.eu/inea/>
17. *Implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018*  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd2016\\_326.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd2016_326.pdf)
18. Innovative project currently being developed by the Danish Maritime Authority, co-funded by the Horizon2020 Programmed in the EU. See <http://efficiensea2.org/>.
19. . Jakobsen, E. W, Ari Mortensen, Martin Vikesland and Alexander W. Cappelen, (2002), *International Financial Services London*, (2003), *Maritime Services*
20. Ketels, C, (2003), *Attracting the Winners*, BI Norwegian School of Management.
21. Ketels, C, (2004), *The Development of the Cluster Concept; present experience and further development*, NRW Conference on Clusters, Duisburg.
22. *Maritime by Holland (MbH), Maritime Sector*.
23. Marshall, (1890), *Principles of Economics*.
24. Menon Economics,2012, *The leading maritime capitals of the world*.
25. Michael E. Porter, (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press.



26. *Observatory of European SMEs (2002), No. 3 Regional Clusters in Europe.*
27. *Ocean Shipping Consultants, (2003), European Clusters, Structural Change in Europe-Innovative City and Business Regions, Hogarth Publications. Lloyd's World Shipbuilding Statistics. various issues.*
28. *Official journal of the European Union, Community Framework for State Aid for Research and Development and Innovation, (2006/C 323/01).*
29. *OURCOAST initiative (2010) "Integrated Coastal Zone Management: Participation practices in Europe". <https://www.eib.org/en/products/project-bonds/index.htm>*
30. *Oxford Economics, The economic value of the EU shipping industry – update, February 2015.*
31. *Policy Research Corporation and Institute of Shipping Economics and Logistics (2001), World Container port Outlook to 2015.*
32. *Policy Research Corporation, 2008.*
33. *Porter, M., (1990), Economic Impact of Maritime Industries in Europe, European Commission.*
34. *Porter M., (1998), The Competitive Advantage of Nations, London.*
35. *Porter Michael, (1998), Clusters and the new economics of competition.*
36. *PwC, 2015, Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping.*
37. *Regulation (EU) No 1255/2011 of the European Parliament and of the Council of 30 November 2011 establishing a Programmed to support the further development of an Integrated Maritime Policy.*

38. RICARDO-AEA, *Support for the impact assessment of a proposal to address maritime transport greenhouse gas emissions, Report for European Commission-DG Climate.*  
*Action, <http://www.nazo.gr/images/stories/News/BOOKLETGreenTechnologiesRetrofitsinGreece.pdf>.*
39. *The Journal of Maritime Business, No 81, σελ. 89-114 Δεκ. 2006.*
40. Viitanen, M., Karvonen, T., Vaiste, J., Hernesniemi, H., (2003), *The Finnish Maritime Cluster.*
41. . Wijnolst, N, Jenssen, J, and Sodal, S, (2003), *National Technology Agency, Tekes Technology Review 145, Helsinki.*