

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΟ ΠΛΕΓΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (MARITIME CLUSTER): Η
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ
ΚΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

ΔΙΟΝΥΣΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία.

Πειραιάς

Μάιος 2012

« Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και του χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί(τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

«Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)

- Βαλμά Ερασμία

- Πελαγίδης Θεόδωρος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή γνώμων του συγγραφέα».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εκπονήθηκε από το φοιτητή Διονυσόπουλο Γεώργιο του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κατά το έτος 2011-2012, υπό την επίβλεψη του καθηγητή Κ. Θεοδωρόπουλου Σωτηρίου, τον οποίο ευχαριστώ θερμά, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, την απεριόριστη εμπιστοσύνη και προθυμία για πολύτιμη βοήθεια, που έδειξε και αφετέρου για τη γνώση, που απέκτησα πάνω σε αυτό το τόσο ενδιαφέρον θέμα.

Τέλος, χρωστάω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους φίλους μου, τους συμφοιτητές μου και φυσικά στην οικογένεια μου, για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση και την ηθική και οικονομική υποστήριξη, που μου παρείχαν όλο αυτό το διάστημα, χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της εργασίας μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
IMPORT.....	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
<u>1. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ CLUSTER.....</u>	12
1.1. Έννοια, χαρακτηριστικά και περιεχόμενο του cluster.....	12
1.2. Λόγοι ανάπτυξης του cluster και οι φάσεις ανάπτυξης του.....	15
1.2.1. Λόγοι ανάπτυξης cluster	15
1.2.2. Φάσεις ανάπτυξης του cluster.....	16
1.3. Κατηγοριοποίηση του cluster.....	17
1.4. Cluster Ανάλυση.....	19
<u>2. ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ (MARITIME CLUSTER).....</u>	22
2.1. Γενικά χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού πλέγματος.....	22
2.2. Οι κλάδοι του ναυτιλιακού πλέγματος.....	23
2.3. Οι αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος.....	27
2.3.1. Εμπορική Ναυτιλία.....	27
2.3.2. Λιμένες.....	28
2.3.3. Ναυτιλιακές υπηρεσίες.....	29
2.3.4. Αλιεία και θαλασσιές ιχθυοκαλλιέργειες.....	30
2.3.5. Ναυπηγήσεις.....	31
2.3.6. Θαλάσσιος τουρισμός, κρουαζιέρες και σκάφη αναψυχής.....	32
2.3.7. Ναυτιλιακός Εξοπλισμός.....	34

2.3.8. Το υποθαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο.....	35
2.4. Ανάλυση των Maritime Cluster της Ολλανδίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	36
2.4.1. Maritime cluster της Ολλανδίας.....	36
2.4.1.1. Γενική αναφορά του ολλανδικού maritime cluster.....	36
2.4.1.2. Οι κλάδοι του ολλανδικού maritime cluster.....	37
2.4.1.3. Πολιτικές για την ενίσχυση του ολλανδικού maritime cluster.....	39
2.4.2. Ευρωπαϊκό maritime cluster.....	41
2.4.2.1. Γενική αναφορά του Ευρωπαϊκού maritime cluster.....	41
2.4.2.2. Οι κλάδοι του ευρωπαϊκού maritime cluster.....	43
2.4.2.3. Πολιτικές για την ενίσχυση του ευρωπαϊκού maritime cluster.....	44
<u>3. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ MARITIME CLUSTER.....</u>	47
3.1. Γενικά χαρακτηριστικά.....	47
3.2. Οι κλάδοι του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.....	48
3.3. Η σημασία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος στην υπόλοιπη οικονομία.....	58
3.3.1. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα.....	58
3.3.2. Ισοζύγιο πληρωμών.....	59
3.3.3. Δημόσια έσοδα.....	60
3.4. Πολιτικές για την επένδυση και την ενίσχυση του ελληνικού maritime cluster.....	60
<u>4. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....</u>	68
4.1. Γενικά σχόλια για τον κλάδο της κρουαζιέρας.....	68
4.2. Η περίπτωση της ελληνικής κρουαζιέρας.....	73

4.2.1. Ιστορική αναδρομή της ελληνικής αγοράς της κρουαζιέρας.....	73
4.2.2. Η ελληνική κρουαζιέρα ως τομέας ανάπτυξης της οικονομίας.....	77
4.2.3. Η πλήρης άρση του cabotage.....	79
4.3. Το ναύγιο του Costa Concordia και οι επιπτώσεις στην ελληνική αγορά της κρουαζιέρας.....	81
<u>5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</u>	84
<u>6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</u>	86

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας (1.1): Κλάδος maritime cluster- Συνδεδεμένος κλάδος οικονομίας

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα (2.1): Το ολλανδικό maritime cluster

Σχήμα (2.2): Το ευρωπαϊκό maritime cluster

Σχήμα (2.3): Το ελληνικό maritime cluster

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι το ναυτιλικό πλέγμα, η περίπτωση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και η ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας. Καταρχήν, θα παρουσιασθεί το θεωρητικό υπόβαθρο του cluster – πλέγμα επιχειρήσεων αναλύοντας το περιεχόμενό του, τους λόγους και τις φάσεις ανάπτυξης του κ.ά. Εν συνεχεία, θα δοθεί έμφαση στην εφαρμογή του πλέγματος στη ναυτιλία, αναλύοντας ειδικότερα κάθε επιμέρους κλάδο και αγορά του ναυτιλιακού πλέγματος, παραθέτοντας χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτού, όπως είναι το ναυτιλιακό πλέγμα της Ολλανδίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακολούθως, θα εξετασθεί το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, όπου θα αναφερθούν το περιεχόμενό του, οι κλάδοι του κ.ά. Επίσης θα αναλυθεί ο κλάδος της κρουαζιέρας δίνοντας έμφαση στην ελληνική αγορά της κρουαζιέρας καθώς και στις επιπτώσεις που έχει η πλήρη άρση του cabotage. Εν κατακλείδι, θα καταγραφούν όλα τα συμπεράσματα που θα εξαχθούν από την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής, καθώς θα προσπαθούν και μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και της κρουαζιέρας, δεδομένης της,μεγάλης και καθοριστικής, σημασίας τους για την ελληνική οικονομία.

ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ

Πλέγμα

Ναυτιλιακό πλέγμα

Ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα

Κρουαζιέρα

Cabotage

IMPORT

The purpose of this thesis is the maritime cluster, the case of Greek maritime cluster and the analysis of the cruise industry. First, we will present the theoretical background of the cluster of operations by analyzing the content, the reasons and stages of development etc. Next, focus on implementation of the cluster in shipping, analyzing each particular sector and market of it and giving examples of this, such as the maritime cluster of Netherlands and European Union. Next, we will examine the Greek maritime cluster, which will indicate its contents, the branches of it, etc. It will be also analyzed the cruise industry with an emphasis on Greek cruise market and the impact of the full removal of cabotage. In conclusion, it will capture all the conclusions drawn from this thesis, as it tries the development policies and measures to strengthen the Greek maritime cluster and cruise, given their importance for the Greek economy.

KEY-WORDS

Cluster

Maritime cluster

Greek maritime cluster

Cruise

Cabotage

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η καταγραφή, παρουσίαση και ανάλυση της δομής και της λειτουργίας του cluster, καθώς και της εφαρμογής του cluster στην ναυτιλία και ειδικότερα στην ελληνική ναυτιλία. Στόχος, για αρχή, ήταν να δοθεί έμφαση στο περιεχόμενο και τα χαρακτηριστικά του cluster, όπως επίσης και στους λόγους που ώθησαν στην ανάπτυξη του, τις φάσεις που πέρασε για να έρθει στην τελική του μορφή, τις κατηγορίες στις οποίες χωρίζεται και στην μελέτη της cluster ανάλυσης, ενός σημαντικού εργαλείου της περιφερειακής οικονομίας, έτσι ώστε να γίνει η μετάβαση μας στο ναυτιλιακό cluster. Το ναυτιλιακό cluster είναι η εφαρμογή της θεωρίας του cluster στη ναυτιλία. Στη παρούσα εργασία εξετάζονται τα γενικά χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού πλέγματος, οι κλάδοι στους οποίους χωρίζεται το ναυτιλιακό πλέγμα και οι αγορές οι οποίες υπάρχουν στο ναυτιλιακό πλέγμα και παίζουν σημαντικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία του και επηρεάζουν την οικονομία κάθε χώρας. Στόχος είναι να προβεί αυτός ο ρόλος που έχουν οι αγορές και κατ'επέκταση το ναυτιλιακό πλέγμα σε μια οικονομία όπου φαίνεται στην ανάλυση δυο παραδειγμάτων του ναυτιλιακού πλέγματος. Όπως ειπώθηκε προηγουμένως, θα γίνει μια εξειδίκευση στην εφαρμογή της θεωρίας του cluster ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα. Σκοπός είναι να αναδειχθεί η μεγάλη σημασία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος που έχει στην ελληνική οικονομία μέσα από την ανάλυση των κλάδων που το συντελούν και τις πολιτικές, που πρέπει να γίνουν για την επένδυση και την ενίσχυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, καθώς με τις κατάλληλες ενέργειες θα αποτελέσει τον πυλώνα ανάπτυξης της οικονομίας μας. Τέλος, θα εξεταστεί η περίπτωση της κρουαζιέρας με στόχο την ανάδειξη της περίπτωσης της ελληνικής κρουαζιέρας ως τομείς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και των θετικών επιπτώσεων που θα έχει στην ελληνική κρουαζιέρα η πρόσφατη πλήρη άρση του cabotage αλλά και των αρνητικών επιπτώσεων του προσφάτου ναυαγίου του Costa Concordia.

Αναλυτικά, στο **πρώτο κεφάλαιο**, αναλύεται η θεωρία του cluster παρουσιάζοντας :

α) το περιεχόμενο του, β) τα χαρακτηριστικά του και γ) από ποια κύρια μέρη απαρτίζεται, όπως προμηθευτές εισροών, επιχειρήσεις συμπληρωματικών προϊόντων ή υπηρεσιών και κρατικοί φορείς. Ακολούθως, εξετάζονται οι λόγοι, που ώθησαν στη δημιουργία του πλέγματος, όπως η υπάρχουσα υποδομή, η διαθεσιμότητα ειδικών φυσικών πόρων, ο εγχώριος ανταγωνισμός, οι απαιτήσεις της αγοράς κ.ά, οι φάσεις ανάπτυξης του και οι κατηγορίες στις οποίες χωρίζεται ένα πλέγμα (cluster) με

κριτήριο συγκεκριμένα χαρακτηριστικά (όπως μέγεθος, ηλικία, απασχόληση κ.ά.). Τέλος, γίνεται μια ανάλυση στο θέμα cluster ανάλυση, το οποίο αποτελεί ένα εργαλείο για την καλύτερη κατανόηση της περιφερειακής οικονομίας μας.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, έχουμε την ανάλυση του ναυτιλιακού πλέγματος, την εφαρμογή της θεωρίας του cluster στη ναυτιλία. Αρχικά, γίνεται μια παρουσίαση, αφενός των γενικών χαρακτηριστικών ενός ναυτιλιακού πλέγματος με βασικό χαρακτηριστικό την τάση για στενή συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών τομέων της ναυτιλίας όπως η ναυπήγηση, λιμενικές υπηρεσίες κ.ά., αφετέρου των κλάδων, που αποτελούν ένα ναυτιλιακό πλέγμα. Στη συνέχεια, ακολουθεί η ανάλυση των αγορών, που υπάρχουν σε ένα ναυτιλιακό πλέγμα όπως είναι η Εμπορική Ναυτιλία, οι Λιμένες, οι Ναυτιλιακές Υπηρεσίες, ο Τουρισμός κλπ. Στο τελευταίο μέρος του κεφαλαίου γίνεται η επισκόπηση δυο σημαντικών ναυτιλιακών πλεγμάτων: α) της Ολλανδίας και β) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο **τρίτο κεφάλαιο**, πραγματοποιείται η ανάλυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, που αποτελεί ένα σημαντικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, παρουσιάζοντας κάποια γενικά χαρακτηριστικά του, καθώς και τους κλάδους, το οποίο το απαρτίζουν, όπως είναι οι υπηρεσίες εξοπλισμού και προμηθειών πλοίου, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες, η εμπορική ναυτιλία, η αλιεία κλπ. Μεγάλη έμφαση δίνεται, τέλος, στις πολιτικές για την επένδυση και ενίσχυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, οι οποίες θα οδηγήσουν το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα να γίνει ακόμα πιο ανταγωνιστικό παγκοσμίως και να δίνει ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στην ελληνική οικονομία.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, εξετάζεται ένας συγκεκριμένος κλάδος του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, ο οποίος είναι η κρουαζιέρα, η οποία αποτελεί κλάδο-μέρος του ευρύτερου κλάδου του τουρισμού. Αρχικά, γίνεται μια γενική αναφορά στον κλάδο της κρουαζιέρας και εν συνεχεία, αναλύεται η περίπτωση της ελληνικής αγοράς της κρουαζιέρας, παραθέτοντας μια ιστορική αναδρομή της, εξετάζοντας την, ως έναν τομέα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, καθώς και η πλήρης άρση του cabotage με ποιο τρόπο και σε ποιο βαθμό την επηρέασε. Στο τέλος, εκθέτω τις επιπτώσεις του πρόσφατου ναυαγίου του Costa Concordia στον τομέα της ελληνικής κρουαζιέρας.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο**, τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και οι διαπιστώσεις, που εξήχθησαν από την παρούσα διπλωματική, με κυριότερο την ανάγκη για επένδυση, που θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στο ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, προκειμένου να καταστεί το τελευταίο, το πιο ανταγωνιστικό ναυτιλιακό πλέγμα στον παγκόσμιο χάρτη.

1. ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ CLUSTER

1.1. Έννοια, χαρακτηριστικά και περιεχόμενο του cluster

Στην οικονομική πραγματικότητα βλέπουμε την ύπαρξη άμεσης ή έμμεσης συνεργασίας μεταξύ συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με την λειτουργία ενός κλάδου της οικονομίας. Αυτό το φαινόμενο παρουσιάζεται αναλυτικότερα μέσω της έννοιας του cluster. Το cluster (πλέγμα) είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση συνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων σε ένα συγκεκριμένο τομέα οικονομικής δραστηριότητας, σύμφωνα με έναν από τους μεγαλύτερους αναλυτές της θεωρίας του cluster M.Porter¹. Η συσπείρωση αυτή δίνει πολλές δυνατότητες σε μια επιχείρηση όπως²:

- Να αναδείξει εξωτερικές οικονομίες, π.χ. παροχές εξειδικευμένων υποδομών, εξειδικευμένη εργασία σε ορισμένους τομείς κ.λπ
- Να αναδείξει εξειδικευμένες τεχνικές στις διοικητικές και οικονομικές υπηρεσίες.
- Να δημιουργήσει το κατάλληλο περιβάλλον για την ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων καθώς , επίσης, και στην ανάπτυξη συνεργασίας.

Επομένως το cluster είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων με ενεργούς διόδους επικοινωνίας που εξυπηρετούν οικονομικές συναλλαγές. Συνέπεια αυτού είναι η δημιουργία διαλόγου και επικοινωνίας μεταξύ των

¹ Michael Porter, 1990

² Παπαχρόνη Μ., Μαύρη Μ., 2006

οικονομικών αυτών δραστηριοτήτων, να μοιράζονται την αγορά εργασίας και τις υπηρεσίες και να αντιμετωπίζουν τους ίδιους κινδύνους και ευκαιρίες. Στο cluster επικεντρώνεται η επίτευξη σύνδεσης και ανεξαρτησίας μεταξύ των συμμετεχόντων σε ένα δίκτυο παραγωγής έτσι ώστε να δημιουργηθεί το κατάλληλο έδαφος για τη δημιουργία της καινοτομίας. Ένα έντονο χαρακτηριστικό είναι ο ανεπίσημος τρόπος λειτουργίας και δομής του cluster, όπου οι επιχειρήσεις που ανήκουν σε αυτό να είναι ανεξάρτητες και να παρουσιάζουν έντονο ανταγωνισμό. Παρόλο αυτά δημιουργείται το κατάλληλο περιβάλλον για την ανάπτυξη καινοτομίας, αύξηση παραγωγικότητας και ενδυνάμωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις, όπου ανήκουν σε ένα τομέα της βιομηχανίας παρουσιάζουν οικονομική συσπείρωση όταν κάθετες και οριζόντιες συνδέσεις επεκτείνονται με την ανάπτυξη ισχυρών σχέσεων μεταξύ των υπαρχουσών επιχειρήσεων.

Συμπερασματικά τα χαρακτηριστικά του cluster είναι τα εξής³ :

- Γεωγραφική συγκέντρωση
- Τομεακή εξειδίκευση
- Στενή συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων
- Ανταγωνισμός βασισμένος στην καινοτομία
- Υποστηρικτικό περιβάλλον σε επίπεδο περιφέρειας, αλλά και τοπικής διοίκησης
- Εύκολη ροή πληροφοριών
- Οριζόντιες και κάθετες συνδέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων
- Εμφάνιση εξωτερικών οικονομιών

Το πλέγμα των συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων απαρτίζεται από τα εξής κυρία μέρη⁴:

Α. Προμηθευτές εισροών: Σε αυτή την περίπτωση βλέπουμε προμηθευτές εξειδικευμένων εισροών όπως ανταλλακτικών, μηχανολογικού εξοπλισμού κάθε κατηγορίας κ.λπ. Η σχέση επιχειρήσεων και προμηθευτών είναι μια σχέση

³ Παπαχρόνη Μ.,Μαύρη Μ.,2006

⁴ Παπαχρόνη Μ.,Μαύρη Μ.,2006

αλληλεξάρτησης όπου καμιά πλευρά δεν προσπαθεί να εξαπατήσει την άλλη καθώς θα δημιουργούσε αφενός άσχημη φήμη και δε θα συνεργαζόταν καμιά επιχείρηση από το cluster μαζί τους αφετέρου επειδή είναι πολύ πιθανή μια μελλοντική συνεργασία δεν θα συνέφερε κανένα να γίνει κάτι τέτοιο.

Β. Επιχειρήσεις συμπληρωματικών προϊόντων ή υπηρεσιών: Το τελικό προϊόν είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας όλων των επιχειρήσεων του cluster στη μέγιστη δυνατή επίδοση τους αλλιώς μπορεί το προϊόν αυτό να μην ικανοποιεί τον αγοραστή. Ένα παράδειγμα τέτοιο είναι ο τουρισμός, όπου οι τουριστικές επιχειρήσεις εξαρτώνται και από τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με παρεμφερείς κλάδους για να επιτύχουμε το τελικό προϊόν.

Γ. Κρατικοί φορείς: Περιλαμβάνονται είτε κρατικές επιχειρήσεις, είτε κρατικοί φορείς, όπου επηρεάζουν, άμεσα, είτε έμμεσα, το πλέγμα επιχειρήσεων. Οι κρατικές επιχειρήσεις ανήκουν και ελέγχονται από το κράτος όπου ανταγωνίζονται τις ιδιωτικές επιχειρήσεις έχοντας το ίδιο προϊόν και οι κρατικοί φορείς αποτελούν τμήμα του κρατικού μηχανισμού, όπου επηρεάζουν το cluster.

Δ. Εκπαιδευτικοί φορείς: Περιλαμβάνονται όλοι εκείνοι οι φορείς που στοχεύουν στην εκπαίδευση, κατάρτιση και πληροφόρηση των στελεχών του πλέγματος επιχειρήσεων κάνοντας πιο εξειδικευμένα και παραγωγικά με αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας του cluster στην αγορά.

Ε. Επιχειρήσεις τελικού προϊόντος: Οι Επιχειρήσεις αυτές αναπτύσσουν ένα ανταγωνιστικό πνεύμα μεταξύ τους καθώς κάθε μια ξεχωριστά προσπαθεί να παράγει το καλύτερο δυνατό τελικό προϊόν αλλά επίσης μπορούν να συνεργαστούν σε πολλούς τομείς όπως στη συμφωνία μείωσης κόστους παραγωγής.

1.2. Λόγοι ανάπτυξης του cluster και οι φάσεις ανάπτυξης του

1.2.1 Λόγοι ανάπτυξης cluster

Το πλέγμα επιχειρήσεων αναπτύχθηκε μέσα από τη διαδικασία ανταπόκρισης των επιχειρήσεων σε νέες ευκαιρίες και ειδικά σε περιόδους κρίσης της εξωτερικής οικονομίας και οι πιέσεις που δημιουργούνται είναι από τους κυρίους λόγους που ιστορικά οδηγούν τις επιχειρήσεις τόσο σε γεωγραφική συγκέντρωση όσο και σε τομεακή εξειδίκευση με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια μάζα που καθορίζει την ύπαρξη του πλέγματος. Οι λόγοι, λοιπόν, που οδήγησαν στην δημιουργία και ανάπτυξη του cluster είναι οι εξής⁵ :

- **Η υπάρχουσα υποδομή.** Η συμβολή των ανταγωνιστικών βιομηχανιών στην παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών καθώς και στην αντιμετώπιση της ανεργίας διαφέρει από κλάδο σε κλάδο.
- **Η διαθεσιμότητα ειδικών φυσικών πόρων.** Παρουσιάζεται ανάπτυξη και γεωγραφική συγκέντρωση σε Επιχειρήσεις που ανήκουν σε ένα συγκεκριμένο κλάδο της βιομηχανίας, λόγω ειδικών συνθηκών όπως αφθονία πρώτων υλών.
- **Ο εγχώριος ανταγωνισμός.**
- **Οι απαιτήσεις της αγοράς.**
- **Η ύπαρξη εξειδικευμένου προσωπικού στην τοπική αγορά εργασίας,** που αναπτύσσεται, για παράδειγμα, στις περιπτώσεις ειδικευμένων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων.
- **Η γεωγραφική συγκέντρωση προμηθευτών εξοπλισμού.**
- **Η προσέγγιση στις αγορές.** Εάν και το κόστος μεταφοράς είναι μικρό, η θέση των επιχειρήσεων σε σχέση με την αγορά τους αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους παράγοντες δημιουργίας cluster.
- **Οικονομίες κλίμακας** αναφορικά με την παραγωγή προϊόντων οι οποίες επιτρέπουν ένα περιορισμένο αριθμό αποτελεσματικών επιχειρηματικών πλάνων ανάπτυξης.

⁵ Παπαχρόνη Μ., Μαύρη Μ., 2006.

- **Το χαμηλό κόστος συναλλαγών.** Όταν οι αριθμοί των συναλλαγών μεταξύ των επιχειρήσεων είναι μεγάλος τότε η μεταξύ τους γεωγραφική συγκέντρωση έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των συναλλαγών.
- **Η άμεση πρόσβαση στην πληροφορία.**
- **Η οργανωτική ικανότητα της περιφέρειας.**
- **Οι εξωτερικές πιέσεις που οδηγούν τις Επιχειρήσεις σε τομεακή συγκέντρωση.**
- **Η ορθολογιστική στρατηγική των επιχειρήσεων.**

1.2.2. Φάσεις ανάπτυξης του cluster

Η ανάπτυξη του cluster χωρίζεται σε τέσσερις φάσεις⁶:

- Σύσταση.** Στην πρώτη φάση αναγνωρίζεται η ανάγκη δημιουργίας cluster και γίνονται οι προπαρασκευαστικές ενέργειες για τη σύσταση οι οποίες είναι η παροχή υποστήριξης από την τοπική διοίκηση κατά τα πρώτα στάδια του cluster , η συνεργασία με πανεπιστήμια όπου αναδεικνύονται σε σημαντικούς φορείς παραγωγής εξειδικευμένης γνώσης καθώς επίσης και η ενθάρρυνση συμμετοχής όσο το δυνατό περισσότερων επιχειρήσεων.
- Ανάπτυξη.** Στο στάδιο αυτό προσδιορίζεται η στρατηγική και ο στόχος του cluster, αποφασίζεται οι δράσεις που θα υλοποιεί, ορίζεται η διοίκηση και αναζητείται χρηματοδότηση.
- Λειτουργία.** Στο στάδιο αυτό το cluster αρχίζει να παρέχει υπηρεσίες στα μέλη του. Έχουμε την ανάληψη της διοίκησης από ιδιώτες καθώς οι δημόσιοι φορείς αν και αρχικά είχαν τον πρώτο ρολό, όταν άρχιζαν να μπαίνουν

⁶ www.observatory.eommex.gr

Επιχειρήσεις, έπρεπε να ληφθεί ιδιωτική πρωτοβουλία, έχοντας ακόμα και σήμερα τον σαφή καταμερισμό εργασιών.

- iv. **Μετασχηματισμός.** Στο στάδιο αυτό επανεξετάζεται η στρατηγική και ο στόχος ώστε να ευθυγραμμίζεται κάθε φορά με τις Επιχειρήσεις-μέλη και τις ανάγκες της αγοράς.

1.3. Κατηγοριοποίηση του cluster

Το cluster διαχωρίζεται σε κατηγορίες ανάλογα με το/τη(ν)⁷:

- **Μέγεθος.** Το μέγεθος είναι ένα σημαντικό στοιχείο κατηγοριοποίησης καθώς μπορούμε να ξεχωρίσουμε αν είναι μικρό ή μεγάλο ή ακόμα αν υφίσταται ως cluster. Το cluster θεωρείται μικρό εάν είναι μικρότερο από 100 μικρομεσαίες Επιχειρήσεις όταν ο παγκόσμιος μέσος όρος είναι 150 Επιχειρήσεις. ενώ για να υφίσταται ως cluster πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 6 μικρομεσαίες Επιχειρήσεις.
- **Απασχόληση.** Προσδιορίζεται ο αριθμός των απασχολουμένων, ο οποίος εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητα του cluster, δηλαδή, όσο πιο ανταγωνιστικό είναι ένα cluster, τόσο μεγαλύτερο αριθμό απασχολουμένων έχει όταν ο μέσος όρος είναι 10.000 εργαζόμενοι, ανά cluster.
- **Ηλικία.** Έχουμε μεγάλη ποικιλία cluster όσο αναφορά την ηλικία καθώς εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι στην Ευρώπη, όπου συναντάμε cluster να είναι μεγαλύτερο των 100 ετών ενώ στον υπόλοιπο κόσμο έχουμε νεότερης ηλικίας.
- **Κινητήρια δύναμη του cluster.** Το χαρακτηριστικό αυτό εξαρτάται από την προσφορά, την εξειδικευμένη ζήτηση, το πλαίσιο ανταγωνισμού,

⁷ Φάλλας Ι., PhDc ΑΠΘ.

υποστηρικτικές βιομηχανίες και άλλους παράγοντες, π.χ τύχη, κυβερνητική παρέμβαση.

- **Εύρος.** Σε αυτή την περίπτωση έχουμε δυο κατηγορίες, όπου η μια είναι η οριζόντια εξάπλωση (κλάδοι παράλληλοι) και η άλλη είναι η κάθετη διάρθρωση.
- **Γεωγραφική εξάπλωση.** Έχουμε τις εξής κατηγορίες:
 - i. Αστικό
 - ii. Αγροτικό
 - iii. Τοπικό
 - iv. Υπερτοπικό
 - v. Εθνικό
 - vi. Διεθνές
- **Μηχανισμός μάθησης του cluster.**
 - i. Εμπειρική μάθηση
 - ii. Μάθηση με μίμηση
 - iii. Μάθηση με απόκτηση γνώσης

Μια ειδική κατηγορία βλέπουμε να παρουσιάζεται στην Ελλάδα στα τέλη της δεκαετίας του '90 και τις αρχές του 21^{ου} αιώνα τα cluster καινοτομίας στην Ελλάδα. Τα βασικά δομικά χαρακτηριστικά των cluster καινοτομίας είναι τα εξής⁸:

- Η διασύνδεση των επιχειρήσεων του cluster με ερευνητικά ιδρύματα σημαντική ερευνητική δραστηριότητα εντός του cluster και η παραγωγή γνώσης και καινοτόμων προϊόντων προστιθεμένης αξίας.
- Η υψηλή ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του cluster ,οι σημαντικές εξαγωγές και η διείδυση στις περιφερειακές,ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές.
- Η ανάδειξη νέων καινοτόμων επενδυτικών αντικειμένων και νοοτροπιών.

⁸ Γοσποδίνη Α., 2010.

- Η ανάδειξη του επιστημονικού και στελεχειακού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής του cluster.
- Η ενθάρρυνση δημιουργίας νέων επιχειρήσεων που συνδέονται στενά με τις υφιστάμενες Επιχειρήσεις.

Τα cluster καινοτομίας είχαν σαν στόχο τη δημιουργία δυο τύπων clusters:

- a) Τα κλαδικά cluster καινοτομίας
- b) Τα περιφερειακά cluster

Δυστυχώς, αν και χρηματοδοτηθήκαν περίπου 50 cluster καινοτομίας, κυρίως κλαδικού τύπου, τα αποτελέσματα ήταν χαμηλότερα των προσδοκιών λόγω κυρίως της γραφειοκρατίας στη διαχείριση του προγράμματος, της ελλιπούς κεντρικά σχεδιασμένης διοίκησης των clusters και της έκλειψης νέων ιδεών σχετικά με το πως η χωρική γειτνίαση και συνύρπαξη ερευνητών και επιχειρήσεων θα μπορούσε ένα επιφέρει προστιθεμένη αξία στον κύκλο εργασιών.

1.4. Cluster Ανάλυση

Η cluster ανάλυση είναι ένα εργαλείο για την καλύτερη κατανόηση της περιφερειακής οικονομίας μας. Ο σκοπός της ανάλυσης είναι να εντοπίσει τους τομείς της οικονομίας, στο οποίο μια περιοχή έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα και να αναπτυχθούν βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές για την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας. Η αύξηση της περιφερειακής ευημερίας επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ενός θετικού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη αυτών των πλεγμάτων. Ένα πλέγμα θεωρείται ότι διαθέτει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, αν η παραγωγή, η παραγωγικότητα και ανάπτυξη είναι υψηλά σε σχέση με άλλες περιοχές. Επιπλέον, οι τοπικές υποδομές και συνεργασίες παρέχουν στα πλέγματα άλλα πλεονεκτήματα που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της κοινής γεωγραφικής τους θέσης και των κοινών στόχων.

Το Standard Industrial Classification (SIC) σύστημα έχει χρησιμοποιηθεί για την ταξινόμηση των τομέων της απασχόλησης με το είδος της δραστηριότητας στην

οποία απασχολούνται από τα τέλη του 1900. Αυτή η παραδοσιακή μέθοδος μπορεί, κατά καιρούς, να έχει δυσκολία καθορισμού της οδήγησης επιχειρήσεων σε μια περιοχή από την άποψη της χωρικής τους θέσης, το μέγεθος της απασχόλησης, τα ποσοστά των μισθών, τις ανάγκες σε υποδομές, προμηθευτές και ανταγωνιστές. Το σύστημα SIC βασίζεται σε έναν τετρανήφιο βιομηχανικό σύστημα κωδικοποίησης και ομάδες βιομηχανιών από τομείς όπως το Χονδρικό Εμπόριο, άλλες Υπηρεσίες, και Βιομηχανία⁹. Σήμερα, νέες βιομηχανίες όπως η βιοτεχνολογία, το λογισμικό, η περιβαλλοντική τεχνολογία, και των επικοινωνιών δεν ταιριάζουν σε SIC ορισμούς σε τομείς της Βιομηχανίας ή Υπηρεσίας. Η χρήση των δικτύων ομοειδών επιχειρήσεων ως περιγραφικό εργαλείο για περιφερειακές οικονομικές σχέσεις παρέχει μια πλουσιότερη και πιο ουσιαστική εκπροσώπηση των τοπικών βιομηχανιών και περιφερειακή δυναμική από εκείνη που παρέχεται από το παραδοσιακό πρότυπο βιομηχανικό σύστημα ταξινόμησης. Οι επιχειρήσεις μέσα σε ένα cluster παρουσιάζουν ισχυρές σχέσεις αλληλεξάρτησης. Η ροή των αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ γεωγραφικών συγκεντρωτικών βιομηχανιών σε ένα cluster είναι πιο ισχυρή από τη ροή της σύνδεσής τους με την υπόλοιπη οικονομία. Ένα πλέγμα της βιομηχανίας είναι διαφορετικό από το κλασικό ορισμό των τομέων της βιομηχανίας (π.χ., κατασκευές, υπηρεσίες κατασκευής, κ.λπ.), επειδή αντιπροσωπεύει το σύνολο της αξίας μιας βιομηχανίας οι οποίες ορίζονται σε γενικές γραμμές από τους προμηθευτές για τον τερματισμό των παραγωγών, συμπεριλαμβανομένων των υποστηρικτικών υπηρεσιών και εξειδικευμένης υποδομής. Οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να αποκτήσουν πληροφορίες, να κοινοποιούν και να μοιράζονται τις εισροές με τέτοιο τρόπο ώστε να προστεθεί ένα "συλλογικό" πλεονέκτημα που δεν θα μπορούσε αλλιώς να επιτευχθεί μόνο του. Η Ομαδοποίηση διευκολύνει τη συνεργασία για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων και εμποδίων. Αυτό μπορεί να γίνει απευθείας από το σχηματισμό των ενώσεων της βιομηχανίας, είτε έμμεσα μέσω της περιφερειακής νομοθεσίας¹⁰. Παρά το γεγονός ότι ορισμένες επιχειρήσεις μπορούν να ανταγωνίζονται, ορισμένες συνεργασίες, όπως η παροχή κατάρτισης, εξακολουθούν να είναι ευεργετικές. Κοινοί στόχοι και γεωγραφική συγκέντρωση οδηγούν στην ανάπτυξη εξειδικευμένων δεξιοτήτων, των θεσμών, και συμμαχιών. Έμφαση στα clusters δεν σημαίνει ότι η οικονομική ευημερία θα περιορίζεται μόνο

⁹ San Diego, Association of Governments.

¹⁰ San Diego, Association of Governments.

σε εκείνα που απασχολούνται σε βιομηχανικά πλέγματα αλλά και ούτε να οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι άλλοι τομείς είναι ασήμαντοι.

Πρέπει να τονιστεί ότι οι τομείς υψηλής τεχνολογίας για την απασχόληση περιλαμβάνουν πολλές μη θέσεις εργασίας υψηλής τεχνολογίας. Έτσι, η εστίαση πλέγματος δεν είναι μια προσπάθεια να επιλέξουν τους νικητές. Επίσης, δεν επικεντρώνεται αποκλειστικά και μόνο σε πολύ υψηλής ειδίκευσης, ελίτ θέσεις εργασίας. Τα πλέγματα είναι ένας τρόπος για να παρακολουθείτε η τάση απασχόλησης στην οποία βασίζονται οι διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία μας. Ανάλυση κατά πλέγματα είναι μια προσπάθεια να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα της δημόσιας πολιτικής και των επενδύσεων, εστιάζοντας τις προσπάθειες κυρίως στην οικονομική κινητήρια δύναμη της περιοχής. Επειδή οι βιομηχανίες σε μια οικονομία συνδέονται, οι θετικές επενδύσεις σε έναν τομέα είναι επίσης αισθητές και σε πολλούς άλλους τομείς της οικονομίας. Εστιάζοντας στην οικονομική κινητήρια δύναμη της οικονομίας δεν είναι μια νέα προσέγγιση. Ο μεταποιητικός τομέας χρησιμοποιείται για να είναι ο κύριος οδηγός της περιφερειακής οικονομίας και όπου ήταν ο παραλήπτης των προηγούμενων οικονομικών επενδύσεων. Δεδομένου ότι οι βιομηχανίες του σήμερα δεν είναι πλέον αποκλειστικά και μόνο στον τομέα της μεταποίησης, η οικονομική πολιτική έχει προσαρμοστεί για να συμπεριλάβει ευρύτερα βιομηχανίες, που γίνεται δυνατό με τη cluster ανάλυση. Cluster ανάλυση είναι ένα εξελισσόμενο αναλυτικό εργαλείο, με στατιστικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό τους που θα πρέπει να αναθεωρηθούν.

2. ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ (MARITIME CLUSTER)

2.1. Γενικά χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού πλέγματος

Το ναυτιλιακό πλέγμα είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση συνδεδεμένων οικονομικών δραστηριοτήτων και θεσμικών φορέων όπου υπάρχει η άμεση ή έμμεση συνεργασία μεταξύ αυτών που συνδέονται με τη ναυτιλία. Η έννοια του cluster έχει ευρέως

χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον αριθμό των ευρωπαϊκών χωρών και σε επίπεδο ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εθνικές κυβερνήσεις, καθώς και ιδρύματα και οργανισμοί, έχουν εξετάσει τα ναυτιλιακά πλέγματα ως βάση για την καθοδήγηση οικονομικών και πολιτικών τομέων, προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η ευημερία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε περιφερειακές συγκεντρώσεις. Αν και ένα μεγάλο μέρος της έρευνας έχει επικεντρωθεί για τη δημιουργία της συνδυασμένης οικονομικής σημασίας των ναυτιλιακών πλεγμάτων, η γνώση για τη δομή και τη δυναμική των ναυτιλιακών ομίλων έχει ενισχυθεί σημαντικά. Με την επιφύλαξη ότι οι περιφερειακές αποκλίσεις δεσμεύονται να υπάρχουν, έχουμε την περιγραφή του «τυπικού» ναυτιλιακού πλέγματος. Ένα βασικό χαρακτηριστικό του maritime cluster είναι η τάση για στενή συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών τομέων της ναυτιλίας όπως η ναυπήγηση, οι λιμενικές υπηρεσίες, η αλιεία, ο τουρισμός κ.ά. Δηλαδή εάν ένας τομέας παρουσιάσει πρόβλημα τότε όλο το δίκτυο θα αντιμετωπίσει πρόβλημα και καθένας τομείς ξεχωριστά θα βοηθήσει, ουσιαστικά μιλάμε για μια σχέση συμπληρωματικότητας. Με την ανάπτυξη αυτής της σύνδεσης και συνεργασίας των τομέων της ναυτιλίας δημιουργείται το κατάλληλο έδαφος για ανάπτυξη της καινοτομίας, για παράδειγμα στη ναυπήγηση ένα νέο είδος πλοίου ή στις λιμενικές υπηρεσίες ένα νέο τρόπο εφοδιασμού και συντήρηση πλοίων, η οποία θα επιφέρει αύξηση της παραγωγικότητας και στη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στον τομέα της ναυτιλίας.

2.2. Οι κλάδοι του ναυτιλιακού πλέγματος

Οι παραδοσιακοί κλάδοι οι οποίοι συντελούν το maritime cluster είναι οι εξής¹¹:

¹¹ Policy research Corporation, 2008.

- **Εμπορική Ναυτιλία:** Περιλαμβάνει την εμπορική και μεταφορική ναυτιλία και αποτελεί την κινητήρια δύναμη και βάση των παγκοσμίων μεταφορών.
- **Λιμένες:** Περιλαμβάνει Χειρισμούς φορτίου, αφορούν την αποθήκευση, logistics στη θάλασσα και την προώθηση, λιμενικές αρχές, πλοήγηση.
- **Ναυτιλιακές υπηρεσίες:** Είναι οι ναυτιλιακές Επιχειρήσεις οι οποίες ασχολούνται με την έρευνα και ανάπτυξη, εκπαίδευση, ταξινόμηση και την επιθεώρηση, ανεφοδιασμό καυσίμων, θαλάσσια ασφάλιση, θαλάσσια χρηματοδότηση, επάνδρωση.
- **Ναυπηγεία:** Κατασκευή και επισκευή των ποντοπόρων πλοίων (εμπορικά πλοία, τα αλιευτικά σκάφη και πολεμικά πλοία), σκάφη αναψυχής, διάλυση πλοίων, πλωτά τμήματα δεξαμενών (δεν υπάρχουν υπεράκτιες πλατφόρμες άντλησης ή / και-σκάφη)
- **Ναυτιλιακός εξοπλισμός:** Κατασκευή και χονδρικό εμπόριο στον τομέα του θαλασσιού εξοπλισμού
- **Σκάφη αναψυχής:** Περιλαμβάνει τα κρουαζιερόπλοια, γιούτ και συνδέεται άμεσα με το θαλάσσιο τουρισμό και ψυχαγωγία.
- **Αλιεία:** Αναφέρεται στις ιχθυοκαλλιέργειες καθώς και στη μεταποίηση αλιευμάτων.
- **Υπηρεσίες εκβάθυνσης:** Περιλαμβάνει κατά βάση τις κατασκευές όπως για παράδειγμα την κατασκευή υποδομών στα λιμάνια.
- **Παράκτιες βιομηχανίες:** Κατασκευή και εγκατάσταση παράκτιων ανεμογεννητριών και συνδέεται άμεσα με τον τομέα της ενέργειας.
- **Πολεμικό ναυτικό:** Σχεδιασμένο να εκτελεί επιχειρήσεις στην θάλασσα, προκειμένου να διατηρεί ελεύθερα τα ελληνικά χωρικά ύδατα έναντι κάθε επιβουλής.
- **Εσωτερική ναυτιλία :** Αναφέρεται στη διαχείριση των πλοίων, στις ναυλώσεις καθώς και στις εσωτερικές κρουαζιέρες.

Οι ορισμοί των κλάδων του ναυτιλιακού πλέγματος που θεωρούνται ως μέρος αυτών μπορεί να διαφέρουν από μελέτη σε μελέτη. Ενώ μερικές από τις διαφορές που σχετίζονται είναι να επισημανθούν, μερικές όμως αφορούν πιο θεμελιώδεις επιλογές, δηλαδή αν πρέπει να περιλαμβάνουν το ψάρεμα ή το Ναυτικό στον πυρήνα του συμπλέγματος. Άλλα πιθανά ζητήματα για την έννοια του ναυτιλιακού πλέγματος είναι μόνο οι δραστηριότητες που χτίζονται με θαλασσιά ζητήματα θα πρέπει να

συμπεριληφθούν. Για παράδειγμα, οι εταιρείες εξοπλισμού πλοίων μπορούν να παράγουν και εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται σε άλλες μορφές βιομηχανικών μηχανημάτων. Επίσης χρησιμοποιούνται σημαντικοί πόροι για τον έλεγχο των μη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε επιχειρήσεις που ανήκουν στο πλέγμα. Στο ναυτιλιακό πλέγμα ορίζονται μερικές τομείς όπως ο «πυρήνας», στον οποίο συνδέονται και βιομηχανίες που εξαρτώνται από τη ζήτηση και τη δραστηριότητα. Μπορεί ο «πυρήνας» να μην αποτελείται από τομείς με τις πυκνότερες διασυνδέσεις με άλλους τομείς, που είναι απαραίτητη για την ύπαρξη του συμπλέγματος. Οι βασικοί τομείς είναι η ναυτιλία (ή οι θαλάσσιες μεταφορές), τα λιμάνια και οι offshore εταιρίες. Όσο ισχυρότερη είναι η καρδιά, τόσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα για τις επιχειρήσεις και σε συναφείς βιομηχανίες γύρω από την ανάπτυξη του πλέγματος να έλκονται από μια συγκεκριμένη τοποθεσία. Ορισμένοι τομείς (ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, υπεράκτιες, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, Επιχειρήσεις εκβάθυνσης, αλιείας και ναυτικού) λειτουργούν ως οδηγοί του πλέγματος με μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου, καθιστώντας ισχυρότερες επιπτώσεις στη δυναμική του cluster σε σχέση με τους τομείς που προμηθεύουν. Ως εκ τούτου, το πλέγμα στο σύνολό του εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη και ευημερία αυτών των οδηγών πλέγματος. Αναγνωρίζεται ευρέως ότι προκειμένου να επιτευχθεί το βέλτιστο επίπεδο του πλέγματος και τα μακροπρόθεσμα οφέλη στην ανταγωνιστικότητα, είναι απαραίτητο για ένα πλέγμα να κρατήσει μια κρίσιμη μάζα των φορέων σε κάθε επίπεδο των επιμέρους τομέων, δηλαδή πρέπει να αποτελείται από μεγάλη ποικιλία των πελατών, προμηθευτών και υπηρεσιών, όσο και των ανταγωνιστών. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η ικανότητα των τομέων της ζήτησης (οδηγοί cluster) για τη δημιουργία επαρκούς ζήτησης για τη διατήρηση της δραστηριότητας σε όλα τα επίπεδα του πλέγματος είναι υψίστης σημασίας.

Ενώ κάθε κλάδος είναι από μόνος του μοναδικός όσον αφορά το σχετικό του μέγεθος και τη συμβολή των διαφορετικών τομέων, χρησιμεύει ως ένα καλό παράδειγμα για το πώς είναι αλληλοεξαρτώμενες οι ναυτιλιακοί τομείς και είναι προφανές ότι η αξία των δεσμών είναι πράγματι πολύ υψηλή. Αν και ορισμένοι τομείς συνδέονται μόνο με λίγους σχετικά άλλους τομείς άμεσα, οι οποίοι και αυτοί με τη σειρά τους συνδέονται με συμπληρωματικούς τομείς, επιτρέποντας έτσι τα αποτελέσματα της ζήτησης να φθάσουν στο επίπεδο πλέγματος. Ενώ μερικοί τομείς που μπορούν να αποτελέσουν τον πυρήνα, όπως η ναυτιλία, θέτουν τις δικές τους αποφάσεις πιο πάνω από ό, τι τις εκτιμήσεις του κόστους για τα οφέλη του

πλέγματος, σε άλλους τομείς τείνουν να αναζητούν τα οφέλη πλέγματος πιο ενεργά. Μια σειρά από μελέτες έχουν δείξει ότι τομείς όπως οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και εξοπλισμού των πλοίων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό στη δυναμική του cluster για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη τους, το οποίο υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό ότι οι τομείς αυτοί συνδέονται με το υπόλοιπο του cluster. Παρά το γεγονός ότι ορισμένοι τομείς, όπως η ναυτιλία, συνδέονται με λιγότερους τομείς, εξακολουθούν να είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του πλέγματος, επικυρώνοντας τη δυναμική διασποράς και τη ζήτηση από τις οποίες εξαρτώνται οι άλλοι τομείς. Το επίπεδο των αλληλεξαρτήσεων στο πλαίσιο του cluster μπορούν να αξιολογηθούν με άλλα λόγια από τις ροές κεφαλαίων μεταξύ των τομέων. Τα ναυτιλιακά πλέγματα σε μεγάλο βαθμό συνδέονται μεταξύ τους μέσω κοινών αγορών εργασίας. Πολλές αγορές που απασχολούν στη ξηρά απαιτούν προσωπικό, το οποίο έχει αναπτύξει τις δεξιότητες του όσο αναφορά τη θάλασσα από πριν και με την παραγωγή εξοπλισμού για τις λιμενικές αρχές. Συνολικά, περίπου το 40% του εργατικού δυναμικού εκροών πηγαίνει στο cluster. Η εξάρτηση από ορισμένους τομείς στη θάλασσα για σταθερές ροές εργασίας σε άλλα μέρη του πλέγματος χρησιμεύει για την περαιτέρω ενίσχυση της κοινής ταυτότητας και ενδυνάμωση ανθρώπινων αλληλεπιδράσεων μεταξύ των παραγόντων του πλέγματος. Οι εργαζόμενοι εκπαιδεύονται στη θάλασσα, ωστόσο, δεν είναι το μόνο είδος ανθρώπινων πόρων που αναπτύσσεται σε ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίοι είναι ελκυστικοί και πολύτιμοι για τις επιχειρήσεις σε άλλα μέρη της οικονομίας. Άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, όπως είναι οι επαγγελματίες της εφοδιαστικής, διαχειριστές, μηχανικοί στη ναυπηγική βιομηχανία, και οι φορείς εκμετάλλευσης του κινητήρα, είναι σε μεγάλη ζήτηση και πέρα από τα θαλάσσια επαγγέλματα.

Έτσι λοιπόν όλοι οι κλάδοι αυτοί, όπως προαναφέρθηκε σε μερικές περιπτώσεις, συνδέονται με κάποιους άλλους κλάδους της υπόλοιπης οικονομίας. Ας δούμε τις σχέσεις αυτές σε ένα συγκεντρωτικό πίνακα¹² (1.1):

¹² Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., 2006.

ΚΛΑΔΟΣ MARITIME CLUSTER	ΣΥΝΔΕΟΜΕΝΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	LOGISTICS ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΛΙΜΕΝΕΣ	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	ΜΕΤΑΛΛΟΥΡΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΛΛΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ
ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΑΛΙΕΙΑ	ΠΑΡΕΜΦΕΡΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΚΒΑΘΥΝΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΑ
ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ	ΑΜΥΝΑ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ	LOGISTICS ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.3. Οι αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος

2.3.1. Εμπορική Ναυτιλία. Όπως είναι γνωστό είναι ο κλάδος μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών μέσω θαλασσίας. Η ναυτιλιακή αγορά αποτελείται από ξεχωριστές αγορές που κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και του μεταφερομένου φορτίου, τις απαιτήσεις των θαλασσιών διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό. Σύμφωνα με οικονομική προσέγγιση της ναυτιλιακής αγοράς, η πρώτη βασική διάκριση στη ναυτιλία αφορά

την αγορά γραμμών(liner market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτιών(bulk market) όπου το βασικό κριτήριο κατηγοριοποίησης είναι η διάκριση φορτιού σε bulk cargo και general cargo¹³. Το bulk cargo είναι η κάθε παρτίδα φορτιού η οποία μπορεί από μόνη της μπορεί να συμπληρώσει τη χωρητικότητα του πλοίου και περιλαμβάνει τις εξής τέσσερις κατηγορίες: α) τα χύδην υγρά φορτία, β) τα πέντε κυρία χύδην ξηρά φορτία: σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σιτηρά, φωσφάτα και βωξίτης, γ) τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία και δ) τα εξειδικευμένα ξηρά φορτία π.χ αυτοκίνητα. Το general cargo είναι η κάθε παρτίδα φορτιού, η οποία είναι μικρή από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα του πλοίου και μεταφέρεται από κοινού με άλλες παρτίδες. Οι σημαντικότερες κατηγορίες είναι οι εξής¹⁴: α) μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο)φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο, β) φορτίο σε παλέτες)υγρά γενικό φορτίο, γ) κατεψυγμένο φορτίο και στ)βαριά και δυσκίνητα φορτία.

Μια άλλη βασική διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι με βάση τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Ο διαχωρισμός αυτός γίνεται ανάμεσα στην αγορά των πλοίων tramp, όπου τα πλοία δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια αλλά η απασχόληση τους ποικίλλει ανάλογα με τις απαιτήσεις της αγοράς, και την αγορά των πλοίων liner, όπου χαρακτηρίζεται από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμένων, προκαθορισμένα ναυτολόγια και περιορισμό του ελευθέρου ανταγωνισμού.

2.3.2. Λιμένες. Με τον όρο λιμένες εννοούμε τις υπηρεσίες οι οποίες πραγματοποιούνται μέσα σε αυτούς και αποσκοπούν στην παραγωγή του τελικού λιμενικού προϊόντος. Οι λειτουργικές ενός λιμένα είναι πολλαπλές και αποσκοπούν στο να καθιστούν τον λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και κύρια λειτουργία του λιμένα είναι η παροχή υπηρεσιών για τη διακίνηση των φορτιών και των επιβατών. Ο λιμένας είναι απαραίτητο να διαθέτει τους καταλλήλους χώρους και τις κατάλληλες υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα ώστε να εξυπηρετεί το πλοϊκό, το φορτικό και τους επιβάτες. Βεβαία τα έργα υποδομής που απαιτούνται για την

¹³ Stopford M., 1997.

¹⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., 2006.

εξυπηρέτηση όλων αυτών, δεν είναι για όλους τους λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την κατηγορία του κάθε λιμένα. Σε γενικές γραμμές όμως υπάρχουν κάποια βασικά έργα και μηχανισμοί εξοπλισμού που είναι αναγκαία σε κάθε λιμένα. Η λειτουργία του λιμένα κατά κανόνα γίνεται είτε με το συγκεντρωτικό σύστημα, είτε με το αποκεντρωτικό για όλες τις λιμενικές δραστηριότητες. Όλες οι υπηρεσίες, που παρέχονται στο λιμένα, τίθενται υπό ενιαία διοίκηση και οργάνωση. Με ενιαίο σύστημα διοίκησης λειτουργούν οι λιμένες της Κύπρου, της Μασσαλίας, του Πειραιά κ.λπ. Οι λιμένες έχουν σημαντική συμβολή στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 90% του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις άλλες χώρες και το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται μέσω των λιμένων¹⁵. Σήμερα επικρατεί η τάση της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων, shortsea shipping, δηλαδή η διακίνηση των ενδοκοινοτικών φορτίων μέσω της θάλασσας για να απομακρυνθούν τα φορτία από τους δρόμους και τους σιδηροδρόμους. Σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα, οι υπηρεσίες του λιμένα παρέχονται από αυτόνομες επιχειρηματικές μονάδες. Στο λιμάνι δραστηριοποιούνται ανεξάρτητες οικονομικές μονάδες σε ξεχωριστά πεδία επιχειρηματικής εξειδίκευσης. Με αυτό το σύστημα λειτουργούν οι λιμένες της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Νέας Υόρκης κ.λπ. Σύμφωνα με το συγκεντρωτικό σύστημα, ο φορέας λειτουργίας του λιμένα αναλαμβάνει. Επίσης ο λιμένας είναι ένας συγκοινωνιακός κόμβος στη διακίνηση των εμπορευμάτων, λειτουργεί δηλαδή ως κόμβος εισόδου και εξόδου από χώρα που απαιτεί τη λειτουργία τελωνειακών, υγειονομικών και αστυνομικών αρχών. Οι αρχές αυτές είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων. Στο λιμένα λαμβάνουν χώρα πολλές και διάφορες υπηρεσίες ναυτιλιακού χαρακτήρα όπως υπηρεσίες προς τους πλοιοκτήτες, προς τους ναυτικούς, προς τους επιβάτες, προς τους εισαγωγείς και εξαγωγείς των εμπορευμάτων, στους φορτωτές και παραλήπτες των φορτίων, κ.λπ. και υπηρεσίες προς τα πλοία, όπως πλοήγηση, ρυμούλκηση, αγκυροβολία, κ.λπ. Οι υπηρεσίες-λειτουργίες οι οποίες πραγματοποιούνται σε ένα λιμένα είναι οι εξής :

- Χειρισμοί φορτίου
- Αποθήκευση
- Logistics

¹⁵ Χλωμούδης Κ., 2001.

- Λιμενικές αρχές
- Πλοήγηση του πλου σε συγκεκριμένο χώρο πρόσδεσης
- Ρυμούλκηση
- Φόρτωση-εκφόρτωση
- Ρύθμιση της κυκλοφορίας μέσα στο λιμένα
- Διάφορες άλλες υπηρεσίες όπως αστυνόμευση , βυθοκόρηση, υπηρεσίες για τους επιβάτες κ.λπ.

Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι οι λιμένες αποτελούν μια συνεχώς αυξανόμενη αγορά και ότι θα συνεχιστεί αυτή η ανοδική πορεία και στο μέλλον κυρίως λόγω της δημιουργίας νέων υπηρεσιών και επέκταση του ρολού της αγοράς του εμπορευματοκιβωτίου.

2.3.3. Ναυτιλιακές υπηρεσίες. Είναι οι υπηρεσίες αυτές οι οποίες βοηθούν υποστηρικτικά σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της ναυτιλίας και παρακάτω θα αναφερθούν κάποιες από αυτές :

- Έρευνα και ανάπτυξη,
- Ναυτιλιακή εκπαίδευση
- Ταξινόμηση, επιθεώρηση και υπηρεσίες νηογνώμονα
- Ναυτιλιακή ασφάλιση
- Ναυτιλιακή χρηματοδότηση
- Επάνδρωση πλοίων
- Ναυτιλιακές πρακτορεύσεις
- Ναυτιλιακές νομικές υπηρεσίες

Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες έχουν μεγάλη σημασία για το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων καθώς η προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της εύρυθμης λειτουργίας της ναυτιλίας. Επίσης οι υπηρεσίες αυτές συγκεντρώνονται σε ορισμένες πόλεις δημιουργώντας αντίστοιχο πλέγμα τέτοιων υπηρεσιών.

2.3.4. Αλιεία και θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες. Αν και η αλιεία αποτελεί μια σημαντική αγορά με αυξανόμενη ζήτηση, υπάρχει στασιμότητα ή ακόμα και πτωτική τάση της παγκόσμιας παραγωγής κυρίως λόγω των περιορισμών στη διάθεση πόρων και τον ανταγωνισμό από την παραγωγή των ιχθυοτροφιών. Προτεραιότητα της

παγκόσμιας αλιευτικής πολιτικής είναι η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της ανταγωνιστικότητας του αλιευτικού κλάδου και της διατήρησης βιώσιμων ιχθυοποθεμάτων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Όσο αναφορά το ευρωπαϊκό επίπεδο ο αλιευτικός κλάδος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ο τρίτος μεγαλύτερος παγκοσμίως με ετήσια παραγωγή 6,9 περίπου εκατομμύρια τόνους αλιευμάτων. Επίσης η αλιεία και η μεταποίηση αλιευτικών προϊόντων απασχολούν περισσότερα από 400.000 άτομα. Το διάστημα 2007-2013, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας πρόκειται να δαπανήσει 3,85 δις ευρώ για τις προτεραιότητες που έχει καθορίσει κάθε κράτος μέλος με βάση τις πρωταρχικές ανάγκες του¹⁶. Τα κονδύλια μπορούν να διατεθούν για τη θαλάσσια αλιεία και την αλιεία εσωτερικών υδάτων, τις επιχειρήσεις υδατοκαλλιέργειας, τις οργανώσεις παραγωγών, τους κλάδους μεταποίησης και εμπορίας, καθώς και για τη διαφοροποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε αλιευτικές κοινότητες.

Ο κλάδος της θαλάσσιας ιχθυοκαλλιέργειας αποτελεί μία σημαντική παγκόσμια βιομηχανία με σημαντικό ρυθμό ανάπτυξης κατά τα τελευταία τριάντα χρόνια (κατά μέσο όρο ανώτερο του 10% ετησίως) και με συνολικό κύκλο εργασιών που υπερβαίνει τα 50 δις. δολ. ΗΠΑ. Καθοριστικοί παράγοντες της εντυπωσιακής ώθησης των ιχθυοκαλλιεργειών σε παγκόσμιο επίπεδο αποτελούν η εξαντλητική αλίευση των ωκεανών και η συνακόλουθη στασιμότητα της παγκόσμιας αλιείας σε συνδυασμό με τη συνεχώς εντεινόμενη ζήτηση αλιευμάτων λόγω της διεθνούς στροφής προς υγιεινότερα προϊόντα διατροφής. Κατά συνέπεια, ενώ το 1994 η παραγωγή ιχθύων με ιχθυοκαλλιέργειες αντιστοιχούσε μόλις στο 8% της παγκόσμιας αλιευτικής παραγωγής, το 2000 το ποσοστό αυτό ανήλθε περίπου στο 30%. Το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας παραγωγής ψαριών με ιχθυοκαλλιέργειες (80% περίπου) προέρχεται από τη περιοχή του ινδο-ειρηνικού, ενώ η Ευρώπη έχει χαμηλό ποσοστό καθώς υπάρχει έλλειψη χώρου και υδάτων καλής ποιότητας και ανάγκη τήρησης αυστηρών κανόνων για την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος. Ο ευρωπαϊκός κλάδος της υδατοκαλλιέργειας βρίσκεται στο επίκεντρο των προσπαθειών βιώσιμης ανάπτυξης παγκοσμίως, από την άποψη τόσο των κοινωνικών όσο και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με αποτέλεσμα να γίνεται δυσκολότερος ο ανταγωνισμός με τους παραγωγούς άλλων χωρών, κυρίως

¹⁶ Douglas-Westwood Publications, 2005.

στην Ασία και τη Νότια Αμερική. Αυτή η προσπάθεια προωθείται μέσα από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (Ε.Π.Α.Λ.) και το πιο πρόσφατο PESCA, γιατί ο εν λόγω τομέας συνιστά προτεραιότητα αναφορικά με τη χρηματοδότηση και υλοποίηση σφαιρικών αναπτυξιακών δομών. Επιπλέον στη Μεσόγειο, η βιομηχανία των θαλασσοκαλλιιεργειών αναπτύχθηκε ως συνέπεια της ραγδαίας αύξησης της σχετικής ζήτησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου υπάρχουν πολλές ευρωπαϊκές και μεσογειακές χώρες που δραστηριοποιούνται στο χώρο (Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Τουρκία, Τυνησία, Μαρόκο και Μάλτα) και αποτελούν κύριους ανταγωνιστές της παγκόσμιας αγοράς.

2.3.5. Ναυπηγήσεις. Η ναυπηγική αγορά είναι μια πραγματικά παγκόσμια αγορά χωρίς να υπόκεινται σε τελωνειακούς δασμούς και χωρίς αποτελεσματική προστασία κατά του αθεμίτου ανταγωνισμού. Λειτουργεί υπό συνθήκες που μοιάζουν περισσότερο σε κρατικά ελεγχόμενη μονοπωλιακή αγορά παρά σε ελεύθερα ανταγωνιστική αγορά. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί ένα κλάδο υψηλής τεχνολογίας με εξειδικευμένες υπηρεσίες στους τομείς των κατασκευών, επισκευών και μετασκευών και αποτελείται από ένα δίκτυο με περισσότερες από 9.000 εταιρείες και εργατικό δυναμικό περισσότερο από 350.000 άτομα και επηρεάζει σημαντικά τους τομείς του διεθνούς εμπορίου. Τα τελευταία χρόνια οι κρατικές επενδύσεις των ασιατικών χωρών, δημιούργησαν πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα με άμεσο αντίκτυπο την πτώση των προσφερόμενων τιμών των ναυπηγείων, σε επισκευές και κατασκευές πλοίων. Λόγω του γεγονότος ότι στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης λειτουργούν κανόνες ελεύθερης αγοράς με περιορισμό επιδοτήσεων και ενισχύσεων, δημιουργήθηκε μια ανισορροπία στην παγκόσμια αγορά προς όφελος των ασιατικών χωρών. Έτσι λοιπόν παρατηρήθηκε μια εντυπωσιακή αύξηση του μεριδίου αγοράς των ασιατικών χωρών και μια ταυτόχρονη μείωση των ναυπηγείων των χωρών της Ευρώπης¹⁷. Οι απειλές της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας από την υπερπροσφορά των ασιατικών χωρών και τις διαφαινόμενες συνθήκες αθεμίτου ανταγωνισμού καλούνται να αντιμετωπιστούν μέσω μιας αποτελεσματικής πολιτικής η οποία συνοψίζεται στο βρομά του Leadership 2015, η οποία αποτελεί μια στρατηγική ικανή να διασφαλίσει

¹⁷ Douglas-Westwood Publications, 2005

το πρωταγωνιστικό ρόλο της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας μέχρι το 2015. Βασικοί στόχοι του προγράμματος είναι :

- Η καθιέρωση πεδίου δραστηριότητας ίσων ευκαιριών στην παγκόσμια ναυπηγική το οποίο θα επιτευχθεί μέσω επίτευξης διεθνούς συμφωνίας.
- Βελτίωση των επενδύσεων στην ερευνά, ανάπτυξη και καινοτομία στη ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία.
- Ανάπτυξη προηγμένων σχεδίων χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας.
- Παραγωγή ασφαλέστερων και οικολογικών πλοίων
- Προστασία των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σε αυτό τον κλάδο περιέχονται επίσης και οι ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων που αποτελούν μια σημαντική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο και το μεγαλύτερο μέρος το κατέχει η Ευρώπη, μετά ακολουθεί η Βόρεια Αμερική χώρες της Ασίας κλπ. Η αγορά πρόκειται να συνεχίσει τον αυξανόμενο ρυθμό ανάπτυξης της παρά το γεγονός ότι δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ακριβώς τα στοιχεία των δαπανών για κατασκευή πολεμικών πλοίων καθώς επίσης και την ύπαρξη της μείωσης των στρατιωτικών δαπανών λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης.

2.3.6. Θαλάσσιος τουρισμός,κρουαζιέρες και σκάφη αναψυχής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μιά από τις σημαντικότερες αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο όπου περιλαμβάνονται κυρίως κάποιες δραστηριότητες όπως είναι οι κρουαζιέρες, τα σκάφη αναψυχής και θαλασσιά σπόρ. Οι προοπτικές ανάπτυξης αυτής της αγοράς είναι πολύ ενθαρρυντικές γιατί έχουμε την αύξηση του χρόνου των διακοπών και την δημιουργία και ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων που δημιουργούνται λόγω των νέων ιδεών, την καινοτομία και την τεχνολογική ανάπτυξη. Η Διεθνής τουριστική ζήτηση διατηρήθηκε σε ικανοποιητικό επίπεδο το 2010, παρά την οικονομική αβεβαιότητα σε ορισμένες σημαντικές αγορές, τις φυσικές καταστροφές που υπέστησαν ορισμένες χώρες, τις πολιτικές και κοινωνικές αναταραχές και τις προβληματικές καιρικές συνθήκες σε ορισμένες περιοχές της Ευρώπης και των ΗΠΑ το Δεκέμβριο. Σύμφωνα με τον παγκόσμιο οργανισμό τουρισμού (UNWTO) η Ασία με +13% ήταν ισχυρότερη αναπτυσσόμενη περιοχή το 2010. Οι διεθνείς αφίξεις τουριστών στην Ασία κατέγραψαν νέο ρεκόρ στα 204 εκατομμύρια πέρυσι, σημειώνοντας αύξηση από 181 εκατ. ευρώ το 2009. Η Αφρική

παρουσίασε +6% το οποίο αντιστοιχεί σε 49 εκατ. ευρώ, η μόνη περιοχή για να δείξει θετικά στοιχεία, το 2009, διατήρησε την ανάπτυξη στη διάρκεια του 2010, επωφελούμενη από την αύξηση του δυναμισμού της οικονομίας και τη φιλοξενία των εκδηλώσεων, όπως το Παγκόσμιο Κύπελλο στη Νότια Αφρική. Διψήφια αποτελέσματα επέστρεψαν στη Μέση Ανατολή (+14% σε 60 εκατ. ευρώ), όπου σχεδόν όλοι οι προορισμοί αυξήθηκαν κατά 10% ή περισσότερο¹⁸. Στην Ευρώπη έχουμε +3% το οποίο αντιστοιχεί σε έσοδα 471 εκατ. ευρώ όπου η ανάκτηση ήταν βραδύτερη από ό, τι σε άλλες περιοχές, λόγω της οικονομική αβεβαιότητας που επηρεάζει τη ζώνη του ευρώ.

Οι κρουαζιέρες αποτελούν έναν υποκλάδο του θαλασσιού τουρισμού και η αγορά αυτή παρουσιάζει συνεχώς τάσεις ανάπτυξης με μεγάλες δυνατότητες στην Ευρώπη όπου οι χώρες της Βόρειας Αμερικής έχουν τον κυρίαρχο ρολό με περίπου το 60% της παγκόσμιας αγοράς των κρουαζιέρων. Με ρυθμούς που θα υπερβούν το 10% ετησίως εκτιμάται ότι θα αναπτύσσεται η ευρωπαϊκή κρουαζιέρα μέχρι το 2010, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο το ποσοστό ανάπτυξης εκτιμάται στο 6%. Μέχρι το 2012 αναμένονται επενδύσεις ρεκόρ ύψους 25 δισ. δολαρίων για την κατασκευή 47 νέων κρουαζιερόπλοιων. Το 40% της δυναμικότητας τους προορίζεται αποκλειστικά ή κυρίως για τη βρετανική αγορά και την Ευρώπη. Το 2007 δρομολογήθηκαν συνολικά 12% περισσότερα κρουαζιερόπλοια στη Μεσόγειο ενώ το μεγαλύτερο μέγεθός τους αναλογεί σε 15% επιπλέον δυναμικότητα. Η Ευρώπη, η Ιταλία και η Ισπανία είναι οι χώρες που έχουν επωφεληθεί περισσότερο από την ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας. Βάσει του πλήθους των ανεξάρτητων επιβατών αλλά και βάσει του πλήθους των επισκεπτών σε όλα τα λιμάνια.

Τέλος, τα σκάφη αναψυχής αποτελούν και αυτά έναν υποκλάδο του θαλάσσιου τουρισμού. Τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, με αποτέλεσμα η ζήτηση να εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή πώλησης, αλλά και το κόστος χρήσης, φύλαξης και συντήρησης αυτών. Σαφώς, οι προαναφερόμενοι παράγοντες συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Πέρα από τα προαναφερόμενα στοιχεία τα οποία επιδρούν άμεσα στη ζήτηση των σκαφών αναψυχής, η αγορά των εν λόγω προϊόντων επηρεάζεται και από έμμεσους παράγοντες που σχετίζονται με την υπάρχουσα υποδομή, όπως ο

¹⁸ Douglas-Westwood Publications, 2005.

αριθμός των τουριστικών λιμένων, οι υπηρεσίες που παρέχουν και το κόστος αυτών, η ύπαρξη χώρων διαχείμασης, ειδικών χώρων καθέλκυσης και ανέλκυσης κλπ. Στον κλάδο των σκαφών αναψυχής δραστηριοποιείται σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων οι οποίες στην πλειοψηφία τους είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους. Το αντικείμενο της δραστηριότητάς τους περιλαμβάνει την κατασκευή ή/και εισαγωγή σκαφών αναψυχής, καθώς και άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες, όπως η επισκευή και συντήρηση σκαφών, η εμπορία ναυτιλιακών ειδών και μηχανών θαλάσσης κλπ. Ορισμένες από τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής είναι καθιερωμένες και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους.

2.3.7. Ναυτιλιακός Εξοπλισμός. Η αγορά αυτή αποτελείται από στοιχεία του κεφαλαίου του αστικού και ναυτικού ναυπηγικού τομέα (π.χ. τα συστήματα πρόωσης και τα μηχανήματα και πολλά άλλα στοιχεία), με πάνω από 5.000 προμηθευτές που περιλαμβάνονται παγκοσμίως. Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός χρησιμοποιείται τόσο στα εμπορικά όσο και στα πολεμικά πλοία μαζί με τις υπηρεσίες συντήρησης και επίσκεψης τους. Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός και εφοδιασμός καταλαμβάνει ένα σημαντικό ποσοστό του κόστους κατασκευής ενός πλοίου, 60-75%. Το κόστος εξοπλισμού, το οποίο είναι το άθροισμα του κόστους για την κατασκευή του πλοίου συν τα κόστη για μηχανολογικούς και ηλεκτρολογικούς εξοπλισμούς, ανέρχεται στο 57% του συνολικού κόστους ναυπήγησης. Στην πολεμική ναυτιλία το εν λόγω κόστος είναι ελαφρά αυξημένο, γύρω στο 70-75%, λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους των απαιτούμενων συστημάτων¹⁹. Η ανάπτυξη και η βελτίωση στον τομέα της τεχνολογίας και οι εκατοντάδες κλάδοι υψηλής τεχνολογίας έχουν δημιουργήσει την αύξηση της προσφοράς το οποίο αποφέρει περισσότερες ευκαιρίες. Με αυτή την ανάπτυξη της τεχνολογίας ωθεί τον τομέα αυτό να συνεχίσει την ανοδική του πορεία και να προσφέρει τα μέγιστα στην παγκόσμια ναυτιλία καθώς αποτελεί σημαντικής σημασίας τομείς για την οικονομία της κάθε χώρας. Πρέπει να επισημάνουμε ότι η Γερμανία και η Ιαπωνία είναι οι ηγέτιδες δυνάμεις τεχνολογίας σε διάφορους τομείς του ναυτιλιακού εξοπλισμού που εκτείνονται από ηλεκτρονικά Ναυτιλίας έως μηχανές σκαφών.

¹⁹ Douglas-Westwood, 2005.

2.3.8. Το υποθαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο. Η όρυξη και η επεξεργασία του πετρελαίου απαιτούν πολύ μεγάλες δαπάνες και τεράστιες εγκαταστάσεις. Ο τομέας αυτός επωφελείται από μια μακροπρόθεσμη αύξηση της ζήτησης και την αύξηση των τιμών πετρελαίου και φυσικού αερίου. Είναι ίσως ο μεγαλύτερος σε παραγωγική αξία κλάδος που είχε εκτιμηθεί σε 700 δισεκατομμύρια. Η επένδυση στον κλάδο των εξορύξεων χωρίζεται γενικά σε δύο κατηγορίες: στην κεφαλαιακή επένδυση (δαπάνες για ανακάλυψη και ανάπτυξη κοιτασμάτων) και στην λειτουργική επένδυση (δαπάνες για τη λειτουργία και περαιτέρω εκμετάλλευση των ανακαλυφθέντων κοιτασμάτων). Οι ρηχές περιοχές νερού βρίσκονται σε παρακμή και προκαλεί τις εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου να μετακινηθούν σε περιοχές με βαθιά νερά. Τα λειτουργικά έξοδα, ωστόσο, αυξάνονται στις περισσότερες περιοχές. Αν και οι μόνιμες εγκαταστάσεις πλατφόρμας βρίσκονται σε παρακμή έχουμε αύξηση στη μεταβαλλόμενη παραγωγή και κατασκευή υποβρύχιων. Το φυσικό αέριο αυξάνεται με αποτέλεσμα σημαντικές επενδύσεις να πραγματοποιούνται σε αγωγούς ανοικτής θαλάσσης και παράκτιες εγκαταστάσεις υγροποιημένου φυσικού αερίου. Όσο αφορά στην προσφορά, η παραγωγή είναι διαιρεμένη σε πέντε περιοχές κυρίως, αφού Αφρική, Ευρώπη, Ασία, Βόρειος και Νότια Αμερική συγκεντρώνουν το 80% των συνολικών δαπανών, αναφορικά με την έρευνα και εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η προσφορά είναι έντονα κατακερματισμένη με ένα μεγάλο αριθμό παραγωγών: περίπου 7.000 επιχειρήσεις να προσφέρουν 3000 προϊόντα και υπηρεσίες όρυξης²⁰.

2.4. Ανάλυση των Maritime Cluster της Ολλανδίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2.4.1. Maritime cluster της Ολλανδίας

2.4.1.1. Γενική αναφορά του ολλανδικού maritime cluster

Ένα από τα μεγαλύτερα θαλάσσια έθνη του κόσμου βρίσκεται στην ακτή της Βόρειας Θάλασσας, στο δέλτα τριών μεγάλων ευρωπαϊκών ποταμών.

²⁰ Douglas-Westwood, 2005.

Στην Ολλανδία θα βρείτε ένα ζωντανό οικοσύστημα των 11.000 ναυτιλιακών εταιρειών, όπου ναυπηγεία συνεργάζονται με μηχανικούς πλοίων, εργαζόμενοι στη βυθοκόρηση συνεργάζονται με τους προμηθευτές εξοπλισμού, καθώς και οι ναυτιλιακοί γίγαντες συγκρίνουν στοιχεία με εξειδικευμένες εταιρείες συμβούλων. Όλα αυτά λαμβάνουν χώρα σε ένα έθνος του οποίου το παρελθόν, παρόν και μέλλον, είναι στενά συνδεδεμένα με το νερό. Οι Ολλανδοί ήταν ηγέτες στον τομέα του θαλάσσιου κόσμου για αιώνες. Ως μια μικρή χώρα, η Ολλανδία έχει μια μακρά και διακεκριμένη ιστορία με το νερό. Η Ολλανδία έχει διαδραματίσει βασικό ρόλο στην ανακάλυψη νέων εδαφών και συναλλαγών σε όλους τους ωκεανούς. Η μερίδα του λέοντος του εμπορίου της Δυτικής Ευρώπης τον 17ο αιώνα πραγματοποιούταν με σκάφη από τις Κάτω Χώρες. Η αιχμή του ολλανδικού στόλου αποτελείται από περισσότερα από 20.000 πλοία από 50 έως 600 τόνους. Εκτός από τις ναυπηγικές εργασίες, αυτή η χρυσή εποχή είδε επίσης την ανάπτυξη μιας αλιευτικής βιομηχανίας, την εκβάθυνση των λιμανιών, τη μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων, και την αύξηση του εμπορίου μέσω των εσωτερικών υδάτων. Σήμερα η Ολλανδία είναι το σπίτι για πολλές επιχειρήσεις που βρίσκονται στην κορυφή της επιχείρησής τους. Ένα ισχυρό πλέγμα των 11 διαφορετικών βιομηχανιών που συνδέονται με τα ποτάμια και τις θάλασσες προσφέρει έναν ασυναγώνιστο συνδυασμό τεχνογνωσίας και εμπειρίας. Εξάγει σχεδόν τα δύο τρίτα των θαλάσσιων έργων της, αλλάζοντας τη ζωή των κοινοτήτων σε όλο τον κόσμο. Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός της Ολλανδίας δυναμώνει τα σκάφη σε όλο τον κόσμο. Οι Ολλανδοί είναι οι καινοτόμοι επιχειρηματίες για την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου στον τομέα της παραγωγής. Και το ναυτικό συμμετέχει σε ειρηνευτικές αποστολές σε όλο τον κόσμο. Οι περισσότεροι ναυτιλιακοί κλάδοι στις Κάτω Χώρες αντιμετωπίζουν το αυξανόμενο πρόβλημα της γήρανσης του εργατικού δυναμικού, ειδικότερα στον τομέα της ναυτιλίας, της ναυπηγικής βιομηχανίας, των θαλάσσιων λιμένων, των θαλάσσιων υπηρεσιών, όμως ο ολλανδικός ναυτιλιακός κλάδος έχει οριστεί να είναι ένας από τους βασικούς τομείς της «ολλανδική Καινοτομίας». Αυτές οι επιτυχίες στη θάλασσα κατευθύνονται από μια στάση "μπορώ να το κάνω". Οι Ολλανδοί πιστεύουν ότι οποιοδήποτε πρόβλημα μπορεί να λυθεί, καθώς και κάθε όνειρο μπορεί να πραγματοποιηθεί. Επενδύοντας σε μεγάλο βαθμό στην τεχνολογική καινοτομία, τα όρια το τι είναι δυνατό και γνωστό συνεχώς ωθούν την ολλανδική ναυτιλία για κάτι καινούριο. Συνδυάζοντας θράσος με πραγματισμό σημαίνει ότι είναι πάντα σε θέση να τηρήσουν τις υποσχέσεις τους. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας επιτυχίας είναι η επίτευξη προστιθέμενης

αξίας, τόσο για τους πελάτες και την κοινωνία γενικότερα. Οι Ολλανδοί αντιμετωπίζουν ενεργά τις προκλήσεις της αλλαγής του κλίματος, την αύξηση του πληθυσμού και την έλλειψη ενέργειας. Η βιωσιμότητα είναι στην πρώτη γραμμή του έργου τους. Υπάρχει μια συνεχής αναζήτηση για ελαφρύτερα υλικά και άλλους τρόπους για τη μείωση του περιβαλλοντικού τους αποτυπώματος. Όλα αυτά καθιστούν εύκολο για τις κυβερνήσεις και εταιρείες σε όλο τον κόσμο να συνεργαστούν με τους Ολλανδούς.

2.4.1.2. Οι κλάδοι του ολλανδικού maritime cluster

Οι τέσσερις κλάδοι στους οποίους το maritime cluster της Ολλανδίας είναι ισχυρό είναι οι εξής²¹:

- **Θαλάσσια έργα.** Οι Κάτω Χώρες έχουν μεγάλη εμπειρία σε τεχνολογίες βυθοκόρησης και δεξιότητες. Σχεδόν το ήμισυ της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων έργων, όπως η κατασκευή και συντήρηση των λιμανιών, πλωτές μεταφορές, ή την προστασία των ακτών ελέγχεται από ολλανδικές εταιρείες. Υπάρχουν επίσης μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα που περιλαμβάνει την κατασκευή τεχνητών νησιών κατά μήκος της ακτής.
- **Παράκτιες βιομηχανίες.** Ο τομέας έχει βιώσει πολλές καλές χρονιές, λόγω των υψηλών τιμών του πετρελαίου και του φυσικού αερίου.
- **Ναυπηγία.** Διατηρεί ισχυρή θέση ως εξειδικευμένη υψηλού επιπέδου όσο αναφορά τη ναυπήγηση, μεταξύ άλλων, κατασκευή πολύ εξειδικευμένων πλοίων, σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και mega-yachts.
- **Ναυτιλία.** Από το 1996 έως το 2003 ο στόλος αυξήθηκε λόγω της ναυτιλιακής πολιτικής, από το 2003 όμως αυτή η ανάπτυξη έχει μειωθεί κατά πολύ. Επίσης είναι πολύ εμφανής η ανεπαρκής προσφορά των προσλήψεων των ιθαγενών στον τομέα της ναυτιλίας.

Οι υπόλοιποι κλάδοι που απαρτίζουν ολοκληρωμένα το maritime cluster της Ολλανδίας είναι οι εξής²²:

²¹ Policy Research Corporation, The Netherlands, 2008.

²² Policy Research Corporation, The Netherlands, 2008.

- Η εσωτερική ναυσιπλοΐα
- Θαλάσσιο μέγεθος
- Εξοπλισμός πλοίων
- Θαλάσσιες υπηρεσίες
- Ναυτικό και ακτοφυλακή
- Οι θαλάσσιοι λιμένες
- Σκάφη αναψυχής
- Τουρισμός
- Αλιεία

Οι παραπάνω κλάδοι αποτυπώνονται στο παρακάτω σχήμα (2.1):



2.4.1.3. Πολιτικές για την ενίσχυση του ολλανδικού maritime cluster

Όπως προαναφέραμε, από το 2003 παρουσιάζεται μια μείωση της ανάπτυξης του ολλανδικού maritime cluster. Οι πολιτικές για την ενίσχυση του ποικίλουν, εμείς θα αναφερθούμε στις κυριότερες και πιο σημαντικές²³ είναι:

- Το όραμα για την καινοτομία (Maritime Innovation Program) για τη ναυτιλιακή βιομηχανία κτηρίου και ανοικτής θαλάσσης, όπου το σύμπλεγμα, σε συνεργασία με τις επιχειρήσεις, έχουν δημιουργήσει ένα πρόγραμμα αξίας € 180.000.000 το οποίο έχει λάβει κρατική επιχορήγηση των 39,5 εκατομμυρίων € και μια τρομερή ενίσχυση στον τομέα του ανθρώπινου κεφαλαίου και των δραστηριοτήτων γνώσης, έτσι λοιπόν ένας καινούριος τομέας ανάπτυξης για τους νέους δημιουργήθηκε.
- Αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα του Ρότερνταμ όπου έχουμε την ανάπτυξη του Maasvlakte 2 project το οποίο περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός νέου, παγκόσμιας κλάσης, λιμάνι και βιομηχανικής περιοχής. Μαζί με αυτή την οικονομική ώθηση, η ποιότητα του κοινωνικού περιβάλλοντος της περιοχής θα λάβει επίσης και μια ισχυρή ώθηση.
- Αύξηση του αριθμού των προσλήψεων στον τομέα της ναυτιλίας το οποίο έχει επιτευχθεί καθώς ο αριθμός των αλλοδαπών αξιωματικών και πλοιάρχων που απασχολούνται στον ολλανδικό στόλο έχει αυξηθεί, λόγω της έλλειψης προσφοράς στην πατρίδα.
- Η KVNR (Royal Association of Dutch Shipowners) έχει χαράξει ένα όραμα για την περίοδο 2006 – 2016, όπου ο κύριος στόχος είναι να αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων που ελέγχονται από Ολλανδούς πλοιοκτήτες, το οποίο μέχρι τώρα ήταν στάσιμο. Αυτό λοιπόν θα επιτευχθεί με την εύκολη καταχώριση των πλοίων, με την αποτελεσματική παροχή των πιστοποιητικών και με φορολογικές ρυθμίσεις, όπου το ολλανδικό σύστημα φόρου χωρητικότητας ήταν ένα από τα πρώτα στο είδος του.

²³ Policy Research Corporation, The Netherlands, 2008.

- Η VNSI(Netherlands' Shipbuilding Industry Association) δημιούργησε ένα σχέδιο δράσης για την ολλανδική ναυπηγική βιομηχανία, το οποίο ονομάζεται «Dutch Leadership 2015» και ο στόχος του είναι να καταστεί ο πιο καινοτόμος και αειφόρος παίκτης στον κόσμο έως το 2015. Οι δύο σημαντικότερες προτεραιότητες που δόθηκαν είναι (1) ανάπτυξη συνεργιών στην αλυσίδα αξίας και (2) επενδύσεις στη γνώση (μελλοντικά) των εργαζομένων.

2.4.2. Ευρωπαϊκό maritime cluster

2.4.2.1. Γενική αναφορά του Ευρωπαϊκού maritime cluster

Οι ευρωπαϊκές χώρες με μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία έχουν αναπτύξει πολύ σημαντικές ναυτιλιακές βιομηχανίες οι οποίες είναι ανταγωνιστικές και παίζουν σημαντικό ρολό στην παγκόσμια οικονομία. Για παράδειγμα, οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες ελέγχουν περίπου το 40% του παγκόσμιου στόλου, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία είναι παγκόσμιοι ηγέτες σε όρους κύκλου εργασιών και καινοτομίας, οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις βυθοκόρησης έχουν 80% μερίδιο αγοράς της ανοικτής αγοράς και οι Ευρωπαίοι κυριαρχούν στην αναδυόμενη αγορά της υπεράκτιες ανανεώσιμης ενεργείας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η ναυτιλία έχει πάψει να αντιμετωπίζεται σαν μία ξεχωριστή και απόλυτα διακριτή οικονομική δραστηριότητα που σχετίζεται με το πλοίο, την επιχείρηση και τους εργαζόμενους σε αυτά αλλά σαν πλέγμα. Η Ευρώπη είναι μια θαλάσσια υπερδύναμη και κατέχει μια ισχυρή θέση που δικαιολογεί να υπερασπιστεί. Τα παραδείγματα²⁴ που ακολουθούν θα στηρίξει αυτόν τον ισχυρισμό.

- Τα Ευρωπαϊκά λιμάνια χειρίζονται το 25% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου
- Οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές κατέχουν το 40% του παγκόσμιου στόλου
- 4 Ευρωπαϊκά containerlines είναι στο Top-5 του παγκόσμιου στόλου
- Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι το 50% της συνολικής παγκόσμιας αγοράς
- Η Ευρωπαϊκή εσωτερική ναυσιπλοΐα διαθέτει ένα σύγχρονο στόλο από 9,400

²⁴ Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, 2006.

πλοία

- Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία διαθέτουν τον υψηλότερο κύκλο εργασιών
- Οι Ευρωπαϊκές κατασκευαστικές ναυτιλιακού εξοπλισμού παράγουν το 35% της παγκόσμιας αγοράς
- Ευρωπαϊκές υπεράκτιες εταιρείες βρίσκονται στην παγκόσμια πρωτοπορία σε πολλούς τομείς
- Ευρωπαϊκοί κατασκευαστές yacht παράγουν το 60% των mega-yachts
- Ευρωπαϊκές εταιρείες βυθοκόρησης διαθέτουν το 80% της ανοικτής αγοράς.

Το ναυτιλιακό πλέγμα, επίσης, περιλαμβάνει προμηθευτές εξειδικευμένων εισροών, όπως ανταλλακτικών, μηχανολογικού εξοπλισμού υπηρεσιών κάθε κατηγορίας, παροχές εξειδικευμένων υποδομών, πρόσβαση σε δίκτυα και πελάτες, σε επιχειρήσεις με συμπληρωματικά προϊόντα, εμπειρία και τεχνολογία ή κοινές εισροές, αλλά αναπόσπαστα μέρη αυτού του δικτύου είναι κυβερνητικοί οργανισμοί, πανεπιστήμια με εξειδικευμένη γνώση, οργανισμοί πιστοποίησης, φορείς παροχής εκπαίδευσης, κατάρτισης ή συμβούλων, όπως επίσης εμπορικές ενώσεις οι οποίες παρέχουν επίσης πληροφόρηση, τεχνική υποστήριξη κ.τ.λ. Για να συνεχιστεί και να διευρυνθεί αυτή η ανταγωνιστικότητα από το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα θα πρέπει να λειτουργεί με ορούς διεθνούς ανταγωνισμού και να υπάρχει στενότερη και καλύτερη συνεργασία ανάμεσα στα μέλη του η οποία θα οδηγήσει μείωση του κόστους παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα θα αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων cluster και θα γίνει πιο παραγωγικό. Τα έσοδα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος αποτελούν σημαντικό κομμάτι του συνόλου των παγκοσμίων ναυτιλιακών μεταφορών καθώς το 2005 από τα 287 δις παγκοσμίως τα 127 προέρχονταν από την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Επίσης τα έσοδα των θαλασσίων μεταφορών των ευρωπαϊκών χωρών είναι εξίσου σημαντικά με εκείνα των εξαγωγών κάθε χώρας και αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις οπου ενισχύουν το ισοζύγιο πληρωμών κάθε χώρας. Όσο αναφορά την απασχόληση στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα δυστυχώς έχουμε μια μείωση σημαντική η οποία έχει προέλθει από τη δεκαετία του 1980 οπου έχουμε μεγάλη μείωση του υπό σημαία ευρωπαϊκού στόλου και την προσπάθεια μείωσης του εργατικού κόστους. Επίσης, το πρόβλημα της μειωμένης ανταγωνιστικότητας που οφείλεται στον παράγοντα κόστους, οι ευρωπαϊκές χώρες αντέδρασαν αρχικά με

διαφορετικά μέτρα στήριξης της ναυτιλίας τους. Λόγω των διαφορών στις εθνικές προτεραιότητες και των προβλημάτων που δημιουργήσαν στους όρους του υγιούς ανταγωνισμού και το πλαίσιο λειτουργίας της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, προέκυψε η ανάγκη μιας Κοινοτικής προσέγγισης και εναρμόνισης στην παροχή των ενισχύσεων αυτών²⁵. Στις κρατικές ενισχύσεις περιλαμβάνονται όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα κάθε μορφής και τα οποία παρέχονται από δημόσιες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο. Οι ενισχύσεις που αφορούν το εργατικό κόστος στοχεύουν στη μείωση του ύψους των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που αφορούν την ασφαλιστική κάλυψη των Ευρωπαϊών ναυτικών οι οποίοι υπηρετούν σε πλοία με ευρωπαϊκή σημαία, στη μείωση του φόρου εισοδήματος για τους Ευρωπαίους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία με ευρωπαϊκό νηολόγιο και το κόστος αντικατάστασης του πληρώματος. Έτσι λοιπόν βλέπουμε μέσα στην έννοια του πλέγματος οι χώρες συνεργάζονται μεταξύ τους και υπάρχει αρμονία με απώτερο σκοπό την ευημερία του ευρωπαϊκού ναυτικού πλέγματος.

2.4.2.2. Οι κλάδοι του ευρωπαϊκού maritime cluster

Οι κλάδοι του ευρωπαϊκού ναυτικού πλέγματος είναι οι εξής:

- Ναυτιλιακές υπηρεσίες
- Ναυτιλία
- Λιμένες
- Ναυπηγεία
- Σκάφη αναψυχής
- Ναυτιλιακός εξοπλισμός
- Παράκτιες βιομηχανίες
- Υπηρεσίες εκβάθυνσης
- Αλιεία
- Εσωτερική ναυσιπλοΐα
- Πολεμικό ναυτικό

²⁵ European Commission, 2008.

Οι παραπάνω κλάδοι παρουσιάζονται στο σχήμα (2.2):



Πηγή: Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., 2006.

2.4.2.3. Πολιτικές ενίσχυσης του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος

Οι πολιτικές οι οποίες θα οδηγήσουν στην ενίσχυση του ναυτιλιακού πλέγματος της

Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οι ακόλουθοι²⁶:

- **Καθορισμός των ορίων του συμπλέγματος, καθορισμός της οικονομικής σημασίας του και η προώθηση της προβολής του.** Υπάρχουν μια σειρά από γενικούς όρους που πρέπει να πληρούνται εάν μια πολιτική διασποράς και οι προϋποθέσεις της διασποράς είναι να αναπτυχθούν. Εάν σε μια χώρα, η προστιθέμενη αξία από ένα σύμπλεγμα είναι πολύ μικρή, τότε είναι δύσκολο να επιστήσει την προσοχή της κυβέρνησης. Ένα μείζον εμπόδιο στο να πάρει εστίαση η σημασία των συνεργατικών σχηματισμών στην οικονομία είναι συχνά ότι σε ένα σύμπλεγμα δεν υπάρχουν στατιστικά όπως σε επιμέρους τομείς του πλέγματος. Η εικόνα γίνεται ακόμα πιο περίπλοκη όταν μεμονωμένες εταιρείες παράγουν για τις θαλάσσιες, καθώς και σε μη-θαλάσσιες αγορές. Το πρώτο βήμα θα πρέπει, συνεπώς, είναι να καθορίζει τους τομείς μέσα σε μια συστάδα και να καθορίζει τους βασικούς δείκτες οικονομικής απόδοσης και να κοινοποιεί τα στοιχεία αυτά. Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα στο εννοιολογικό επίπεδο στα μυαλά των πολιτικών, των κυβερνήσεων, του εργατικού δυναμικού, το ευρύ κοινό, και τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σημαντικό των επιχειρηματιών.
- **Καθορισμός μιας βιομηχανικής και οικονομικής πολιτικής και όραμα για το μέλλον.** Όταν το ναυτιλιακό πλέγμα έχει γίνει ορατό, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε τη δυναμική του εσωτερικού του πλέγματος και τις πολλές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των κλάδων και των επιμέρους τομέων του πλέγματος. Η κυβέρνηση πρέπει να αναγνωρίσει αυτές τις ομάδες ως σημαντικά δομικά στοιχεία της οικονομίας. Οι τομείς πάντα υπόκεινται σε αλλαγές στο ανταγωνιστικό περιβάλλον τους, και εναπόκειται στην κυβέρνηση να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για τους τομείς αυτούς οπού μπορούν να προσαρμόζονται συνεχώς, χωρίς να στρεβλώνουν τους ίσους όρους ανταγωνισμού. Επιπλέον, η βιομηχανία θα πρέπει να αναπτύξει ένα όραμα για το μέλλον το οποίο πρέπει να αποτελέσει βασική εισροή αυτής της οικονομικής πολιτικής της κυβέρνησης

²⁶ Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, 2006.

- **Ενίσχυση των τομέων ζήτησης.** Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο ομάδες: της ζήτησης και τόνωσης της προσφοράς. Οι τομείς ζήτησης χρησιμοποιούν το κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και τις υπηρεσίες των άλλων τομέων. Οι τομείς ζήτησης, όπως ναυτιλία, μπορούν να παραγγείλουν κεφαλαιουχικό εξοπλισμό εντός της εσωτερικής συστάδας ή εκτός. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, οι τομείς της τόνωσης της προσφοράς είναι πιο ευάλωτοι στον εξωτερικό ανταγωνισμό από τους τομείς που καθοδηγούνται από τη ζήτηση. Οι τομείς αυτοί θα αγοράσουν κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και τις υπηρεσίες τους από το χαμηλότερο κόστος προμηθευτή, όπου και αν βρίσκεται. Ισχυρά και βιώσιμα ναυτιλιακά clusters εξαρτώνται, επομένως, από τομείς που καθοδηγούνται από τη ζήτηση, όπως η ναυτιλία, υπεράκτιες βιομηχανίες, αλιεία, το ναυτικό, η βυθοκόρηση και εσωτερική ναυσιπλοΐα. Ειδικότερα ο τομέας της ναυτιλίας προσφέρει ευκαιρίες για την ανάπτυξη, καθώς η αγορά είναι τεράστια και οι ευκαιρίες είναι πολλές.
- **Παρακολούθηση και διατήρηση ίσων όρων ανταγωνισμού.** Οι εταιρείες και ολόκληροι τομείς αντιμετωπίζουν αθέμιτο διεθνή ανταγωνισμό. Η διαδικασία WTO από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά των αθέμιτων πρακτικών της ναυπηγικής βιομηχανίας της Νότιας Κορέας ήταν ένα τέτοιο παράδειγμα. Η άρνηση της πρόσβασης στην αγορά, όπως είναι η περίπτωση για πολλούς ξένους ναυτιλιακούς τομείς στις Ηνωμένες Πολιτείες, λόγω του προστατευτικού νόμου Jones, αποτελεί σαφή ένδειξη ότι δεν αρκεί να είναι άριστη μια εταιρεία, εάν δεν υπάρχουν ίσοι όροι ανταγωνισμού. Εξασφάλιση ίσων ευκαιριών για τους θαλάσσιους τομείς στην Ευρώπη είναι ένας σημαντικός καταλύτης για έναν τομέα και το πλέγμα στο σύνολό του. Μερικές φορές οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μπορούν να δημιουργηθούν από τα επιμέρους κράτη μέλη, όπως ήταν για παράδειγμα η περίπτωση με τη νέα ολλανδική ναυτιλιακή πολιτική του 1996.
- **Προώθηση των εξαγωγών και της διεθνοποίησης.** Ενίσχυση του επιπέδου των εξαγωγών και τον αριθμό των εταιρειών που συμμετέχουν ενεργά στις εξαγωγές αποτελούν σημαντικό παράγοντα της ανάπτυξης συνεργατικών σχηματισμών και δυναμικής. Μέχρι ένα ορισμένο επίπεδο, οι εξαγωγές μπορούν να γίνουν από την πατρίδα, πέρα από αυτό το επίπεδο, οι

επιχειρήσεις πρέπει να διεθνοποιήσουν τις δραστηριότητές τους και να αρχίσουν την τοπική παραγωγή και τις υπηρεσίες στις εξαγωγικές αγορές. Αυτό συμβαίνει συχνά λόγω των εισφορών κατά την εισαγωγή, όπως για παράδειγμα ο υψηλός εισαγωγικός δασμός για εξοπλισμό στην Κίνα. Οι Εξαγωγές και η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων, κλάδων και του πλέγματος στο σύνολό του διευκολύνουν την διατήρηση ενός ανταγωνιστικού πλέγματος και τη δημιουργία δυναμικής διασποράς. Είναι επίσης μια σημαντική πηγή ώθησης για την καινοτομία, καθώς οι ξένοι πελάτες έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις.

- **Ενίσχυση της καινοτομίας.** Οι εταιρείες μπορεί να διατηρήσουν μόνο τη θέση των εξαγωγών τους σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, όταν αναβαθμίζουν συνεχώς τα προϊόντα, τις υπηρεσίες τους και τις διαδικασίες παραγωγής. Αυτό απαιτεί μια προηγμένη έρευνα και την ανάπτυξη των υποδομών και των πολιτικών που προωθούν οι επιχειρηματίες να καινοτομούν, να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να αναλάβουν κινδύνους από κοινού. Έτσι λοιπόν, η καινοτομία αποτελεί σημαντικό παράγοντα βιωσιμότητας του πλέγματος.
- **Ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και της αγοράς εργασίας.** Η υψηλή ποιότητα και οι πλήρεις ναυτιλιακές εκπαιδευτικές υποδομές, σε συνδυασμό με μια διαφανή και μεγάλη ναυτιλιακή αγορά εργασίας αποτελούν μαζί το τελευταίο καταλύτη ενίσχυσης του ναυτιλιακού πλέγματος. Η διατήρηση και η ενίσχυση της εκπαιδευτικής υποδομής αποτελεί σημαντικό παράγοντα, ιδίως για τα ναυτικά επαγγέλματα. Η προσέλκυση ευφυέστερων ανθρώπων απαιτεί μια θετική εικόνα του πλέγματος, καθώς και μια καλή αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ των τομέων της και του ευρύ κοινού. Είναι σημαντικό να τονίσουμε τις ευκαιρίες εργασίας που δημιουργούνται για τα άτομα με ναυτική εκπαίδευση και εργασιακή εμπειρία στο σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου.

3. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ MARITIME CLUSTER

3.1. Γενικά χαρακτηριστικά

Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι ένα από τα μοναδικά επιτυχημένα φωτεινά σημεία στην ελληνική οικονομία. Το ελληνικό maritime cluster αποτελείται από ιδιοκτήτες και επιχειρηματίες που ασχολούνται κυρίως στη χύδην αγορά και στη αγορά των πετρελαιοφόρων. Από τις περισσότερες από 800 εταιρείες στον πυρήνα του συμπλέγματος, οι τέσσερις μεγαλύτεροι φορείς (Angelicousissgroup , Cardiffmarine, Tsakosenergy navigation, Dynacom) έχουν μερίδιο αγοράς μόλις 19% .Η αγορά είναι επομένως ιδιαίτερα ανταγωνιστική, με ένα πλήθος από μικρές, οικογενειακές επιχειρήσεις. Τα δύο τρίτα του στόλου λειτουργεί στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα, που βρίσκονται εντός της αστικής περιοχής Αθηνών. Οι βασικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού cluster είναι ο υψηλός βαθμός ανταγωνισμού, όπως προαναφέρθηκε, όπου ενισχύεται από τον μεγάλο αριθμό των μικρών επιχειρήσεων, από το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, τα ισχυρά ανεπίσημα δίκτυα, τους ισχυρούς θεσμούς για συνεργασία, καθώς και την παρουσία των εξειδικευμένων ιδρυμάτων θαλάσσιας εκπαίδευσης. Μεγαλύτερες αδυναμίες του ελληνικού ναυτιλιακού cluster είναι η απουσία της τοπικής ζήτησης για τις υπηρεσίες του, σε αντίθεση με τους ανταγωνιστές όπως η Κίνα και η Ιαπωνία, καθώς και οι ασθενείς διασυνδέσεις με τις σχετικές βιομηχανίες και την υποστήριξη τους. Η μελλοντική πολιτική θα πρέπει να κατευθύνεται προς την αύξηση της προστιθέμενης αξίας του πλέγματος στο υπόλοιπο της οικονομίας, τη δημιουργία ισχυρότερων δεσμών μεταξύ του cluster και των μεγάλων εξαγωγικών αγορών, την ενθάρρυνση της καινοτομίας που θα επιτρέψει στο cluster να διατηρήσει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα.

3.2. Οι κλάδοι του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

Το maritime cluster της Ελλάδας χωρίζεται από πολλούς κλάδους δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων όπου ο καθένας τους αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για την ελληνική οικονομία.

Οι κλάδοι²⁷ είναι οι εξής:

²⁷ Policy Research Corporation, The Greece, 2008.

- **Υπηρεσίες εξοπλισμού και προμηθειών πλοίου.** Αυτή η αγορά περιλαμβάνει εταιρίες οι οποίες ασχολούνται με τον εξοπλισμό πλοίου και προμήθειες ανταλλακτικών και είναι στον αριθμό 400 εταιρίες, καθώς και τα μηχανήματα και οι επιχειρήσεις επισκευής κινητήρων όπου είναι 160 εταιρίες. Ο αριθμός των επιχειρήσεων που παράγουν ανταλλακτικά σε τοπικό επίπεδο, αν και οι περισσότεροι ενεργούν ως πράκτορες των διεθνών κατασκευαστών, συντονίζουν την παράδοση των ανταλλακτικών σε διεθνείς λιμένες. Αυτή η αγορά περιλαμβάνει επίσης εταιρίες που ασχολούνται άμεσα με τις επισκευές πλοίων καθώς και άλλες μηχανολογικές εργασίες. Οι δραστηριότητες αυτές επεκτείνονται και διεθνώς, όπως είναι οι αποστολές των μηχανικών και ναυτιλιακών ειδικών που αποστέλλονται σε καθορισμένους λιμένες σε όλο τον κόσμο. Αυτό το τμήμα του συμπλέγματος δημιουργεί ένα χαμηλότερο επίπεδο της απασχόλησης σε σχέση με τους υπολοίπους τομείς.
- **Ναυτιλιακές υπηρεσίες.** Υπάρχει μια μεγάλη συγκέντρωση των τεχνικών γραφείων ή μεμονωμένων επιχειρήσεων που ειδικεύονται στην παροχή τεχνικών συμβουλών, το σχεδιασμό των πλοίων και αποτύπωση στον Πειραιά. Συνολικά, υπάρχουν τουλάχιστον 168 θαλάσσια συμβουλευτικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, όπου αντιμετωπίζουν τη ζήτηση που δημιουργείται από ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην περιοχή. Θαλάσσιες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών περιλαμβάνουν ναυλομεσίτες και πράκτορες (290 εταιρίες), εξειδικευμένες νομικές υπηρεσίες μεγάλων επιχειρήσεων και των μεμονωμένων δικηγόρων, μετρώντας πάνω από 100 δικηγόρους στον πυρήνα περιοχή του Πειραιά, εξειδικευμένα χρηματοοικονομικά θέματα όπου είναι πάνω από 210 τράπεζες και οι εταιρίες που ειδικεύονται στον τομέα των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών για τις θαλάσσιες τομείς στον Πειραιά, περιλαμβανομένων των τοπικών τραπεζών και επιχειρήσεων καθώς και τα διεθνή θεσμικά όργανα, με πιο γνωστή Royal Bank of Scotland και η HSBC), ασφαλιστές και θαλάσσιες ασφαλιστικές εταιρίες, καθώς και οι λιμενικές επιχειρήσεις ασφαλείας.

- **Πολεμικό Ναυτικό και ακτοφυλακή.** Το Πολεμικό Ναυτικό είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εργοδότης στην ελληνικό τομέα των θαλάσσιων μεταφορών καθώς απασχολεί περίπου 19.500 εργαζόμενους. Έχει στενούς δεσμούς με τη ναυτιλία, δεδομένου ότι πολλοί συνταξιούχοι του Σώματος των Πεζοναυτών συνεχίζουν την εργασία τους στις ναυτιλιακές εταιρείες. Όσον αφορά την Ελληνική Ακτοφυλακή στην αποστολή της περιλαμβάνονται :

1. Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση της αστυνομίας γενικής αστυνόμευσης και τροχαίας.
2. Η πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.
3. Η οργάνωση όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.
4. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.
5. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,
6. Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.
7. Η διασφάλιση της τήρησης και ο έλεγχος εφαρμογής των κανόνων ναυτικής ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και των όρων ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων, σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει κάθε φορά.
8. Ο έλεγχος εφαρμογής απαιτήσεων περί προσωπικού πλοίων.

Η αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής εκτείνεται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους λιμένες και στη χερσαία ζώνη αυτών, καθώς και σε άλλους χερσαίους, παράκτιους ή θαλάσσιους.

- **Αλιεία.** Η Ελλάδα είναι χώρα με μεγάλη παράδοση στην αλιεία. Τα 4.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής της ηπειρωτικής χώρας και τα 11.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής των νησιών ευνοούν εξαιρετικά την αλιεία. Τα ελληνικά θαλάσσια ύδατα φιλοξενούν περίπου 250 θαλάσσια είδη. Η Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο οποίος χαρακτηρίζεται από μεγάλο μερίδιο των μικρών σκαφών παράκτιας αλιείας αλλά είναι σημαντικός προμηθευτής της εργασίας στον ναυτιλιακό κλάδο. Ο ελληνικός αλιευτικός στόλος ακολουθώντας και αυτός την πορεία του

ευρωπαϊκού στόλου και σε εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής της Ε.Ε, μειώνεται συνεχώς από το 1992 με την οικονομική ενίσχυση των διαλύσεων των αλιευτικών σκαφών. Παρά τη μείωση των αλιευτικών σκαφών ο τομέας παρουσιάζει μια σταθερότητα στην παραγωγή, η οποία ανέρχεται στους 119.000 τόνους αξίας γύρω στα 380 εκατομ €, γεγονός που δηλώνει ότι ο αλιευτικός μας στόλος από έτος σε έτος αυξάνει την αλιευτική του προσπάθεια. Δηλαδή χρησιμοποιεί περισσότερα αλιευτικά εργαλεία και δουλεύει πιο εντατικά. Η αλιεία εξακολουθεί να παρέχει τουλάχιστον 30.000 άμεσες θέσεις εργασίας, ενώ στηρίζει άλλες 20.000 πρόσθετες θέσεις σχετικά με την αλιεία επαγγέλματα, όπως εμπόριο ψαριών, ναυπηγεία, εξοπλισμός κλπ. Πρέπει να επισημανθεί ότι το 2009 επιτεύχθηκαν θετικά αποτελέσματα για την αλιεία, καθώς μετά από διαπραγματεύσεις της τότε υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων Κατερίνας Μπατζελή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να:

1. Να μην επιβαρυνθεί η μικρή παράκτια αλιεία με πρόσθετες υποχρεώσεις, που θα προέκυπταν από τον νέο κανονισμό, χωρίς ουσιαστικά ανταποδοτικά οφέλη.
2. Να είναι προαιρετική η χρήση των νέων τεχνολογιών και συστημάτων επικύρωσης δεδομένων (σύστημα αυτόματης αναγνώρισης AIS, σύστημα εντοπισμού σκαφών VDS).
3. Να προωθήσει στις διεθνείς και διμερείς σχέσεις της Ε.Ε. με Τρίτες χώρες, τη θέσπιση ισότιμων υποχρεώσεων ώστε να διασφαλίζονται οι όροι ανταγωνισμού, κατά την άσκηση του ελέγχου της αλιευτικής δραστηριότητας.
4. Να θεσπίσει κίνητρα για τους αλιείς, στο πλαίσιο προγραμμάτων για την προστασία των αποθεμάτων και του περιβάλλοντος, κατά την προσεχή Αναθεώρηση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής.

Οι διαπραγματεύσεις και τα αποτελέσματα τα οποία επιτευχθήκαν έδωσαν μια νέα ώθηση για ανάπτυξη και βελτίωση των συνθηκών που μέχρι τώρα επικρατούσαν στον τομέα της αλιείας.

- **Εμπορική Ναυτιλία.** Στις αρχές του 2010 ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος αποτελούνταν από 3.150 πλοία συνολικής μεταφορικής

ικανότητας 186.095.162 dwt έναντι 3.064 πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 169.426.690 dwt στις αρχές του 2009. Το μερίδιο του ελληνικού στόλου ως σύνολο του παγκοσμίου στόλου έφθασε με όρους dwt το 15,96%, ενώ το 2009 ήταν 15,33%²⁸. Έτσι λοιπόν αυξάνεται η χωρητικότητά του ελληνόκτητου στόλου, συνεχίζει να κρατά τα «σκήπτρα» του κλάδου. Την ίδια στιγμή, όμως, αρκετά πλοία του εμπορικού στόλου υποστέλλουν την ελληνική σημαία αφού μειώθηκε σημαντικά ο απόλυτος αριθμός του ελληνικού στόλου σε πλοία αλλά και σε χωρητικότητα. Σύμφωνα με τον Βρετανικό Νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping και το Airplay, η «διαρροή» πλοίων από το εθνικό νηολόγιο το τελευταίο έτος αποδίδεται κατά κύριο λόγο στις αμφιταλαντεύσεις της κυβέρνησης που αφορούν τον διοικητικό φορέα στήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δηλαδή το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Λιμενικό Σώμα. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία της ετήσιας έκθεσης του Lloyd's, ο υπό ελληνική σημαία στόλος αριθμεί 917 πλοία, χωρητικότητας 79.712.050dwt, συμπεριλαμβανομένων 127 πλοίων υπό παραγγελία. Την ίδια περίοδο πέρυσι, στο νηολόγιο της χώρας ήταν εγγεγραμμένα 969 πλοία, χωρητικότητας 80.502.206dwt συμπεριλαμβανομένων 189 πλοίων υπό παραγγελία για το 2010²⁹. Η «εξέλιξη» του ελληνόκτητου στόλου ήταν σαφώς διαφορετική, αφού αν και σημειώθηκε μείωση του αριθμού των πλοίων καταγράφεται ταυτόχρονα αύξηση της χωρητικότητας. Έτσι τον Μάρτιο, υπό τον έλεγχο Ελλήνων εφοπλιστών ήταν 3.848 πλοία, χωρητικότητας 261.675.981dwt στα οποία περιλαμβάνονται 621 νεότευκτα υπό παραγγελία, έναντι την ίδια περίοδο πέρυσι 3.996 πλοίων χωρητικότητας όμως 258.121.989dwt. Στο μεταξύ, ο ελληνικός στόλος είναι «κατακερματισμένος» σε συνολικά 40 εθνικά νηολόγια με πρώτο το ελληνικό (25%), ενώ ακολουθούν η Λιβερία με 16%, η Μάλτα με 19%, τα Νησιά Μάρσαλ με 12%, ο Παναμάς με 11% κ.ά. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι ο Παναμάς «έχασε» μέσα σε μια χρονιά 117 ελληνικά πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στο νηολόγιο. Παράλληλα η μέση «ηλικία» του

²⁸ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2005.

²⁹ Πρίφτη Α., 2011.

ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε περαιτέρω κατά 1,8 χρόνια κάτω από το μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου και έτσι σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος είναι κατά μέσο όρο 11 ετών, έναντι 20,3 το 2000, γεγονός που αποδίδεται στη διαρκή ναυπήγηση νέων πλοίων. Αντιθέτως, ο ελληνικός στόλος έχει μέσο όρο ηλικίας τα 11,2 έτη έναντι 10,7 πέρυσι. Τέλος ο Lloyd's Register είναι ο νηογνώμονας που παρακολουθεί τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία (876) και ακολουθούν ο αμερικανικός ABS με 713 πλοία, ο γαλλικός Bureau Veritas με 554 πλοία κ.ά. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι το 2010 τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή της ελληνικής ναυτιλίας επανήλθαν στην ανοδική τους πορεία σε αντιδιαστολή με το 2009. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί πηγή αισιοδοξίας διότι σημειώθηκε σε έτος σοβαρού δημοσιονομικού προβλήματος και αυξανόμενου δημόσιου χρέους. Τον Δεκέμβριο 2010 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 15.418 εκ. ευρώ, συγκρινόμενο με 13.552 εκ. ευρώ το 2009, δηλαδή, σημείωσε αύξηση 13,77%, ανερχόμενο σε 6,72% του εγχώριου προϋπολόγματος καλύπτοντας το 35,28% του εμπορικού ελλείμματος. Σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος οι εισπράξεις από τη ναυτιλία (6,72%) ήταν ιδιαίτερα υψηλές συγκρινόμενες με των άλλων Κρατών Μελών της ΕΕ όπου δεν υπερέβησαν το 1%. Επιπροσθέτως, το 2010, ακολουθώντας τάση που εκδηλώνεται από το 2003, οι εισπράξεις από ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπερέβησαν τις αντίστοιχες του τουρισμού (€ 9.614 εκ.) και ήλθαν δεύτερες μετά τις εξαγωγές (€ 17.081 εκ.) στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών³⁰. Οι εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τις εξαγωγές ήταν οι μόνοι τομείς που έδειξαν ανάκαμψη στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών το 2010, συγκρινόμενοι με το 2009. Στην δεκαετία 2000-2010, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δις € σε εισπράξεις από ξένο συνάλλαγμα⁴ στην Ελλάδα. Αυτό αντιστοιχεί στο ήμισυ του συνολικού δημόσιου χρέους της χώρας το 2009 που ισοδυναμούσε με 280 δις €, ή αλλιώς 3,5 φορές των εισπράξεων της Ελλάδας από την ΕΕ για την περίοδο 2000-2010 που ανέρχονται σε 46 δις € (26 δις € από το Τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και 20 δις € από το Εθνικό Στρατηγικό

³⁰ National Bank of Greece, 2010.

Πλαίσιο Αναφοράς)³¹. Οι θεαματικές αυτές εισροές οφείλονται σε 750 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Συνεπώς, είναι προφανές ότι η ναυτιλία, με την αναγκαία υποδομή, θα μπορούσε να συντελέσει ουσιαστικά στην μελλοντική ανάπτυξη της Ελλάδας.

- **Ναυπηγία.** Η Ναυπηγική Βιομηχανία, ως αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας, επηρεάζεται και επηρεάζει άμεσα την Εθνική Οικονομία, δεδομένου ότι οποιαδήποτε απώλεια ναυπηγήσεων ή και επισκευών στην Ελλάδα έχει δυσάρεστες επιπτώσεις. Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα περιλαμβάνει μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, όπως είναι τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, τα Ναυπηγεία στο Νεώριο της Σύρου, αλλά και μικρότερες μονάδες όπως τα Ναυπηγεία ΛΑΜΔΑ, καθώς και ένας σεβαστός αριθμός μικρότερων ναυπηγείων που λειτουργούν στη Ναυπηγο-Επισκευαστική βάση Περάσματος αλλά και σε άλλα μέρη της Ελλάδος, όπως στη Θεσσαλονίκη, στην Κοιλιάδα Αργολίδας, στην Παιανία Αττικής, στην Ιερισσό και αλλού³². Ναυπήγηση και επισκευές κάποτε ήταν σημαντικοί τομείς για την ελληνική οικονομία, τα τελευταία χρόνια η αξία του εν λόγω τομέα έχει μειωθεί λόγω της χαμηλής παραγωγικότητας και των ξεπερασμένων τεχνολογικής ικανότητας μηχανημάτων. Δυστυχώς, αν και η ναυπήγηση και οι επισκευές κάποτε ήταν σημαντικοί τομείς για την ελληνική οικονομία, τα τελευταία χρόνια η αξία του εν λόγω τομέα έχει μειωθεί λόγω της χαμηλής παραγωγικότητας και των ξεπερασμένων τεχνολογικής ικανότητας μηχανημάτων.
- **Τουρισμός.** Ο τουρισμός είναι σήμερα ο δυναμικότερα αναπτυσσόμενος τομέας της ελληνικής οικονομίας αφού η συμμετοχή του στο ΑΕΠ είναι σταθερά πάνω από 15% και κατά περιόδους ξεπέρασε το 18%. Δημιουργεί απασχόληση σε ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων, σε διαφορετικά επίπεδα γνώσεων και ειδίκευσης και κυρίως στους νέους και στη περιφέρεια. Επίσης ένας (1) στους πέντε (5) κατοίκους της Ελλάδας απασχολείται άμεσα ή έμμεσα στον τουριστικό τομέα και κάθε Ευρώ που

³¹ Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκδοση 2010-2011.

³² Αθανασιάδου Ε., 2007.

καταναλώνεται στον τουρισμό δημιουργεί υπερδιπλάσια δευτερογενή κατανάλωση στην υπόλοιπη οικονομία. Ένα σημαντικό ρολό στον τουρισμό έχουν επίσης τα σκάφη αναψυχής και οι κρουαζιέρες. Επομένως, η δυναμική συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας στην ελληνική οικονομία, συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων επιπτώσεων στην οικονομική δραστηριότητα, θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά από ένα ήδη υψηλό 15 τοις εκατό του ΑΕΠ, αν η Ελλάδα αξιοποιούσε πιο δυναμικά θέματα υψηλής προστιθέμενης αξίας της διεθνούς τουριστικής ζήτησης. Τα τμήματα αυτά περιλαμβάνουν τη ζήτηση για: α) ακίνητα, β) ολοκληρωμένα τουριστικά θέρετρα, όπως γήπεδα γκολφ γ) τον αθλητικό τουρισμό, κυρίως για την ιστιοπλοΐα δ) την υγεία και τον ιατρικό τουρισμό και ε) την ιστορία και το θρησκευτικό τουρισμό, εκμεταλλευόμενοι τα πολλά ιστορικά αξιοθέατα. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο ελληνικός τουρισμός δεν έχει εκτελέσει το ζήτημα της ανάπτυξης ικανοποιητικά. Ο τομέας γνώρισε μια σχετικά υγιή τάση στα έσοδα μέχρι το ξέσπασμα της διεθνούς οικονομικής κρίσης με συνολικά έσοδα από τουρισμό αυξήθηκαν κατά 3,7 τοις εκατό ετησίως μεταξύ 2004 και 2008 σε ονομαστικούς όρους, ενώ το πραγματικό εισόδημα ανά άφιξη αυξήθηκαν κατά σχεδόν 2,8 τοις εκατό ετησίως, να υπερβαίνει σε επίπεδα την Ισπανία κατά 5 τοις εκατό και την Πορτογαλία κατά 16 τοις εκατό το 2008³³. Πράγματι, οι αφίξεις το 2008 ξεπέρασε τα 15 εκατομμύρια, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού. Μέρος αυτής της επιτυχίας προέκυψε από την επιτυχημένη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004. Παρ' όλα αυτά, δεν έχει προσαρμοστεί στις εξελισσόμενες μορφές της διεθνούς ζήτησης. Πράγματι, τα έσοδα του ελληνικού τουρισμού προέρχονται κυρίως από τα ξενοδοχεία, το λιανικό εμπόριο και τις υπηρεσίες μεταφορών ενώ άλλες υψηλής προστιθέμενης αξίας που αναφέρονται παραπάνω είναι σχετικά υπανάπτυκτες. Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα το 2010 ήταν 17η σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 21η σε επίπεδο εσόδων. Επίσης, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) το 2011, η χώρα μας καταλαμβάνει την 29η θέση μεταξύ 139 χωρών στο Δείκτη

³³ <http://unwto.org>

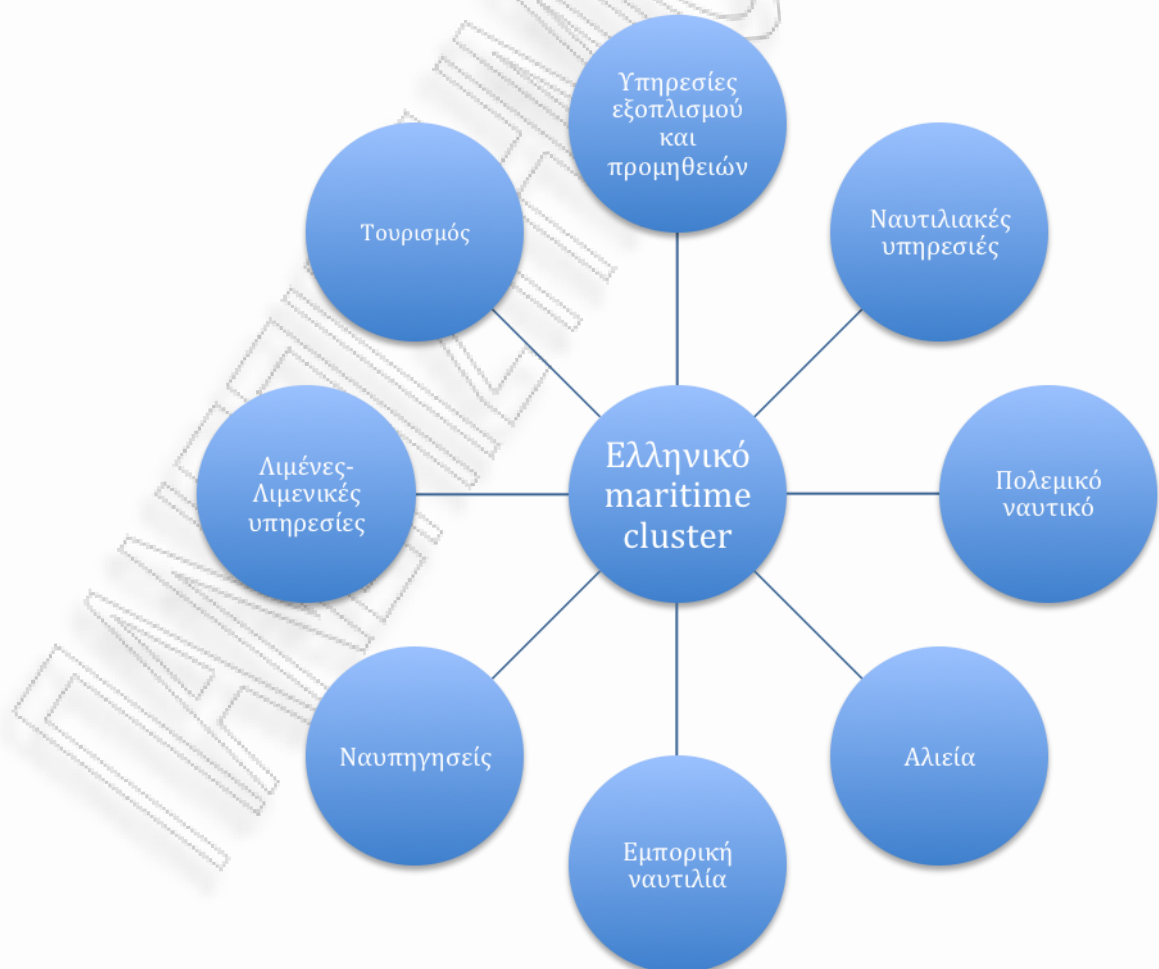
Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας καταλαμβάνει μόλις την 83η. Ωστόσο, είναι επίσης απαραίτητο να αναπτυχθεί μια πιο διαφοροποιημένη στρατηγική για την ανάπτυξη του τουρισμού.

- **Λιμένες-Λιμενικές Υπηρεσίες.** Η Ελλάδα διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο λιμένων για την εξυπηρέτηση της θαλασσιάς διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων. Η Ελληνική λιμενική βιομηχανία αναδιαρθρώθηκε τα τελευταία χρόνια με βάση το νόμο 2932/2001, ενώ απώτερος στόχος της είναι η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών που προωθείται σήμερα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και υποστηρίζεται από τις κοινές πρακτικές πολλών Ευρωπαϊκών κρατών είναι η ανάπτυξη του ανταγωνισμού ανάμεσα στους πάροχους λιμενικών υπηρεσιών, ο οποίος θα οδηγήσει στην μείωση των τιμών και στην ανάπτυξη της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Δύο λιμένες χαρακτηρίστηκαν ως διεθνούς σημασίας ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλικής οι οποίοι είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ενώ επίσης έχουν ενταχθεί και στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TENs). Ως λιμένες εθνικής σημασίας χαρακτηρίστηκαν 10 Οργανισμοί Λιμένος, οι οποίοι μετασηματίστηκαν Ανώνυμες Εταιρίες. Το λιμενικό δίκτυο ολοκληρώνεται με 53 δημοτικά λιμενικά ταμεία και 1250 περιφερειακά λιμάνια, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους. Οι λιμένες σήμερα λειτουργούν τόσο ως βιομηχανικές επιχειρήσεις όσο και ως πάροχοι υπηρεσιών. Το μερίδιο αγοράς ενός λιμένα εξαρτάται από την προσφορά πολλαπλών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και η παραγωγικότητα του λιμανιού σχετίζεται με την αναβάθμιση ολόκληρης της μεταφορικής αλυσίδας. Η προώθηση στρατηγικών σχέσεων με τους μεταφορείς και τους παρόχους υπηρεσιών είναι κρίσιμη. Με την όλο κι αυξανόμενη σημασία των logistics, η ανταγωνιστικότητα των λιμένων επιτυγχάνεται μέσα από στρατηγικές που σχετίζονται με την λειτουργία ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ένας μοντέρνος λιμένας παρέχει τόσο γενικές υπηρεσίες καθορισμένες εξ αρχής από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών, ή εξατομικευμένες υπηρεσίες, προς

κάλυψη ιδιαίτερων αναγκών – απαιτήσεων των χρηστών/πελατών³⁴. Σήμερα, αυξάνεται η διαπραγματευτική κίνηση των παρόχων υπηρεσιών και των χρηστών των λιμένων, λόγω των επιλογών που τους προσφέρονται, και λόγω της τεχνολογικής ανάπτυξης. Μια συνήθης στρατηγική περιλαμβάνει το σχεδιασμό ευέλικτων συστημάτων μεταφορών και logistics βασισμένων σε οικονομίες κλίμακας και φάσματος προσφερόμενων υπηρεσιών προκειμένου να εξυπηρετηθούν χρήστες που διατηρούν μακροχρόνια σχέση με το λιμάνι. Τα λιμάνια αναζητούν στρατηγικές εφαρμόζοντας δραστικό ανασχεδιασμό και αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων τους, έχοντας υπόψη ότι η σύγχρονη ζήτηση των χρηστών χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό διαφοροποίησης, ο οποίος ενδέχεται να αυξηθεί στο μέλλον. Ένα πρόβλημα που δημιουργείται είναι ότι η λειτουργία υπό τις αρχές της παροχής πολλαπλών υπηρεσιών έχει δείξει ότι το κλασσικό λιμενικό μοντέλο φαίνεται να είναι απαρχαιωμένο. Ένας αριθμός κυβερνήσεων έχουν αποσυρθεί από την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, μετατρέποντας τα λιμάνια σε υβριδικούς ημιδημόσιους οργανισμούς που λειτουργούν ως επιχειρήσεις. Οι λιμενικές αρχές, όμως, αναμένεται να υιοθετήσουν τεχνικές επιχειρηματικής διαχείρισης, στρατηγικές προσανατολισμού στον πελάτη και ανταγωνιστικούς μηχανισμούς που προσομοιάζουν σε αυτούς της αγοράς. Ειδικά, στην προσπάθεια για παροχή «πελατο-κεντρικών» υπηρεσιών, η προώθηση της διακλαδικών συνεργασιών και συμμαχιών μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα, μπορεί να αναπτύξει την ανταγωνιστικότητα των υπό μελέτη υποδομών, γεγονός που αποτελεί ένα ενδιαφέρον πλαίσιο αναφοράς για αποδοτική διαχείριση και λειτουργία λιμένων.

³⁴ www.olp.gr

Όλοι αυτοί οι παραπάνω κλάδοι που αποτελούν το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα και είναι αναπόσπαστα κομμάτια του παρουσιάζονται συνοπτικά στο παρακάτω σχήμα (2.3).



3.3. Η σημασία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος στην υπόλοιπη οικονομία

3.3.1. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα τα έτη 2000, 2001 και 2002 ήταν της τάξης των 7,6 δις ανά έτος. Η ναυλαγορά την ίδια περίοδο ήταν χαμηλή και φαίνεται ότι αυτό το ποσό αποτελεί το minimum επίπεδο ναυτιλιακού συναλλάγματος για την λειτουργία του κλάδου στην Ελλάδα. Τα έτη 2003 και 2004 ήταν πολύ καλές χρονιές για το επίπεδο της ναυλαγοράς στη ναυτιλία και αντίστοιχα είχαμε αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε 10,2 και 16,1 δις USD³⁵. Το επίπεδο των 8 δις ευρώ αποτελεί την βάση συντήρησης του ναυτιλιακού κλάδου δεδομένου ότι ο δείκτης BDI από 1560 το 2000 έπεσε στο επίπεδο 1110 το 2002, ήτοι κατά 29%, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα από 8,1 δις ευρώ το 2000, υπολογίστηκε στα 8 δις ευρώ το 2002, ήτοι πτώση 2%. Η άνοδος της ναυλαγοράς το 2003 και 2004 έφερε και αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε 8,9 δις ευρώ το 2003 και 12,4 δις ευρώ το 2004. Τέλος, το έτος 2011 τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα ανήλθαν σε 14.097 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 15.418 εκ. ευρώ το 2010, δηλαδή, μείωση της τάξης του 8,57%. Παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, οι προοπτικές είναι συγκρατημένα αισιόδοξες λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης του ελληνόκτητου στόλου σε χωρητικότητα.

3.3.2. Ισοζύγιο Πληρωμών

Οι καθαρές εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες, οι οποίες στην συντριπτική τους πλειοψηφία προέρχονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα αντιπροσωπεύουν την τελευταία πενταετία το 40% περίπου του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών. Από την ανάλυση των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το επίπεδο της ναυλαγοράς διαπιστώθηκε ότι αυξανόμενης της ναυλαγοράς αυξάνεται ο όγκος των εισροών περιόδου 2002-2004, μειούμενη η ναυλαγορά περιόδου 2000-2002 το επίπεδο των εκροών παραμένει σταθερό γύρω στα 8 δις ευρώ ή 7,4 δις USD. Από αυτό μπορούμε να συμπεράνουμε ότι για να συντηρηθεί η υπάρχουσα ναυτιλιακή υποδομή χρειάζονται περίπου 8 δις ευρώ έσοδα ναυτιλιακού συναλλάγματος, ανεξάρτητα του επιπέδου ναυλαγοράς³⁶. Όταν το επίπεδο ναυλαγοράς αυξάνει

³⁵ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2005.

³⁶ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2005.

(περίοδο 2002-2004) τότε οι εισροές αυξάνονται και προφανώς γίνονται επενδύσεις σε τομείς της Ελληνικής Οικονομίας δεδομένου ότι η αύξηση των εισροών για την συντήρηση και λειτουργία της ναυτιλιακής υποδομής θα βρίσκονται σε κανονικά επίπεδα και δεν μπορεί να ακολουθεί τις απότομες αυξομειώσεις των ναυλαγορών.

3.3.3. Δημόσια έσοδα

Τα έσοδα του δημοσίου από τον ΦΠΑ, που αποδόθηκε από τους κλάδους που ευνοήθηκαν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα εκτιμάται ότι ανήλθαν σε 882,3 εκατ. ευρώ για το 2003 και 1,63 δις ευρώ για το 2004. Δεν έχει υπολογισθεί το μεσοσταθμικό ποσοστό του ΦΠΑ που πηγαίνει σε άλλες χώρες της ΕΕ λόγω αύξησης των εισαγωγών. Η άμεση φορολόγηση των πλοίων είναι της τάξεως των 10 εκατ. ευρώ για το 2003 και περίπου το ίδιο ποσό για το 2004 δεδομένου ότι δεν έγιναν ουσιώδεις αλλαγές στο φορολογικό σύστημα καθώς και στην σύνθεση του ελληνικού εμπορικού στόλου από το 2003 στο 2004. Το σύνολο των άμεσων και έμμεσων φόρων από την δραστηριότητα των ποντοπόρων πλοίων υπολογίζεται σε 144,1 εκατ. ευρώ για το 2003 και σε εκτιμώμενο ποσό 221,8 εκατ. ευρώ για το 2004. Ο φόρος που εισπράχθηκε από τους απασχολούμενους στα πλοία εκτιμάται για το 2003 σε 38,5 εκατ. ευρώ και το 2004 υποθέτουμε το ίδιο ποσό δεδομένου ότι η απασχόληση των ναυτικών παρουσιάζει μια μικρή αύξηση κατά το τελευταίο έτος (2003), και υποθέτουμε ότι θα συνεχισθεί δεδομένου ότι η ναυλαγορά κυμάνθηκε και για το 2004 σε πολύ καλά επίπεδα³⁷. Τα έσοδα του Δημοσίου από την φορολογία των απασχολουμένων στα ναυτιλιακά γραφεία που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία εκτιμήθηκαν στο ύψος των 11,6 εκατ. ευρώ για το 2003. Αντίστοιχο ποσό υπολογίζουμε για το 2004 αν και υποεκτιμάται η πραγματικότητα. Η άμεση φορολόγηση των φυσικών προσώπων και επιχειρήσεων άλλων κλάδων της οικονομίας που αυξάνουν τους κύκλους εργασιών τους εκτιμάται σε 221,9 εκατ ευρώ για το 2003 και σε 402,2 εκατ ευρώ για το 2004.

³⁷ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2005.

3.4. Πολιτικές για την επένδυση και ενίσχυση του ελληνικού maritime cluster

Επενδύοντας στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού cluster η ήδη σημαντική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία θα μπορούσε να ενισχυθεί περαιτέρω με την ανάπτυξη άλλων βοηθητικών τμημάτων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, ο ναυτιλιακός κλάδος περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων όπως οι δραστηριότητες διακίνησης φορτίου στους λιμένες, οι νομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές και άλλες χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, του πλοίου-μεσιτείας, και άλλες υποστηρικτικές δραστηριότητες, όπως οι εξειδικευμένες υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών. Οι δραστηριότητες αυτές αντιστοιχούν σε ένα αρκετά μεγάλο μερίδιο της συνδυασμένης προστιθέμενης αξίας της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας (περίπου το 30 τοις εκατό της συνολικής προστιθέμενης αξίας του κλάδου προστίθεται, εκτός από τη ναυπηγική βιομηχανία και επισκευή πλοίων), ενώ φαίνεται να προσελκύει σημαντικά ποσά των άμεσων ξένων επενδύσεων διεθνώς. Πράγματι, αν και η συμμετοχή των εσόδων από τις θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς για την οικονομική δραστηριότητα φέρνει την Ελλάδα στην 1η θέση μεταξύ των χωρών της ευρωζώνης, η συμβολή των άλλων κατηγοριών των υπηρεσιών θαλάσσιων στην εγχώρια προστιθέμενη αξία είναι πολύ περιορισμένη. Με την εξαίρεση της ναυπήγησης πλοίου / επισκευή βιομηχανίας, στην οποία η Ελλάδα αντιμετωπίζει δυσκολίες για να επανακτήσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι ενός εξαιρετικά ανταγωνιστικού διεθνές περιβάλλοντος, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια να επωφεληθούν από μια πιο ισορροπημένη ανάπτυξη του ναυτιλιακού ομίλου. Η στρατηγική αυτή θα προσφέρει σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες, δημιουργώντας ευνοϊκές διασυνδέσεις με ένα ευρύ φάσμα των εγχώριων δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών. Με την εξαίρεση της συμφωνίας COSCO, το εγχώριο επιχειρηματικό περιβάλλον έχει καταλήξει να είναι όχι και τόσο ελκυστικό για επενδύσεις στον τομέα αυτό, καθώς οι προσπάθειες από την Ελληνική Κυβέρνηση να αναπτύξει μια συνεκτική στρατηγική για την ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας είναι μάλλον αποσπασματικές. Στο πλαίσιο αυτό, στόχοι πολιτικής, το οποίο επί του παρόντος επικεντρώνεται στην υποστήριξη της Ελληνικής Αρχής, θα πρέπει να προσανατολίζεται προς τη δημιουργία ελκυστικότερων ισότιμων όρων για όλους τους συμμετέχοντες στον τομέα, και για την προσέλκυση δημιουργίας προστιθέμενης αξίας του δικτύου γύρω από το ναυτιλιακό κλάδο. Το άνοιγμα των

κλειστών επαγγελματών (ιδίως αυτά που σχετίζονται με νομικά, οι μεταφορές και οι υπηρεσίες μηχανικού) αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τις δυνατότητες του ελληνικού επιχειρηματικού τομέα να αξιοποιήσει τις νέες ευκαιρίες. Πράγματι, ακόμη και μέτρια πρόοδο προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης του μη ναυτιλιακού κλάδου της ναυτιλίας (που αντιστοιχεί με την εσωτερίκευση του 1 / 3 περίπου του συνόλου των ναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται στον ελληνικών συμφερόντων στόλος) κατά τα πρότυπα ανάλογων στρατηγικών, ακολουθούμενη από το Ντουμπάι, τη Σιγκαπούρη και Βαλένθια στην Ισπανία, θα μπορούσε να αυξήσει το εγχώριος παραγόμενα προστιθέμενη αξία από επιπλέον 2.7δισεκατομμυρια ευρώ, ή περίπου 0,1 τοις εκατό του ΑΕΠ ετησίως.

Η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να μετατραπεί σε περιφερειακό συγκοινωνιακό κόμβο, όχι μόνο της ΝΑ Ευρώπης, αλλά και της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και της Κασπίας Θάλασσας. Η Ελλάδα συνδυάζει την γεωγραφική εγγύτητα των βασικών θαλάσσιων οδών (της Ανατολής-Δύσης ναυτιλιακό κανάλι μέσω των οποίων περίπου το 1/5 των διεθνών εμπορικών ροών μεταβιβάζονται), με μια ηγετική θέση των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, και ένα βασικό οικονομικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης. Πράγματι, το γεωπολιτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας αυξάνεται με την αυξανόμενη διεθνοποίηση των οικονομιών της ΝΑ Ευρώπης (και η συμμετοχή ορισμένων από αυτούς στην ΕΕ), καθώς και από τη σημαντική στροφή προς τα ανατολικά των διεθνών εμπορικών οδών, που προκύπτουν με την Κίνα ως το κυρίαρχο κέντρο της βαρύτητας για τη διαμόρφωση των διεθνών εμπορικών ρευμάτων³⁸. Η ελληνική ναυτιλία και οι ελληνικές μεταφορές θα μπορούσαν να εξαγάγουν ένα σημαντικό επίπεδο της προστιθέμενης αξίας από την αύξηση του φορτίου μεταφόρτωσης και διαμετακόμισης μέσω της ελληνικής επικράτειας. Αυτή η θετική τάση θα απαιτήσει επένδυση σε πιο αποδοτικά περιφερειακά ολοκληρωμένα δίκτυα μεταφορών (που συνδυάζει θαλάσσιες, οδικές και σιδηροδρομικές διαδρομές), σε συνδυασμό με τις αναβαθμισμένες υποδομές logistics και την αύξηση της συμμετοχής σε άλλες βοηθητικές διεθνείς δραστηριότητες διανομής (π.χ. μάρκετινγκ, τηλεπικοινωνίες, συντήρηση του δικτύου μεταφοράς, λιανικού εμπορίου προμηθειών). Ένας αριθμός από τους κορυφαίους παγκόσμιους παίκτες του ναυτιλιακού κλάδου διερευνούν ήδη τις μεγάλες ευκαιρίες που ανοίγονται στην

³⁸ National Bank of Greece, 2010.

περιοχή. Η στήριξη από την ΕΕ, η χρηματοδότηση για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, καθώς και ο ισχυρότερος συντονισμός των πολιτικών υποδομών με τις γειτονικές χώρες, έχουν ήδη επιταχύνει τη διαδικασία μετασχηματισμού. Το ποσό του μεταφερόμενου φορτίου μέσω του ελληνικού εδάφους θα μπορούσε να αυξηθεί κατά 75 τοις εκατό σχεδόν μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια (άνω των 290 εκατομμύρια τόνους από 170 εκατομμύρια τόνους το 2008), αν η Ελλάδα καταφέρει να καθιερωθεί ως η μεγάλη πύλη εισόδου για το διεθνές εμπόριο στην ΝΑ Ευρώπη, καθώς και το βασικό σημείο εισόδου της ανατολής στην ευρωπαϊκή ζώνη που μεταφέρεται δια θαλάσσης (που από κοινού ανέρχονται σε ένα δυναμικό αριθμό εμπορευμάτων σχεδόν 1.600 εκατομμύρια τόνους, συνολικά). Το φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα της COSCO, η οποία στοχεύει στην αύξηση της ικανότητας χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά κατά 80 τοις εκατό σχεδόν στα επόμενα 4 χρόνια (από 1,8 εκατομμύρια TEU σε πάνω από 3,2 εκατ. TEU, ή ισοδύναμα από περίπου 21 με 38.000.000 τόνους), φέρνοντας σε επίπεδα συγκρίσιμα με εκείνα τα λιμάνια της Δυτικής Μεσόγειου, είναι ενδεικτικό του υψηλού δυναμικού του τομέα αυτού³⁹. Επίσης η COSCO σχεδιάζει την κατασκευή ενός τρίτου προβλήτα εκφόρτωσης. Επιπλέον, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν έχει ακόμη αναβαθμιστεί, το οποίο σημαίνει ότι υπάρχουν και άλλες προοπτικές ανάπτυξης πέρα του Πειραιά. Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και η βοήθεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (θα προσφέρει το 50% ως δάνειο) θα βοηθήσουν την ελληνική κυβέρνηση για την περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων. Η ελληνική κυβέρνηση σχεδιάζει να μεταρρυθμίσει τους θαλάσσιους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, όπου οι βελτιώσεις θα επιτευχθούν με την ιδιωτικοποίηση ορισμένων δραστηριοτήτων σε αυτούς τους λιμένες. Έτσι, λοιπόν, η ελληνική Κυβέρνηση εφαρμόζει μια στρατηγική ιδιωτικοποίησης για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πρώην δημόσιων υπηρεσιών (ιδίως στους λιμένες). Επίσης έχουμε να προσθέσουμε μια πολύ ενδιαφέρουσα πρόταση για επένδυση το οποίο ελπίζουμε να γίνει και πράξη όπου είναι το επενδυτικό πλάνο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς το οποίο προγραμματίζεται στο 2012-2016. Ο ΟΛΠ λοιπόν, θέλει να επενδύσει στο λιμένα του Πειραιά, το οποίο αποτελεί μια σημαντική είδηση καθώς ο λιμένας αποτελεί έναν ισχυρό κλάδο του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος ο

³⁹ NATIONAL BANK OF GREECE S.A, 2010.

οποίος επηρεάζει άμεσα το πλέγμα και σε αυτή την περίπτωση αναπτυξιακά. Τα κυρία θέματα που θα επενδύσει είναι τα εξής⁴⁰:

- Ανάπτυξη του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και σύνδεση μέσω του σιδηροδρόμου με το κέντρο Merchandising Θριάσιο του Ελληνικού Σιδηρόδρομου (ΟΣΕ).
- Ανάπτυξη και επέκταση της εργασίας σε νέους τομείς δραστηριοτήτων του car terminal.
- Επέκταση του λιμανιού κρουαζιέρας με νέες προβλήτες και τερματικούς σταθμούς υποδοχής επιβατών. αναδιοργάνωση της μπροστινής θύρας εξυπηρέτησης των επιβατών και των πλοίων της ακτοπλοΐας που απασχολούν νέους τρόπους επιβίβασης.
- Δημιουργία παρεμβάσεων για τη βελτίωση του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι για την πόλη και το λιμάνι, τη διατήρηση του brand name της ecorport.
- Συμμετοχή στη δημιουργία των συνδυασμένων μεταφορών με την κατασκευή ενός monorail περιμετρικά γύρω από το λιμένα.
- Ενίσχυση στις επιχειρηματικές υποδομές της πόλης και το λιμάνι με τη δημιουργία ενός συνεδρίου και εκθεσιακού κέντρου, ένα θεματικό πάρκο, ένα ξενοδοχείο 5 αστέρων, ένα κέντρο καινοτομίας και των επιστημών, ένα τερματικό σταθμό επιβατών και ένα ελικοδρόμιο.

Ένας από τους βασικούς παράγοντες, ο οποίος μπορεί να ενισχύσει το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, είναι η επένδυση στον εκπαιδευτικό φορέα καθώς στόχος είναι να προσελκύσουν συνεχώς νέους στο ναυτικό επάγγελμα, οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιήσουν την εμπειρία που θα αποκτήσουν και αργότερα σε επαγγέλματα που αφορούν τη θάλασσα, στην ξηρά. Η Ελλάδα έχει μια εκτενής ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού λειτουργούν σε εννέα σημεία σε ολόκληρη τη χώρα), ωστόσο δεν υπάρχουν ιδρύματα κατάρτισης των αλιείων⁴¹. Μάλιστα πρέπει να τονίσουμε ότι για την ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει καταθέσει σειρά προτάσεων από

⁴⁰ ΟΛΠ, Επενδυτικό Πλάνο 2012-2016.

⁴¹ Policy Research Corporation, Greece, 2008.

την υλοποίηση των οποίων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα. Προτάσεις τέτοιες είναι η φοίτηση στις ΑΕΝ, όπου η όλη εκπαιδευτική διαδικασία να παραμείνει, ως έχει, με διαχρονικό, όμως, εκσυγχρονισμό της διδακτέας ύλης, των εκπαιδευτικών βιβλίων, των γνώσεων των διδασκόντων, του εκπαιδευτικού εξοπλισμού και τέλος των χώρων εκπαίδευσης και διαμονής των σπουδαστών ενεργοποίηση του νόμου ΝΕΚΕ, όπου θα προβλέπει άμεση έκδοση των απαιτούμενων κανονιστικών πράξεων για την ίδρυση και λειτουργία σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης (ΝΕΚΕ), Θαλάσσια υπηρεσία και φοίτηση σε ειδικά σχολεία όπου οι απόφοιτοι ορισμένων τομέων των ΕΠΑΛ να δύνανται έπειτα από εναλλασσόμενη εκπαίδευση επί πλοίου και ανάλογου ειδικού σχολείου (ΝΕΚΕ δημόσιου ή ιδιωτικού) να αποκτούν τα αποδεικτικά ναυτικής εκπαίδευσης ικανότητας πλοιάρχου και μηχανικού γ' τάξης. Επιπλέον, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα σε όσους από την πιο πάνω κατηγορία αξιωματικούς Ελληνικού Ναυτικού να αποκτούν το δίπλωμα πλοιάρχου ή μηχανικού β' τάξης και α' τάξης, μετά τη συμπλήρωση της θαλάσσιας υπηρεσίας και των απαιτούμενων γνώσεων. Επίσης, οι εξετάσεις για την απόκτηση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, να γίνεται μέσα από τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και πιστοποίησή τους και θα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως προέλευσης, μετά την εξέταση του υποψηφίου επί ενός ενιαίου εξεταστικού εντύπου από τη συμπλήρωση του οποίου θα προκύπτει, εάν ο υποψήφιος για την απόκτηση του αντίστοιχου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας κατέχει σε ικανοποιητικό βαθμό όλες εκείνες τις γνώσεις και δεξιότητες που απαιτεί η αναθεωρημένη σύμβαση του 1995, όπως ισχύει σήμερα και τέλος θα πρέπει να υπάρχει ένα τεστ καταλληλότητας για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, όπου λόγω της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος, θα πρέπει να προβλεφθεί ώστε η εξέταση της υγειονομικής καταλληλότητας πριν από την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας να περιλαμβάνει και τεστ καταλληλότητας για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Αυτές οι προτάσεις όμως για να γίνουν πράξεις πρέπει να γίνουν κάποιες κινήσεις για την υλοποίησή τους, όπως :

- Να εξευρεθούν τρόποι ώστε η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για την απόκτηση του πρώτου ωαγωγικού διπλώματος πλοιάρχου ή μηχανικού γ' τάξης να είναι επιδοτούμενη για όλους τους σπουδαστές ανεξαρτήτως προέλευσης.

- Να επιτραπεί η εκτέλεση σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία με μόνη προϋπόθεση από πλευράς στελέχωσης η ύπαρξη Έλληνα πλοιάρχου και μηχανικού α' τάξης.
- Να διατεθούν τα ανάλογα κονδύλια ώστε να εξοπλιστούν τα διάφορα δημόσια σχολεία με τον απαραίτητο σύγχρονο εκπαιδευτικό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιηθεί για την εκπαίδευση.
- Η τροποποίηση της σχετικής διάταξης του νόμου 3450/2006 βάσει της οποίας το δίπλωμα α' τάξης πλοιάρχου και μηχανικού των αποφοίτων ΑΕΝ καθίσταται ισότιμο των ΤΕΙ, ώστε αυτό να καθίσταται ισότιμο των ΑΕΙ.

Ο τουρισμός είναι από τις λίγες μεγάλες δυνάμεις της Ελλάδας, που μπορεί να επιφέρει έσοδα και κατ' επέκταση να βοηθήσει και στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Δυστυχώς, όμως, η ανάπτυξη του τουρισμού έχει μείνει στάσιμη, κάτι το οποίο δεν βοηθά καθόλου την Ελλάδα, γι' αυτό και η ενίσχυση, που θα πρέπει να πραγματοποιηθεί, είναι η ανάπτυξη μιας πιο φιλόδοξης και διαφοροποιημένης στρατηγικής. Έτσι, λοιπόν, για τον κλάδο αυτό του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, η αλλαγή είναι αναγκαία. Απαραίτητες προϋποθέσεις περιλαμβάνουν τη βελτίωση της διαφάνειας της αγοράς ακινήτων, συμπεριλαμβανομένης της προοπτικής ολοκλήρωσης του συστήματος κτηματογράφησης, το άνοιγμα στον ανταγωνισμό της γης-ακινήτων με κανονισμούς ανάπτυξης και ένα σταθερό φορολογικό καθεστώς για ακίνητη περιουσία. Επιπλέον, η βελτίωση της αξιοπιστίας των υπηρεσιών μεταφοράς και των υπηρεσιών υγείας θα ενισχύσει επίσης την ελκυστικότητα του κλάδου. Τέλος, ένα άλλο θετικό στοιχείο είναι ότι οι εκτιμήσεις ακινήτων είναι λογικές, τώρα βρίσκεται περίπου 9 τοις εκατό χαμηλότερα από το 2008 που ήταν στο αποκορύφωμα. Άλλα παραδείγματα της επιτυχίας είναι η σημαντική αναβάθμιση των καταλυμάτων, της αναψυχής και των υποδομών της μαρίνας της Τουρκίας, που πραγματοποιείται τα τελευταία χρόνια, ενώ σε άλλες χώρες της ΝΑ Ευρώπης είναι όλο και πιο διεσδυτικές οι δυτικοευρωπαϊκές αγορές, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα κόστους τους⁴². Η Ελλάδα, με 15.000 χλμ. ακτογραμμής (το μεγαλύτερο στην Ευρώπη), εκατοντάδες νησιά και ήπιο καιρό για τουλάχιστον 8 μήνες του έτους, έχει μεγάλες δυνατότητες να ακολουθήσει το παράδειγμά τους. Το παράδειγμα, που αναπτύχθηκε πρόσφατα, ένα μεγάλο θέρετρο

⁴² National Bank of Greece, 2010.

ολοκληρωμένου τρόπου ζωής, που κατασκευάστηκε στη νότια Ελλάδα (το πρώτο τέτοιου μεγέθους στην Ελλάδα), το οποίο κατάφερε να αυξήσει τις αφίξεις τουριστών στην περιοχή κατά 30 τοις εκατό περίπου, κατά τη διάρκεια των πρώτων 7 μηνών του 2010, σε μια πολύ δύσκολη χρονιά για τον ελληνικό τουρισμό, είναι ενδεικτική του υπάρχοντος δυναμικού. Πράγματι, μειώνοντας την έντονη εποχικότητα των αφίξεων σε ένα μοτίβο παρόμοιο με εκείνο της Ιταλίας και της Ισπανίας, η Ελλάδα θα μπορούσε να αυξήσει τα ετήσια έσοδα από τον τουρισμό, κατά 15 τοις εκατό περισσότερο, το οποίο σημαίνει ότι περίπου το 65 τοις εκατό των ελληνικών τουριστικών αφίξεων θα είναι εγγεγραμμένοι στην περίοδο Ιούνιος-Σεπτέμβριος περίοδο σε σύγκριση με 50 τοις εκατό για τις άλλες νότιες χώρες της ζώνης του ευρώ. Η εκτιμώμενη ετήσια επίπτωση στο ΑΕΠ, υποθέτοντας μια σταδιακή επίτευξη του στόχου αυτού μέσα στα επόμενα 5 χρόνια, θα μπορούσε να υπερβαίνει το 0,2 τοις εκατό, κάτω από μια μάλλον συντηρητική εκτίμηση για το επίπεδο των εσόδων ανά άφιξη. Για να αλλάξει το εποχικό πρότυπο απαιτείται σίγουρα μεγαλύτερη έμφαση στις τουριστικές επιχειρήσεις, όπου η Ελλάδα έχει ελάχιστη υποδομή ή εμπειρία στη διοργάνωση συμβάσεις. Επιπλέον, διεξάγονται σημαντικές διεθνείς διοργανώσεις ιστιοπλοΐας στην Ελλάδα το οποίο θα μπορούσε επίσης να παρέχει μεγάλες ωθήσεις στον τομέα του τουρισμού. Άλλες χώρες, όπως είναι το Ισραήλ και η Γερμανία (κυρίως στην περιοχή της Βαυαρίας), επιτυγχάνουν να εκμεταλλεύονται την ποιότητα και τα οικονομικά πλεονεκτήματα που χαρακτηρίζουν τους τομείς της ιατρικής και παρέχει εξειδικευμένες υπηρεσίες σε πελάτες από όλο τον κόσμο. Η Ελλάδα μπορεί να αξιοποιήσει την ηγετική θέση του ιδιωτικού τομέα νοσοκομείων στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, και η παραδοσιακά υψηλή ποιότητα των γιατρών να εξελιχθεί σε ηγετικό περιφερειακό κόμβο για τις ιατρικές υπηρεσίες, την πρόσβαση δηλαδή σε μια αγορά 100 εκατομμυρίων ανθρώπων. Η Ελλάδα έχει ήδη καταφέρει να γίνει βασικός προορισμός για αισθητική χειρουργική στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή, αξιοποιώντας την εξειδίκευση του ελληνικού ιατρικού προσωπικού και την ανταγωνιστικότητα του κόστους της σε αυτό το τμήμα της αγοράς σε σύγκριση με άλλες χώρες της ζώνης του ευρώ (το μέσο κόστος μιας χειρουργικής επέμβασης του παραπάνω τύπου είναι περίπου 20-40 τοις εκατό χαμηλότερο σε σύγκριση με το μέσο κόστος στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης). Ένα 30 τοις εκατό αύξηση στην αξία των ιατρικών υπηρεσιών, που παρέχονται στους αλλοδαπούς κατοίκους θα μπορούσαν να

τονώσουν την οικονομική δραστηριότητα κατά περίπου 0,1 τοις εκατό ετησίως⁴³. Ο συνολικός αντίκτυπος στο ΑΕΠ από την επιτυχή ανάπτυξη των παραπάνω οι πτυχές του ελληνικού τουριστικού προϊόντος (συμπεριλαμβανομένης της ακίνητης περιουσίας) θα μπορούσαν να υπερβούν κατά 0,7 τοις εκατό του ΑΕΠ ετησίως.

4. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

4.1. Γενικά σχόλια για τον κλάδο της κρουαζιέρας

Ο τομέας της κρουαζιέρας θεωρείται ότι είναι από τους πιο ταχέως αναπτυσσόμενους εναλλακτικούς τουριστικούς τομείς κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών. Ο τομέας της κρουαζιέρας βιώνει ένα μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 8% σε σχέση με τον παραδοσιακά αναπτυσσόμενο τομέα του τουρισμού κατά 4% περίπου ετησίως. Σε μεγάλο βαθμό, η αύξηση αυτή έχει προέλθει από αλλαγές στην εταιρική στρατηγική των εταιρειών κρουαζιέρας, προχωρώντας σε μειώσεις των ναύλων κρουαζιέρας, προκειμένου να τονώσουν τη ζήτηση. Στο παρελθόν, ο τουρισμός κρουαζιέρας θεωρήθηκε ως «προϊόν πολυτελείας», που στόχευε κυρίως υψηλής θέσης των καταναλωτών, λόγω της υψηλής συνιστώσας της τιμής του σε σύγκριση με τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Στο εξής, το προφίλ των καταναλωτών που έχει σαν στόχο πακέτα κρουαζιέρας έχει αλλάξει σημαντικά. Έτσι, λοιπόν, οι καταναλωτές διαφόρων οικονομικής κατάστασης σταδιακά φαίνεται να συμμετέχουν στο ίδιο κρουαζιερόπλοιο. Η Κρουαζιέρα είναι μια σύνθετη οικονομική δραστηριότητα με πολυδιάστατες επιπτώσεις και εισφορές. Η επιχείρηση κρουαζιέρα συνδυάζει ένα μείγμα χαρακτηριστικών από άλλους τομείς, ιδίως των μεταφορών, του τουρισμού και αναψυχής. Ο τομέας της κρουαζιέρας, ειδικότερα, μπορεί να θεωρηθεί ως μια διαφοροποιημένη θαλάσσια δραστηριότητα, η οποία παρουσιάζει όλα τα οργανωτικά χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών (επιβατών ή φορτίου). Ωστόσο, στην περίπτωση του κρουαζιερόπλοιου, ο σκοπός δεν είναι αυστηρώς η μεταφορά των επιβατών από το ένα λιμάνι στο άλλο. Προσοχή κυρίως καταβάλλεται σχετικά με την ασφαλή, πολυτελή και χαρούμενη διαμονή των επιβατών κρουαζιέρας. Λαμβάνοντας αυτό το τελευταίο σημείο υπόψη, ένα μέρος της υπηρεσίας-πακέτο που οι κρουαζιερες προσφέρουν στους πελάτες της είναι

⁴³ National Bank of Greece, 2010.

παρόμοιες με αυτές ενός πολυτελούς ξενοδοχείου. Ωστόσο, το ταξίδι χαρακτηρίζεται από σημαντική ετερογένεια σε σχέση με άλλα τουριστικά προϊόντα. Η συνεισφορά του τομέα στην εθνική και τοπική οικονομία εξαρτάται από το επίπεδο των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν από «παραγωγούς» και «καταναλωτές» στην επιχείρηση της κρουαζιέρας. Ο οικονομικός αντίκτυπος της κρουαζιέρας διαδίδεται στο σύνολο της οικονομίας μέσω ενός πολλαπλασιαστικού εισοδηματικού αποτελέσματος. Τα οικονομικά οφέλη που προκαλούνται από τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας και που επηρεάζουν την τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομία είναι: α) προμήθειες (αναλώσιμα, τρόφιμα, είδη ένδυσης, εξοπλισμός ασφαλείας, τα καύσιμα και τα λιπαντικά, ανταλλακτικά συστήματα του πλοίου, κλπ.), β) λιμενικές υπηρεσίες (πρόσδεση, δικαιώματα πιλότος, πότισμα και υποδοχές), γ) τα τοπικά και φορολογικά έσοδα του κράτους, δ) ναυπηγεία (κτίρια και επισκευές) και ε) οι δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος. Όσον αφορά την ηλικία των πλοίων κρουαζιέρας, ένα ποσοστό σχεδόν 70% του παγκοσμίου στόλου κρουαζιερόπλοιων είναι κάτω των 20 ετών, ενώ ποσοστό περίπου 45% είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών. Σημαντικά ναυπηγεία για τη διαχείριση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων περιλαμβάνει τα Ficantieri, Aker Finnyards και ναυπηγείο Meyer Werft. Επιπλέον, πρέπει να τονίσουμε ότι ένα περιβάλλον των πολιτικών ή κοινωνικών εντάσεων, της ανασφάλειας και των συγκρούσεων έχει εύλογα αρνητικές συνέπειες για τα κρουαζιερόπλοια ανά τον κόσμο. Μετά την 11^η Σεπτεμβρίου τρομοκρατική επίθεση και οι στρατιωτικές εντάσεις στο Αφγανιστάν και το Ιράκ, η μείωση των επενδύσεων σε κρουαζιερόπλοιο έγινε εμφανής. Η πρόσφατα ανανεωμένη αναφορά για τον τομέα της κρουαζιέρας δείχνει ότι το προγενέστερο δυσμενές περιβάλλον έχει ανατραπεί εν μέρει, το συναίσθημα ασφαλείας του πελάτη έχει βελτιωθεί και οι ρυθμοί αύξησης κρουαζιέρας ενισχύουν και πάλι. Εμφανές γίνεται η ανάπτυξη εκείνη την περίοδο καθώς κατά τη διάρκεια του 2007, εννέα νέα κρουαζιερόπλοια έχουν προγραμματιστεί για την παράδοση (CLIA, 2007) και 27 νέα κρουαζιερόπλοια περαιτέρω μέχρι το 2010 (Dale, 2007). Σε παγκόσμια κλίμακα, ο τομέας της κρουαζιέρας κυριαρχείται από λίγες αλλά μεγάλες επιχειρήσεις κρουαζιερόπλοιων. Τρεις εταιρείες αντιπροσωπεύουν το 71% της συνολικής χωρητικότητας των κρουαζιερόπλοιων και των βασικών παικτών περιλαμβάνουν Carnival (43%), η Royal Caribbean Cruises (20%) και Star Cruises Group(8%). Είναι ενδεικτικό ότι ένα μερίδιο 10% των παραγγελιών νέων ναυπηγήσεων προέρχεται από αυτές τις τρεις εταιρείες κρουαζιέρας. Η οργανωτική διάρθρωση του τομέα της κρουαζιέρας είναι

πιο κοντά σε ένα ολιγοπώλιο, δεδομένου ότι υπάρχουν υψηλά εμπόδια εισόδου στην αγορά. Ο νεοεισερχόμενος, πιθανότατα θα αντιμετωπίσει το υψηλό κόστος κατασκευής των πλοίων και τα έξοδα λειτουργίας των πλοίων κρουαζιέρας. Εκτός από το υψηλό κόστος εισόδου, μια νέα εταιρεία έχει να αντιμετωπίσει τις σφιχτές σχέσεις των ήδη υπαρχόντων επιχειρήσεων, όπως οι αεροπορικές εταιρείες, ξενοδοχεία, τουριστικές επιχειρήσεις, και τα ναυπηγεία (με αποκλειστικές συμβάσεις και συμφωνίες), μεταξύ άλλων. Για τους λόγους αυτούς, οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές συχνά θεωρούνται ως μια πορεία εξυγίανσης της αγοράς κρουαζιέρας, ενώ αρκετές εταιρείες προωθούν στην εξωτερική στρατηγική της ανάπτυξης.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του τομέα της κρουαζιέρας είναι η ευρωπαϊκή αγορά. Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη είναι μια δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας που παρέχει οικονομικά οφέλη για όλους σχεδόν τους κλάδους και χώρες σε όλη την Ευρώπη. Μερικά από τα σημαντικότερα στοιχεία της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας κατά το 2010 ήταν⁴⁴:

- Ότι υπήρχαν 45 εταιρείες κρουαζιέρας στην Ευρώπη, λειτουργούν 132 κρουαζιερόπλοια με δυναμικότητα περίπου 137.100 κλινών. Ενώ 66 πλοία με χωρητικότητα περίπου 81.000 κλινών αναπτύχθηκαν στην Ευρώπη από μη ευρωπαϊκές γραμμές.
- Πάνω από 5,5 εκατομμύρια κατοίκους της Ευρώπης έχουν κάνει κράτηση σε κρουαζιέρες, έχουμε 10% αύξηση σε σχέση με το 2009, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 30% του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρων παγκοσμίως.
- Πάνω από 5,2 εκατομμύρια επιβάτες ξεκίνησαν τις κρουαζιέρες τους από ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, μια αύξηση κατά 7,6% από το 2009. Από αυτούς, πάνω από 4 εκατομμύρια ήταν υπήκοοι της Ευρώπης και περίπου 1,2 εκατομμύρια προέρχονταν από χώρες εκτός Ευρώπης.
- Η συντριπτική πλειοψηφία των εν λόγω κρουαζιέρων επισκέφθηκαν λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής και άλλες ευρωπαϊκές περιοχές, δημιουργώντας 25,2 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε ένα σύνολο περίπου 250 ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια, μια αύξηση 6,0% από το 2009.
- Επιπλέον, εκτιμάται ότι 13,2 εκατομμύρια πληρώματος έφτασε σε ευρωπαϊκούς λιμένες.

⁴⁴ European Cruise Council, 2011.

- Η Ευρώπη είναι, επίσης, ο παγκόσμιος ηγέτης στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και ανακαίνιση τους. Ωστόσο, ο αντίκτυπος της μείωσης των παραγγελιών το 2007 και το 2008 συνέχισε να γίνεται αισθητή το 2010 με πτώση 8,5% στις δαπάνες για την κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων σε € 4,2 δις.
- Περιλαμβάνεται στα € 14,5 δισεκατομμύρια το € 1,24 δισεκατομμύριο στην αποζημίωση που καταβάλλεται στους υπαλλήλους της βιομηχανίας της κρουαζιέρας που βρίσκεται στην Ευρώπη. Με αυξήσεις του πληρώματος και της απασχόλησης κατά το 2010, οι συνολικές αποδοχές των εργαζομένων αυξήθηκαν κατά 5,2%.
- Τέλος, οι γραμμές κρουαζιέρας ξόδεψαν επίσης € 6 δισεκατομμύρια, με τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να στηρίζουν τις κρουαζιέρες τους και τις διοικητικές λειτουργίες, μία αύξηση της τάξης του 9,5% από το 2009.

Ένα από τα σημαντικότερα οικονομικά οφέλη του τομέα της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας είναι τα € 14,5 δισεκατομμύρια, που προέρχονται από άμεσες δαπάνες του τουρισμού κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη για το 2010 εκτιμώνται σε 307.526 θέσεις εργασίας (άμεσες, έμμεσες και παρεπόμενες). Οι άμεσες δαπάνες τουρισμού κρουαζιέρας που δημιουργούνται άμεσα κατά εκτίμηση είναι 150.401 θέσεις εργασίας. Σε αυτά περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι από τις γραμμές κρουαζιέρας, άμεσοι προμηθευτές στις γραμμές κρουαζιέρας και υπαλλήλοι των ιδρυμάτων που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στους επιβάτες. Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας προέρχονται από ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων όπως:

- Λιμενικές υπηρεσίες και βιομηχανία κρουαζιέρας της απασχόλησης
- Μεταφορά των επιβατών κρουαζιέρας από τον τόπο κατοικίας τους προς τα λιμάνια επιβίβασης
- Προμήθειες Ταξιδιωτικού πράκτορα
- Οι δαπάνες για εκδρομές και προ-και μετα-κρουαζιέρα όταν παραμένει στα λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων
- Οι δαπάνες των επιβατών για τα αγαθά λιανικής στα λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων
- Οι αγορές προμηθειών από τις ακτοπλοϊκές γραμμές των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

Οι άμεσες θέσεις εργασίας, που δημιουργούνται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας βρίσκονται στα κρουαζιερόπλοια, στα κεντρικά γραφεία των εταιρειών κρουαζιέρας, σε ταξιδιωτικά γραφεία, που πωλούν κρουαζιέρες, σε εργοστάσια παραγωγής, που παρέχουν τα προϊόντα που καταναλώνονται στα κρουαζιερόπλοια, στα ναυπηγεία, τα διαφημιστικά γραφεία και ξενοδοχεία, που χρησιμοποιούνται από επιβάτες για προ-και μετα-κρουαζιέρα διαμονή.

Οι άμεσες επιπτώσεις στην απασχόληση περιλαμβάνουν τα ακόλουθα⁴⁵:

- Οι γραμμές κρουαζιέρας απασχολούν άμεσα 55.420 κάτοικους της Ευρώπης στα διοικητικά γραφεία τους και στα κρουαζιερόπλοια. Αντιστοιχεί στο 36,9% των άμεσων επιπτώσεων για την απασχόληση.
- Οι ευρωπαίοι κατασκευαστές που απασχολούν κατ 'εκτίμηση 39.110 εργαζομένους, 26% των άμεσων θέσεων εργασίας. Ο συνολικός αριθμός των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται από τον τομέα κατασκευής της βιομηχανίας κρουαζιέρας αυξήθηκε κατά 3,0% από το 2009.
- Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία απασχολούν κατ 'εκτίμηση 23.637 εργαζομένων για την κατασκευή και επισκευή των κρουαζιερόπλοιων σχεδόν 10% λιγότερο από ό, τι το 2009.
- Περίπου 2.000 θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν στη βιομηχανία τροφίμων και ποτών για την παραγωγή τροφίμων και ποτών που καταναλώνονται τα προϊόντα αυτά σε κρουαζιερόπλοια.
- Περισσότεροι από 7.500 εργαζόμενοι που απασχολούνται στα μέταλλα, μηχανήματα και ηλεκτρικές βιομηχανίες μηχανημάτων για την παραγωγή δομικών μεταλλικών προϊόντων και εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται στα γραφεία και στα κρουαζιερόπλοια.
- Το χονδρικό και λιανικό εμπόριο απασχολούν κατ 'εκτίμηση 9.368 εργαζομένους για την παροχή αγαθών στις γραμμές κρουαζιέρας και των επιβατών τους.
- Ο τομέας των μεταφορών απασχολεί μόλις πάνω από 20.200 εργαζόμενοι, το 13,4% του συνόλου. Περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι των αεροπορικών

⁴⁵ European Cruise Council, 2011.

μεταφορών που εξαρτάται από τα αεροπορικά ταξίδια από τους επιβάτες και το πλήρωμα, οι οδηγοί φορτηγών οι οποίοι παραδίδουν αγαθά με κρουαζιερόπλοια, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες που πωλούν κρουαζιέρες και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες που προσφέρουν εκδρομές στην ξηρά.

Για το 2011 έχουμε ανάπτυξη, που σημειώθηκε από την κρουαζιέρα στην Ευρώπη, παρά την πολιτική κρίση στη Βόρεια Αφρική και την οικονομική κρίση στην ευρωζώνη. Έτσι, σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την κρουαζιέρα (European Cruise Council - ECC), το 2011 η βιομηχανία κρουαζιέρας στην Ευρώπη άγγιξε τους 6 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας συνολικά μια ανάπτυξη της τάξεως του 9%. Ενδεικτικά η Βρετανική αγορά συνέχισε να ηγείται με ανάπτυξη 5% και περίπου 1,7 εκατ. επιβάτες. Η Γερμανία κατέλαβε τη δεύτερη θέση με περίπου 1,4 εκατ. επιβάτες και ανάπτυξη 14%, από κοινού με τη Γαλλία. Η Ιταλία παραμένει, επίσης, μια από τις μεγαλύτερες αγορές, με 900.000 εκ. επιβάτες και ακολουθεί η Ισπανία με 700.000 επιβάτες. Τέλος, εντυπωσιακή άνοδο σημείωσε η αγορά της Ελβετίας, με ανάπτυξη που έφτασε το 33%. Πάνω από 6 εκατομμύρια Ευρωπαίοι επέλεξαν την κρουαζιέρα, ακριβώς επειδή αναγνωρίζουν ότι η τοπική βιομηχανία κρουαζιέρας προσφέρει ποιότητα, πρωτοπορία, προστιθέμενη αξία και μεγάλο εύρος επιλογών. Έτσι, λοιπόν, η κρουαζιέρα βοηθά την Ευρώπη να διατηρήσει τη θέση της σαν ο Νούμερο 1 προορισμός παγκοσμίως, καθώς επίσης βοηθά και την οικονομία της να ανακάμψει. Δίνει δουλειά στα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία και τους κατασκευαστές εξοπλισμού, στα λιμάνια και συνολικά οικονομικά οφέλη σε όλους τους προορισμούς.

4.2. Η περίπτωση της ελληνικής κρουαζιέρας

4.2.1. Ιστορική αναδρομή της ελληνικής αγοράς της κρουαζιέρας

Η Ελληνική κρουαζιέρα είναι μια ναυτική δραστηριότητα και οι ρίζες της πάνε πίσω στο 1930, σε μια εποχή που οι πρώτες ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας εγκαίνιασαν τις κρουαζιέρες στο Αιγαίο και την ευρύτερη περιοχή της λεκάνης της Μεσογείου. Μέχρι το 2003, υπήρξαν εννέα σκάφη που είναι νηολογημένα με ελληνική σημαία και περίπου 25 πλοία υπό ελληνική ιδιοκτησία. Η AKTEL ήταν μία από τις πρωτοπόρες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο

κρουαζιέρας και οργάνωναν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο από το 1935. Η Hellenic Mediterranean Lines (Elmes) ήταν η εταιρεία διάδοχος που προέκυψε από την AKTEL και συνέχισε τις επιχειρήσεις στα επιβατικά και τα κρουαζιερόπλοια. Το πρώτο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, «Υδροχόος», χτίστηκε το 1972, κατόπιν παραγγελίας Elmes. Το «Κασταλία» (5.258 dwt) ήταν το επόμενο πλοίο, που θα ακολουθούσε το 1975⁴⁶. Εκείνη την περίοδο (1930), η «Kavounidis Steam Navigation Ltd. θεωρείται ότι είναι η πρωτοπόρος στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Παρά το γεγονός ότι, η βασική επιχειρηματική δραστηριότητα της εταιρείας ήταν η ακτοπλοΐα, την ίδια στιγμή γινόταν μετατροπή των μεταχειρισμένων πλοίων σε κρουαζιερόπλοια. Το 1976, η εταιρεία αποφάσισε να αποσυρθεί από την ακτοπλοΐα και να ασχοληθεί αποκλειστικά με την επιχειρηματική κρουαζιέρα και, γι' αυτό, σχημάτισε δύο συνδεδεμένες εταιρείες (Greek Cruises AMC-Hellenic Cruises Monrovia). Ωστόσο, το 1987 η εταιρεία εγκατέλειψε την επιχείρηση της κρουαζιέρας. Στα χρόνια που ακολούθησαν, ένας αριθμός ναυτιλιακών εταιριών έχουν εισαχθεί στο τομέα της κρουαζιέρας με στόχο να προσφέρουν κρουαζιέρες ως υποπροϊόν των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Παρ' όλα αυτά, η Royal Olympic Cruises (ROC) κατέχει βασικό ρόλο στην ίδρυση της σύγχρονης κρουαζιέρας. Η ROC διαμορφώθηκε ως μια κοινή επιχείρηση (1995) από τη συγχώνευση των δύο εταιριών που ασχολούνταν παλαιότερα με την αγορά της κρουαζιέρας, που είναι Epirotiki (1965) της οικογένειας Ποταμιάνου και ο Sun Cruise Lines (1958) του Χαράλαμπου Κισσεόγλου, μια συνεργασία που σταμάτησε το 1999, όταν προχώρησε η ROC σε συνεργασία με τις κυπριακές Γραμμές κρουαζιέρας της εταιρείας Louis Cruise Lines. Ένας αριθμός άλλων εταιριών κρουαζιέρας αξίζει να αναφερθούν, αφού είχαν έναν κρίσιμο ρόλο στον τομέα της κρουαζιέρας, όπως Celebrity (1989, πρώην Χανδρής) όπου στη συνέχεια συγχωνεύθηκαν (1997) με την Royal Caribbean Cruises, καθώς επίσης και οι Festival Cruises, Golden Sun Cruises. Αξίζει να σημειωθεί ότι, μέχρι το 1999, η ελληνική κρουαζιέρα λειτουργούσε κάτω από την προστασία του cabotage⁴⁷. Οι Έλληνες εφοπλιστές έλαβαν τη μεταγενέστερη κατάργηση του cabotage σε μια σειρά από αντιφατικούς τρόπους, παρόμοια με άλλων ευρωπαϊκών φορέων στην αγορά. Ο στόχος της πολιτικής της ΕΕ ήταν η απελευθέρωση των αγορών από την κρατική παρέμβαση και τον προστατευτισμό και, ταυτόχρονα, η δημιουργία ενός πιο

⁴⁶ M.N. DIAKOMIHALIS, M.B. LEKAKOU, E. STEFANIDAKI, T.C. SYRIOPOULOS.

⁴⁷ M.N. DIAKOMIHALIS, M.B. LEKAKOU, E. STEFANIDAKI, T.C. SYRIOPOULOS.

ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση όλων των επιχειρήσεων στην αγορά. Το έτος 1995, ήταν κρίσιμο για τις μελλοντικές τάσεις της διαμόρφωσης του τομέα της κρουαζιέρας, δεδομένου ότι μια μεγάλη επιχείρηση κρουαζιέρας, η Carnival, πρότεινε τη συγχώνευση των επιχειρήσεων με την Epirotiki, μια ελληνική εταιρεία κρουαζιέρας. Εκ των υστέρων, αποδείχθηκε ότι ο σκεπτικισμός που προέβαλαν τα εργατικά συνδικάτα ήταν λάθος, καθώς οδηγούσε σε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις και είχε σαν αποτέλεσμα την ακύρωση της συγχώνευσης. Μετά την πτώση της πρότασης συγχώνευσης με την Epirotiki, η Carnival στρέφει το ενδιαφέρον των δραστηριοτήτων της στην ιταλική Costa και τώρα έχει μετατραπεί σε ένα σημαντικό παίκτη στην αγορά κρουαζιέρας της Μεσογείου. Παρ' όλα αυτά, η ελληνική αγορά κρουαζιέρας παραμένει ενεργή και ακολουθεί τις διεθνείς τάσεις. Μια θετική εξέλιξη για την ελληνική αγορά ήταν η νέα είσοδος της λειτουργία της EasyCruise από τον Σ. Χατζηγιάννου (άνοιξη 2007), που βασίζεται σε μια στρατηγική που να προσφέρει πακέτα κρουαζιέρας από 3 έως 14 ημέρες στο Αιγαίο. Οι οργανωμένες κρουαζιέρες που προσφέρονται στις ελληνικές θάλασσες, ανάλογα με το αρχικό λιμάνι και τους λιμένες στους οποίους μπορούν να πάνε, εμπίπτουν σε τρεις κατηγορίες : (α) εγχώριες κρουαζιέρες: έχουν πραγματοποιηθεί μόνο σε ελληνικό έδαφος, με τον Πειραιά ή άλλα μεγάλα ελληνικά λιμάνια να είναι το αρχικό λιμάνι και να πηγαίνει μόνο σε ελληνικά λιμάνια, οι εν λόγω κρουαζιέρες ανήκουν σε μορφή μίνι κρουαζιέρες με χωρητικότητα από 50 έως 100 επιβάτες, (β) μικτές κρουαζιέρες: αποκλίνουν από ελληνικά λιμάνια και περιλαμβάνουν εγχώρια όσο και ξένα λιμάνια, συχνότερα σε Κύπρος, Τουρκία, Ιταλία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Κροατία, προσφέροντας 3,4 και 7-ήμερες κρουαζιέρες και (γ) κρουαζιέρες στη Μεσόγειο: αποκλίνουν από τους ξένους λιμένες και περιλαμβάνουν τα ελληνικά λιμάνια, καθώς, προσφέρουν 7-ήμερες για να 15-μέρα κρουαζιέρες. Τα πακέτα κρουαζιέρας, που διοργανώνονται στην ελληνική ακτογραμμή και τα νησιά λειτουργούν από: (α) τα πλοία ελληνικών συμφερόντων που έχουν τα ελληνικά λιμάνια μόνο ως προορισμό τους στην κυκλική τους «κλειστή» διαδρομή, (β) τα πλοία ξένων συμφερόντων, κράτη μέλη της ΕΕ σημαίες, που χρησιμοποιούν ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια αναχώρησης και ως τελικό προορισμό και (γ) τα πλοία κάτω από οποιαδήποτε σημαία τρίτης χώρας, που έχουν το δικαίωμα να επισκεφθούν τα ελληνικά λιμάνια μόνο στο πλαίσιο της κυκλικής διαδρομής με ξένο λιμένα, ως αναχώρηση ή και τελικό σημείο

προορισμού⁴⁸. Η Ελλάδα κατατάσσεται υψηλά ως δημοφιλής προορισμός κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, λόγω των γεωφυσικών χαρακτηριστικών της χώρας και ενός εκτεταμένου δικτύου νησιού (427 νησιά). Η πλειοψηφία των προγραμμάτων κρουαζιέρας περιλαμβάνουν την Ελλάδα ως προορισμό, που μπορείς, επίσης, να επισκεφθείς και άλλους προορισμούς. Ο Πειραιάς είναι το κύριο εγχώριο λιμάνι και επίσης δημοφιλής τουριστικός προορισμός, όπως η Μύκονος και Σαντορίνη, που περιλαμβάνονται στον τομέα της κρουαζιέρας. Άλλα δημοφιλή ελληνικά λιμάνια-προορισμοί είναι Ηράκλειο, Ρόδος, Βόλος, Κέρκυρα και Κατάκολο (Ηλεία). Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1996-2005, οι επιβάτες κρουαζιέρας αυξήθηκαν από 548 χιλιάδες τουρίστες (1996) σε 1.172 χιλιάδες τουρίστες (2005), παρουσιάζοντας αύξηση 110%. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι, κατά την ίδια χρονική περίοδο, οι επιβάτες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αυξήθηκαν κατά μέσο όρο 11% ετησίως, ξεπερνώντας κατά πολύ το αντίστοιχο ποσοστό αύξησης διεθνών επιβατηγών ποσοστό του 2% ετησίως. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του 1997-1999, μείωση παρατηρήθηκε στις διεθνείς κρουαζιέρες που συνδέθηκε με μια σειρά από αρνητικές εξελίξεις, όπως η ένταση στη Μέση Ανατολή (πόλεμος του Κόλπου) και μια σειρά αρνητικών γεγονότων με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα αρνητικό περιβάλλον πάνω από τις διεθνείς επιχειρήσεις κρουαζιέρας και κυρίως οι κρουαζιέρες της Μεσογείου επλήγησαν περισσότερο. Κατά το 2011 η βελτίωση των τουριστικών υποδομών του λιμανιού του Πειραιά και μια πιο ευέλικτη εμπορική πολιτική από την πλευρά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς είχαν ως αποτέλεσμα να βελτιωθούν σημαντικά οι επιδόσεις της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας. Αυτό προκύπτει από τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η διοίκηση του ΟΛΠ, σύμφωνα με τα οποία 113 περισσότερα κρουαζιερόπλοια και 451.534 περισσότεροι επιβάτες - τουρίστες πέρασαν φέτος από το λιμάνι του Πειραιά σηματοδοτώντας το μεγάλο αναπτυξιακό δυναμικό της ελληνικής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού και ειδικά της κρουαζιέρας. Ειδικότερα, τα κρουαζιερόπλοια που το 2011 προσέγγισαν το λιμάνι του Πειραιά ανήλθαν σε 936, έναντι 823 το 2010, παρουσιάζοντας αύξηση 13,73%, οι αφίξεις - αναχωρήσεις επιβατών κρουαζιέρας ανήλθαν σε 2.515.191, έναντι 1.864.657 το 2010, παρουσιάζοντας αύξηση 34,89%, και οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν στον Πειραιά (homeporting) ανήλθαν σε 454.387 (+6,63%) και οι

⁴⁸ M.N. DIAKOMIHALIS, M.B. LEKAKOU, E. STEFANIDAKI, T.C. SYRIOPOULOS.

transit σε 2.060.804 (+43,26%)⁴⁹. Όπως ανέφερε το 2011 σε συνέντευξη Τύπου ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ Γιώργος Ανωμερίτης, «ο τομέας της κρουαζιέρας καθίσταται πλέον μια από τις πιο σημαντικές δραστηριότητες του ΟΛΠ», επισημαίνοντας παράλληλα ότι με βάση τις θέσεις ελλειμνισμού ο Πειραιάς παραμένει το μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας της Μεσογείου, ενώ οι χώροι εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας θα διπλασιαστούν μέσα στο 2012.

4.2.2. Η ελληνική κρουαζιέρα ως τομέας ανάπτυξης της οικονομίας

Η ελληνική κρουαζιέρα είναι ένας πολυσύνθετος οικονομικός κλάδος που συνδυάζει χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, του τουρισμού και των μεταφορών που μπορεί να επιφέρει ανάπτυξη στην τοπική κατ'επέκταση στην ελληνική οικονομία. Κατά την τετραετία 2006-2010 παρατηρήθηκε αύξηση κατά 89%, των επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά ξεπερνώντας το 1.1 εκατομ. επιβάτες και παράλληλα αύξηση του αριθμού των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων κατά 45%. Η διπλή αυτή αύξηση οδήγησε σε αύξηση των άμεσων επιπτώσεων στη τοπική οικονομία του Πειραιά και την ευρύτερη περιφέρεια της Αττικής κατά 84.4%. Η κατηγορία με τη μεγαλύτερη επίπτωση είναι οι καταναλωτικές δαπάνες επιβατών, οι οποίοι ξόδεψαν το 2008 ποσό 121 εκατ. € αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 25% των άμεσων δαπανών που πραγματοποιούνται στην ευρύτερη περιφέρεια της Αττικής. Σύμφωνα, με ειδική έρευνα, σε επιβάτες κρουαζιέρας, προέκυψε ότι η μέση δαπάνη ανά επισκεπτόμενο επιβάτη το 2006 ήταν 105€. Το συμπέρασμα της μελέτης συμπίπτει με το αντίστοιχο της έρευνας του European Cruise Council, σύμφωνα με την οποία η μέση δαπάνη ανά επιβάτη σε αφετήριους λιμένες είναι 100€ και σε ενδιάμεσους 50€ αντίστοιχα. Εξίσου σημαντικές είναι οι δαπάνες για ναυλώσεις πλοίων, σχεδόν 122 εκατ. €, αντιπροσωπεύοντας επίσης το 25% των άμεσων δαπανών. Συγκρίνοντας με στοιχεία του 2003, παρουσιάζεται αύξηση 1500% και αντανάκλα την τάση, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, προς ναύλωση υπαρχόντων κρουαζιερόπλοιων έναντι της στρατηγικής επιλογής νέων ναυπηγήσεων. Ταυτόχρονα, υποδηλώνεται και η σημαντική αύξηση της ζήτησης κρουαζιέρας και του θαλάσσιου τουρισμού. Η πετρέλευση αποτελεί την τρίτη σημαντική κατηγορία, με ποσοστό 23%⁵⁰. Μία

⁴⁹ www.olp.gr

⁵⁰ www.marineews.gr

μεγάλη πλειοψηφία κρουαζιερόπλοιων επιλέγει να προμηθεύεται καύσιμα αλλά και λιπαντικά από την ελληνική αγορά, λόγω της καλής ποιότητας αλλά και της συγκριτικά, με άλλα Μεσογειακά λιμάνια, καλύτερης τιμής. Τα έσοδα των εταιρειών κρουαζιέρας κατά το έτος αναφοράς υπολογίστηκαν σε 80 εκατ. το 17% των συνολικών δαπανών. Τα έσοδα από τις δαπάνες προμηθειών είναι περιορισμένα και ιδιαίτερα συρρικνωμένα: αποτελούν το 2% στη συνολική διάρθρωση των άμεσων δαπανών (8.9εκατ €). Από τα συνολικά έσοδα εκτιμήθηκε ότι 90% προέρχεται από τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και μόνο 10% προέρχεται από ξένα πλοία. Στατιστικά, αν και σχεδόν 70% των πλοίων ζητούν κάποιου είδους προμήθειες, η αξία είναι μικρή. Ως βασικοί λόγοι της μικρής συμμετοχής είναι το πρόβλημα της συσκευασίας, καθώς και το κόστος, αλλά και τα ιδιαίτερα εθνικά διατροφικά χαρακτηριστικά των επιβατών. Αντίστοιχα, ο κλάδος των προμηθειών στην Ευρωπαϊκή αγορά εκτιμάται ότι συμβάλει κατά 37% (246 εκατ. €). Αν και η συνολική δραστηριότητα κρουαζιέρας διαχρονικά έχει ανοδικές τάσεις, τα έσοδα για τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας είναι περιορισμένα και αφορούν στις επισκευές και τις ετήσιες επιθεωρήσεις από περίπου 7% των πλοίων που προσέγγισαν τον Πειραιά (συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων της Louis Hellenic) ενώ δεν υπάρχουν καταγεγραμμένες επενδύσεις. Επιπρόσθετα, 30% πραγματοποίησε κάποιου είδους επισκευή στο χώρο του λιμένα, μέσω συνεργειών⁵¹. Από αυτό, το 25% αφορούσε ευρύτερου τύπου επισκευές, ενώ το υπόλοιπο 5% έκανε συντηρήσεις στα σωστικά μέσα του πλοίου. Ο υπολογισμός των εισοδημάτων των εργαζόμενων στον κλάδο της κρουαζιέρας διακρίνεται στα εισοδήματα των ναυτικών και των εργαζομένων στα γραφεία. Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία, σύμφωνα με στοιχεία από τα Ναυτεργατικά Σωματεία, στα κρουαζιερόπλοια απασχολούνται 800 ναυτικοί (30% ανώτεροι αξιωματικοί και 70% κατώτερο πλήρωμα)⁵². Τα εισοδήματα υπολογίζονται για οκτάμηνη περίοδο απασχόλησης σύμφωνα με τη σύμβαση κάθε ειδικότητας. Τέλος, τα λιμενικά έσοδα και τα έσοδα προς το κράτος αποτελούν το 1% στο σύνολο των εσόδων. Στα λιμενικά έσοδα συμπεριλαμβάνονται όλες οι δαπάνες των πλοίων που πραγματοποιούνται κατά την άφιξη και παραμονή στο λιμάνι του Πειραιά. Στα κρατικά έσοδα περιλαμβάνονται τέλη προς το πρώην Υπουργείο Ναυτιλίας καθώς και τα έσοδα της Εφορίας Πλοίων.

⁵¹ M.N. DIAKOMIHALIS, M.B. LEKAKOU, E. STEFANIDAKI ,T.C. SYRIOPOULOS.

⁵² www.marineews.gr

Συμπερασματικά, ο κλάδος χαρακτηρίζεται από υψηλούς ρυθμούς αύξησης και αποτελεί αναπτυξιακή παράμετρο για την ελληνική οικονομία. Ο πραγματικός βαθμός συμβολής είναι ακόμα μεγαλύτερος καθώς οι πρωτογενείς δαπάνες στην οικονομία, δημιουργούν ένα δευτερογενή κύκλο δαπανών, από την πλευρά της παραγωγικής διαδικασίας, προκειμένου να ικανοποιηθεί η αυξημένη ζήτηση η οποία προκαλείται τόσο από τις εταιρείες κρουαζιέρας, όσο και τους επιβάτες που επισκέπτονται το λιμάνι και την πόλη.

Επίσης, ένα μεγάλο πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες άσχετο με τα αριθμητικά δεδομένα ανάπτυξης, που προαναφέραμε, είναι η πολυμορφία των ελληνικών νησιών, που δημιουργεί προϋποθέσεις για τη δημιουργία ενός «νησιωτικού δικτύου κρουαζιέρας», καθώς νησιά με εντελώς διαφορετικά μορφολογικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά βρίσκονται σε κοντινή απόσταση και μέσω των τοπικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων, δύναται να δημιουργηθούν εναλλακτικές μορφές διακοπών κρουαζιέρας. Η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει το κέντρο της Μεσογειακής κρουαζιέρας, όχι μόνο μέσω της προσέλκυσης νέων πλοίων και εταιρειών αλλά πρωτοπορώντας και επαναπροσδιορίζοντας την έννοια και το περιεχόμενο της δραστηριότητας, μεγιστοποιώντας την ωφέλεια που προκύπτει για την οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών και το σύνολο της οικονομίας.

4.2.3. Η πλήρης άρση του cabotage

Η κρουαζιέρα είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τουριστικές βιομηχανίες στον κόσμο, η οποία στις μέρες μας ελέγχεται ουσιαστικά από τρεις ομίλους, οι οποίοι εδρεύουν στις ΗΠΑ. Τα τελευταία χρόνια η Καραϊβική, δηλαδή η κύρια περιοχή κρουαζιέρας του κόσμου και το πεδίο όπου ωρίμασε η σύγχρονη τουριστική βιομηχανία, έχει κορεστεί ασφυκτικά και η ανάγκη των ομίλων «leaders» να δραστηριοποιηθούν σε εναλλακτικές περιοχές είναι, τα τελευταία χρόνια, κάτι παραπάνω από επιτακτική. Η ανάγκη, λοιπόν, εκτόνωσης της Καραϊβικής και το δέλεαρ ενός συνολικού Ευρωπαϊκού πληθυσμού 400 εκατομμυρίων (που αποτελούν δυνητική πελατεία), ωθούν όλα τα μεγάλα «brands» της κρουαζιέρας να προγραμματίζουν σε πιο μόνιμη βάση μια ολοένα αυξανόμενη παρουσία πλοίων τους στην Μεσόγειο. Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι οι όμιλοι «leaders» – με τα τεράστια μεγέθη τους - θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στις εξελίξεις και στη Μεσόγειο, όπως κάνουν και σε όλες τις άλλες κύριες αγορές κρουαζιέρας. Το σημαντικό για την

Ελλάδα είναι, ότι η βιομηχανία αυτή δεν βλέπει πια την Μεσόγειο σαν μια περιοχή εποχιακής δραστηριότητας, αλλά όλο και περισσότερο τα μεγάλα «brands» προγραμματίζουν δρομολόγια για όλη τη διάρκεια του έτους από σταθερά λιμάνια - κόμβους. Στους σταθερούς αυτούς κόμβους οι ως άνω όμιλοι διακινούν εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες το χρόνο, ενώ ταυτόχρονα προβαίνουν σε σοβαρές επενδύσεις πάνω στις τοπικές υποδομές εξυπηρέτησης των υπερσύγχρονων πλοίων τους. Σ' αυτή την εξαιρετικά ευνοϊκή συγκυρία, η χώρα μας δυστυχώς λόγω του «cabotage» (ως cabotage ορίζεται η εξασφάλιση της εξυπηρέτησης της εγχώριας αγοράς από πλοία που υψώνουν την εθνική σημαία) δεν μπορούσε μέχρι πριν λίγους μήνες να διαδραματίσει ουσιώδη ρόλο, με αποτέλεσμα να χάνονται τόσο νέες θέσεις εργασίας όσο και πολλά έσοδα για την ελληνική οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες. Αυτές τις αρνητικές συνέπειες αν και καθυστερημένα το ελληνικό κράτος θέλησε να αποτρέψει, ψηφίζοντας το 2012 την πλήρη άρση του cabotage δηλαδή την εξασφάλιση της εξυπηρέτησης της εγχώριας αγοράς από πλοία που υψώνουν την εθνική σημαία. Η ψήφιση του νομοσχεδίου για την πλήρη άρση του cabotage στην κρουαζιέρα, ανοίγει νέους ορίζοντες σε έναν χρυσοφόρο τομέα για την ελληνική οικονομία. Ήδη οι πρώτες αντιδράσεις του κλάδου είναι γεμάτες ενθουσιασμό όπως είναι αυτή της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας όπου δήλωσε ότι ανέτειλε μία νέα εποχή για τον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα⁵³. Με την πλήρη άρση του cabotage θα τραβήξει το ενδιαφέρον στις διαχειρίστριες εταιρίες και θα τις πείσει ότι δεν υπάρχουν πλέον δυσκαμψίες και γραφειοκρατικές διατυπώσεις που δεν θα διευκολύνουν το καθεστώς του home porting και παράλληλα τίθενται κίνητρα για την απασχόληση Ελλήνων Ναυτικών. Επιπλέον, προσπαθεί να επιτευχθεί, εκμεταλλευόμενοι την άρση του cabotage, η επιτάχυνση των διαδικασιών για τις παραχωρήσεις λιμανιών σε ιδιώτες που ενδιαφέρονται να επενδύσουν στην ελληνική αγορά της κρουαζιέρας, ώστε η Ελλάδα να εκμεταλλευθεί τώρα αυτό το ενδιαφέρον που εκδηλώνεται έντονα το τελευταίο διάστημα από τις διεθνείς εταιρίες κρουαζιέρας για να αποκτήσουν υποδομές σε ελληνικά λιμάνια. Costa, Pullman Tours, Royal Caribbean, Tomson, MCS είναι ορισμένοι από τους ομίλους που εξετάζουν την ελληνική αγορά⁵⁴. Οι εταιρείες κρουαζιέρας εστιάζουν πλέον την προσοχή τους και

⁵³ <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=189712>.

⁵⁴ <http://www.pseas.gr/2009-01-08-02-59-18/2009-01-08-03-02-52/2009-01-08-03-03-25/2819-a-2014-.html>

προς περιφερειακά λιμάνια, τα οποία δεν περιλαμβάνονται έως σήμερα στους παραδοσιακούς προορισμούς των κρουαζιερόπλοιων προς τα ελληνικά νησιά. Ένα δείγμα αυτού του ενδιαφέροντος είναι λιμάνια των Επτανήσων, όπως στη Ζάκυνθο και τη Κεφαλονιά, τα οποία βρίσκονται στη ρότα των πλοίων από Ιταλία προς Ελλάδα (Κατάκολο), όπως επίσης και για μικρά νησιά των Κυκλάδων, που βρίσκονται στη ρότα των πλοίων από Τουρκία προς άλλους διάσημους ελληνικούς προορισμούς όπως, για παράδειγμα, η Σαντορίνη. Δυστυχώς, υπάρχουν ορισμένα σοβαρά θέματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν γρήγορα προκειμένου η Ελλάδα να μην χάσει επιπλέον χρόνο. Πρώτα απ' όλα πρέπει επιτέλους να λειτουργήσει ένα σύστημα κράτησης θέσεων σε όλα τα λιμάνια κρουαζιέρας, έτσι ώστε οι εταιρείες να γνωρίζουν έως 3 χρόνια πριν ποιες είναι οι διαθέσιμες θέσεις σε κάθε νησιωτικό ή ηπειρωτικό λιμάνι. Το δεύτερο σημαντικό ζήτημα είναι η βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Ειδικά για τον Πειραιά τα περισσότερα μέλη της ένωσης εμφανίστηκαν σύμφωνα με τα σχέδια να αυξηθούν οι θέσεις ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων έναντι προτάσεων που έχουν διατυπωθεί για μεταφορά της δραστηριότητας στον όρμο Φαλήρου. Σχετικά με τη δυνατότητα ύψωσης της ελληνικής σημαίας ξανά σε κρουαζιερόπλοια, τα μέλη της ΕΕΚΦΝ ανέφεραν ότι πρέπει να δοθούν κίνητρα στις εταιρείες παρόμοια με αυτά που δίνει η Ιταλία. Πρόκειται για ένα πλέγμα επιδοτήσεων από το κράτος, των επισκευών πλοίων, των ασφαλιστικών εισφορών των ναυτικών και των μισθών των ναυτικών.

Έτσι λοιπόν, βλέποντας όλα αυτά σοβαρά θέματα που προκύπτουν το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας παραδομένο ότι με τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν έως τώρα στο πλήρες άνοιγμα της αγοράς της με την άρση του cabotage η χώρα έχασε την αγορά του 2013 και πλέον πρέπει να επισπεύσει ώστε να είναι έτοιμη για το 2014, θα προτρέψει τα λιμάνια κρουαζιέρας να στείλουν δεσμευτικές επιστολές προς όλες τις εταιρείες, όπου θα αναφέρουν ότι η τιμολογιακή τους πολιτική θα είναι γνωστή 18 μήνες πριν από την άφιξη των πλοίων τους μαζί με τις θέσεις για τον ελλιμενισμό τους (berth allocation) με βάση το σύστημα που είναι αποδεκτό από τη MedCruises.

4.3. Το ναύγιο του Costa Concordia και οι επιπτώσεις στην ελληνική αγορά της κρουαζιέρας

Καίριο πλήγμα στην ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας ενδέχεται να αποδειχθεί το ναυάγιο του Τζίλιο του κρουαζιερόπλοιου Costa Concordia, συμφερόντων της ιταλικής Costa Cruises, που αποτελεί θυγατρική της Carnival Corp. Αναμένεται να προκαλέσει αναστάτωση στο επιβατικό κοινό και τεράστια δυσκολία να πειστούν νέοι πελάτες να εμπιστευτούν τα κρουαζιερόπλοια και θέτοντας ταυτόχρονα σε αμφιβολία την επάρκεια του σχετικού πλαισίου ναυτικής ασφάλειας SOLAS, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπου θα υπάρξουν πιέσεις για νέες ρυθμίσεις, που αναμένεται να το συνοδεύσουν, όπως γίνεται και σε κάθε άλλο ναυάγιο. Αυτό το κλίμα έρχεται να διαμορφωθεί σε μια περίοδο που κλείνουν διεθνώς τα πακέτα και ένα πάγωμα της αγοράς είναι ότι χειρότερο, πόσο μάλλον για την ελληνική αγορά, που θέλει να συνεχίσει στον περυσινό καλό ρυθμό με στόχο την περαιτέρω αύξηση των εσόδων της. Αξίζει να σημειωθεί ότι η περίοδος αυτή, που είναι το πρώτο τρίμηνο, είναι η περίοδος κατά την οποία γίνονται οι κρατήσεις για τουλάχιστον το 30% των θέσεων. Παράλληλα, έρχεται και η πρόσφατη επισήμανση στελεχών της μεγαλύτερης εταιρείας κρουαζιέρας, της Carnival, ότι είναι ήδη πολύ αργά για επιθετική αύξηση της ελληνικής τουριστικής αγοράς, τουλάχιστον για το 2012. Η κρουαζιέρα καθίσταται πλέον προβληματικό τουριστικό προϊόν, όπως είχε συμβεί και μετά το ναυάγιο στη Σαντορίνη, όπου ταλαιπώρησε τον κλάδο και είχε παρατηρηθεί μια τάση αναζήτησης ασφαλέστερου τρόπου διακοπών και μόλις πέρυσι έδειξε ο κλάδος να ξαναπατάει πιο γερά. Αναφορικά με τα ρυθμιστικά ζητήματα, που θα μπορούσαν να εκτροχιάσουν το «ελληνικό στοίχημα» για την κρουαζιέρα, νομικοί κύκλοι, που ασχολούνται και με την ναυτιλία, υπογραμμίζουν πως κάθε μεγάλο ναυάγιο φέρνει και μεγάλους τίτλους και μαζί με αυτούς και όψιμες εκκλήσεις πολιτικών, που σπεύδουν να αδράξουν την ευκαιρία προβολής για νέα κανονιστικά πλαίσια, οι οποίες μάλιστα τείνουν να υπερθεματίζουν (π.χ. δημιουργία συνεγγυητικών ταμείων, που επιβαρύνουν τον ιδιωτικό τομέα με αμφίβολη λειτουργικότητα, νέους κανονισμούς ασφαλείας αντί να εφαρμοστούν καλύτερα οι ήδη υπάρχοντες κλπ), δημιουργώντας αβεβαιότητα στην αγορά. Αυτό μεταφράζεται, εννέα στις δέκα φορές, σε αναβολή, αν όχι αναστολή επενδύσεων.

Μία από τις πιο σοβαρές επιπτώσεις, που μπορεί να έχει το ναυάγιο, είναι η συμφωνία που έχει γίνει στην Κρήτη. Οι κυκλικές κρουαζιέρες⁵⁵ (home porting) είναι

⁵⁵ www.blokoteam.blogspot.com/2012/01/capital-costa-concordia.html

το μέλλον για την Ελλάδα και πολλά έχουν επενδυθεί στην κατεύθυνση αυτή, ενώ και το νέο επενδυτικό του ΟΛΠ έχει αυτή τη στρατηγική να υπηρετήσει. Με βάση αυτή τη στρατηγική έκλεισε και η συμφωνία με την εταιρεία Costa Cruises, η οποία είναι θυγατρική της Carnival και ιδιοκτήτρια του κρουαζιερόπλοιου, που βυθίστηκε, για να κάνει home port το λιμάνι του Ηρακλείου από την άνοιξη του 2012. Η συμφωνία αυτή, αν και δεν έχει ασφαλώς χαρακτήρα αποκλειστικότητας, βρίσκεται πλέον στον αέρα, αφού όπως αναφέρουν πληροφορίες, η εταιρεία για να κινηθεί σε νέες αγορές πρέπει πρώτα να ξεπεράσει το σοκ, που υπέστη στην επικοινωνιακή της δύναμη και να βρει τρόπους να καλύψει το οικονομικό κόστος. Επομένως, οι νέες επενδύσεις περνούν σε νέα μοίρα. Οι εξελίξεις αυτές λειτουργούν ως ντόμινο και δεν αποκλείεται να υπάρξουν δυσμενέστερες συνέπειες. Υπό τις νέες συνθήκες, και για να μη μείνει ανεκμετάλλετο το λιμάνι του Ηρακλείου, θα πρέπει να εξακριβωθούν οι προθέσεις της Royal Caribbean, η οποία έχει δηλώσει επισήμως στην ελληνική κυβέρνηση πως θέλει να επενδύσει σε υποδομές στο Ηράκλειο, τοποθετώντας στην οικονομία του νησιού, όπως ισχυρίζονται τα στελέχη της, 60 εκατομμύρια ευρώ.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από το παρόν πόνημα προέκυψαν ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Αρχικά, το cluster που αποτελεί μια συσπείρωση οικονομικών δραστηριοτήτων δίνει στην επιχείρηση πολλές δυνατότητες όπως να αναδειξεί εξωτερικές οικονομίες και εξειδικευμένες τεχνικές στις διοικητικές και οικονομικές υπηρεσίες και να δημιουργήσει ένα κατάλληλο περιβάλλον για την ανάπτυξη καινοτομίας, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενδυνάμωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων με αποτέλεσμα να συμβάλλει ενεργά στην ανάπτυξη μιας οικονομίας. Επίσης, προέκυψε ότι η cluster ανάλυση αποτελεί ένα βασικό εργαλείο για την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας καθώς εντοπίζει τους τομείς της οικονομίας, κάθε μια περιοχή έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα και δημιουργούνε βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές για την ανάπτυξη της.

Ένα σημαντικό συμπέρασμα είναι η σπουδαιότητα του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος στην ελληνική οικονομία, καθώς βλέπουμε το πόσο σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν πολλοί από τους κλάδους του, όπως είναι: α) ο τουρισμός ο οποίος είναι ένας από τους δυναμικότερους αναπτυσσόμενους τομείς της ελληνικής οικονομίας αφού η συμμετοχή του στο ΑΕΠ είναι σταθερά πάνω από 15% και κατά περιόδους ξεπέρασε το 18% και δημιουργεί ένα σημαντικό ποσοστό απασχόλησης σε ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων και β) η ελληνική εμπορική ναυτιλία που το μερίδιο του ελληνικού στόλου ως σύνολο του παγκοσμίου στόλου έφθασε με όρους dwt το 15,96%, ενώ το 2009 ήταν 15,33%. Έτσι, λοιπόν, αυξάνεται η χωρητικότητά του ελληνόκτητου στόλου και συνεχίζει να κρατά τα «σκήπτρα» του κλάδου και με μια σωστή διαχείριση να οδηγεί την ελληνική οικονομία σε μια εύρυθμη ανάπτυξη. Επιπρόσθετα, αναδείχθηκε η ανάγκη για εφαρμογή πολιτικών επένδυσης και ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος μέσα από τους κλάδους του οποίου οι πιο σημαντικές είναι: α) η ενίσχυση στον εκπαιδευτικό φορέα ώστε να προσελκύσουν όλο και περισσότερους νέους στο ναυτικό επάγγελμα, β) η

ενίσχυση στον τουρισμό μέσω του ορθολογισμού των νόμων σχεδιασμού και εφαρμογή τους, ένα σταθερό φορολογικό καθεστώς για ακίνητη περιουσία και βελτίωση της αξιοπιστίας των υπηρεσιών μεταφοράς και των υπηρεσιών υγείας, γ) η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να μετατραπεί σε περιφερειακό συγκοινωνιακό κόμβο, όχι μόνο της ΝΑ Ευρώπης, αλλά και της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και της Κασπίας Θάλασσας. Με όλες αυτές τις πολιτικές το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα θα γίνει πιο ανταγωνιστικό και πιο παραγωγικό σε σχέση με τα cluster άλλων χωρών.

Όσο αναφορά τον κλάδο της ελληνικής κρουαζιέρας προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα: αποτελεί έναν από τους πιο ταχέως αναπτυσσόμενους εναλλακτικούς τουριστικούς τομείς καθώς χαρακτηρίζεται από υψηλούς ρυθμούς αύξησης και ως μία αναπτυξιακή παράμετρο για την ελληνική οικονομία. Ένα σημαντικό βήμα, που έγινε για να συντελέσει σε αυτό, ήταν η πλήρη άρση του cabotage, που τόσο καιρό ταλαιπωρούσε την ελληνική κρουαζιέρα δημιουργώντας τώρα νέους ορίζοντες ανάπτυξης και την αναγκαιότητα για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών, που θα οδηγήσει σε ακόμη περαιτέρω ανάπτυξη. Ένα άλλο συμπέρασμα είναι ότι η ελληνική κρουαζιέρα, παρά το γεγονός ότι αποτελεί έναν από τους πιο αναπτυσσόμενους τομείς, θα αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα από το ναυάγιο του Costa Concordia, που έγινε πριν λίγο καιρό, καθώς θα δημιουργηθεί αναστάτωση στο επιβατικό κοινό και τεράστια δυσκολία να πειστούν νέοι πελάτες να εμπιστευτούν τα κρουαζιερόπλοια, με αποτέλεσμα να δημιουργήσει ένα μεγάλο πλήγμα στην ελληνική κρουαζιέρα μετά από εκείνο του ναυαγίου στη Σαντορίνη.

Έτσι, λοιπόν, η μεγάλη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία δημιουργεί την ανάγκη για μεγαλύτερη ενίσχυση στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και κατ'επέκταση των κλάδων, που συνδέονται άμεσα με αυτό, έτσι ώστε η Ελλάδα να καταφέρει σιγά σιγά να σταθεί στα δικά της ποδιά και να γίνει και πάλι ανταγωνιστική, εκμεταλλευόμενη τις τόσο πολλές δυνατότητες, που της δίνει η ελληνική ναυτιλία.

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Φάλλας Ι., Phc ΑΠΘ, Καινοτομία σε clusters παραδοσιακών κλάδων
2. Γοσποδίνη Α., Cluster Καινοτομίας : χωρικός σχεδιασμός, διεθνή πρότυπα και ελληνική πραγματικότητα
3. Michael E. Porter, The competitive advantage of nations, 1990
4. Michael E. Porter , Clusters and the New Economics of Competition
5. Michael E. Porter , Location, Competition and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy
6. Stopford M., Maritime Economics, 1997
7. San diego-association of goverments, What are Industrial Clusters?
8. Εθνικό Παρατηρητήριο μικρομεσαίων επιχειρήσεων, Εγχειρίδιο Δικτύων Επιχειρηματικότητας(networking) και Συστημάτων-Συστάδων Επιχειρήσεων(clustering)
9. Damaskopoulos Takis, Meta-globalization: Spatial dislocations and dynamic clustering, 2009
10. Παπαχρόνη Μ., Μαύρη Μ., Περιοδικό ΣΠΟΥΔΑΙ, Τόμος 56, Τεύχος 2^ο, Προσδιορισμός περιφερειακών βιομηχανικών συμπλεγμάτων επιχείρησης(clusters) στην ελληνική οικονομία, 2006
11. Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Dynamic European Maritime Clusters, 2006
12. Clara M., Russo F., Gulati M., Cluster Development and BDS Promotion, 2000
13. The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors Executive Summary, 2009
14. Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων. Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2001
15. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, 2006

16. THE DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION, The Economic Significance of Maritime Clusters Lessons Learned from European Empirical Research, 2010
17. Douglas-Westwood Publications, World Marine Markets, 2005
18. Αθανασιάδου Ε., Παραγωγικότητα Ναυπηγείου Διαχείριση Επιχειρησιακής Επίδοσης, 2007
19. Policy Research Corporation, The role of maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors, country report-Netherlands, 2008
20. Policy Research Corporation, The role of maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors, Overview of the applied research methodology, 2008
21. Policy Research Corporation, The role of maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors, country report-Greece, 2008
22. National Bank of Greece, Greece-economic & market analysis, 2010
23. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία, 2005
24. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση 2010-2011
25. Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , τεύχος πρώτο, Αρ. Φύλλου 148, ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3872, Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις, 2010
26. M.N. Diakomihalis, M.B. Lekakou, E. Stefanidaki , T.C. Syriopoulos , The Economic Impact of the Cruise Industry on Local Communities: The case of Greece
27. European Cruise Council, The cruise industry, a leader in Europe's economic recovery, 2011
28. ΟΛΠ, Επενδυτικό Πλάνο 2012-2016

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

1. <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>
2. http://ec.europa.eu/fisheries/publications/studies_reports_en.htm
3. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_employment_en.html

4. [www.maasvlakte2.com/.../top location in the north sea 1.pdf](http://www.maasvlakte2.com/.../top_location_in_the_north_sea_1.pdf)
5. <http://blokoteam.blogspot.com/2012/01/capital-costa-concordia.html>
6. http://isthmos.gr/index.php/article/nea_politikh_gia_thn_krouaziera
7. http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economyepix_2_19/05/2012_48_2740
8. <http://www.traveltimes.gr/content/article/001/001004/3733.html>
9. <http://www.tanea.gr/oikonomia/article/?aid=4685076>
10. <http://www.tanea.gr/oikonomia/article/?aid=4681928>
11. <http://www.marineews.gr>
12. www.naftemporiki.gr
13. www.protothema.gr/economy/article/?aid=189712
14. <http://www.pseas.gr/2009-01-08-02-59-18/2009-01-08-03-02-52/2009-01-08-03-03-25/2819-a-2014-.html>
15. http://85.62.13.114/media/news/en/press_det.php?id=7331&idioma=E
16. <http://www.travelchat.gr/forum/index.php?topic=1186.0;wap2>
17. www.olp.gr
18. <http://www.nautilia.gr>

ΓΑΝΕΣΤΗΜΟ ΓΕΡΑΝ