

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ CLUSTER»**

**Βογιατζή Μαρία**

**Διπλωματική Εργασία**

**που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών**

**του Πανεπιστημίου Πειραιά ως μέρος των**

**απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού**

**Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

**ΙΟΥΝΙΟΣ 2013**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με το θέμα αυτό και για την καθοδήγηση, την ενθάρρυνση, την υποστήριξή του και γενικότερα την πολύτιμη συμβολή του σε όλα τα στάδια της εργασίας. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές της παρούσας διπλωματικής, κ. Παντουβάκη και κα Βαλμά για τα εποικοδομητικά σχόλια και τις παρατηρήσεις τους.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο παρόν πόνημα σε πρώτη φάση αναλύθηκε το θεωρητικό υπόβαθρο των cluster, δηλαδή των γεωγραφικά συγκεντρωμένων και αλληλοσυνδεόμενων πλεγμάτων επιχειρήσεων, μελετώντας την εξέλιξη και λειτουργία τους και την περαιτέρω ανάπτυξη και προσφορά τους στον οικονομικό κύκλο. Σε δεύτερη φάση παρουσιάστηκε η θέση που έχουν τα cluster στη ναυτιλία και ο ρόλος που διαδραματίζουν αναλόγως της δράσης και της εμβέλειας που αποκτούν. Η ανάλυση των επιμέρους κλάδων του ναυτιλιακού cluster και η εξέταση των αγορών που δραστηριοποιούνται οι εν λόγω κλάδοι, αποτέλεσαν επίσης αντικείμενο μελέτης στο παρόν πόνημα, αφού αποτέλεσε απαραίτητο στάδιο, ώστε να μπορούσαμε να παρουσιάσουμε και να μελετήσουμε την λειτουργία και ανάπτυξη των αντίστοιχων ναυτιλιακών cluster σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στη συνέχεια, λοιπόν, η παρουσίαση τριών παραδειγμάτων ευρωπαϊκών ανεπτυγμένων ναυτιλιακών cluster και η εξέταση του δικού τους ξεχωριστού έργου στο οικονομικό σκηνικό βοήθησε στην ακόλουθη επισταμένη εξέταση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η εξέταση του περιεχομένου του, η σημασία και η θέση που κατέχει στην ελληνική οικονομία, η ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει και οι ευκαιρίες ανάπτυξης που έχει, αλλά και οι απειλές που παρουσιάζονται ή μπορεί να εμφανιστούν μελλοντικά σε συνδυασμό με την διατύπωση προτάσεων και μέτρων για την προστασία και διατήρηση της θέσης του, αλλά και στην πορεία για την ανάπτυξη και βελτίωση του με στόχο μέσω της καινοτομίας και της εναλλακτικής δημιουργικής αντιμετώπισης εκάστοτε θεμάτων, κατάδειξης της προόδου και της ανταγωνιστικότητάς του.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## **ABSTRACT**

In this thesis initially analyzed the theoretical background of the cluster, namely the businesses geographically concentrated and interconnected, studying the evolution and the operation, and further the development and their contribution to the economic cycle. In a second part, presented the relative position that have the clusters in the maritime sector and the role that they have depending on the action and scope that they acquire. The analysis of individual sectors of the maritime cluster and the examination of markets that operate these sectors was also studied in this essay, since it was a necessary stage in order then to be able to present and study the operation and development of their respective maritime cluster at European level.

Then, also, the presentation of three examples of developed European maritime clusters and the examination of their separate role in economic cycle helped to the following thorough examination of the Greek cluster of maritime activities. The examination of its contents, the importance and position to the rest Greek economy, the analysis of the problems that it faces and its growth opportunities, but also the threats that occur or may occur in the future in conjunction with the proposals and measures for the protection and the preservation of its role, but also on the path to development and improvement with aim through the innovation and creative alternative face of specific issues, help and demonstrate the progress and competitiveness of maritime cluster.

Finally, the presentation of the conclusions, after the above topics, integrates and summarizes the purpose of this thesis by mentioning the main points of which briefly is the positive effect of the maritime cluster and shipping generally in the Greek economy, the special care that must

be given to the development of the shipping cluster, both to remain in its place which has so far conquered, but mainly to become even more competitive and reach further, and certainly also be optimized in order to reap more benefits.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:**

### **Κεφάλαιο 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **Κεφάλαιο 2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

2.1 Η έννοια του cluster

2.2 Η λειτουργία του cluster

2.3 Οι παράγοντες ανταγωνιστικότητας

2.4 Παράγοντες και στάδια ανάπτυξης του cluster

2.4.1. Τα στάδια ανάπτυξης των cluster

2.4.1.α Ανάπτυξη κοινής αντίληψης και στόχων - εδραίωση εμπιστοσύνης των εν δυνάμει μελών της συστάδας.

2.4.1.β Ανάπτυξη στρατηγικών δεσμών (ΦΑΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΟΤΗΤΑΣ)

2.4.1.γ Ανάπτυξη στρατηγικής και οράματος (ΦΑΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ)

2.4.1.δ Υλοποίηση του cluster (ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ)

### **Κεφάλαιο 3 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ CLUSTER**

3.1 Έννοια και ορισμός του ναυτιλιακού cluster

3.2 Δραστηριότητες του ναυτιλιακού cluster

### **Κεφάλαιο 4. ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ**

4.1 Δραστηριότητες του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος

4.2 Τα βασικά μεγέθη του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού cluster

4.3 Παραδείγματα ευρωπαϊκών ναυτιλιακών cluster

4.3.1 Δανέζικο ναυτιλιακό cluster

4.3.2 Νορβηγικό ναυτιλιακό cluster

4.3.3 Ολλανδικό ναυτιλιακό cluster

## **Κεφάλαιο 5. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ CLUSTER**

5.1 Παρουσίαση δραστηριοτήτων ελληνικού ναυτιλιακού cluster

5.2 Ανάλυση δραστηριοτήτων ελληνικού ναυτιλιακού cluster

5.2.1 Ναυτιλιακές επιχειρήσεις

5.2.2 Υπηρεσίες της ναυτιλίας

5.2.3 Ναυπηγήσεις και επισκευές

5.2.4 Εκπαιδευτικοί φορείς

5.2.5 Λιμενικές υπηρεσίες

5.2.6 Κρατικοί φορείς

5.2.7 Προμηθευτές και υπηρεσίες εφοδιασμού

5.2.8 Αλιεία

5.2.9 Αμυντική ναυτιλία

5.3 Τα βασικά μεγέθη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

5.3.1 Παρουσίαση βασικών μεγεθών του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

5.3.2 Πολιτικές ενίσχυσης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος



**Κεφάλαιο 6. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ  
ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Κεφάλαιο 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Κεφάλαιο 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θεωρία των cluster ως αντικείμενο της οικονομικής επιστήμης ερμηνεύει τη συμπεριφορά των γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων κι αλληλεξαρτώμενων επιχειρήσεων και την περαιτέρω λειτουργία τους και τις δημιουργηθείσες σχέσεις που αναπτύσσει, καθώς βέβαια μελετά και τις επιπτώσεις που αυτές έχουν, δηλαδή τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων του cluster. Σκοπός του παρόντος πονήματος είναι η ανάλυση αυτής της μορφής ανάπτυξης δραστηριοτήτων και η εφαρμογή της γενικότερα στο ναυτιλιακό τομέα και ειδικότερα στον ελληνικό ναυτιλιακό τομέα.

Η Ελλάδα σε παγκόσμιο πλαίσιο, ωστόσο, παρουσιάζει στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας συγκριτικό πλεονέκτημα, κάτι που την κατατάσσει πρώτη δύναμη διεθνώς με τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου να συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο σε τέτοιο βαθμό που να εξυπηρετούν μεγάλο μέρος των μεταφορικών αναγκών σε εισαγωγές και εξαγωγές πολλών κρατών, όχι μόνο γειτονικών, αλλά και αρκετά απομακρυσμένων.

Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία δραστηριοποιείται στον διεθνή χώρο για τη μεταφορά των εισαγωγών και εξαγωγών τρίτων χωρών, που περιλαμβάνουν πρώτες ύλες όπως χύδην φορτία σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα, βωξίτη, αλουμίνας, καθώς και αγροτικά και βιομηχανικά προϊόντα, πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου.

Οι σχετικές οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσει η ελληνική ναυτιλία συμβάλλουν σημαντικά στη γενικότερη οικονομική κατάσταση και ανάπτυξη της χώρας, αφού η εισροή ξένου συναλλάγματος καλύπτει μεγάλο ποσοστό του εμπορικού ελληνικού

ελλείμματος.

Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας, αφού δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για λογαριασμό τρίτων χωρών, απασχολεί σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα ευρύ πλέγμα διάφορων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και της συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και τη σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας.

Στο **δεύτερο** κεφάλαιο αναλύεται το θεωρητικό υπόβαθρο των cluster, δηλαδή η έννοια και η σημασία του, δηλαδή τα κύρια χαρακτηριστικά του, το γενικότερο περιεχόμενο των δραστηριοτήτων του, καθώς και οι φάσεις εξέλιξής του από την δημιουργία του μέχρι και την παρακμή του.

Στο **τρίτο** κεφάλαιο ορίζεται το ναυτιλιακό cluster, συγκεκριμενοποιώντας τον συγκεκριμένο τομέα ανάπτυξης και λειτουργίας ενός cluster, προσανατολισμένο στη ναυτιλία. Η έννοιά του, αλλά κυρίως οι δραστηριότητες τις οποίες αναπτύσσει κατά τη διάρκεια της πορείας του σε γενική βάση είναι το κύριο θέμα αυτού του κεφαλαίου, απαριθμώντας και αναλύοντας τις επιμέρους λειτουργίες της κάθε δραστηριότητάς του.

Στο **τέταρτο** κεφάλαιο, περνάμε στο πώς παρουσιάζονται τα ναυτιλιακά cluster σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τι γενική εικόνα

εμφανίζουν στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό χώρο, καθώς και πως αναπτύσσουν τους υποκλάδους τους. Για τη στήριξη της εν λόγω παρουσίασης, παρουσιάζονται τρία παραδείγματα χωρών τα οποία έχουν αναπτύξει σε ικανοποιητικό επίπεδο τα cluster τους και αυτά είναι τα παραδείγματα της Δανίας, της Νορβηγίας και της Ολλανδίας που η κάθε μια χώρα ξεχωριστά έχει δημιουργήσει και έχει καταστρώσει ένα σχέδιο οργάνωσης της ναυτιλιακής οικονομίας της που λειτουργεί σύμφωνα πάντα με τα δικά του διακριτά χαρακτηριστικά και συνεισφέρει με σημαντικό ποσοστό στην οικονομία της χώρας του, αφού το πλέγμα της κάθε χώρας λειτουργεί οργανωμένα και ικανοποιητικά και με συγκεκριμένους ρυθμούς.

Στο **πέμπτο** κεφάλαιο, μπαίνουμε πλέον στην παρουσίαση του κυρίως θέματος της εργασίας που είναι το ελληνικό ναυτιλιακό cluster, τόσο ως προς τη γενική του εικόνα και τις δραστηριότητές του, όσο και ως προς την ανάπτυξή του, τις τάσεις εξέλιξής του και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει και που δεν του επιτρέπουν την καθιέρωση και εδραίωσή του.

Στο **έκτο** κεφάλαιο, έχουμε τις προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού cluster και τις προτάσεις αντιμετώπισης των προβλημάτων και απειλών που αντιμετωπίζει και πιθανά μέτρα επίλυσής τους.

Τέλος, στο **έβδομο** κεφάλαιο κλείνουμε με τα συμπεράσματα και τη συνολική εικόνα που σχηματίσαμε κατά την πορεία και εξέλιξη της διπλωματικής εργασίας και αποφαίνεται η γενικότερη κατάσταση που επικρατεί τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε ευρωπαϊκό ως προς την πορεία των ναυτιλιακών clusters.

## Κεφάλαιο 2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 2.1 Η έννοια του cluster

Στην παγκόσμια οικονομική πραγματικότητα η εμφάνιση και λειτουργία συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με έναν κλάδο της οικονομίας είναι σύνηθες φαινόμενο. Η γεωγραφική συγκέντρωση των διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένο λοιπόν τομέα της οικονομικής δραστηριότητας αποτελούν τη βάση της έννοιας του cluster- αποδιδόμενο στα ελληνικά, του πλέγματος- σύμφωνα και με τον Porter<sup>1</sup> (On competition, Michael Porter, 1998). Δηλαδή μια ομάδα ανεξάρτητων, συμπληρωματικών και συν-ανταγωνιστικών κι αλληλεξαρτώμενων επιχειρήσεων<sup>2</sup>, ένα σύμπλεγμα, που δραστηριοποιείται σε συγκεκριμένη βιομηχανική, οικονομική, θεματική περιοχή<sup>3</sup>, και σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή<sup>4</sup> συνδεδεμένων σε αλυσίδα προστιθέμενης αξίας, με ισχυρές αλληλεπιδράσεις και ανταλλαγή πληροφορίας, γνώσης, καλών

---

1 Σύμφωνα με τον Michael Porter ο ορισμός του cluster στο σύγγραμμά του «The competitive advantage of nations» (1990) είναι ο εξής: Clusters are geographic concentrations of interconnected companies, specialized suppliers, service providers, firms in related industries, and associated institutions (e.g., universities, standards agencies, trade associations) in a particular field that compete but also cooperate. A cluster is defined as geographic concentration of inter-connected companies and institutions working in a common industry. In addition, clusters encompass an array of collaborating and competing services and providers that create a specialized infrastructure, which supports the cluster's industry. Finally, clusters draw upon a shared talent pool of specialized skilled labor.

2 Μεγάλες και μικρές επιχειρήσεις, παραγωγοί, αγοραστές, ακαδημαϊκά ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα, πάροχοι υπηρεσιών, τεχνολογικά πάρκα, δίκτυα, ενώσεις, σύνδεσμοι, φορείς μεταφοράς τεχνογνωσίας, εμπορικές ή επενδυτικές τράπεζες, κεφάλαια επιχειρηματικών συμμετοχών, επιχειρηματικοί άγγελοι, στρατηγικοί επενδυτές, εθνικές και περιφερειακές αρχές και υπηρεσίες που ασχολούνται με την βιομηχανική, περιφερειακή, ερευνητική ή τεχνολογική ανάπτυξη και πολιτική και MME

3 Όπως τηλεπικοινωνίες, πληροφορική, μικρο/νανοτεχνολογίες, δομικά υλικά, κατασκευαστικός τομέας, γεωργική παραγωγή, χημική βιομηχανία, τρόφιμα, τουριστικές υπηρεσίες, ναυτιλία, κλωστοϋφαντουργία, ενέργεια, μεταφορές, κ.λπ

4 Πόλη, νομό, περιφέρεια, χώρα, αλλά και διασυνοριακά, κ.λπ.

πρακτικών, με κοινούς προμηθευτές ή/και πελάτες, με από κοινού πρόσβαση και χρήση εγκαταστάσεων, υποδομών και υπηρεσιών, και υπαρκτό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε διεθνές επίπεδο, που επηρεάζει και επηρεάζεται από τις υπόλοιπες επιχειρήσεις με ποικίλα αποτελέσματα και βασικότερο τη δημιουργία «οικονομιών κλίμακας<sup>5</sup>».

Η συνήθης σύσταση των cluster εμπεριέχει τους προμηθευτές, τους πελάτες, τους παραγωγούς συμπληρωματικών προϊόντων και σχετικούς κυβερνητικούς φορείς. Οι προμηθευτές μπορεί να προσφέρουν εξειδικευμένες εισροές όπως ανταλλακτικά, υπηρεσίες μηχανολογικού εξοπλισμού, εξειδικευμένες υποδομές, πρόσβαση σε δίκτυα, εμπειρία, τεχνολογία κ.α. Οι κυβερνητικοί φορείς, τα πανεπιστήμια, οι φορείς παροχής εκπαίδευσης, κατάρτισης ή συμβούλων συνεισφέρουν με την εξειδικευμένη γνώση και την τεχνική υποστήριξη. Η συνεισφορά αυτή και η μεταξύ τους αλληλεπίδραση με τη δημιουργία σχέσεων και δεσμών οδηγεί στη συνεργασία, όπως και στην ανταγωνιστικότητα μεταξύ τους.

Οι προαναφερόμενες οικονομίες συνεργιών είναι η κορωνίδα της ανάπτυξης των σχέσεων αυτών στη λειτουργία ενός cluster. Οι

---

5 Οικονομίες κλίμακας είναι η τάση του μακροχρόνιου μέσου συνολικού κόστους να μειώνεται όταν αυξάνεται η ποσότητα της παραγωγής. Καθώς αυξάνονται οι ποσότητες όλων των χρησιμοποιούμενων παραγωγικών συντελεστών, η ποσότητα του προϊόντος μπορεί να αυξάνεται:

Α.κατά το ίδιο ποσοστό, οπότε και θα υπάρχουν σταθερές αποδόσεις κλίμακας παραγωγής (constant returns to scale).

Β.κατά μεγαλύτερο ποσοστό, οπότε και θα υπάρχουν αύξουσες αποδόσεις κλίμακας παραγωγής (increasing returns to scale).

Γ.κατά μικρότερο ποσοστό οπότε και θα υπάρχουν φθίνουσες αποδόσεις κλίμακας παραγωγής (decreasing returns to scale). <http://www.euretirio.com/2010/06/oikonomies-klimakas.html>

επιχειρήσεις που συνεργάζονται και αποκομίζουν σημαντικά οφέλη δημιουργούν εξωτερικές οικονομίες, ανταγωνιστικό περιβάλλον που προωθεί και προκαλεί καινοτομίες και έτσι βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών με παράλληλο σκοπό τη μείωση του κόστους. Έτσι, δημιουργείται και προστιθέμενη αξία, δηλαδή με την παράλληλη ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας παράγεται περισσότερο προϊόν με το ίδιο κόστος.

Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, τηρείται μια παράλληλη λειτουργία μέσα σε ένα cluster. Ενώ υπάρχει συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων για να επέλθει το επιθυμητό αποτέλεσμα, παράλληλα αναπτύσσεται ανταγωνιστικό περιβάλλον τέτοιο που θα προκαλέσει την ανάπτυξη καινοτόμων δράσεων και δεν θα επιτρέψει τη στασιμότητα. Αυτή είναι η μορφή υγιούς ανταγωνισμού που επιφέρει τη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας του πλέγματος, ώστε να συνεχίσει να αναπτύσσεται και να καινοτομεί. Επίσης, σε ένα τέτοιο κλίμα, όπως το προαναφερθέν, η εύκολη είσοδος και έξοδος επιχειρήσεων στο πλέγμα και η ταχύτερη διάδοση της τεχνολογίας και της πληροφόρησης οδηγεί στη βελτιστοποίηση των προϊόντων και των υπηρεσιών και ακολούθως στην αύξηση της παραγωγικότητας.

Παράλληλα, με αυτό τον τρόπο λειτουργίας υπάρχει ευκολότερη πρόσβαση σε προμηθευτές, εργατικό δυναμικό, εξειδικευμένη γνώση και πληροφόρηση, δημιουργώντας εξωτερικές οικονομίες, τόσο από δημόσια αγαθά και υποδομές, όσο και από ιδιωτικές επενδύσεις επιχειρήσεων.

Είναι επόμενο, λοιπόν, σε χώρες όπως της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου αναπτύσσεται για παράδειγμα ο ναυτιλιακός τομέας να έχουμε σημαντική ανάπτυξη πλεγμάτων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Αυτό βέβαια προϋποθέτει την ύπαρξη κάποιων συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων τα οποία θα δημιουργήσουν με την κατάλληλη ρύθμιση και λειτουργία ένα τέτοιο περιβάλλον που θα είναι ελκυστικό, ικανό προς συνεχή ανάπτυξη και βελτίωση και βέβαια αποτελεσματικό οικονομικά. Η εντός αυτού του πλαισίου ανάπτυξη των εξωτερικών οικονομιών αποτελεί, τόσο αποτέλεσμα της αυξανόμενης προσφοράς υπηρεσιών και προϊόντων, όσο βέβαια και της ζήτησης καλύτερου και ποιοτικότερου προϊόντος και από την άλλη αποτελεί και προϋπόθεση, ώστε και οι ίδιες οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ένα συγκεκριμένο τομέα και αποτελούν μέρος του εκάστοτε πλέγματος να δύναται να είναι βιώσιμες αρχικά και ανταγωνιστικές περαιτέρω, ώστε να έχουν συνέχεια και βελτίωση και βέβαια συμμετοχή και κύρος στην οικονομική αλυσίδα όπου εντάσσονται.

Ωστόσο θα ήταν δόκιμο, πριν προχωρήσουμε στην περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων του πλέγματος, να διασαφηνίσουμε τις έννοιες των ήδη αναφερόμενων ανωτέρω μερών που απαρτίζουν το cluster προς αποφυγή παρερμηνειών και κωλυμάτων στην κατανόηση κατά την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του, αφού οι διαστάσεις των αναπτυσσόμενων δραστηριοτήτων τους είναι μεγάλες.

Ξεκινώντας λοιπόν, ένα cluster αποτελείται, όπως προαναφέρθηκε, από τα εξής μέρη:

**-τις επιχειρήσεις:**

είναι τα σκέλη που παράγουν το τελικό προϊόν ή την υπηρεσία και τα οποία αναπτύσσουν μεταξύ τους σχέσεις, τόσο ανταγωνιστικές, όσο και



συνεργασίας.

**-τους προμηθευτές:**

είναι τα μέλη που προμηθεύουν, εφοδιάζουν τις επιχειρήσεις, είτε με πρώτες ύλες, είτε με τεχνολογία και σε περίπτωση βλαβών σπεύδουν στην επιδιόρθωση τους για την ανεμπόδιστη διεξαγωγή των περαιτέρω οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο χαρακτήρας των σχέσεων προμηθευτών και επιχειρήσεων είναι σταθερός, αφού η προοπτική συνεργασίας είναι κάτι που και τα δυο μέρη το επιθυμούν, αφού υπάρχει αμοιβαίο συμφέρον, αλλά και ευνοεί και την φήμη τους στον κύκλο του cluster.

**-τους παραγωγούς συμπληρωματικών προϊόντων:**

είναι το μέρος που ενώ είναι αποσπασματικό ως προς τη συνολική εικόνα του πλέγματος παράλληλα είναι απαραίτητο, αφού χωρίς τη δική του συνεισφορά δε μπορεί να ολοκληρωθεί η καλή εικόνα του πλέγματος και η εύρυθμη λειτουργία του. Είναι εξίσου σημαντική με τα υπόλοιπα μέρη η θέση του στο πλέγμα, καθώς και καθοριστική, από τη στιγμή που ολοκληρώνει και συμπληρώνει την εικόνα του και η ενδεχόμενη χαμηλή του επίδοση μπορεί να προκαλέσει την κατάρρευση του οικοδομήματος μέσω της υπονόμησης του τελικού προϊόντος.

**-τους εκπαιδευτικούς φορείς:**

συμπεριλαμβάνουν τα εκπαιδευτικά ιδρύματα που επιμορφώνουν το

εργατικό δυναμικό και το καθιστούν ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες του πλέγματος, ενώ παράλληλα έχει και έναν ερευνητικό ρόλο που σκοπό έχει μέσω της διερεύνησης την βελτίωση του συστήματος και τη διόρθωση ενδεχόμενων λαθών δια της εφαρμογής νέων γνώσεων.

**-τους κρατικούς φορείς:**

είναι το σκέλος που επηρεάζει το cluster με τις αποφάσεις του κ τις ενέργειές του και μεριμνά για την εύρυθμη λειτουργία του και την ανάπτυξή του.

**-τους χρηματοοικονομικούς οργανισμούς:**

είναι τα μέρη που χρηματοδοτούν το cluster μέσω των επενδύσεων ή των κεφαλαίων.

Στο οικονομικό σκηνικό τα μέρη του cluster περίπου είναι τα ανωτέρω χωρίς να αποκλείονται κι άλλα. Ωστόσο, αυτή είναι η βασική δομή ενός cluster ομοειδών ή συμπληρωματικών δραστηριοτήτων επιχειρήσεων σε μια ορισμένη γεωγραφική περιοχή.

Σε εθνικό επίπεδο η δημιουργία και ανάπτυξη π.χ. του ναυτιλιακού πλέγματος θεωρείται ο κύριος οικονομικός μοχλός μέσω του οποίου η ναυτιλία προσφέρει στην εθνική οικονομία. Σε διεθνές επίπεδο οι προϋποθέσεις ανάπτυξης των υπηρεσιών του ναυτιλιακού πλέγματος είναι να προσφέρονται σε ανταγωνιστικές τιμές, εκτός και αν οι ανώτερες τιμές συνοδεύονται από καινοτομίες, οι οποίες όσο μεγαλύτερες είναι τόσο περισσότερη προστιθέμενη αξία αποδίδουν.

Ωστόσο, η εφαρμογή των παραπάνω αρχών για τη δημιουργία και ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού πλέγματος απαιτεί μελέτη και ανάλυση των απαραίτητων υποδομών από την μεριά του κράτους και μελέτη των προσφερομένων επενδυτικών ευκαιριών από την μεριά των επιχειρήσεων.

Πριν κοιτάξουμε, όμως, κάποια από τα χαρακτηριστικά του πλέγματος στην ναυτιλιακή ευρωπαϊκή, όσο και παγκόσμια διάσταση, θα πρέπει να διασαφηνιστεί η κατανόηση της λειτουργίας ενός πλέγματος και των δράσεων που αναλαμβάνει.

## 2.2 Η λειτουργία του cluster

Οι επιχειρηματικοί συνεργατικοί σχηματισμοί (clusters) αποτελούν μορφές συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων και άλλων φορέων (π.χ. πανεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα, επαγγελματικές ενώσεις, επιμελητήρια) που προωθούν την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα, διαθέτοντας τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

1. Την ανεξαρτησία των συμμετεχόντων στο cluster επιχειρήσεων/φορέων που συνεργάζονται, αλλά ταυτόχρονα δύναται και να ανταγωνίζονται μεταξύ τους, ενώ δεν είναι απαραίτητο να ανήκουν στον ίδιο ή σε παρεμφερείς στατιστικά κλάδους.
2. Την ισότιμη συμμετοχή των φορέων στο cluster, το οποίο αποτελεί μία ξεχωριστή οντότητα η οποία εξελίσσεται (δεν είναι απαραίτητο να είναι εταιρεία, αλλά μία σύμπραξη με

κοινά αποδεκτούς όρους και στόχους), ενώ οι σχέσεις μεταξύ των συμμετεχόντων είναι ελαστικές.

3. Την αμοιβαία ωφέλεια από τη συνεργασία αυτή μέσω των οικονομιών κλίμακας που προσφέρει ένα μεγαλύτερο σχήμα σε πεδία όπου μία μεμονωμένη ενέργεια αδυνατεί να παρουσιάσει σημαντικά αποτελέσματα, όπως η από κοινού πρόσβαση και χρήση εγκαταστάσεων, υποδομών, υπηρεσιών, η διάχυση πληροφοριών, γνώσεων και καλών πρακτικών μεταξύ των μελών, η βελτίωση της ποιότητας των τελικών προϊόντων/ υπηρεσιών μέσω κοινών υποδομών (π.χ. δημιουργία εργαστηρίων, κοινών εκθετηρίων κλπ), η προώθηση της έρευνας και ανάπτυξης (R&D), η προώθηση της εξωστρέφειας και η δημιουργία καλύτερων προϋποθέσεων πρόσβασης σε νέες αγορές, η προστασία του περιβάλλοντος, η προμήθεια τελικών ή ενδιάμεσων προϊόντων μεταξύ των μελών, η συμπληρωματικότητα των δραστηριοτήτων, η πρόσβαση σε εξειδικευμένο προσωπικό κ.ο.κ.
4. Τη γεωγραφική εγγύτητα των συμμετεχόντων.
5. Την ύπαρξη κοινών στόχων μεταξύ των συμμετεχόντων.

Ισχυρά clusters δίνουν συχνά πρόσβαση σε επιχειρήσεις που δε μπορούν να ανταπεξέλθουν μεμονωμένα ως προς την τεχνογνωσία, τις εξωτερικές αγορές, την κοινή διανομή ή αγορά. Τα clusters μπορούν ειδικά να βοηθήσουν μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τα ερευνητικά ιδρύματα να έχουν πρόσβαση σε διακρατικά ερευνητικά προγράμματα, όπως και να τα υποστηρίξουν, ωθώντας τα να μεγιστοποιήσουν την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων, να οδηγηθούν στην καινοτομία και την αύξηση της παραγωγικότητας και γενικότερα να βελτιώσουν την

εικόνα από τη συνολική άποψη σε σχέση με τη μεμονωμένη αποδοτικότητα<sup>6</sup>.

Τα κέντρα εκπαίδευσης και έρευνας, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η καινοτομία και οι σύμβουλοι πνευματικής ιδιοκτησίας, τοπικοί και περιφερειακοί φορείς και άλλοι υποστηρικτικοί οργανισμοί είναι οι βασικοί παράγοντες μεγιστοποίησης του επιχειρηματικού δυναμικού στις επιχειρήσεις. Όντας μέρος ενός cluster μπορεί να έχει κανείς καλύτερη πρόσβαση στην πληροφόρηση και σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, καθώς και στην πηγή εισροών και προμηθευτών με απώτερο αποτέλεσμα την δημιουργία αξίας και καινοτομίας. Τα ερευνητικά κέντρα αριστείας προωθούν και υποστηρίζουν τον καλύτερο συντονισμό και την επικοινωνία μεταξύ των μελών της ναυτιλιακής επιστημονικής κοινότητας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, συμβάλλοντας αποτελεσματικά στη βιώσιμη ανάπτυξη και την καινοτομία. Ταυτόχρονα, τα clusters συμβάλουν στον εντοπισμό των κενών και στην προώθηση της έρευνας ως προτεραιότητα.

Σύμφωνα με τον ορισμό που έχει διατυπωθεί από την Ε.Ε, τα Clusters είναι ομάδες ανεξάρτητων επιχειρήσεων και σχετιζόμενων φορέων οι οποίες:

1. Συνεργάζονται και ανταγωνίζονται
2. Είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες σε μία ή περισσότερες περιφέρειες, αν και είναι πιθανό το cluster να έχει και διεθνείς διαστάσεις

---

<sup>6</sup> Commission Staff Working Document, 2007, «Maritime Clusters», Commission of the European Communities, Brussels, 17.10.2007, SEC(2007) 1406

3. Είναι εξειδικευμένες σε ένα συγκεκριμένο τομέα – κλάδο επιχειρηματικής δραστηριότητας και συνδέονται μεταξύ τους με κοινές τεχνολογίες και ικανότητες
4. Το αντικείμενό τους μπορεί να είναι στηριγμένο σε επιστημονική έρευνα π.χ επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη η οποία συμβάλλει στην δημιουργία νέων προϊόντων, παραγωγικών διαδικασιών και στηρίζεται σε μεικτά σχήματα συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων και ιδρυμάτων παραγωγής γνώσης (όπως τα πανεπιστήμια και τα ερευνητικά κέντρα) ή να είναι συμβατικού χαρακτήρα όπου αναπτύσσονται «κοινές» δράσεις συνεργασίας σε θέματα προβολής και προώθησης, εφοδιασμού, ανάπτυξης και αξιοποίησης παραγωγικών υποδομών κ.λ.π. (Science based versus traditional)
5. Τα Clusters μπορούν να έχουν τυπική μορφή (δηλαδή να αποκτήσουν και θεσμικό χαρακτήρα) και άτυπη μορφή<sup>7</sup>.

Η ανάγκη προσαρμογής στον παγκόσμιο ανταγωνισμό και τα παραδείγματα περιοχών που ευημερούν χάρη στο γεγονός ότι οι οικονομίες τους έχουν στηριχθεί σε τέτοιου είδους τοπικές ομάδες επιχειρήσεων, έχουν προκαλέσει το ενδιαφέρον των τοπικών αρχών, των περιφερειακών αρχών και των κυβερνήσεων με αποτέλεσμα να στραφούν σε πολιτικές που στηρίζονται σε επιχειρηματικά clusters. Οι ομάδες των clusters ή των δικτύων μπορούν να αυξήσουν την παραγωγικότητα, το βαθμό της καινοτομίας και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Τα clusters μπορούν να επιτρέψουν στις μικρές επιχειρήσεις να συνδυάσουν

---

<sup>7</sup> [http://www.info3kps.gr/articleimages/kps\\_2411\\_4.doc](http://www.info3kps.gr/articleimages/kps_2411_4.doc)

τα πλεονεκτήματα των μικρών επιχειρήσεων με ποικίλα οφέλη που προέρχονται από μεγάλης κλίμακας παραγωγή.

### 2.3 Οι παράγοντες ανταγωνιστικότητας

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα ενός cluster σε μια περιοχή-με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα πρέπει να παραμένουν σταθερός παράγοντας για να συμβάλλουν στη βιωσιμότητα κι ανάπτυξη των επιχειρήσεων- μπορούν να αντισταθμίσουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και σε συνδυασμό μπορούν να εδραιώσουν και να αναπτύξουν μια ισχυρή ανταγωνιστική βάση στην παγκόσμια αγορά, αφού η παγκόσμια διάσταση επέρχεται από την εκμετάλλευση τοπικά αναπτυγμένων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, δηλαδή από τη συσσωρευμένη εμπειρία και γνώση, τον προσανατολισμό σε μια συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα και την παράδοση που ακολούθως δημιουργείται. Η ανάπτυξη συλλογικής δράσης και συνεργασίας μεταξύ των ερευνητικών ιδρυμάτων, των πανεπιστημίων, των φορέων εκπαίδευσης και κατάρτισης, των αρχών περιφερειακής διακυβέρνησης, καθώς και των επιχειρήσεων που προσανατολίζονται στην ανάπτυξη και την εφαρμογή καινοτομιών φυσικά προέρχονται από τις πηγές της γνώσης δηλαδή τις περιοχές που ανέπτυξαν συστηματικά και συνεργατικά οικονομικές δραστηριότητες αρχικά σε μικρή κλίμακα

κι αργότερα σε ευρύτερη, προσελκύνοντας με αυτόν τον τρόπο και επιχειρήσεις άλλων χωρών<sup>8</sup>.

Συνεπακόλουθα η δημιουργία και διατήρηση μιας τέτοιας θέσης στην αγορά δημιουργεί ένα ελκυστικό οικονομικό περιβάλλον για την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων και της συγκέντρωσης επιχειρήσεων με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός πλήθους εξωτερικών οικονομιών. Παράλληλα, το πλέγμα αποκτά κύρος και ισχυρή θέση στην αγορά που με την προσέλκυση κι άλλων νέων επιχειρήσεων οι οποίες ενδυναμώνουν κι ενισχύουν την θέση αυτή.

Η ανάπτυξη αυτή του δικτύου δημιουργεί νέες ωστόσο δυνατότητες για αξιοποίηση πόρων, δεξιοτήτων και φυσικών πλεονεκτημάτων που πριν πιθανότατα δεν αξιοποιούνταν και δεν θεωρούνταν εφικτό, αλλά και συμφέρον να χρησιμοποιηθούν. Η δραστηριοποίηση, λοιπόν, επιχειρήσεων με νέες τεχνολογικές εφαρμογές επιφέρει μια σειρά επιπτώσεων κι ευκαιριών συνάμα στην περιοχή.

Σύμφωνα με τον M. Porter (1990), το ευνοϊκό αυτό τοπικό επιχειρηματικό περιβάλλον που σκοπό έχει την καινοτομία, τη συνεχή εξέλιξη και τον ανταγωνισμό διαμορφώνεται υπό τους εξής τέσσερις παράγοντες άμεσα συσχετιζόμενους και αλληλεξαρτώμενους:

A. τις συνθήκες των παραγωγικών συντελεστών τόσο σε κόστος όσο και σε ποιότητα

---

<sup>8</sup> Commission Staff Working Document, 2008, «The concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: Main statistical results and lessons learned», Brussels, 17.10.2008



Β. τις συνθήκες της ζήτησης και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των τοπικών πελατών που μπορούν να δημιουργήσουν το έδαφος για άνοιγμα στις διεθνείς αγορές

Γ. τις σχετικές συμπληρωματικές δραστηριότητες καθώς και τους προμηθευτές που είτε βρίσκονται στην ίδια χώρα είτε σε διαφορετική δημιουργούν διεθνή ανταγωνιστικότητα

Δ. τις στρατηγικές των επιχειρήσεων και τις πρακτικές άμιλλας μεταξύ τους και τις προϋποθέσεις ίδρυσης και οργάνωσης.

Αυτοί οι παράγοντες που καθορίζουν τα όρια λειτουργίας και συντονισμού και βέβαια βιωσιμότητας καταρχάς του cluster αποτελούν τους κύριους δείκτες επίδρασης στην ανταγωνιστικότητά του και βέβαια στο μέγεθος και στις οικονομικές του επιδόσεις.

## 2.4 Παράγοντες και στάδια ανάπτυξης του cluster

Η ανάπτυξη των συστάδων –clusters ουσιαστικά διακρίνεται σε τέσσερις φάσεις:

1) Σύσταση 2) Ανάπτυξη 3) Λειτουργία και 4) Μετασχηματισμό.

Στην πρώτη φάση αναγνωρίζεται η ανάγκη ανάπτυξης μια συστάδας και γίνονται οι προπαρασκευαστικές ενέργειες για τη σύσταση της. Η ανάγκη είτε προκύπτει από την αγορά και εκφράζεται από έναν ιδιώτη/μια ομάδα ατόμων (bottom-up approach), είτε δημιουργείται ανταποκρινόμενη σε πολιτικές (top-down approach) που υλοποιούνται από την πολιτεία.

Στη δεύτερη φάση η συστάδα-cluster αναπτύσσεται. Στο στάδιο αυτό προσδιορίζεται η στρατηγική και ο στόχος της συστάδας-cluster, αποφασίζονται οι δράσεις που θα υλοποιεί, ορίζεται η διοίκηση του και αναζητείται χρηματοδότηση.

Στην τρίτη φάση η συστάδα-cluster αρχίζει να παρέχει υπηρεσίες προς τα μέλη, ενώ στην τέταρτη επανεξετάζει τη στρατηγική και το στόχο ώστε να ευθυγραμμίζεται κάθε φορά με τις επιχειρήσεις μέλη της και τις ανάγκες της αγοράς.

Αφού η ανάπτυξη ολοκληρωθεί, για να είναι επιτυχημένη μια συστάδα-cluster, θα πρέπει μέσα από τα στάδια ανάπτυξης να έχει κατ' ελάχιστον διασφαλιστεί ότι υπάρχουν:

- Δεσμοί εμπιστοσύνης μεταξύ των μελών

- Κανάλια διάχυσης πληροφορίας
- Χρηματοδότηση

Στην τρίτη φάση η συστάδα ξεκινά τη λειτουργία της, την υλοποίηση δηλαδή ενεργειών προς όφελος των επιχειρήσεων μελών. Απαιτούμενα συστατικά για την επιτυχημένη ανάπτυξη των συστάδων – clusters είναι σε κάθε φάση να υπάρχει το κατάλληλο μείγμα δεξιοτήτων και αρχών. Αναλυτικότερα, στην φάση σύστασης απαιτείται ηγεσία, ικανότητες παρακίνησης/ενθάρρυνσης και διαπροσωπικές ικανότητες, στη φάση ανάπτυξης γνώση και όραμα, διοικητικές και αναλυτικές ικανότητες και στη φάση λειτουργίας καλές διαπροσωπικές σχέσεις, διοικητικές ικανότητες και πόροι.

Σε κάθε φάση ανάπτυξης των συστάδων-clusters παρουσιάζονται βέλτιστες πρακτικές - συστατικά επιτυχίας.

### 1η φάση: Σύσταση του cluster

- Ύπαρξη πολιτειακής στήριξης στο αρχικό στάδιο ανάπτυξης. Η παροχή υποστήριξης από την τοπική διοίκηση κατά τα πρώτα στάδια του cluster και η ενθάρρυνση επιχειρήσεων να συμμετέχουν σε αυτό συμβάλλει στην ταχύτερη ανάπτυξή του.

- Συνεργασία με πανεπιστήμια/πολυτεχνεία. Τα πανεπιστήμια και τα πολυτεχνεία που λειτουργούν στην περιφέρεια του cluster αναδεικνύονται σε σημαντικούς φορείς παραγωγής εξειδικευμένης γνώσης, καθώς λειτουργούν ως κέντρα για την παροχή εκπαίδευσης, τη διάχυση και ανταλλαγή γνώσεων, αλλά και ως καταλύτης για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας και συνεργασίας διαφορετικών επιχειρήσεων.

- Ενθάρρυνση συμμετοχής όσο το δυνατόν περισσότερων επιχειρήσεων. Η ανάπτυξη clusters προϋποθέτει τη συμμετοχή πολλών επιχειρήσεων. Όσο μεγαλύτερος ο αριθμός των μελών, τόσο περισσότερες οι δυνατότητες συνεργασίας και οι συνέργιες μεταξύ τους.

## 2η φάση: Ανάπτυξη του cluster

- Επιλογή στενού εύρους πεδίου δραστηριοποίησης του cluster. Εάν ένα cluster στοχεύει σε δραστηριότητες για την προώθηση επιχειρήσεων στον τομέα π.χ. των τροφίμων, έχει λιγότερες πιθανότητες να αναλάβει εστιασμένες πρωτοβουλίες για τις επιχειρήσεις του κλάδου, σε σχέση με το αν αναλάμβανε δράσεις για την προώθηση π.χ. της παραγωγής ελαιόλαδου.

- Ανάπτυξη cluster μετά από σύγκριση και αξιολόγηση με άλλα clusters αντίστοιχης φάσης και προσανατολισμού. Η σύγκριση πρωτοβουλιών τύπου cluster μπορεί να αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη ενός cluster. Πρέπει, όμως, τα clusters που συγκρίνονται να έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά, ώστε να μπορούν να βγουν χρήσιμα συμπεράσματα με ασφάλεια.

- Προσανατολισμός στη συνεχή υλοποίηση ενεργειών. Η συνεχής ανάληψη πρωτοβουλιών από ένα cluster συμβάλλει στη δέσμευση των μελών του στους σκοπούς του cluster και στη διασφάλιση ενεργών μελών. Για παράδειγμα, η υλοποίηση ενός site με δυνατότητα διαδραστικής επικοινωνίας των μελών είναι λιγότερο κοστοβόρα ενέργεια και έχει άμεσα αποτελέσματα για τα μέλη από την υλοποίηση ενός προγράμματος προώθησης του cluster.

- Υλοποίηση πρώτα των μικρού μεγέθους ενεργειών με άμεσα

αποτελέσματα. Εάν κατά τα πρώτα στάδια λειτουργίας οι ενέργειες που αναληφθούν δεν έχουν άμεσα αποτελέσματα και οφέλη για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν, πολλές θα αποτραβηχτούν από το σχηματισμό γιατί θα θεωρήσουν ότι δε βοηθάει στην ανάπτυξή τους.

- Διασφάλιση κοινωνικής αποδοχής. Η πρωτοβουλία ανάπτυξης cluster για να επιτύχει, χρειάζεται κοινωνική αποδοχή. Τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, προβάλλοντας την πρωτοβουλία ανάπτυξης cluster και τα αμοιβαία οφέλη που προκύπτουν, μπορούν να συμβάλουν σημαντικά προς την κατεύθυνση αυτή.

### 3η φάση: Λειτουργία του cluster

- Ανάλυση της διοίκησης από ιδιώτες. Οι δημόσιοι φορείς δύνανται αρχικά να παίζουν τον πρώτο ρόλο στη δημιουργία cluster, από την ώρα όμως που αρχίζουν να συμμετέχουν επιχειρήσεις, τη διοίκηση, πρέπει να αναλαμβάνει η ιδιωτική πρωτοβουλία.

- Σαφής καταμερισμός εργασιών. Για την υλοποίηση των πρωτοβουλιών που έχουν συμφωνηθεί από την ομάδα διοίκησης του cluster, απαιτείται να γίνουν μια σειρά ενεργειών. Οι ενέργειες αυτές καλό είναι να αναληφθούν από περισσότερους από έναν φορείς, προκειμένου να γίνει καταμερισμός εργασιών. Έτσι, ο φόρτος θα επιμεριστεί, θα υλοποιηθούν περισσότερες ενέργειες εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου και οι φορείς θα έχουν την ευκαιρία να συνεργαστούν μεταξύ τους.

### **2.4.1. Τα στάδια ανάπτυξης των cluster**

#### Τα 4 βήματα ανάπτυξης των συστάδων-clusters:

Η συγκρότηση – ανάπτυξη ενός cluster μπορεί να τυποποιηθεί σε επιμέρους βήματα. Στην παρούσα ενότητα, επιχειρείται μια τέτοια προσέγγιση, μέσω τεσσάρων «βημάτων»:

#### **2.4.1.α Ανάπτυξη κοινής αντίληψης και στόχων - εδραίωση εμπιστοσύνης των εν δυνάμει μελών της συστάδας.**

Το πρώτο βήμα είναι να προετοιμαστεί το έδαφος, να βρεθούν οι επιχειρήσεις που θα συμμετάσχουν. Για το σκοπό αυτό απαιτείται καταρχήν να παρουσιαστούν τα αμοιβαία οφέλη που θα έχουν οι επιχειρήσεις μέσα από αυτό και να τονιστεί ότι η συνεισφορά του cluster είναι μεγαλύτερη από αυτή του κάθε φορέα αν λειτουργούσε ανεξάρτητα.

Στη συνέχεια, πρέπει να εδραιωθεί εμπιστοσύνη μεταξύ των μελών. Η εδραίωση της εμπιστοσύνης μεταξύ των μελών του cluster συμβάλλει στη διάχυση πληροφορίας μεταξύ των μελών, στην ανταλλαγή ιδεών, στην καλή συνεργασία μεταξύ τους, στην από κοινού ανάληψη έργων κλπ. και αποτελεί το κλειδί για την επιτυχημένη λειτουργία του cluster. Η εμπιστοσύνη είναι ιδιαίτερη σημαντική παράμετρος, ειδικά στην περίπτωση που οι επιχειρήσεις παραδοσιακά λειτουργούν με γνώμονα το εταιρικό και μόνο συμφέρον, διαμορφώνουν αυτόνομα εταιρικές στρατηγικές ή έχουν χαρακτηριστικά, όπως μυστικοπάθεια κτλ.

Για να αναπτυχθεί εμπιστοσύνη απαιτείται να υλοποιηθούν συγκεκριμένες δράσεις που να ενθαρρύνουν τη διάχυση πληροφορίας και να προωθούν την ανάπτυξη δικτύου προηγμένης γνώσης (advanced knowledge networks). Η εργασία αυτή από μόνη της είναι δύσκολη.

Απαιτείται να επιλυθούν θέματα, όπως σε ποιο βαθμό κάθε πληροφορία είναι κοινοποιήσιμη στα μέλη του δικτύου, αφού τα μέλη είναι από τη μία συνεργάτες εντός του δικτύου και από την άλλη ανταγωνιστές εκτός αυτού. Σημαντική είναι όμως και η διατήρηση της εμπιστοσύνης.

Προκειμένου να διατηρηθεί η εμπιστοσύνη, πρέπει να αποφεύγεται η εκμετάλλευση ιδεών των μελών που μπορεί να προβούν εις βάρος των υπολοίπων μελών.

#### **2.4.1.β Ανάπτυξη στρατηγικών δεσμών (ΦΑΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΟΤΗΤΑΣ)**

Το επόμενο βήμα για την ανάπτυξη cluster είναι ο προσδιορισμός και η ανάπτυξη στρατηγικών δεσμών ή αλλιώς η ανάπτυξη και τυπικών δεσμών συνεργασίας (formalising linkages). Το βήμα αυτό ουσιαστικά μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από τον προσδιορισμό (competence audit) του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της περιοχής, των δεξιοτήτων των μελών του cluster και τον εντοπισμό των αδυναμιών.

Η διάγνωση των δυνάμεων και αδυναμιών του cluster μπορεί αργότερα να εξελιχθεί σε μηχανισμό (competence system) για την επισκόπηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του cluster και την παρακίνηση των μελών για πιο στενές συνεργασίες, τόσο μεταξύ τους, όσο και με πανεπιστήμια και ερευνητικά ινστιτούτα. Ο μηχανισμός αυτός μπορεί να συντελέσει στην αντιμετώπιση προβλημάτων που προκύπτουν

και να καθοδηγήσει δυνητικούς εταίρους, ώστε να αναγνωρίσουν πιο γρήγορα και αποτελεσματικά πιθανές συνεργασίες σε τομείς, όπως είναι η έρευνα και ανάπτυξη R&D, προμήθειες, πωλήσεις.

#### **2.4.1.γ Ανάπτυξη στρατηγικής και οράματος (ΦΑΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ)**

Στόχος είναι να διαμορφωθεί κοινό όραμα, στόχος και στρατηγική. Απαιτείται να αποτυπωθεί η παρούσα κατάσταση και να εκτιμηθεί ποιες θα είναι οι ανάγκες της αγοράς στο μέλλον. Για να επιτευχθεί αυτό χρήσιμο είναι να πραγματοποιηθούν συνεντεύξεις με έμπειρα άτομα, να διοργανωθούν συζητήσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και των ειδικών της αγοράς, να ανταλλάγουν ιδέες (brainstorming) κλπ. Το όραμα στα πρώτα βήματα ανάπτυξης του cluster μπορεί να είναι πολύ ευρύ. Σταδιακά, καθώς θα μπορέσει να προσδιοριστεί καλύτερα το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του cluster και οι ευκαιρίες ανάπτυξης, το όραμα θα γίνει πιο εστιασμένο και πιο συγκεκριμένο.

Άλλα μεγέθη μέτρησης της ανάπτυξης και επιτυχημένης πορείας των clusters μπορεί να είναι οι εξαγωγές, ο αριθμός απασχολούμενων, ο αριθμός των επιχειρήσεων κορμού που συμμετέχουν ή ο αριθμός των επισκεπτών.

#### **2.4.1.δ Υλοποίηση του cluster (ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΣΥΣΤΑΛΛΑΣ)**

Αφού αναπτυχθεί η στρατηγική και το όραμα του cluster, το επόμενο βήμα είναι η υλοποίηση.

Χρειάζεται να αναπτυχθεί ένα σχέδιο δράσης των πρωτοβουλιών που θα αναπτύξει το cluster. Οι δράσεις αυτές κατά βάση διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:



1) δράσεις που έχουν στόχο τη βελτίωση της δυναμικής του cluster

2) δράσεις που έχουν στόχο τη βελτίωση του εξωτερικού περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργεί το cluster.

Αναλυτικότερα, το σχέδιο δράσης θα πρέπει, πέρα από το να προσδιορίσει ποιες δράσεις θα υλοποιηθούν, να προδιαγράψει τα αναμενόμενα αποτελέσματα, να αναγνωρίσει τους απαιτούμενους πόρους, να προσδιορίσει ποιοι από το cluster έχουν την τεχνογνωσία και τις δεξιότητες και θα μπορούσαν να εμπλακούν. Για την υλοποίηση του σχεδίου δράσης δύναται να συσταθούν ομάδες δράσης (task force) με τη συμμετοχή ενός τουλάχιστον μέλους της ομάδας διοίκησης (leadership group).

Ακόμα, όμως, και στην περίπτωση που το cluster αναπτυχθεί πλήρως, θα πρέπει να εξελίσσεται, καθώς οι απαιτήσεις της αγοράς αλλάζουν και οι ίδιες οι επιχειρήσεις που το αποτελούν, μετασχηματίζονται. Έτσι, τα cluster πρέπει συνεχώς να επανεξετάζουν το όραμα και τη στρατηγική τους, προκειμένου να παραμείνουν καινοτόμα. Αντίστοιχα, θα πρέπει να αναμορφώνουν κάθε φορά τους στόχους και το σχέδιο δράσης, ανταποκρινόμενοι στις συνεχώς εξελισσόμενες συνθήκες και στις ανάγκες της αγοράς. Συνεπώς, το 3ο και 4ο βήμα επαναλαμβάνονται κατά τη διάρκεια της ζωής του cluster.

Αφού ολοκληρωθεί ο κύκλος της ανάπτυξης, συνιστάται η θεσμοθέτησή του, να ιδρυθεί, δηλαδή, μια εταιρεία. Στόχος είναι η νέα εταιρεία που θα φιλοξενεί το cluster να είναι αυτοχρηματοδοτούμενη και ο εμπνευστής του cluster (facilitator) να παραμείνει ενεργό μέλος της ομάδας διοίκησης της εταιρείας. Αυτή η νέα εταιρεία θα παρέχει

υπηρεσίες σε στενότερο γεωγραφικό εύρος σε σχέση με επαγγελματικές και άλλες εμπορικές ενώσεις (professional/trade chambers & organisations), αλλά θα εξυπηρετεί μεγαλύτερο πλήθος επιχειρήσεων μέσα στην περιοχή αυτή, δηλαδή τις επιχειρήσεις μέλη του cluster. Η εταιρεία θα λειτουργεί προς το συμφέρον των μελών της.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Κεφάλαιο 3 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ CLUSTER

### 3.1 Έννοια και ορισμός του ναυτιλιακού cluster

Ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών για να παραχθεί σε μια διεθνώς ανταγωνιστική αγορά ένα ευρύ φάσμα σχετικών δραστηριοτήτων παραγωγής θα πρέπει να συντονιστεί και ξεχωριστά να παράξει τις επιμέρους υπηρεσίες ή αγαθά, ώστε να έχουμε τη συνολική απόδοση του cluster, αφού ακριβώς αυτή είναι και η σημασία του πλέγματος, η συντονισμένη λειτουργία επιμέρους δραστηριοτήτων με σκοπό το συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα βάσει των απαιτήσεων και των στόχων παραγωγής.

Η ευνοϊκή εθνική επιχειρηματικότητα αποτελεί προαπαιτούμενο για την επιτυχημένη λειτουργία κι ανάπτυξη του πλέγματος, αφού οι συνθήκες εντός των οποίων λειτουργεί το πλέγμα χρειάζονται την απαραίτητη ώθηση για την καλύτερη απόδοσή τους. Το ναυτιλιακό πλέγμα κάθε χώρας έχει τα δικά του ξεχωριστά χαρακτηριστικά, δηλαδή το δικό του εύρος, τις δικές του δραστηριότητες και τη δική τους οργάνωση και είναι ανεξάρτητο από το μέγεθος και τη δυναμικότητα της ναυτιλίας κάθε χώρας.

Ο όρος ναυτιλιακό cluster περιλαμβάνει τις μεταποιητικές βιομηχανίες, μερικές από τις οποίες είναι η ναυπηγική, οι μεταφορές δηλ. η ναυτιλία και οι υποδομές, οι ωκεανοί και οι θαλάσσιοι πόροι, όπως οι υδατοκαλλιέργειες, οι πάροχοι υπηρεσιών, όπως οι νηογνώμονες, οι δραστηριότητες αναψυχής, όπως το yachting, οι ειδικοί οργανισμοί του δημοσίου και υπηρεσίες, όπως η φύλαξη των ακτών και η έρευνα σχετικά

με την θάλασσα, καθώς και οι σύμβουλοι. Το πλέγμα λειτουργεί πολύ καλά για πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όσο οι δραστηριότητες τους είναι ισχυρά συσχετισμένες μεταξύ τους.

Οι τοπικές και περιφερειακές συσπειρώσεις, συγκεντρώνοντας μαζί διάφορους τομείς και διάφορους ενδιαφερόμενους, ώστε να αναπτυχθούν συνεργίες μεταξύ των δρώντων και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσουν, δημιουργούν μια υπόσχεση ανάπτυξης στην Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή κοινότητα. Οι δεσμοί είναι πολλαπλοί και ορίζονται από την αυξημένη γνώση για την ανάπτυξη της αγοράς μέσω καλύτερων δεσμών μεταξύ της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης για την ενίσχυση της απασχόλησης μέσω της στοχευμένης κατάρτισης και της καλύτερης κινητικότητας.

Τα δίκτυα αυτά συμβάλλουν στην καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών και των παρεχόμενων προϊόντων και στα υψηλότερα πρότυπα για τα ευρωπαϊκά προϊόντα και τις θαλάσσιες υπηρεσίες, καθώς και σε ένα υψηλότερο ποσοστό ολοκλήρωσης της θαλάσσιας οικονομίας.

Επίσης, συνεισφέρουν στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση, με αποτέλεσμα να προωθείται η βιωσιμότητα της συνολικής θαλάσσιας οικονομίας και βέβαια η βελτίωση της ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές.

Οι επιχειρήσεις λοιπόν που απαρτίζουν ένα ναυτιλιακό cluster παρέχουν ικανοποιητικό επίπεδο εξειδικευμένων υπηρεσιών πλήθους ειδικοτήτων, αποτελούν πηγές ανεύρεσης εξειδικευμένων ναυτιλιακών προϊόντων και προμηθειών, όπως ανταλλακτικών, μηχανολογικού εξοπλισμού, αναλώσιμων, τροφίμων και άλλων συμπληρωματικών προϊόντων. Οι συνεργασίες μεταξύ τους, όπως συνάγεται κι από τα

ανωτέρω, προωθούν την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής υποδομής με καλύτερης ποιότητας είδη και υπηρεσίες, δημιουργώντας πρόσφορο επιχειρηματικό κλίμα συνεργασίας μεταξύ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων με τους προμηθευτές, με τα τελωνεία και με άλλες οικονομικές δραστηριότητες που βρίσκονται στη γύρω περιοχή, ακόμα και με τα ερευνητικά ινστιτούτα για την προαγωγή της έρευνας και της τεχνολογίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, συμβάλλουν στην αύξηση της απασχόλησης και των ευκαιριών απασχόλησης, της γνώσης, της πρακτικής, της κατάρτισης και ενθαρρύνουν την κινητικότητα εργασίας μεταξύ των επαγγελματιών της θαλάσσιας απασχόλησης και των θέσεων σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ξηράς.

Παράλληλα, συμβάλλει στην εισαγωγή περιβαλλοντικών λύσεων και στην αύξηση της παραγωγικότητας όλου του πλέγματος συνολικά, αφού οι συνεργασίες σχηματίζουν νέες συναφείς δραστηριότητες μεγαλύτερης αποδοτικότητας σε σχέση με την παραγωγικότητα που θα προέκυπτε από την ανεξάρτητη και κατά μόνας δραστηριοποίησή τους.<sup>9</sup>

Ωστόσο, θα ήταν δόκιμο, να παρουσιαστεί, έστω αρχικά, διαγραμματικά, το ναυτιλιακό cluster ώστε να αποδοθούν σχηματικά οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που αναπτύσσονται και διαμορφώνουν σχέσεις μεταξύ τους, για να μπορέσουμε στη συνέχεια να τις εξετάσουμε αναλυτικά.

---

<sup>9</sup> Πηγή: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ, εκθέσεις 62, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΑΘΗΝΑ 2010, ΣΠΑΘΗ ΣΟΦΙΑ, ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ, ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΕΡΕΥΝΗΤΕΣ ΚΕΠΕ, σελ. 270

### 3.2 Δραστηριότητες του ναυτιλιακού cluster

Κατωτέρω παρουσιάζεται το διάγραμμα του ναυτιλιακού πλέγματος, όπως προκύπτει από την Policy Research Corporation(1997a):

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2. Το Ναυτιλιακό Πλέγμα (maritime cluster)



ΠΗΓΗ: Policy Research Corporation, 1997a.

Όπως βλέπουμε είναι αρκετές οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα και αναπτύσσονται στο ναυτιλιακό πλέγμα και βέβαια σε γενικές γραμμές είναι οι ανωτέρω, αφού κάθε ναυτιλιακό πλέγμα αναπτύσσει τις δικές του δραστηριότητες.

Αναλύοντας ξεχωριστά παρατηρούνται οι ακόλουθες δραστηριότητες:

### 1. Η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές

Οι ναυτιλιακές μεταφορές αποτελούν σε παγκόσμιο επίπεδο βασικό μοχλό, τόσο των μεταφορών και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όσο και των άλλων αγορών γενικότερα. Ενδεικτικά, το 2005 η ναυτιλία εισέπραξε 127.646 εκ. ευρώ και το 2010 144.537 εκ. ευρώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο το 2005 εισέπραξε 287 δισεκ. ευρώ και το 2010 326 δις. ευρώ (πηγή: REPORT NUMBER 328-05, 2005, «WORLD MARINE MARKETS», ΜΑΡΤΙΟΣ 2005, DOUGLAS-WESTWOOD).

Στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυτιλία συμπεριλαμβάνονται τόσο η εμπορική ναυτιλία που εξυπηρετεί το θαλάσσιο διεθνές εμπόριο, όσο και η επιβατηγός ναυτιλία και διαχωρίζονται με βάση το είδος της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας σε tramp ναυτιλία, δηλαδή στα πλοία που εκτελούν ταξίδια χωρίς τακτικό δρομολόγιο, αναλόγως με τη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών, και σε liner ναυτιλία, δηλαδή στα πλοία που εκτελούν τακτικά και καθορισμένα δρομολόγια.

### 2.Ο θαλάσσιος τουρισμός (σκάφη αναψυχής και κρουαζιέρες)

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές αγορές, η δεύτερη μεγαλύτερη στον κόσμο, με πολύ ευνοϊκές προοπτικές που βασίζονται στην αύξηση των εισοδημάτων, την αύξηση του χρόνου των διακοπών και τις νέες υπηρεσίες και δραστηριότητες που αναπτύσσονται συνεχώς στην αγορά αυτή πέραν των παραδοσιακών

υπηρεσιών των σκαφών αναψυχής. Το 2005 σε ευρωπαϊκή κλίμακα οι εισπράξεις ήταν 73.966 εκατ. ευρώ και το 2010 85.747 εκατ. Ευρώ, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα το 2005 ήταν 175.759 εκατ. ευρώ και το 2010 204.614 εκατ. ευρώ.

Όσον αφορά στις κρουαζιέρες σε παγκόσμια κλίμακα εκτιμάται ότι το 2004 αυτός ο τομέας ανήλθε στα 12 δισ. Ευρώ, ενώ σε ευρωπαϊκή κλίμακα στα 2,4 δισ. ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι ο κλάδος έχει μεγάλη δυναμική με ισχυρές επενδύσεις παγκοσμίως στους τερματικούς σταθμούς. Το συνολικό οικονομικό όφελος που διανέμεται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι σημαντικό. Ωστόσο, κυριαρχείται από την αγορά των ΗΠΑ η οποία αντιπροσωπεύει το 70% των επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί ότι 2.7 εκατομμύρια ευρωπαίοι επιβάτες πήγαν κρουαζιέρα για διακοπές το 2003 και από αυτούς τα 2 εκατομμύρια ήταν εντός των ευρωπαϊκών υδάτων<sup>10</sup>.

Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη έχει υποστεί σημαντική επέκταση κατά τα τελευταία 15 χρόνια - με ετήσιο ρυθμό αύξησης άνω του 10% από το 2001. Λόγω του ότι είναι μία από τις πιο καίριες βιομηχανίες που σχετίζονται με τη θαλάσσια ανάπτυξη, αποφασίστηκε να αποδώσει την κατάσταση της οικονομίας και την επίδραση της στον τομέα της απασχόλησης στη βιομηχανία με περισσότερες λεπτομέρειες. Ωστόσο, τα στοιχεία για την απασχόληση που σχετίζονται με την τουριστική βιομηχανία κρουαζιέρας εν μέρει αποτελούν αντίγραφα των δεδομένων για την απασχόληση από τη ναυπηγική βιομηχανία και τους τομείς της ναυτιλίας. Αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάγνωση αυτής της ενότητας. Στη Δυτική Ευρώπη, το Ηνωμένο

---

<sup>10</sup> Πηγή: Marine industries global market analysis, Marine Foresight SeriesNo.1, Douglas-Westwood Limited, March 2005



Βασίλειο παραμένει η μεγαλύτερη αγορά με περισσότερο από το ένα τρίτο του συνόλου των επιβατών της Δυτικής Ευρώπης. Άλλες βασικές αγορές στην βιομηχανία της κρουαζιέρας, κατά σειρά σπουδαιότητας, είναι η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Γαλλία. Μαζί αυτές οι πέντε χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου το 90% του συνόλου των κρατήσεων κρουαζιέρας.

### 3. Οι υποθαλάσσιες δραστηριότητες

#### (το θαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο)

Η εξόρυξη, η άντληση και η επεξεργασία τους απαιτούν τεράστιες εγκαταστάσεις και σημαντικές λειτουργικές δαπάνες, το ύψος των οποίων φτάνει σε παγκόσμιο επίπεδο τα 88.237 εκατ. ευρώ για το 2005 και το 2010 τα 99.057 εκατ. ευρώ. Τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά μεγέθη φτάνουν τα 17.301 εκατ. ευρώ και τα 14.392 εκατ. ευρώ αντίστοιχα, με εμφανή την τάση μείωσης. Τα σκήπτρα κρατούν στην συγκεκριμένη ναυτιλιακή δραστηριότητα η Νορβηγία που κατέχει το 46% και η Μεγάλη Βρετανία το 40%.

Η Ευρώπη κατέχει το ένα τρίτο του συνόλου του εξοπλισμού κατασκευής που αφορά στην υπεράκτια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου. Αυτό-μαζί με το γεγονός ότι οι υπάρχουσες πετρελαιοπηγές θα πρέπει να βελτιώσουν την απόδοσή τους και στο μέλλον νέα πεδία θα είναι πολύ μικρότερα από ό, τι πριν, και την ίδια στιγμή σε βαθύτερα νερά, και συχνά σε πιο σκληρά κλίματα-δημιουργεί μια αγορά για νέες υποδομές, αλλά και παράλληλα δημιουργεί οικονομικές προκλήσεις. Επιπλέον, όλα τα πεδία θα πρέπει να ικανοποιούν πιο αυστηρές

περιβαλλοντικές και οικολογικές απαιτήσεις.

#### 4. Η επεξεργασία αλιευμάτων

Αποτελεί μια αγορά που σε παγκόσμιο επίπεδο κυριαρχείται από τις ασιατικές χώρες κατέχοντας το 60%, ενώ οι ευρωπαϊκές χώρες κατέχουν μόνο το 10% με πρώτη τη Νορβηγία με το 34%. Η αξία των επεξεργασμένων αλιευμάτων το 2005 εκτιμήθηκε στα 75.544 εκατ. ευρώ σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ σε ευρωπαϊκό στα 7.686 εκατ. Ευρώ και για το 2010 στα 78.644 εκατ. ευρώ και στα 8.285 εκατ. ευρώ αντίστοιχα.

#### 5. Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός

Σε συνδυασμό με τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές αγορές που σε παγκόσμιο επίπεδο το 2005 έφτασε τα 57,475 εκατ. ευρώ και το 2012 τα 60.346 εκατ. ευρώ. Το 49% προέρχεται από προμηθευτές χωρών της Ασίας, ενώ το 36% προέρχεται από ευρωπαϊκές χώρες με πρώτες τη Γερμανία με 22%, τη Μεγάλη Βρετανία με 19% και τη Νορβηγία με 15%. Ανάλογα με τον τύπο του πλοίου το κόστος του εξοπλισμού του κυμαίνεται μεταξύ 60-75% του συνολικού κόστους του πλοίου, όπου στα πολεμικά πλοία φτάνει το μεγαλύτερο ποσοστό.

#### 6. Η αλιεία

Η αλιεία αποτελεί μια σημαντική δραστηριότητα και μια αγορά με

αυξανόμενη ζήτηση, όμως η παγκόσμια παραγωγή παρουσιάζει τάσεις στασιμότητας ή πτωτικές τάσεις λόγω των ποσοτικών περιορισμών, των περιορισμών στη διάθεση πόρων και τον ανταγωνισμό από την παραγωγή των ιχθυοτροφιών. Σε παγκόσμιο επίπεδο το 2005 απορρόφησε 50.713 εκατ. ευρώ ενώ το 2010 48.487 εκατ. ευρώ, ενώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο το 2005 κατείχε 4.064 εκατ. ευρώ και το 2010 3.885 εκατ. ευρώ, παρατηρώντας ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο διατηρείται χαμηλότερο επίπεδο δραστηριοποίησης στο συγκεκριμένο τομέα.

## 7. Τα λιμάνια

Τα λιμάνια αποτελούν μια συνεχώς αυξανόμενη από άποψη εσόδων αγορά, η οποία βασίζεται στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών της και την επέκταση του ρόλου της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ κρίνεται από τις μέσες τιμές ανά τόνο διακινούμενου φορτίου. Το 2005 η παγκόσμια αγορά κυμαινόταν στις 24.827 εκατ. ευρώ, ενώ το 2010 στις 30.496 εκατ. ευρώ και η ευρωπαϊκή αγορά το 2005 ήταν στα 10.151 εκατ. ευρώ ενώ το 2010 στα 12.165 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), που σε συνεργασία με τη βάση δεδομένων της HIS Fairplay που επεξεργάζεται τα στοιχεία για τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο πλοίων 1.000 gt και άνω, η ελληνική εμπορική ναυτιλία διατηρεί, και για το 2012, την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία<sup>11</sup> με βάση τη μεταφορική ικανότητα (dwt), με την

---

<sup>11</sup> <http://www.fpress.gr/o-sfigmos/item/5989-unctad-protos-kai-fetos-o-ellinikos-stolos>

Ιαπωνία να ακολουθεί στη δεύτερη θέση και την πεντάδα να συμπληρώνουν οι Γερμανία, Κίνα και Κορέα<sup>12</sup>.

Οι λιμένες ούτως ή άλλως έχουν ουσιαστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο της εκάστοτε χώρας, αφού μέσω αυτών διεξάγεται η εμπορευματική και επιβατική κίνηση προς και από το εξωτερικό.

#### 8. Οι θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες

Είναι από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους υποκλάδους των ειδών διατροφής. Στην παραγωγή ιχθυοτροφείων πρωτοπορούν οι χώρες της Ασίας με το 71% της παγκόσμιας παραγωγής, ενώ η δυτική Ευρώπη καλύπτει το 15% με παγκόσμια παραγωγή αξίας 24.831 εκατ. ευρώ το 2005 και 30.166 εκατ. Ευρώ το 2010 και σε ευρωπαϊκή παραγωγή αξίας 3.623 εκατ. Ευρώ το 2005 και 4.401 εκατ. Ευρώ το 2010.

#### 9. Η έρευνα και ανάπτυξη

Αποτελεί στοιχείο των τεχνολογικά εξελισσόμενων και ποιοτικά αναβαθμιζόμενων ναυτιλιακών υπηρεσιών. Αποτελεί τη βάση στην οποία στηρίζεται μια ανταγωνιστική ναυτιλία, καθώς και οι συναφείς δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος. Η συνολική δαπάνη για έρευνα και ανάπτυξη το 2005 ανήλθε στα 10.345 εκατ. Ευρώ και το 2010 στα 11.624 εκατ. Ευρώ. Το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς αυτής κατέχουν οι χώρες της Βόρειας Αμερικής με 34% και ακολουθούν οι ευρωπαϊκές χώρες με 30% και δαπάνη 3.136 εκατ. Ευρώ η οποία

---

<sup>12</sup> Πηγή: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story?id=2261658>

αυξήθηκε στα 3.522 εκατ. Ευρώ το 2010. Από τις δαπάνες αυτές το 48% προέρχεται από το κράτος, το 23% αφορά έρευνες για κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, το 19% δαπάνες που αφορούν τα ναυπηγεία κλπ. Από τις ευρωπαϊκές χώρες τη μεγαλύτερη δαπάνη χρησιμοποιεί η Νορβηγία με 24%, η Μεγάλη Βρετανία με 20% , η Γερμανία με 10% κλπ.

#### 10. Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες

Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες αποτελούν αναπόσπαστο λειτουργικό και διοικητικό κομμάτι της ναυτιλίας που περιλαμβάνει μια μεγάλη γκάμα δραστηριοτήτων: νομικές υπηρεσίες, πρακτορεύσεις, ασφαλίσεις, ναυλομεσίτες, ναυτιλιακές ενώσεις, επιθεώρηση και υπηρεσίες νηογνώμονα κ.α. Το 2005 είχε εισπράξεις 5.742 εκ. ευρώ και το 2010 6.502 εκ. ευρώ σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ σε ευρωπαϊκό το 2005 2.239 εκ. ευρώ και το 2010 2.276 εκ. ευρώ.

Ο ναυτιλιακός τομέας των υπηρεσιών είναι ένας τομέας που δεν τυγχάνει ευρωπαϊκής και παγκόσμιας αναγνώρισης ως καθαυτό ναυτιλιακός τομέας. Έχει ειπωθεί ότι, το Λονδίνο θεωρείται ευρέως ότι είναι στο επίκεντρο αυτού του τομέα λόγω της ισχυρής παρουσίας των μεγάλων διεθνών οργανισμών, όπως ο IMO, η ασφάλιση του Lloyd's και το Baltic Exchange. Η παρουσία αυτή οδηγεί στην κορυφαία παγκόσμια θέση της Ευρώπης για το ναυτιλιακό τομέα παροχής υπηρεσιών με το Λονδίνο ως το κομβικό σημείο για το κεφάλαιο και την τεχνογνωσία για τη θαλάσσια ασφάλεια, το chartering πλοίων, τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, την ταξινόμηση των πλοίων, τις νομικές υπηρεσίες, την επίλυση διαφορών και τις λογιστικές υπηρεσίες. Επιπλέον, υπάρχει ένα

ευρύ φάσμα άλλων εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης και της κατάρτισης, των εκδόσεων, της διοργάνωσης εκδηλώσεων, της έρευνας και της τεχνική και της μηχανολογικής συμβουλευτικής που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### 11. Η εκμετάλλευση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας

Αποτελεί μια αγορά νέα, όμως γρήγορα εξελισσόμενη, βάσει και των στόχων της στρατηγικής της Λισσαβόνας, ώστε ένα ποσοστό ενέργειας περίπου το 10% να προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας το 2010. Το 99% της αγοράς αυτής ύψους 506 εκατ. ευρώ το 2005 ήταν της ευρωπαϊκής μερίδας, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο έφτανε τα 514 εκατ. ευρώ. Έτσι, για το 2010 ήταν στα 4.689 εκατ. ευρώ για την Ευρώπη και στα 4.704 εκατ. ευρώ σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Ευρώπη που καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό της αγοράς βάσει δεδομένων και προβλέψεων, προΐσταται με την αναπτυσσόμενη αγορά της Μεγάλης Βρετανίας να αυξάνει συνεχώς τα ποσοστά της και να έρχεται πρώτη, καταλαμβάνοντας το 26% το 2009, ενώ η Γερμανία καταλαμβάνει την ίδια χρονιά το 40% . Η Ευρωπαϊκή τεχνολογία είναι πρωτοπόρος αλλά η πρόκληση για μείωση του κόστους από την χρήση μεγαλύτερων 5 MW τουρμπινών, περιλαμβάνοντας και τις παραμέτρους των μεγάλων αποστάσεων από την στεριά και των μεγάλων θαλάσσιων βάσεων. Η Γερμανία έχει την πρωτιά στην τεχνολογία της αιολικής

ενέργειας και έχει εξαιρετική δυναμική για να αναπτύξει την βιομηχανία της<sup>13</sup>.

## 12. Η ασφάλεια κι ο έλεγχος

Η ασφάλεια και ο έλεγχος από πειρατικές ή έκνομες ενέργειες δημιουργεί μια αγορά αυξανόμενη που το 2005 έφτασε τα 877 εκατ. Ευρώ και το 2010 τα 2.310 εκατ. Ευρώ. Το μερίδιο της ευρωπαϊκής αγοράς από 358 εκατ. ευρώ το 2005 έφτασε τα 798 εκατ. ευρώ το 2010. Η ασφάλεια των πλοίων, των λιμανιών και των εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν πλέον υποχρεώσεις των κρατικών αρχών και ιδιοκτητών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν προταθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>14</sup>.

## 13. Οι ωκεανογραφικές έρευνες

Οι ωκεανογραφικές έρευνες εξυπηρετούν συνεχείς ανάγκες των προβλέψεων των ορισμένων ταξιδιών για ασφαλή πλοήγηση. Συνεπακόλουθα έχει αυξητική μακροπρόθεσμα τάση. Η μεγαλύτερη εμπορική δραστηριότητα συγκεντρώνεται στις έρευνες στην εξόρυξη πετρελαίου στην ανοικτή θάλασσα και στο βιομηχανικό πετρέλαιο. Η

---

<sup>13</sup> REPORT NUMBER 328-05, 2005, «WORLD MARINE MARKETS», ΜΑΡΤΙΟΣ 2005, DOUGLAS-WESTWOOD

<sup>14</sup> REPORT NUMBER 328-05, 2005, «WORLD MARINE MARKETS», ΜΑΡΤΙΟΣ 2005, DOUGLAS-WESTWOOD

Ευρώπη είναι ένας από τους μεγαλύτερους παίκτες της αγοράς με υψηλή τεχνογνωσία με εξέχουσα την Ολλανδία<sup>15</sup>.

#### 14. Η εκπαίδευση και κατάρτιση

Η ανάγκη για εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών, αξιωματικών και των πληρωμάτων, αυξάνεται συνεχώς, τόσο λόγω της εθνικότητας των πληρωμάτων που προέρχεται από τρίτες χώρες, όσο και από τη συνεχή τεχνολογική αναβάθμιση των πλοίων. Οι σημαντικές ελλείψεις σε αξιωματικούς αποτελούν μια άλλη αιτία των αυξημένων αναγκών εκπαίδευσης. Χωρίς να υπάρχουν εκτιμήσεις για το μέγεθος της Ευρωπαϊκής αγοράς, το παγκόσμιο μέγεθός της ανέρχεται σε 1514 εκατ. Ευρώ για το 2005 και σε 1790 εκατ. Ευρώ το 2010.

#### 15. Τα ναυπηγεία

Τα ναυπηγεία αποτελούν μια από τις πλέον σημαντικές ναυτιλιακές αγορές η οποία την περίοδο αυτή χαρακτηρίζεται από αυξημένη ζήτηση και παραγγελίες πλοίων, οι οποίες έχουν γεμίσει σχεδόν όλα τα ναυπηγεία. Οι ευνοϊκές συνθήκες και προοπτικές για το θαλάσσιο εμπόριο αποτελούν τον παράγοντα που κατευθύνει τις εξελίξεις αυτές. Το σύνολο της παγκόσμιας αγοράς το 2005 ανερχόταν στα 32.744 εκατ. ευρώ και καλυπτόταν κατά 61% από χώρες της Ασίας, κυρίως Ιαπωνία και Νότια Κορέα, ενώ το 33% ύψους 13.143 εκατ. ευρώ αποτελούσε το ευρωπαϊκό μερίδιο. Η περίοδος με τις υψηλές

---

<sup>15</sup> REPORT NUMBER 328-05, 2005, «WORLD MARINE MARKETS», ΜΑΡΤΙΟΣ 2005, DOUGLAS-WESTWOOD



παραγγελίες διαδέχθηκαν μια πτωτική περίοδο λόγω σχετικά μεγάλης χωρητικότητας που δημιουργήθηκε και έτσι οι αντίστοιχες αγορές, παγκόσμια και ευρωπαϊκή για το 2010 ήταν στα 30272 εκατ. Ευρώ και στα 10120 εκατ. Ευρώ. Πρώτη χώρα στην Ευρωπαϊκή αγορά είναι η Γερμανία με 18%, ακολουθεί η Ιταλία με 15%, η Ισπανία με 12%, η Γαλλία με 11% κ.λ.π. Η σημασία των ναυπηγείων λόγω των σημαντικών πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων στην υπόλοιπη βιομηχανία και οικονομία αποτέλεσαν κλάδο ιδιαίτερης προσοχής από πολλές χώρες γεγονός που οδήγησε και σε σημαντικές μειώσεις τιμών με θεμιτούς ή αθέμιτους όρους ανταγωνισμού τα τελευταία χρόνια.

Όσον αφορά στην κατασκευή σκαφών αναψυχής αποτελεί μια αγορά που ξεπερνά τα 12 δις. Ευρώ σε παγκόσμια κλίμακα και αποτελεί τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού. Ο κλάδος αυτός ήταν σε άνοδο το 2003, κρίνοντας από τις παραγγελίες κατασκευής τέτοιων σκαφών. Δείγμα αποτελεί η κατασκευή 130.000 νέων σκαφών για Ευρωπαίους πολίτες.

Η κρίση χρέους στην ευρωζώνη, οι δραστικές περικοπές δαπανών και η μεγάλη μείωση της αγοραστικής δύναμης στις χώρες του ευρωπαϊκού Νότου φέρουν τη βασική ευθύνη για την υποχώρηση που καταγράφεται φέτος στην γερμανική αγορά θαλάσσιων σκαφών αναψυχής. Η αύξηση της ζήτησης από τις αναπτυσσόμενες αγορές, όπως η Βραζιλία και η Κίνα, δεν είναι σε θέση να ισοσκελίσουν τις απώλειες από την ευρωπαϊκή αγορά.

Μάλιστα, σύμφωνα με τα στοιχεία και τις εκτιμήσεις της αρμόδιας ομοσπονδίας (BVWW), δεν αναμένεται ανάκαμψη της ευρωπαϊκής αγοράς σκαφών τα επόμενα χρόνια. Έτσι, οι προβλέψεις για αύξηση των παραγγελιών κατά 3-5% στη διάρκεια του 2013 βασίζονται κυρίως στις αναπτυσσόμενες αγορές, καθώς και στο άνοιγμα της αγοράς με την

αύξηση του ορίου της ισχύος των μηχανών για το οποίο δεν απαιτείται ειδική άδεια από τους 5 στους 15 ίππους<sup>16</sup>.

Τέλος, ως προς τις ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων που αποτελούν εξίσου μια σημαντική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο αξίζει να σημειωθεί ότι το 2005 η αγορά αυτή έφτανε τα 27.358 εκ. ευρώ σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ το 2010 έφτασε τα 34.414 εκ. ευρώ, αποδίδοντας κατά προσέγγιση, γιατί δεν είναι εφικτός ο ακριβής υπολογισμός, ενώ παράλληλα το 34% αφορά στην Ευρωπαϊκή αγορά, το 31% στη Βόρεια Αμερική και το 21% στην Ασία με ανοδικές τάσεις για τα επόμενα χρόνια<sup>17</sup>.

#### 16. Τα σκάφη υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων και τεχνολογίας

Τα σκάφη υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων και τεχνολογίας που αφορούν διάφορες υποθαλάσσιες δραστηριότητες και έρευνες για εμπορικούς σκοπούς, αποτελούν μια αγορά της οποίας το ύψος έφτασε τα 1754 εκατ. Ευρώ το 2005 και το 2010 τα 2.000 εκατ. Ευρώ. Το μερίδιο της Ευρώπης κυμαίνεται γύρω στο 25% και από 475 εκατ. Ευρώ το 2005 έφτασε τα 507 εκατ. Ευρώ το 2010 με πρώτες τη Νορβηγία με 47% και τη Μεγάλη Βρετανία με 40%.

Έχοντας λοιπόν μια γενικότερη οπτική όσον αφορά στις πρωτοβουλίες που αναπτύσσουν τα cluster, αυτές προέρχονται από οργανωμένες προσπάθειες αύξησης της ανταγωνιστικότητας σε μια

---

<sup>16</sup> Οι πληροφορίες προέρχονται από το άρθρο «Η Κρίση στον ευρωπαϊκό Νότο πλήττει τη γερμανική αγορά σκαφών αναψυχής» από το site [www.epixeiro.gr](http://www.epixeiro.gr).

<sup>17</sup> Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 2006, Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ. Λεκάκου, Α. Πάλλης, εκδ. τυπωθήτω, ΑΘΗΝΑ, 2006

περιοχή, περιλαμβάνοντας ιδιωτικές επιχειρήσεις, δημόσιους οργανισμούς και ακαδημαϊκά ιδρύματα στα πλαίσια ενός περιφερειακού και τομεακού συστήματος, ώστε να αναβαθμιστεί το επίπεδο λειτουργίας και ανάπτυξής του. Μπορούν, αν και δεν είναι απαραίτητο, να εδραιωθούν σε μια οργανωμένη πολιτική και συνήθως ακολουθούν μια αυξητική προσέγγιση, ενώ διοικούνται από εξειδικευμένους φορείς, όπως οι οργανώσεις πλεγμάτων. Η παγκόσμια έρευνα πρωτοβουλίας των cluster για το 2005 εντόπισε περισσότερες από 1400 πρωτοβουλίες παγκοσμίως. Το 40% των ερωτηθέντων ανέφεραν ότι η πρωτοβουλία του συμπλέγματός τους ξεκίνησε το 2001 ή αργότερα και το 72% το 1999 ή αργότερα, κάτι που καταδεικνύει τη σημαντικότητα των πρωτοβουλιών για τα cluster ως εργαλείο για την οικονομική ανάπτυξη των τελευταίων ετών.

Η έρευνα δίνει επίσης μια γενικότερη εικόνα των κύριων χαρακτηριστικών των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνουν τα clusters. Δείχνει ότι κατά πλειοψηφία οι πρωτοβουλίες των clusters έχουν μια στενή γεωγραφική εστίαση, αφού το 50% των πρωτοβουλιών των clusters έχουν τα μέλη τους σε απόσταση ταξιδιού το πολύ μιας ώρας. Συνήθως έχουν ευρεία συμμετοχή και περιλαμβάνονται σπάνια ξένες εταιρείες, μικρές επιχειρήσεις ή αυτές που θεωρούνται ανταγωνίστριες.

Οι πρωτοβουλίες των clusters είναι πιο συχνό φαινόμενο σε συγκεκριμένους τομείς, όπως η πληροφορική, οι ιατρικές συσκευές, η τεχνολογία της παραγωγής, ο εξοπλισμός επικοινωνίας, τα βιοφαρμακευτικά προϊόντα και η αυτοκινητοβιομηχανία.

Είναι ένα κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων πρωτοβουλιών συνεργατικών σχηματισμών ότι η δημόσια χρηματοδοτική στήριξη τείνει να μειώνεται με την πάροδο του χρόνου. Αν και φαίνεται να είναι

αναγκαία η δημόσια υποστήριξη για την υποστύλωση των οργανώσεων συνεργατικών σχηματισμών και δικτύων σε πρώιμο στάδιο, προκειμένου να καταστεί δυνατή μια σχέση εμπιστοσύνης, η δημόσια στήριξη φαίνεται να αντικαθίσταται κατά τη διάρκεια ζωής των πρωτοβουλιών των συμπλεγμάτων από την αύξηση των αμοιβών των μελών τους, των χορηγιών και άλλων αμοιβών για συμμετοχή στα συνέδρια, την κατάρτιση και την καθοδήγηση, που στο σύνολό τους καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του κόστους των επιτυχόντων πρωτοβουλιών των ομάδων.

## Κεφάλαιο 4. ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ

### 4.1 Δραστηριότητες του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος

Η ναυτιλία, όπως αποτελεί κινητήριο μοχλό για την Ελληνική οικονομία, διαδραματίζει και για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση έναν πρωταγωνιστικό ρόλο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναγνωρίζοντας την θεμελιώδη σημασία της δραστηριότητας όλου του ναυτιλιακού πλέγματος (maritime cluster) στην οικονομία της Ε.Ε., πραγματοποίησε καταγραφή των οικονομικών επιπτώσεων των ναυτιλιακών βιομηχανιών στην επικράτειά της.

Στα πλαίσια αυτής της καταγραφής, εξετάζει το σύνολο των βιομηχανιών του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ ο οποίος αποτελείται από τους ακόλουθους τομείς:

1. ναυτιλία μη θαλασσίων οδών
2. ναυτιλία
3. λιμάνια
4. υποστηρικτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες
5. ναυπηγική βιομηχανία
6. ναυτιλιακός εξοπλισμός
7. σκάφη αναψυχής
8. αλιεία
9. βυθοκόρηση

10.υπεράκτιο (offshore)

11.πολεμικό ναυτικό

#### 4.2 Τα βασικά μεγέθη του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού cluster

Η ναυτιλία για την Ευρώπη αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της γενικότερης οικονομικής της εικόνας. Απόδειξη της βαρύτητας της σημασίας της αποτελεί το ποσοστό επενδύσεων που κάνει σε προγράμματα για την έρευνα σε αυτόν τον τομέα. Ενδεικτικά από το 2002, μέσω των προγραμμάτων για την έρευνα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επενδύσει πάνω από δύο δισεκατομμύρια ευρώ σε περισσότερα από χίλια έργα θαλάσσιας έρευνας. Επιπλέον και τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ επενδύουν μεμονωμένα σε θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα. Συνολικά, η ΕΕ δαπανά συνολικά περίπου € 2 δισεκατομμύρια το χρόνο σε αυτόν τον τομέα.<sup>18</sup>

Ωστόσο δε μπορούμε να έχουμε σφαιρική και ικανοποιητική εικόνα των δεδομένων και βασικών μεγεθών του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, καθόσον, όπως και από τα σημαντικότερα ευρήματα της προαναφερθείσας μελέτης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ήταν τόσο ισχνή η διαθεσιμότητα, όσο και η ποιότητα στοιχείων, είτε αναφορικά με στοιχεία της Eurostat και των εθνικών κυβερνήσεων, είτε αναφορικά με άλλες πηγές, ενώ στις καλύτερες των περιπτώσεων κάλυπταν την περίοδο 1995-1997. Επίσης, λόγω ελλείψεων σε στοιχεία και διαφορετικότητα

---

<sup>18</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-455\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-455_en.htm)

στους ορισμούς, οι συγκρίσεις μεταξύ ετών, κλάδων και χωρών είναι ιδιαίτερα δύσκολες.

Ωστόσο, μπορεί να ειπωθεί ότι τα cluster είναι σχεδόν ο πιο ισχυρός μικροοικονομικός παράγοντας που επιδρά στα επίπεδα ευημερίας μιας περιοχής. Το European Cluster Observatory και άλλες προσπάθειες παρατήρησης και βελτιστοποίησης των cluster έχουν επιδείξει μεγάλη και συστηματική προσοχή στις αναπτυσσόμενες δραστηριότητές τους και στη δυναμικότητά τους. Η οικονομική ευημερία στις διάφορες περιοχές της Ευρώπης σχετίζεται άμεσα με το βαθμό ανάπτυξης της δυναμικότητας των cluster. Περιοχές με υψηλότερους δείκτες απασχόλησης στις βιομηχανίες που ανήκουν σε ισχυρά cluster της Ευρώπης είναι και γενικότερα πιο ευημερείς.

Η άμεση προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες εκτιμάται ότι αποτελεί αρκετά μεγάλο ποσοστό του Ευρωπαϊκού ΑΕΠ. Για παράδειγμα, η Ελλάδα αρκεί ενδεικτικά να αναφέρουμε πως στις θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα €8,4 δισεκ1. προστιθέμενη αξία το 2009 (περίπου το 4% του συνόλου της οικονομίας). Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας<sup>19</sup>. Η άμεση καταγεγραμμένη συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2009, περιορίζεται στα 34 χιλ. άτομα. Το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε

---

<sup>19</sup> Η σημαντική σμίκρυνση του ΑΕΠ το διάστημα 2009-2012, οδηγεί στο συμπέρασμα πως η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών ενδέχεται να εμφανίζεται σημαντικά αυξημένη κατά τα επόμενα χρόνια.

όρους απασχόλησης - από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών - είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας του IOBE ότι το 2009 ξεπέρασε τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στα €2,7 δισεκ.<sup>20</sup>

Σε όρους προστιθέμενης αξίας το Ηνωμένο Βασίλειο είχε το μεγαλύτερο ναυτιλιακό πλέγμα, ακολουθούμενο από τις Γερμανία, Νορβηγία, Ολλανδία και Γαλλία. Επιπρόσθετα, ο κλάδος της ναυτιλίας, ακολουθούμενος από τον κλάδο λιμένων και σχετιζόμενων με τους λιμένες δραστηριοτήτων, είναι με διαφορά ο σημαντικότερος κλάδος των ναυτιλιακών βιομηχανιών της ΕΕ (συμμετοχή 30% στα έσοδα – περίπου 48 δις €). Ακόμα, όμως και σε όρους προστιθέμενης αξίας, ο ναυτιλιακός κλάδος είναι ξεκάθαρα ο πιο σημαντικός του πλέγματος, καθώς, τόσο στην άμεση, όσο και στην έμμεση και φυσικά στη συνολική προστιθέμενη αξία έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά.

Από τα ανωτέρω, επομένως, προκύπτει πως για να μπορέσουμε να διαπιστώσουμε την αξία και τη συμμετοχή των οικονομικών μεγεθών της κάθε χώρας στη συνολική ευρωπαϊκή, αλλά και περαιτέρω παγκόσμια κλίμακα, αρκεί να προσεγγίσουμε καταρχάς σε ποιους ναυτιλιακούς κλάδους αναπτύσσει τις οικονομικές της δραστηριότητες, ώστε να μπορούμε να προσδιορίσουμε τα συγκρίσιμα αντίστοιχα μεγέθη, και να τα εκτιμήσουμε ποσοτικά ως προς το μέγεθος και τις οικονομικές συγκριτικά επιπτώσεις τους, οι οποίες αφορούν τον κύκλο εργασιών

---

<sup>20</sup> <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>



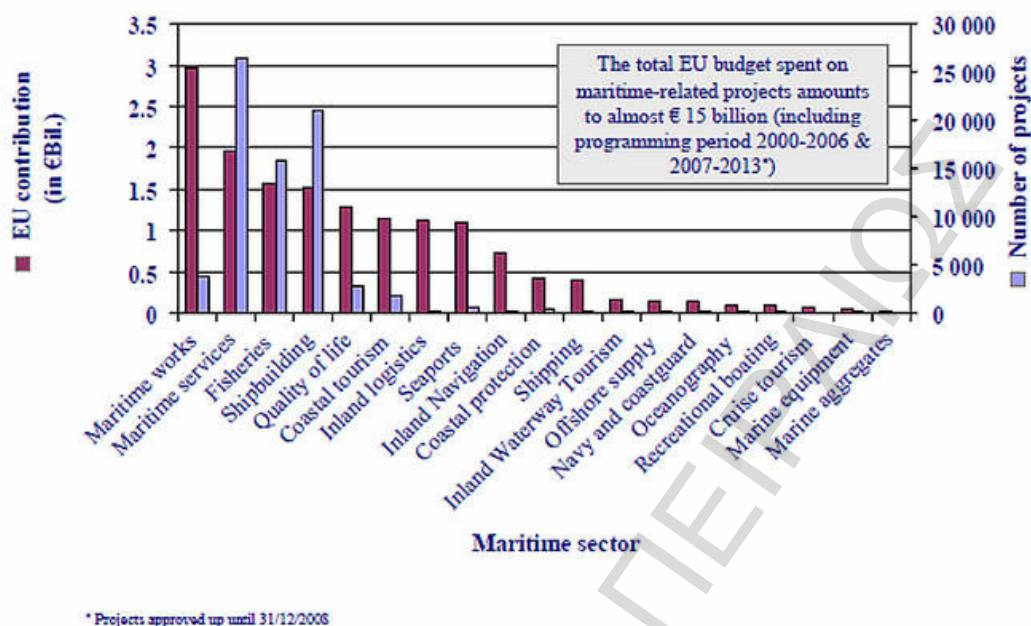
τους, το συνολικό προϊόν, την προστιθέμενη αξία, τη συνολική απασχόληση στις δραστηριότητες του πλέγματος, τα έσοδα του δημόσιου τομέα, δηλαδή τα φορολογικά έσοδα και τα ασφαλιστικές εισφορές που αποδίδουν, την ιδιωτική κατανάλωση και τις επενδύσεις.

Για να κατανοήσουμε όμως καλύτερα τη βαρύτητα της ναυτιλίας για τις κυβερνήσεις των κρατών – μελών, αρκεί να επισημάνουμε ότι από τα 7,1 δις € που άμεσα ή έμμεσα επεστράφησαν στις εθνικές κυβερνήσεις από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα (19,6% των συνολικών επιστροφών του πλέγματος) το 12% αποτελούσε φορολόγηση κερδών, το 40,6% φορολογία εισοδήματος των εργαζομένων, το 7% ΦΠΑ κατανάλωσης και το υπόλοιπο 40,4% εισφορές εργοδοτών και εργαζομένων στην κοινωνική ασφάλιση.

Η κατανομή του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ και το ποσοστό που δαπανάται για τις σχετιζόμενες με την θάλασσα δραστηριότητες φαίνεται στο κατωτέρω διάγραμμα. Ένας συνολικός προϋπολογισμός περίπου 15 δις. ευρώ δαπανήθηκαν για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000 - 2008. Η ανάλυση δείχνει ότι το 62% του προϋπολογισμού της ΕΕ δαπανάται στις θαλάσσιες δραστηριότητες που αφορούν τους ακόλουθους τομείς: θαλάσσια έργα, θαλάσσιες υπηρεσίες, αλιεία, τη ναυπηγική βιομηχανία και την ποιότητα της ζωής. Τα θαλάσσια έργα είναι ο μεγαλύτερος τομέας όσον αφορά τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ωστόσο, συγκριτικά με τους τομείς των θαλάσσιων υπηρεσιών, της αλιείας και της ναυπηγικής βιομηχανίας, ο αριθμός των έργων που συνδέονται με τον προϋπολογισμό της ΕΕ είναι μάλλον μικρός. Η παρατήρηση αυτή είναι εύλογη, δεδομένου ότι τα έργα που περιλαμβάνονται στο ναυτιλιακό τομέα είναι κυρίως έργα υποδομής.

Figure 10: The EU budget spent on maritime-related projects by maritime sector



Source: Policy Research Corporation based on database on EU-funded projects in maritime regions

Ένα σημαντικό μέρος του προϋπολογισμού της ΕΕ, λοιπόν, και δη το 25% δαπανάται στις θαλάσσιες λεκάνες και μάλιστα διατίθεται σε έργα που αφορούν τον θαλάσσιο τομέα. Κατά βάση το μεγαλύτερο μέρος του πηγαίνει στους ακόλουθους τομείς των θαλάσσιων δραστηριοτήτων: παράκτιος τουρισμός, θαλάσσιοι λιμένες, εσωτερικών logistics, αλιεία, θαλάσσιες υπηρεσίες, τη ναυπηγική βιομηχανία και την ποιότητα της ζωής<sup>21</sup>.

Εν τώ μεταξύ, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, κύρια είναι η συμβολή των οικονομικών φορέων με την υποστήριξη των δημόσιων αρχών για την αξιοποίηση του δυναμικού των ναυτιλιακών clusters, όπως

21 Policy Research Corporation/ Final report "Database on EU-funded projects in maritime regions" Framework contract FISH/2007/04 Specific contract No 4/ December 2009

και το θέμα της ανταγωνιστικότητας που δύναται να αναπτυχθεί. Η έκθεση για τις εθνικές προσεγγίσεις για τις ναυτιλιακές υποθέσεις, που δημοσιεύεται μαζί με την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική έδειξε ότι 16 από τα 27 κράτη μέλη ασχολούνταν με υποστηρικτικά μέτρα για την προώθηση των clusters.

Η Ολλανδία ήταν από τους πρώτους που ανέπτυξαν το σκεπτικό του ναυτιλιακού cluster μετά τις οικονομικές της προκλήσεις στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Με την υποστήριξη της ολλανδικής κυβέρνησης, το ολλανδικό ναυτιλιακό cluster συγκεντρώνει εκπροσώπους από τους λιμένες, τον υπεράκτιο τομέα, τη ναυτιλία, τα ναυπηγεία, τον ναυτιλιακό εξοπλισμό, την κατασκευή και απολαμβάνει την καλή συνεργασία με πολλά ερευνητικά ιδρύματα.

Οι Δανέζικες ναυτιλιακές αρχές ξεκίνησαν ένα πρόγραμμα ανάπτυξης για το Δανέζικο ναυτιλιακό cluster, εστιάζοντας στο πεδίο των πολιτικών συνθηκών. Κατά τη ρύθμιση της ποιότητας της ναυτιλίας, ως προαπαιτούμενο, το έργο επικεντρώνεται στη γνώση με αξιοσημείωτη προσοχή για την καινοτομία και την εκπαίδευση για να προσδιοριστούν οι προκλήσεις της Δανίας, ενώ η απόδοση συσχετίζεται κι εκτιμάται με βάση τους ανταγωνιστές.

Στη Μεγάλη Βρετανία υπάρχουν αρκετά παραδείγματα των εθνικών και περιφερειακών clusters που αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες. Το όραμα της Μεγάλης Βρετανίας που αφορά την θάλασσα στοχεύει να προβάλλει το προφίλ της θάλασσας, συμπεριλαμβανομένου και του ναυτιλιακού τομέα και θέτει ένα σχέδιο για τη συνεργασία σε όλον τον τομέα μελλοντικά. Το όραμα για την θάλασσα της Μεγάλης Βρετανίας, το λεγόμενο Sea Vision UK, βασίζεται στις υπάρχουσες πρωτοβουλίες και στην παράδοση που θα γίνει σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, κάτι

που ενθαρρύνει τη συνεργασία και επιτρέπει σε όλους τους χρήστες της θάλασσας, είτε για την ευχαρίστηση, είτε για το κέρδος, να κάνουν τις φωνές τους να ακουστούν, μέσω επαφών με την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς. Στην Ανατολική Αγγλία, στον δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα παρέχεται ένα πλαίσιο μέσω του οποίου συνεργατικοί οργανισμοί συσχετίζονται και δραστηριοποιούνται με τέτοιο τρόπο που οδηγούνται στην προώθηση οικονομικών ευκαιριών και στην ασφαλή μελλοντική ευημερία, δίνοντας έμφαση στον τομέα των μεταφορών και των συναφών λιμενικών δραστηριοτήτων και των logistics.

Από το 2005 ένα περιφερειακό ναυτιλιακό cluster στο Schleswig-Holstein φέρει μαζί του το συνδυασμό της βιομηχανίας, της πολιτικής και της επιστήμης, προκειμένου να δημιουργηθεί μια "περιοχή θαλάσσιου μοντέλου". Οι δραστηριότητές της επικεντρώνονται στην ενίσχυση των δεσμών στην τοπική ναυτιλιακή κοινότητα, καθώς και με άλλους εταίρους, παρέχοντας πληροφορίες και αυξάνοντας την ευαισθητοποίηση σχετικά με το cluster και την ανάπτυξη κοινών σχεδίων σε πεδία, όπως είναι οι δεξιότητες, η συνεργασία, η καινοτομία και η διεθνοποίηση.

Στο ευρύτερο πλαίσιο των Γαλλικών πόλων της ανταγωνιστικότητας, δύο θαλάσσιοι πόλοι ανταγωνιστικότητας ξεκίνησαν σε δύο θαλάσσιες περιοχές, ώστε να δημιουργήσουν οικονομική ευημερία και θέσεις εργασίας. Φέρνουν μαζί τους εταίρους από τις επιχειρήσεις, την επιστήμη και την εκπαίδευση στην εργασία σε συνδυασμό με καινοτόμα και ανταγωνιστικά έργα σε τομείς, όπως η ασφάλεια, η ασφάλεια, η αλιεία και οι κατασκευές.

Αυτός ο γάμος της επιστήμης και της βιομηχανίας συχνά εμφανίζεται ως το κλειδί της ανταγωνιστικότητας των καταλυτικών παραγόντων που

απορρέει από ένα καλά δομημένο ναυτιλιακό cluster, πολλά από τα οποία φαίνεται να έχουν τους εξής κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας: μια κοινή στρατηγική, σταθερές συνεργασίες, επικέντρωση στις τεχνολογίες με δυναμική στις υψηλής ανάπτυξης αγορές και με διεθνή διάσταση<sup>22</sup>.

Ωστόσο, στην Ε.Ε. στο πλαίσιο της σημερινής οικονομικής κρίσης παράγοντες, όπως οι κίνδυνοι πλεονάσματος χωρητικότητας πλοίων σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, μέτρων προστατευτισμού του εμπορίου από τρίτες χώρες, αστάθειας στις ενεργειακές αγορές ή απώλειας της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης ειδικευμένων ανθρώπινων πόρων στην Ευρώπη, θα μπορούσαν να ωθήσουν τα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία και τους ναυτιλιακούς κλάδους να μετεγκατασταθούν, υπονομεύοντας τις προσπάθειες της ΕΕ να εξασφαλίσει ποιοτική ναυτιλία σε ολόκληρο τον κόσμο. Επομένως, είναι θέμα ζωτικού συμφέροντος για την ΕΕ να επιτύχει και να διατηρήσει σταθερούς παγκόσμιους όρους ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους, που αποτελεί άλλωστε και πόνημα της προσπάθειας επιτυχίας της Στρατηγικής της Λισσαβόνας.

---

22 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, «Maritime Clusters», COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, Brussels, 17.10.2007, SEC(2007) 1406

## 4.3 Παραδείγματα ευρωπαϊκών ναυτιλιακών cluster

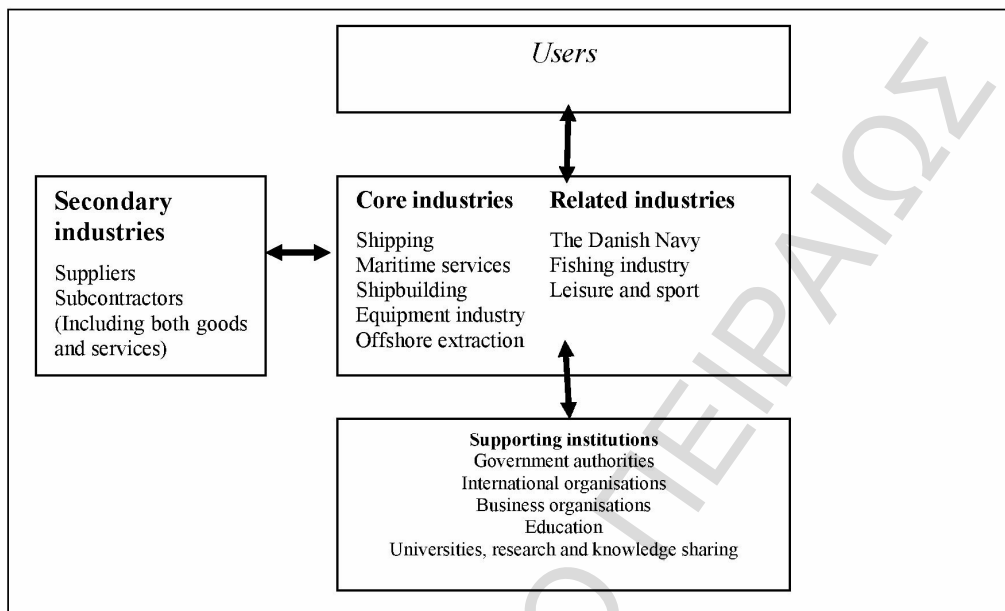
### 4.3.1 Δανέζικο ναυτιλιακό cluster

Η Δανία, εδώ και αιώνες, είναι ένα ναυτιλιακό έθνος και σχεδόν από την αρχή ο στόλος της έπλεε σε ευρωπαϊκά, όσο και σε διεθνή ύδατα. Παραδοσιακά, έχει επέλθει ευρεία πολιτική συναίνεση για ένα κατάλληλο πλαίσιο στήριξης για τη ναυτιλία στη Δανία και το πλαίσιο αυτό έχει χτιστεί σε μια στενή συνεργασία με τη βιομηχανία. Για τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, η ναυτιλία είναι μια προϋπόθεση. Μετράει για την εξωτερική ανάθεση της παραγωγής, και ως προς την αύξηση σε παγκόσμιο επίπεδο των απαιτήσεων των καταναλωτών(τη ζήτηση δηλαδή) και τη μεταφορά της ενέργειας και των πρώτων υλών. Καθώς η ναυτιλία έχει γίνει ένας διεθνής χώρος ανάπτυξης, η Δανέζικη Κυβέρνηση δίνει όλο και μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη των συνθηκών πλαισίου, προσπαθώντας να κρατήσει μια ισορροπία μεταξύ της σταθερότητας και της προσαρμογής.

Το cluster βασικά αποτελείται από τις βιομηχανίες που σχετίζονται με τη μεταφορά δια θαλάσσης και την εκμετάλλευση των πόρων κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας. Εκτός από την θάλασσα, το Δανέζικο Maritime Cluster συνδέεται γύρω από μια κοινή ομάδα χρηστών όσον αφορά τους αγοραστές των μεταφορών, του εμπορίου μεταξύ των επιχειρήσεων, της εκμετάλλευσης των κοινών τεχνολογιών και την χρήση των ίδιων ομάδων του εργατικού δυναμικού. Οι διάφορες βιομηχανίες που απαρτίζουν το δανέζικο cluster απεικονίζονται στο

σχήμα 1<sup>23</sup> και περιλαμβάνουν τις βασικές βιομηχανίες, συναφείς και δευτερεύουσες βιομηχανίες, καθώς και τη στήριξη των θεσμών.

Figure 1. The Danish Maritime Cluster



Η ανάλυση του ναυτιλιακού κλάδου περιλαμβάνει μόνο τις βασικές βιομηχανίες και την υποστήριξη ιδρυμάτων. Σχετικές βιομηχανίες, όπως η αλιεία και η ιστιοπλοΐα αναψυχής δεν συμπεριλαμβάνονται. Το ίδιο ισχύει και για τις βιομηχανίες που αναπτύσσουν θαλάσσιες δραστηριότητες με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Τα στατιστικά στοιχεία είναι διαθέσιμα μόνο για τη ναυτιλία και τη ναυπηγική βιομηχανία και δεν κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθούν ειδικές στατιστικές έρευνες.

<sup>23</sup> Το διάγραμμα προέρχεται από την πηγή: “Dynamic European Maritime Clusters”, prof. dr. ir. Niko Wijmolst, editor, Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with the European Network of Maritime Clusters. August 2006

Ως εκ τούτου, ήταν απαραίτητο για να επιλεγούν αντιπροσωπευτικές βιομηχανίες για τους υπόλοιπους κλάδους του cluster.

Ο βασικός στόχος του σχεδίου δράσης είναι να συμβάλει στη διαβεβαίωση ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ελκυστικές συνθήκες για την ανάπτυξη της ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του Δανέζικου cluster μελλοντικά. Αυτή η ανάπτυξη φυσικά δεν συμβαίνει αυτόματα. Η παγκοσμιοποίηση και ο διεθνής ανταγωνισμός στοχεύουν στην αύξηση της ζήτησης των προϊόντων των ναυτιλιακών εταιρειών και των άλλων επιχειρήσεων του Δανέζικου ναυτιλιακού Cluster. Είναι σημαντικό οι προσφερόμενες υπηρεσίες της βιομηχανίας πάντα να παραμένουν ελκυστικές και να προσαρμόζονται τακτικά. Είναι επίσης σημαντικό να υπάρχει μια ναυτιλιακή διοίκηση που να μπορεί να ταιριάζει τις ρυθμιστικές ανάγκες της βιομηχανίας, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο η Δανία μπορεί να διατηρήσει και να βελτιώσει την θέση της ως ένα διεθνές ναυτιλιακό έθνος με ποιοτική ναυτιλία και εμπορευματική αποτελεσματικότητα. Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να δημιουργηθεί ανάπτυξη στο Δανέζικο ναυτιλιακό Cluster.

Σύμφωνα με τα παραπάνω λοιπόν, υπάρχουν τρεις κεντρικοί στόχοι σχετικά με τις πρωτοβουλίες που μπορεί να πάρει η Δανία:

- Η Δανία πρέπει να προσπαθήσει να γίνει η πιο ελκυστική χώρα στην Ευρώπη, ώστε να προσφέρει ποιοτική ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο.
- Πρέπει να ενισχυθούν οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη, τις δυναμικές και την ανταγωνιστικότητα σε όλο το Δανέζικο ναυτιλιακό Cluster.
- Θα πρέπει να διατηρηθούν και να βελτιωθούν τα επίπεδα συνθηκών



των τομέων της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος στη ναυτιλία, έτσι ώστε η Δανία να αναδειχθεί σε κορυφαίο ναυτικό έθνος με διεθνή εστίαση και προοπτική και ποιοτική ναυτιλία.

Με βάση αυτούς τους στόχους και την ανάλυση των συνθηκών του ναυτιλιακού πλαισίου στη Δανία σε σχέση με μια σειρά από άλλα κορυφαία ναυτικά έθνη, η Δανέζικη κυβέρνηση έχει προετοιμάσει ένα σχέδιο δράσης το οποίο αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών για το Δανέζικο ναυτιλιακό cluster.

Το σχέδιο δράσης θα υλοποιήσει τους στόχους αυτούς εστιάζοντας στους εξής επτά τομείς:

1. Την καλύτερη εκπαίδευση και μεγαλύτερη ροή του ειδικευμένου εργατικού δυναμικού στο Δανέζικο ναυτιλιακό Cluster.
2. Την έρευνα, ανάπτυξη και την καινοτομία στο Δανέζικο ναυτιλιακό Cluster
3. Την φορολογία και την χρηματοδότηση της ανάπτυξης.
4. Τη μείωση του διοικητικού φόρτου και των λιγότερων κατά το δυνατόν Δανέζικων εθνικών απαιτήσεων.
5. Την προώθηση της επιρροής της Δανίας και την πρόσβαση στην αγορά.
6. Τη μεγαλύτερη έμφαση στην ποιοτική ναυτιλία.
7. Μια αποτελεσματική, προσανατολισμένη στην παροχή υπηρεσιών και εκσυγχρονισμένη διοίκηση<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Πηγή: σελ. 72-86, "Dynamic European Maritime Clusters", prof. dr. ir. Niko Wijnlst, editor, Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with the European Network of Maritime Clusters. August 2006

### 4.3.2 Νορβηγικό ναυτιλιακό cluster

Η νορβηγική ακτογραμμή εκτείνεται σε πάνω από 85.000 χιλιόμετρα, μια απόσταση πάνω από δύο φορές τον γύρο του κόσμου. Χερσαία ως χώρα, είναι βραχόδης και κόβεται από βαθιά φιόρδ<sup>25</sup>, καθιστώντας την επικοινωνία δύσκολη. Στην αρχαιότητα, το να πηγαίνεις σε κάποια μέρη σήμαινε πως θα ταξιδέψεις με πλοίο.

Επίσης, η πλούσια αλιεία επέστησε έποικους στις παράκτιες περιοχές. Το σκληρό περιβάλλον και η εξάρτηση από την θάλασσα έκανε τους Νορβηγούς καλούς ναυτικούς. Από τον 9ο αιώνα οι Νορβηγοί έκαναν ταξίδια σε μακρινά μέρη, όπως η Αμερική και η Κωνσταντινούπολη.

Η θάλασσα ήταν πάντα μια σημαντική πηγή για την οικονομική δραστηριότητα στη Νορβηγία. Εξαγωγές των φυσικών πόρων, για παράδειγμα των ψαριών ή της ξυλείας, ήταν στο επίκεντρο της νορβηγικής οικονομίας για αιώνες, δημιουργώντας ζήτηση σε πλοία για τη μεταφορά των εμπορεύσιμων αγαθών. Αυτή η ζήτηση οδήγησε στην κατασκευή ενός από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο και σε μια ακμάζουσα εθνική ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτό προέρχεται από το γεγονός ότι η θάλασσα ήταν ένα καθημερινό μέρος της ζωής των Νορβηγών και απαιτούσε δεξιότητες και τεχνολογική ανάπτυξη.

Σήμερα, υπάρχουν και άλλοι τρόποι ταξιδιού πέρα από την θάλασσα και η ναυτική βιομηχανία που αναπτύχθηκε από τη θάλασσα είναι πλέον διεθνώς προσανατολισμένη και λιγότερο εξαρτημένη από τις ρίζες της. Ακόμα, όμως, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια από τις μεγαλύτερες

---

25 Τα φιόρδ δημιουργήθηκαν πριν χιλιάδες χρόνια μετά το λιώσιμο των πάγων, μετά την εποχή των παγετώνων όπου το νερό της θάλασσας πλημμύρισε τις κοιλάδες της περιοχής όπου αυτά εμφανίζονται. Τα συναντούμε στις δυτικές ακτές της Νορβηγίας και στις ακτές της Χιλής

βιομηχανίες στη Νορβηγία. Οι Νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι μεταξύ των ηγετών του κόσμου σε ορισμένα τμήματα της αγοράς τους. Ναυπηγεία και κατασκευαστές εξοπλισμού ανταγωνίζονται τις διεθνείς αγορές. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών, από τις οικονομικές υπηρεσίες μέχρι τις μηχανολογικές υπηρεσίες, έχουν ιδρυθεί και αναπτυχθεί παράλληλα με την βιομηχανία. Κοινό στοιχείο σε όλα αυτά είναι ότι η αρμοδιότητα αυτή είναι ο πυρήνας των δραστηριοτήτων τους. Ένα παράδειγμα είναι ο DNV<sup>26</sup>, που ιδρύθηκε το 1864 και τώρα είναι παγκόσμιος ηγέτης στην ταξινόμηση πλοίων και μια από τις κορυφαίες βάσει αρμοδιότητας εταιρείες εξαγωγής στη Νορβηγία.

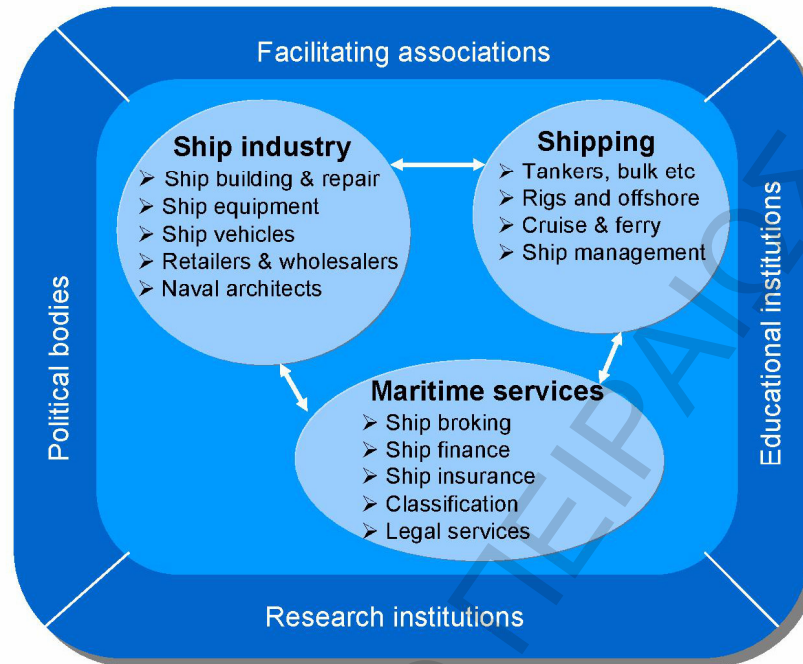
Η ναυτιλιακή βιομηχανία στη Νορβηγία αποτελεί ένα ολοκληρωμένο συγκρότημα που αποτελείται από τρεις κύριες ομάδες: τη ναυτιλία, τις θαλάσσιες υπηρεσίες και τη βιομηχανία του πλοίου. Το Νορβηγικό cluster παρουσιάζεται στο Σχήμα 1<sup>27</sup> με τις τρεις κύριες αυτές ομάδες δραστηριοτήτων οι οποίες περιβάλλονται από τις ενώσεις διευκόλυνσης, τα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και τα πολιτικά όργανα.

---

26 Stiftelsen Det Norske Veritas (DNV) είναι ένας νηογνώμονας οργανώνεται ως βάση, με στόχο την "προστασία της ζωής, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον". Η ιστορία της οργάνωσης πηγαινει πίσω στο 1864, όταν το ίδρυμα ιδρύθηκε στη Νορβηγία για να επιθεωρήσει και να αξιολογεί την τεχνική κατάσταση της νορβηγικής εμπορικών πλοίων. Η DNV περιγράφει τον εαυτό της ως φορέα παροχής υπηρεσιών για τη διαχείριση του κινδύνου. Μαζί με την LLOYD'S REGISTER και American Bureau of Shipping, η DNV είναι μία από τις τρεις μεγάλες εταιρείες στον κλάδο του νηογνώμονα. Η DNV έχει την έδρα της στο Høvik, Bærum, λίγο έξω από το Όσλο της Νορβηγίας. Έχει 300 γραφεία σε 100 χώρες και πάνω από 10.000 εργαζόμενους. Σημαντικές βιομηχανίες όπου η εταιρεία δραστηριοποιείται είναι οι εξής: η μεταφορά του πλοίου, της ενέργειας (συμπεριλαμβανομένης της αιολικής και ηλιακής ενέργειας), της αεροπορίας, της αυτοκινητοβιομηχανίας, των οικονομικών, των τροφίμων, της υγειονομικής περίθαλψης και της τεχνολογίας των πληροφοριών, καθώς διεξάγει επίσης έρευνα σε διάφορους τομείς όπου δραστηριοποιείται.

27 Το διάγραμμα προέρχεται από την πηγή: "Dynamic European Maritime Clusters", prof. dr. ir. Niko Wijnolst, editor, Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with the European Network of Maritime Clusters. August 2006

Figure 1: Structure Norwegian Maritiem Cluster



Source: Based on G. Benito, et al, 2000 (a report from BI Norwegian School of Management)

## Ναυτιλία

Το τμήμα της ναυτιλίας αποτελείται από τους ιδιοκτήτες και τους διαχειριστές όλων των τύπων πλοίων, όπως των πετρελαιοφόρων, των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των πλοίων μεταφοράς αερίου, των κρουαζιερόπλοιοι και των ταχύπλοων. Τα γεωτρύπανα (drilling rigs) και τα σκάφη ανοιχτής θαλάσσης περιλαμβάνονται επίσης σε αυτή την κατηγορία. Η Νορβηγία είναι το κέντρο διαφόρων εταιρειών εκ των οποίων οι τρεις από αυτές είναι οι κορυφαίες της αγοράς. Η Wallenius Wilhelmsen είναι ο μεγαλύτερος μεταφορέας στον κόσμο των

αυτοκινήτων, η Teekay NAVION Shuttle Tankers (δεξαμενόπλοια μεταφοράς) είναι ο μεγαλύτερος φορέας εκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων μεταφοράς, η SeaDrill είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες γεωτρήσεων και η Farstad είναι η κορυφαία εταιρεία παροχής σκαφών ανοικτής θαλάσσης.

Η ναυτιλία είναι ο πυρήνας του ναυτιλιακού cluster στη Νορβηγία. Αυτό δεν συμβαίνει μόνο και μόνο επειδή η ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη ομάδα, αλλά και διότι οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι διεθνείς και παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διεθνοποίηση του υπόλοιπου cluster, αλλά και επειδή είναι μεγάλο και απαιτητικό το πελατειακό κοινό ως προς τα προϊόντα και τους προμηθευτές υπηρεσιών και ως εκ τούτου συμβάλουν στη συνεχή τόνωση της καινοτομίας σε ολόκληρο το cluster.

### **Θαλάσσιες υπηρεσίες**

Μια μεγάλη ποικιλία από περισσότερο ή λιγότερο ειδικευμένων παρόχων υπηρεσιών έχει αναπτυχθεί παράλληλα με τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι συχνοί χρήστες των παρόχων υπηρεσιών σε όλα τα μέρη της αξιακής αλυσίδας τους, καθώς επίσης και των ναυπηγείων, των λιμανιών και των κατασκευαστών εξοπλισμού οι οποίοι χρησιμοποιούν εξειδικευμένους παρόχους υπηρεσιών.

Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία έντασης κεφαλαίου με κυκλικό χαρακτήρα και συμπεριλαμβανομένου υψηλού οικονομικού κινδύνου. Ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση των πλοίων είναι ζωτικής σημασίας. Η Νορβηγία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες πλοίων στον κόσμο. Οι DnB NOR και Nordea βρίσκονται μεταξύ των κορυφαίων

χρηματοδοτών πλοίων του κόσμου και οι δύο έχουν αυξήσει την αγορά μετοχών τους κατά τα τελευταία χρόνια. Η Nordea έχει κάνει τη μεγαλύτερη συμφωνία των κοινοπρακτικών δανείων στη ναυτιλία, τις offshore εταιρείες και τις βιομηχανίες πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο. Από γραφεία σε Ålesund, Μπέργκεν, Όσλο, Κοπεγχάγη, Γκέτεμποργκ, Ελσίνκι, Λονδίνο, Νέα Υόρκη και Σιγκαπούρη παρέχεται ένα διαφοροποιημένο φάσμα των τραπεζικών υπηρεσιών στους πελάτες του γκρουπ τους σε όλο τον κόσμο. Το ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο της Nordea έχει διαφοροποιηθεί σε όλα σχεδόν τα τμήματα της αγοράς, όπως τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια φυσικού αερίου, τα κρουαζιερόπλοια, τα οχηματαγωγά πλοία και τα πλοία υπεράκτιων υπηρεσιών.

Στο τέλος του 2003 η τράπεζα είχε σύνολο υποχρεώσεων 9,5 δισ. δολαρίων που την κατέστησε την 4η μεγαλύτερη τράπεζα στην βιομηχανία. Από τον Ιούλιο του 2003, μια παγκόσμια κοινοπραξιακή μονάδα εγκαταστάθηκε "στην έδρα" το Όσλο.

### **Βιομηχανία πλοίου**

Η Νορβηγία έχει μακρά παράδοση στην κατασκευή πλοίων και εξακολουθεί να υπάρχει σημαντική ναυπηγική δραστηριότητα κατά μήκος της νορβηγικής ακτής. Τα ναυπηγεία έχουν, ωστόσο, γίνει όλο και λιγότερα και παράλληλα πιο εξειδικευμένα. Ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυπηγείων κατασκευής πλοίου και ναυπηγικής οργανώνεται από την εταιρεία Aker Yards, ενώ οι εξέδρες και άλλες υπεράκτιες κατασκευές καλύπτονται από την άλλη εταιρεία της Aker, την Aker Kvaerner. Άλλα σημαντικά ναυπηγεία είναι τα Ulstein, Kleven Maritime, Greenland Group και Fjellstrand που βρίσκονται σε διαφορετικά μέρη της χώρας.

Συναρμολογημένος εξοπλισμός για νέας κατασκευής πλοία συνήθως σχεδιάζεται και παράγεται από εξειδικευμένους προμηθευτές. Στη Νορβηγία βρίσκουμε παραγωγούς εξοπλισμού σε μια σειρά από τομείς όπως τα οχήματα, τα συστήματα πρόωσης, τα συστήματα άντλησης, τα συστήματα πλοήγησης, τον χρωματισμό, τα συστήματα θέρμανσης, τα έπιπλα και τα συστήματα εντοπισμού θέσης. Η Rolls Royce Marine με περισσότερους από 2000 εργαζόμενους στη Νορβηγία είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός θαλάσσιου εξοπλισμού στη Νορβηγία. Η Frank Mohr και η Kongsberg Maritime είναι άλλοι επιφανείς παράγοντες κι όλοι τους έχουν μια παγκόσμια εστίαση και ουσιαστικά διεθνή μερίδια της αγοράς.

Επίσης, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας έχει στην κλάση του τα μεγαλύτερης μέσης χωρητικότητας πλοία 76.872 dwt και 107.507 dwt ή 47.218 gt και 60.994 gt για τον ελληνόκτητο και ελληνικό στόλο, αντίστοιχα<sup>28</sup>.

---

28 Πηγή: σελ. 219, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 62, Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΑΘΗΝΑ 2010, ΣΠΑΘΗ, ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ)

### 4.3.3 Ολλανδικό ναυτιλιακό cluster

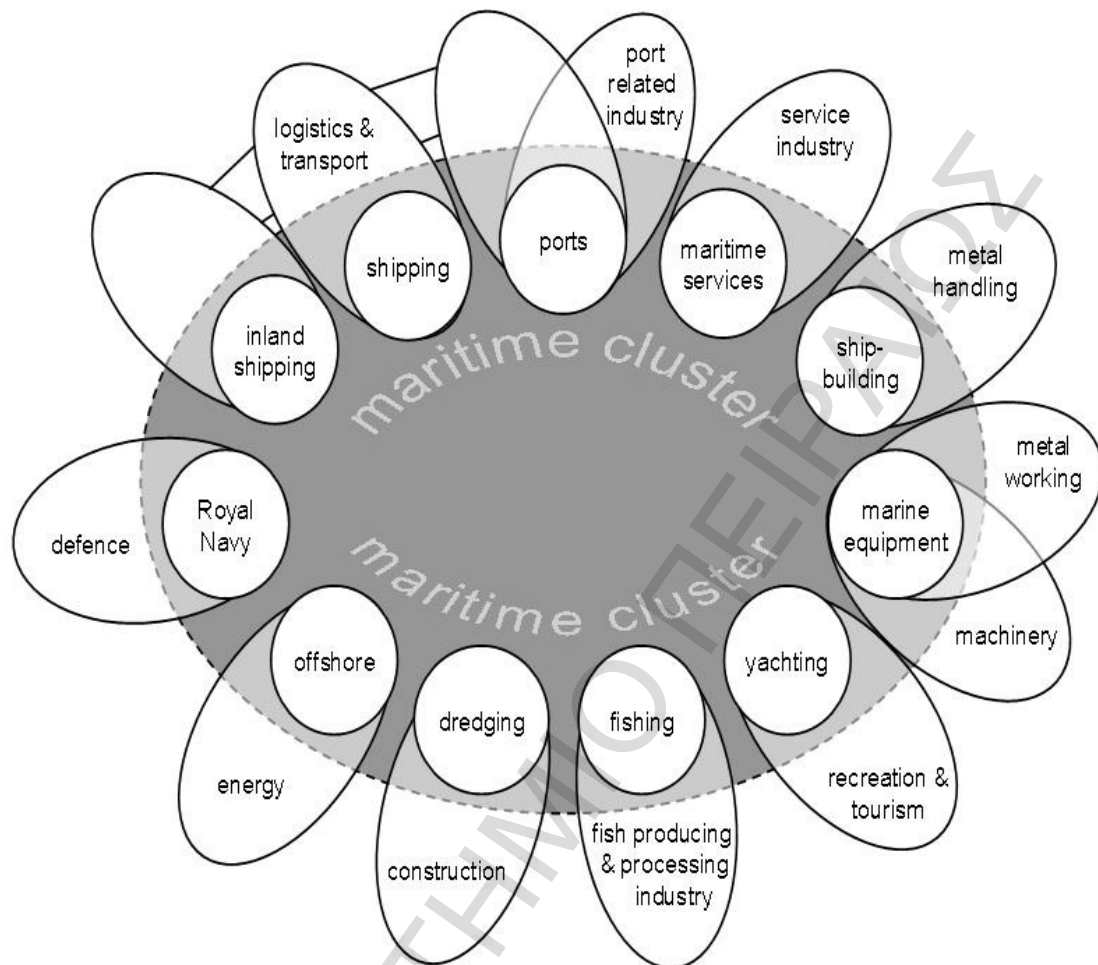
Τον Απρίλιο του 1997 μια ομάδα επιφανών θαλάσσιων βιομήχανων συμφώνησαν να δημιουργήσουν ένα ίδρυμα με το όνομα «Ολλανδικό ναυτιλιακό cluster» και με αποστολή «την προώθηση και την ενίσχυσή του». Εκείνη τη δεδομένη στιγμή ο ναυτιλιακός κλάδος δεν ήταν σαφώς καθορισμένος και θεωρείτο ότι αποτελείται από τους τομείς της ναυτιλίας, της ναυπηγικής, των offshore, των βυθοκορήσεων, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των δραστηριοτήτων του λιμανιού.

Επιπλέον, δεν τύγγανε καλών στατιστικών δεδομένων και δεδομένων σχετικά με το cluster. Το Ολλανδικό Κεντρικό Γραφείο Στατιστικής συλλέγει δεδομένα σε μορφή που δεν επιτρέπουν την εύκολη πρόσβαση στη γνώση και την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τις διάφορες πτυχές των οικονομικών δραστηριοτήτων της ναυτιλίας. Μια θεμελιώδης απόφαση ελήφθη ως εκ τούτου, ώστε να ξεκινήσει μια οικονομική έρευνα που βασίζεται σε μια "bottom-up" διαδικασία, είναι πολύ δαπανηρή και χρονοβόρα, αλλά που παράλληλα επιτρέπει να καθοριστεί η πραγματική αξία και αλληλεπιδράσεις των (τμημάτων του) εταιρειών που ασχολούνται με τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Αν και αυτές οι μελέτες είχαν αρχίσει, το Ολλανδικό Ναυτιλιακό Cluster προσεγγίστηκε από άλλους τομείς που ισχυρίζονταν ότι είναι μέρος του Ναυτιλιακού Cluster και ήταν οι εξής: οι προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού, το Βασιλικό Ναυτικό, η βιομηχανία κατασκευής σκαφών αναψυχής, η Αλιεία και οι βιομηχανίες ναυτιλιακών υπηρεσιών. Οι τομείς αυτοί, εν τέλει, αποδείχθηκε ότι έχουν σημαντικές θαλάσσιες παραμέτρους.

Η μεταξύ τους σχέση με το ναυτιλιακό cluster και η σχέση τους με



άλλους μη - Ναυτιλιακούς κλάδους μπορεί να απεικονιστεί ως εξής στο ακόλουθο διάγραμμα:



*Source: Policy Research Corporation*

Το 1999 ένα report για το Ολλανδικό Ναυτιλιακό Cluster δόθηκε στη δημοσιότητα από το ίδιο το Ολλανδικό Ναυτιλιακό δίκτυο. Το βασικό συμπέρασμα ήταν ότι το σύνολο των ολλανδικών ναυτιλιακών κλάδων πράγματι είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ναυτιλιακού cluster, όπως το όριζε ο καθηγητής Michael Porter.

Ισχυρές εσωτερικές οικονομικές σχέσεις, μια ταχεία διάδοση της καινοτομίας, διασυνδέσεις στις αλυσίδες μεταφορών και η επικάλυψη των αγορών εργασίας μεταξύ των θαλάσσιων τομέων υπογραμμίζουν

αυτό το συμπέρασμα. Το Ολλανδικό Ναυτιλιακό Cluster τελικά είναι ένα πολύ ολοκληρωμένο cluster με τομείς εξίσου σημαντικούς, αλλά και πολύ πολύτιμους για την ολλανδική οικονομία.

Το ναυτιλιακό cluster πηγαίνει σήμερα πολύ καλά σε σχεδόν όλους τους τομείς του και οι βασικές μακροπρόθεσμες τάσεις παραμένουν θετικές. Το διεθνές εμπόριο αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται, οδηγώντας σε μεγαλύτερη μεταφορά των πρώτων υλών και των ημιτελών ή τελικών προϊόντων. Η ζήτηση για ενέργεια θα συνεχίσει να αυξάνεται και η αναζήτηση πετρελαίου θα επεκταθεί σε υπεράκτιες περιοχές που είναι πιο δύσκολο και εχθρικό το περιβάλλον για εξερεύνηση και εκμετάλλευση. Το υδροποιημένο φυσικό αέριο θα αυξηθεί σε σημαντικότητα, δημιουργώντας απαιτήσεις νέων συστημάτων μεταφορών, πλοίων, τερματικών, εγκαταστάσεων υδροποίησης και επαναεριοποίησης και συστημάτων διανομής. Η αύξηση των δραστηριοτήτων σε παράκτιες περιοχές, όπου υπάρχουν λιμάνια, κατοικημένες περιοχές και αεροδρόμια, σε συνδυασμό με τη βιομηχανία και τον τουρισμό θα τονώσουν την περιοχή. Η υπερθέρμανση του πλανήτη και η κλιματική αλλαγή θα δημιουργήσουν ανάγκη για περισσότερη προστασία των ευάλωτων παράκτιων ζωνών. Η αύξηση του πληθυσμού και του πλούτου θα συνεχίσει να αυξάνει τη ζήτηση για (θαλάσσια) τροφή και για τουρισμό. Όλες αυτές οι εξελίξεις για την περαιτέρω αύξηση των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού κλάδου και οι νέες προκλήσεις θα επιφέρουν νέες απαιτήσεις για επέκταση, χρήση νέας τεχνολογίας και νέα συστήματα.

Το ολλανδικό ναυτιλιακό δίκτυο είναι πεπεισμένο ότι τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή για να αδράξει τις ευκαιρίες για τα ναυτιλιακά clusters. Οι επιχειρηματίες, καθώς αυτές οι επιχειρήσεις λειτουργούν

ανοδικά σε υψηλά επίπεδα ικανοτήτων, θα πρέπει τώρα να επενδύσουν σε νέες και καινοτόμες ιδέες. Οι κυβερνήσεις - Ολλανδική και Ευρωπαϊκή Ένωση - τώρα πρέπει να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη και εξέλιξη: ένα διεθνούς επιπέδου πεδίο δράσης με ερεθίσματα για έρευνα και καινοτομία, κατάλληλες ευκαιρίες κατάρτισης κι εκπαίδευση νέων ταλέντων στη ναυτιλία<sup>29</sup>.

---

29 Πηγή: σελ. 112-122, “Dynamic European Maritime Clusters”, prof. dr. ir. Niko Wijnlst, editor, Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with the European Network of Maritime Clusters. August 2006

## **Κεφάλαιο 5. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ CLUSTER**

### **5.1 Παρουσίαση δραστηριοτήτων ελληνικού ναυτιλιακού cluster**

Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία είναι μια διεθνοποιημένη βιομηχανία που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο, γι' αυτό και η διατήρηση και διεύρυνση της θέσης της απαιτεί να λειτουργεί ανταγωνιστικά σε διεθνές επίπεδο.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναδεικνύεται σε πρώτη συναλλαγματοφόρο βιομηχανία στην Ελλάδα το 2004, καλύπτοντας το 37,3% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και με καθαρές εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές ύψους 31% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Τα οφέλη στην ελληνική οικονομία από την ναυτιλιακή βιομηχανία είναι πολλαπλά.

Ωστόσο, ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζει μια τάση μείωσης τα τελευταία έτη- κατά προσέγγιση από το 1998 μέχρι το 2011- λόγω της προσπάθειας δημιουργίας και ομαλούς λειτουργίας οικονομιών κλίμακας, λόγω της συντονισμένης προσπάθειας αύξησης της παραγωγικότητας και παράλληλα της μείωσης των λειτουργικών εξόδων.

Η σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική. Η διατήρηση και διεύρυνση της ναυτιλιακής υποδομής είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Επομένως, για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός απαιτείται από τους φορείς πολιτικής να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο, όπου η ναυτιλία θα μπορεί να λειτουργεί ανταγωνιστικά σε διεθνές περιβάλλον.

Η δημιουργία και ενθάρρυνση του ναυτιλιακού πλέγματος θεωρείται ο κύριος οικονομικός μοχλός μέσω του οποίου η διαχειριζόμενη από τη χώρα ναυτιλία θα προσφέρει με τη σειρά της και με τη δυναμική της στην εθνική οικονομία τα μέγιστα.

Στο διεθνές περιβάλλον, οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των υπηρεσιών ναυτιλιακού πλέγματος είναι να προσφέρονται οι υπηρεσίες αυτές σε ανταγωνιστικές τιμές. Η προσφορά αυτών των υπηρεσιών σε ανώτερες τιμές μπορεί να γίνει με την προϋπόθεση ότι εμπεριέχουν «καινοτομίες». Οι καινοτομίες μπορεί να είναι οργανωτικές, ποιοτικές, η ανάπτυξη νέων υπηρεσιών κ.ά. Όσο περισσότερο καινοτόμες υπηρεσίες προσφέρονται, τόσο η προστιθέμενη αξία είναι μεγαλύτερη<sup>30</sup>.

Το ελληνικό ναυτιλιακό cluster δημιουργήθηκε κατά βάση από το επιχειρηματικό πνεύμα του Έλληνα εφοπλιστή κι από την ναυτική τεχνογνωσία των Ελλήνων ανώτερων αξιωματικών. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, η πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εκτεινόταν γύρω από την ελληνική επικράτεια και άρχισαν να συγκεντρώνουν τις δραστηριότητες τους γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, σε πρώτη φάση επειδή ήταν κοντά στην πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους και κατά δεύτερον επειδή αποτελούσε το σημείο που είχε τη μεγαλύτερη συγκέντρωση του πληθυσμού, κάτι που εξυπηρετούσε στην εξεύρεση ποιοτικού κι εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Charlaftis, G., 1996). Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρείται μια τάση μετεγκατάστασης ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα διεθνή κέντρα, ενώ από τις αρχές του

---

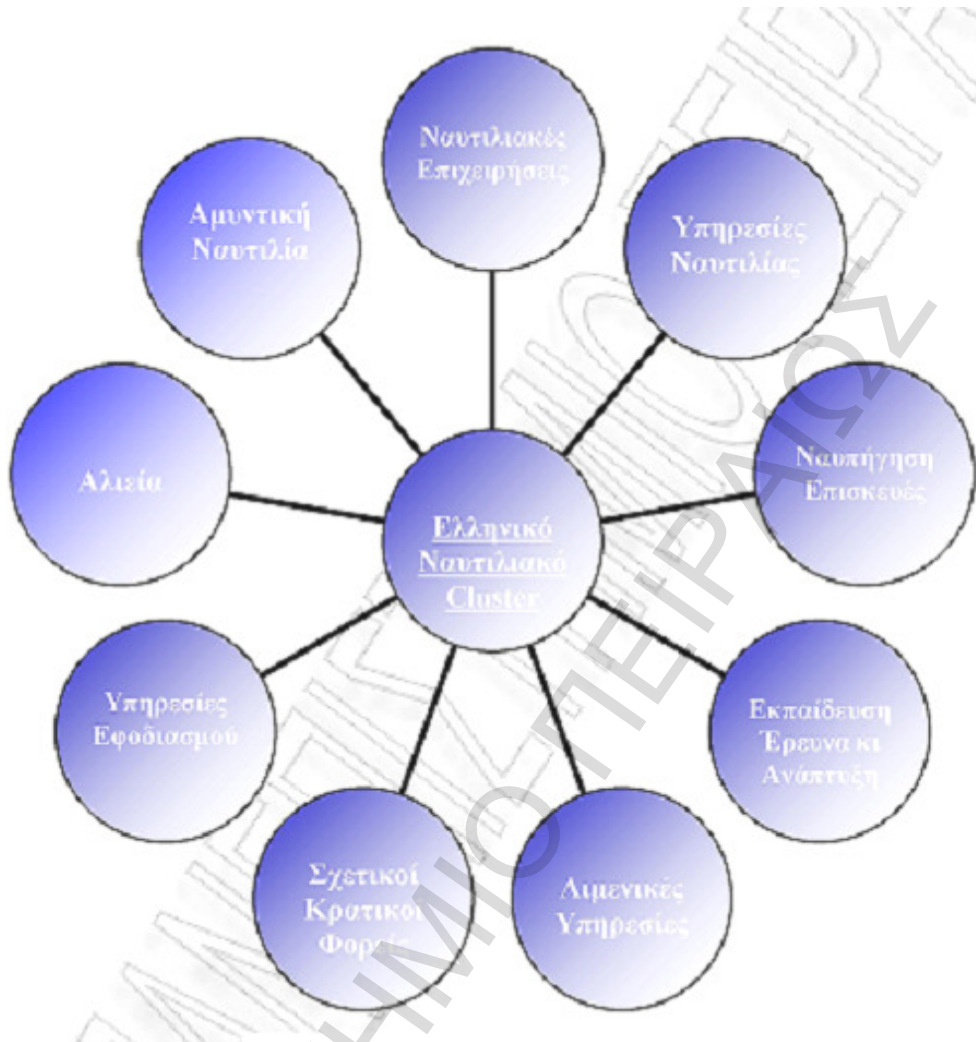
<sup>30</sup> Πηγή: Μελέτη Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος με θέμα: "ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ/ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ", Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2005.

1960 και μετά η ελληνική εμπορική ναυτιλία επαναπατρίζεται και οι ναυτιλιακές εταιρείες επανεγκαθίστανται στην χώρα, αφού οι φορολογικές ρυθμίσεις είναι πλέον ευνοϊκές. Σήμερα, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον κορμό του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Το ελληνικό νηολόγιο για το 2011 δειγματικά συγκεντρώνει τα περισσότερα πλοία έχοντας 862 πλοία 74,5 εκατ. τόνων συνολικής χωρητικότητας<sup>31</sup>.

Ακόλουθα, παρουσιάζεται το ελληνικό ναυτιλιακό cluster με τους τομείς που έχει αναπτύξει μέχρι σήμερα.

---

<sup>31</sup> Την Ελλάδα ακολουθούν, για να γίνει κατανοητή η σημασία της θέσης της χώρας μας σε διεθνές επίπεδο, η Λιβερία με 630 πλοία 45,8 εκατ. τόνων, η Μάλτα με 523 πλοία 36,1 εκατ. τόνων, τα Νησιά Μάρσαλ με 491 πλοία 35,9 τόνων, ο Παναμάς με 408 πλοία 22,6 εκατ. τόνων, οι Μπαχάμες με 293 πλοία 16,2 τόνων και η Κύπρος με 235 πλοία 15 εκατ. τόνων. Επομένως, γίνεται κατανοητή η θέση που καταλαμβάνει η Ελλάδα στο παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι αλλά και η θέση που έχει από μόνη της ως προς τις δραστηριότητες που αναλαμβάνει να αναπτύξει.



Πηγή: Ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδας, 2006, Πεπραγμένα, Ειδική Έκδοση Δελτίου της Ναυτιλίας

Το ελληνικό ναυτιλιακό cluster, του οποίου η καταγραφή των δραστηριοτήτων αποτυπώνεται ανωτέρω και γίνεται ακριβώς για να γίνει κατανοητή η επίδραση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ελληνική οικονομία και των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που δημιουργούνται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, συγκροτείται από τις εξής ομάδες επιχειρήσεων και θεσμών:

- 1) Τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις
- 2) Τις υπηρεσίες της ναυτιλίας
- 3) Τα ναυπηγεία και τις επισκευαστικές μονάδες
- 4) Τους εκπαιδευτικούς θεσμούς και τις έρευνες
- 5) Τις λιμενικές υπηρεσίες
- 6) Τις κρατικές αρχές
- 7) Τους προμηθευτές και τις υπηρεσίες εφοδιασμού
- 8) Την αλιεία και
- 9) Την αμυντική ναυτιλία.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων που δημιούργησε η ποντοπόρος ναυτιλία το 2000 έχει υπολογιστεί σε 194.000 άτομα, δηλαδή το 5% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας και το 2004 σε 258.000 άτομα, ενώ σύμφωνα με στοιχεία της ειδικής μελέτης του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE, Ιανουάριος 2013) για τα τελευταία έτη σύμφωνα με τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία η συνολική επίδραση του κλάδου στην απασχόληση στις θαλάσσιες μεταφορές συνεχίζει να ξεπερνά τις 190 χιλ. θέσεις εργασίας<sup>32</sup>. Από αυτά τα στοιχεία κατά προσέγγιση οι 11.000 είναι οι εργαζόμενοι σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη στεριά, οι 60.000 ναυτικοί στα πλοία και οι 123.000 στις παράπλευρες και συμπληρωματικές προς τη ναυτιλία επιχειρήσεις, όπως π.χ. πρακτορεύσεις, ρυμουλκήσεις, προμήθειες κλπ ,

---

<sup>32</sup> <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>, Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2013



αλλά και γενικότερα στους εγχώριους παραγωγικούς κλάδους που εμπλέκονται στη ναυτιλία. Πέρα από τα παραπάνω στοιχεία, στα ποντοπόρα πλοία γενικότερα απασχολήθηκαν 50.000 αλλοδαποί το 2000, δηλ. η απασχόληση στη ναυτιλία αποτελεί το 6.2% της συνολικής απασχόλησης στην ελληνική οικονομία.

## **5.2 Ανάλυση δραστηριοτήτων ελληνικού ναυτιλιακού cluster**

Αναλύοντας τους προαναφερθέντες τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται το ελληνικό cluster έχουμε τα εξής:

### **5.2.1 Ναυτιλιακές επιχειρήσεις**

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν ως δραστηριότητά τους τη μεταφορική και τουριστική ναυτιλία, είτε ελεύθερη (tramp) είτε γραμμών (liner), περιλαμβάνουν την ποντοπόρο ναυτιλία, την ακτοπλοΐα, την φορτηγό ναυτιλία και την ναυτιλία αναψυχής και έχουν τη μορφή, είτε εφοπλιστικών γραφείων, είτε διαχειριστριών επιχειρήσεων, είτε πλοιοκτητριών εταιριών. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών στον Πειραιά (ποντοπόρος ναυτιλία) ανέρχεται στις 996 με συνολικό τζίρο τα 538,7 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα και με συγκεκριμένα στατιστικά στοιχεία<sup>33</sup> προηγούμενων ετών, αρκεί ενδεικτικά να αναφερθεί ότι μεταξύ 2000-2004 ο αριθμός των επιχειρήσεων του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

---

<sup>33</sup> Τα στατιστικά στοιχεία προέρχονται τόσο από το μητρώο επιχειρήσεων 2000-2004 της ΕΛ.ΣΤΑΤ. όσο και από τις ειδικές εκθέσεις του Policy Research Corporation (2008).

αυξήθηκε κατά 12,9% , ενώ ο τζίρος, δηλαδή τα μέσα συνολικά έσοδα των επιχειρήσεων αυξήθηκαν κατά 35,5% κατά τα ίδια έτη. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο ισχυρότερος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπροσωπεύοντας το 23,48% του Ευρωπαϊκού στόλου εκφρασμένο σε κ.ο.χ. (κόροι ολικής χωρητικότητας).

Σε ό,τι αφορά την πορεία του στόλου, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατικής Αρχής, ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων (άνω των 100 κοχ.) μειώθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου του 2010 στα 2.096, ενώ στο τέλος του 2009 ήταν 2.112. Ωστόσο, η χωρητικότητα αυξήθηκε στους 43.086.974 κόρους ολικής χωρητικότητας, έναντι 41.359.023 κ.ο.χ. το 2009, ως αποτέλεσμα των επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών σε μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα πλοία. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των μεγάλων εμπορικών πλοίων (άνω των 30.000 κοχ.) βαίνει συνεχώς αυξανόμενος τα τελευταία τρία χρόνια, σε αντίθεση με τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας ο αριθμός των οποίων μειώνεται.

Σε ό,τι αφορά την χωρητικότητα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυξήθηκε και στα φορτηγά (στους 15.887.670 κοχ., από 14.896.271 κοχ. το 2009) και στα δεξαμενόπλοια (25.458.208 κοχ., έναντι 24.777.132 κοχ. το 2009), ενώ μειώθηκε στην κατηγορία «επιβατηγά και λοιπά» (στους 1.639.370 κοχ., έναντι 1.685.308 κοχ. το 2009).

Σε ό,τι αφορά τον τύπο πλοίου, σημειώνεται μία μείωση του αριθμού των φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων και μία αύξηση του αριθμού των επιβατηγών και λοιπών πλοίων. Ειδικότερα, τα φορτηγά πλοία μειώθηκαν στα 589 το 2010, σε σύγκριση με τα 606 το 2009, ενώ τα δεξαμενόπλοια μειώθηκαν επίσης στα 546, έναντι 555 στο τέλος του 2009. Στην κατηγορία «επιβατηγά και λοιπά» σημειώθηκε μία αύξηση

κατά 14 πλοία (έφθασαν τα 965).

Ωστόσο, νέα μείωση 3,2% παρουσίασε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, από πλοία 100 κ.ο.χ. και άνω τον Σεπτέμβριο του 2012 σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Σεπτεμβρίου 2011, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ. Κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2011 προς το 2010 είχε καταγραφεί μείωση της τάξεως του 4,2%.

Η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, από πλοία 100 κ.ο.χ. και άνω, αυξήθηκε κατά 1,5%, έναντι αύξησης 0,8% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2011 προς το 2010.

Τέλος ο αριθμός των εργαζομένων σε επιχειρήσεις θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ανήλθε κατά το διάστημα 2000-2007 κατά 4,7%, ενώ η προστιθέμενη αξία του παραγόμενου προϊόντος από την εργασία από 56.3% ανήλθε στο 65,5% κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

## **5.2.2 Υπηρεσίες της ναυτιλίας**

Εδώ ανήκουν οι επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες ναυτιλιακού χαρακτήρα, όπως είναι τα P&I Clubs, οι ασφαλιστικές εταιρείες, τα ναυτιλιακά πρακτορεία, οι μεσίτες, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τα δικηγορικά γραφεία ναυτιλιακής εξειδίκευσης. Οι επιχειρήσεις αυτής της μορφής είναι περίπου 1200 εκ των οποίων οι 168 είναι συμβουλευτικές, οι 290 παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως τα ναυτιλιακά πρακτορεία κι οι ναυλομεσίτες, οι 100 δικηγορικά γραφεία, οι 210 επιχειρήσεις χρηματοπιστωτικού τομέα με εξειδίκευση στη χρηματοδότηση και την ασφάλιση της εμπορικής ναυτιλίας, όπως τράπεζες, εταιρείες παροχής εξειδικευμένων χρηματοπιστωτικών

προϊόντων, ασφαλιστικές κι αντασφαλιστικές εταιρείες.

### 5.2.3 Ναυπηγήσεις και επισκευές

Οι επιχειρήσεις που ασχολούνται εξειδικευμένα με τη ναυπηγική, τις κατασκευές, την παραγωγή και την προμήθεια του ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι πάνω από 600 και περιλαμβάνουν κατά βάση τις κατασκευές εξοπλισμού πλοίων, τους προμηθευτές ανταλλακτικών, τις επιχειρήσεις παραγωγής μηχανημάτων και τις επιχειρήσεις επισκευής κινητήρων.

Στον τομέα της βιομηχανίας, ο κλάδος των ναυπηγείων είναι σημαντικός για την οικονομία της χώρας και απασχολεί αρκετά μεγάλο αριθμό εργαζομένων. Επιπλέον οφέλη θα μπορούσαν να προκύψουν από τη βελτίωση των συνθηκών παραγωγής και την αναβάθμιση του εξοπλισμού στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μέσω κατάλληλων επενδύσεων και ποιοτικότερων παρεχόμενων υπηρεσιών του, προκειμένου να ενισχυθεί η παραγωγικότητά του.

Ο κλάδος της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα έχει χάσει μεγάλο μέρος της ανταγωνιστικότητας του και της νομοθετημένης κάλυψής του με αποτέλεσμα να έχει μειωθεί η συνεισφορά του, τόσο σε ελληνόκτητο, όσο και σε ξένο στόλο, παρόλο που στο λιμάνι του Πειραιά υπάρχουν οι υποδομές για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών ναυπηγικού χαρακτήρα. Τα τρία μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας είναι τα Ελληνικά Ναυπηγεία, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και το Νεώριο Σύρου τα οποία έχουν εκτελέσει και συνεχίζουν να υλοποιούν προγράμματα του Πολεμικού Ναυτικού. Τα

ναυπηγεία στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται στις νέες κατασκευές πλοίων με επικρατέστερο τύπο τα Ε/Γ-Ο/Γ μικρού μεγέθους και απλής τεχνολογίας<sup>34</sup>. Η ναυπηγική στην Ελλάδα περιλαμβάνει την κατασκευή, την επισκευή και τη συντήρηση πλοίων. Οι σύγχρονες δραστηριότητες ναυπήγησης στην Ελλάδα ξεκίνησαν το 1965, οπότε δημιουργήθηκε το Ελληνικό ναυπηγείο στον Σκαρामαγκά, ακολουθούμενο από το ναυπηγείο στην Ελευσίνα, το ναυπηγείο στην Χαλκίδα και το Νεώριο στη Σύρο. Στο παρελθόν, η ναυπηγική και η επισκευή πλοίων ήταν από τους πιο σημαντικούς τομείς στην Ελληνική Οικονομία, όμως η κρίση σε αυτόν τον τομέα που ξεκίνησε το 1980 σε διεθνές επίπεδο, καθώς και η φτωχή διοίκηση των ελληνικών επιχειρήσεων και η στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας για την κατασκευή των πλοίων τους επιδείνωσε την κατάσταση, ακολουθούμενη και από την αύξηση του ανταγωνισμού από την Μάλτα, την Ιταλία και την Ισπανία. Μεταξύ 2001 και 2003 η αξία του τομέα έπεσε από τα 99 εκατ. Ευρώ στα 57 εκατ. Ευρώ με κύρια προβλήματα την χαμηλή παραγωγικότητα, τα υψηλά κόστη εργασίας σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές και την ανικανότητα παράδοσης των πλοίων στις ορισμένες ημερομηνίες που είχαν συμφωνηθεί και στην εκπρόθεσμη τεχνολογική και μηχανική ικανότητα<sup>35</sup>. Γενικά, επομένως, οι προοπτικές του κλάδου στην Ελλάδα συνδέονται με την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και την εξέλιξή τους σε εμπορευματικούς κόμβους στην ευρύτερη περιοχή, με την εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία, με την εγκατάσταση γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και με τη

---

34 πηγή: σελ. 197, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 62, Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΑΘΗΝΑ 2010, ΣΠΑΘΗ, ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ

35 Πηγή: Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources, Greece, European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, August 2006.

βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους έναντι των ναυπηγείων των γειτονικών κρατών. Για αυτό χρειάζεται τα ναυπηγεία να διευρύνουν τον επιχειρηματικό τους ορίζοντα και να επεκταθούν πέραν των τοπικών κι εθνικών συνόρων με την κατασκευή μεγαλύτερων και σύγχρονων δεξαμενών υποδοχής μεγαλύτερων πλοίων, με την εξειδίκευση των εργαζομένων στις νέες τεχνολογίες σε ειδικές σχολές για την αύξηση της παραγωγικότητας, τη συνεργασία με επιχειρήσεις συναφών κλάδων για τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και την χρήση περιβαλλοντικής τεχνολογίας.

#### 5.2.4 Εκπαιδευτικοί φορείς

Η πιο μεγάλη ακαδημία της Ελλάδας βρίσκεται στον Πειραιά, ενώ η παλαιότερη παγκοσμίως στην Ύδρα, ιδρυθείσα το 1749. Γενικότερα, υπάρχουν 9 ακαδημίες εμποροπλοιάρχων και 2 μηχανικών, ενώ υπάρχει 1 κέντρο εκπαίδευσης ραδιοβοηθημάτων, 1 κέντρο εκπαίδευσης πληρωμάτων και 2 κέντρα εκπαίδευσης ναυαγοσωστικής και αντιμετώπισης πυρκαγιών στην θάλασσα.

Επίσης, η εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού και για το πλοίο και για τα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων γίνεται από έναν μεγάλο αριθμό εκπαιδευτικών κέντρων ναυτιλίας, όπως επίσης γίνεται και υπό τη μορφή σεμιναρίων από νηογνώμονες, όπως ο DNV.

Άλλωστε δεν είναι τυχαίο που σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Ναυτιλίας της Βαλτικής (BIMCO) η Ελλάδα βρίσκεται στην 19<sup>η</sup> θέση στο σύνολο των 20 πιο μεγάλων χωρών που συνεισφέρει με εξειδικευμένα στελέχη της στην αγορά εργασίας της ναυτιλίας, μεταξύ

άλλων χωρών, όπως οι Φιλιππίνες, η Κίνα, η Ινδονησία, η Τουρκία και άλλες.

### 5.2.5 Λιμενικές υπηρεσίες

Οι προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες στο λιμάνι του Πειραιά, τόσο για τους επιβάτες, όσο και για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα είναι πολλές. Ως προς τα εμπορεύματα οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν τον χειρισμό, την αποθήκευση και την φύλαξη τους, ενώ ως προς τα πλοία που εξυπηρετούνται από το λιμάνι του Πειραιά παρέχεται υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, επισκευές, ρυμούλκηση κ.α.

Ωστόσο, θα ήταν άδικο αν δεν αναφέραμε την πολύ σημαντική συμβολή των λιμανιών του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας στο ελληνικό ναυτιλιακό cluster και στην αναπτυσσόμενη προσφορά υπηρεσιών τους, παρόλο που το λιμάνι του Πειραιά λόγω όγκου παροχής υπηρεσιών και δραστηριοτήτων και ανάλογης απόδοσης αποτελεί το κέντρο του Ελληνικού ναυτιλιακού cluster. Επιπλέον, οι λιμένες της χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αρ. 3514.96/02/92 των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας στις ακόλουθες κατηγορίες:

-Λιμένες Εθνικής Σημασίας<sup>36</sup>

-Λιμένες Μείζονος ενδιαφέροντος<sup>37</sup> και

---

36 Λιμένες Εθνικής Σημασίας είναι οι εξής: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον. , πηγή: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 62, ΣΠΑΘΗ, ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ, σ. 149

-Λιμένες τοπικής σημασίας<sup>38</sup>.

Παράλληλα, σύμφωνα με στοιχεία του 2012 υπάρχει λίστα με 56 συνολικά υπηρεσίες που μπορούν να προσφέρουν τα λιμάνια της χώρας όπως έχει καταρτίσει το ΤΑΙΠΕΔ<sup>39</sup>. Οι ιδιώτες επενδυτές έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για 12 από τις 56 συνολικά υπηρεσίες και για διάφορα μεγάλα λιμάνια.

Οι υπηρεσίες αφορούν μεταξύ άλλων τους Σταθμούς Εμπορευματοκιβωτίων, τα car terminal, την κρουαζιέρα, τις ναυπηγοεπισκευές, τις μαρίνες, τα real estate, τη συγκομιδή σκουπιδιών και καταλοίπων, καθώς και την ηλεκτροδότηση λιμανιών.

Στην πρώτη γραμμή επενδυτικού ενδιαφέροντος βρίσκονται το λιμάνι του Πειραιά και για τις 12 υπηρεσίες, της Θεσσαλονίκης για τον Σ.ΕΜΠΟ., την κρουαζιέρα και το car terminal, της Κέρκυρας για την κρουαζιέρα, όπως και το λιμάνι του Κατάκολου και το Ηράκλειο Κρήτης<sup>40</sup>.

## 5.2.6 Κρατικοί φορείς

---

37 Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος είναι οι εξής: Λάγος, Ν.Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών Λιμένων, Βαθέος Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης.

38 Λιμένες τοπικής σημασίας είναι αυτοί που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας.

39 Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου/ <http://www.hrdf.com/gr/the-fund>

40 <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=236755>, Ποιες λιμενικές υπηρεσίες θέλουν να αναλάβουν οι επενδυτές



Το κράτος όπως και σε κάθε οργανωτική δομή διαδραματίζει ένα αρκετά σημαντικό ρόλο. Έτσι και στις ναυτιλιακές δραστηριότητες και στο πλέγμα αυτών αποτελεί καθοριστικής σημασίας τμήμα τους και για αυτό άλλωστε υπάρχει ξεχωριστό υπουργείο που ασχολείται αποκλειστικά με τα ναυτιλιακά ζητήματα και καθορίζει το νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αυτό έχει και τα θετικά του στοιχεία, αλλά και τα αρνητικά στην περίπτωση ειδικά που το κράτος παρεμβαίνει σε ναυτιλιακά ζητήματα και περιορίζει την περαιτέρω ανάπτυξη παραμέτρων τους. Ωστόσο, δεν πρέπει να λησμονηθεί η σημασία του Ελληνικού Νηογνώμονα τα περασμένα χρόνια. Οι νηογνώμονες αποτελούν ναυτιλιακούς τεχνικούς οργανισμούς που έχουν ως έργο την επιθεώρηση των πλοίων, την κατάταξη αυτών σε διάφορες κλάσεις και την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, σύμφωνα με τους όρους των διεθνών συμβάσεων και ειδικών κανονισμών. Η Ελλάδα έχει αναγνωρίσει κι εξουσιοδοτήσει<sup>41</sup> 10 νηογνώμονες, μεταξύ αυτών και τον Ελληνικό Νηογνώμονα, οι οποίοι έχουν γραφεία στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας κι απασχολούσαν το 2004 3174 άτομα<sup>42</sup>. Στον Ελληνικό Νηογνώμονα κατατάσσονταν 126 (το 3,5%) πλοία και 96 πλοία (το 8%) μέσης χωρητικότητας 2.960 dwt και 2.595 dwt, ενώ σε αριθμό πλοίων πρώτος έρχεται ο Αγγλικός Νηογνώμονας με 878 πλοία (21%) του ελληνόκτητου στόλου και 310 πλοία (26%) του υπό ελληνική σημαία.

### **5.2.7 Προμηθευτές και υπηρεσίες εφοδιασμού**

---

41 Η εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων νηογνώμονων για τη διενέργεια ελέγχων και έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών καλύπτεται από την Υπουργική Απόφαση 4113.190/01/2004 379B.

42 Πηγή: Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources, Greece, European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, August 2006.

Σ' αυτόν τον τομέα η Ελλάδα δραστηριοποιείται σε σημαντικό βαθμό, αφού υπηρεσίες εφοδιασμού, δηλαδή προμήθεια ανταλλακτικών και εξαρτημάτων, καθώς και παροχή διάφορων ναυτλιακών δραστηριοτήτων, όπως ρυμούλκηση, τεχνική υποστήριξη κ.α. στις οποίες συμβάλει με τον καλύτερο τρόπο στην εύρυθμη λειτουργία των λιμανιών και των πλοίων, παρέχοντας ποιοτικές και ανταγωνιστικές σε κάποιο βαθμό υπηρεσίες, προσφέρει τόσο σε εγχώριο επίπεδο, όσο και σε επίπεδο εξαγωγών.

#### **5.2.8 Αλιεία**

Ο τομέας της αλιείας για την Ελλάδα αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της αφού απασχολεί εργασιακά μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών.

Στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αλιείας 2007-2013 (ΕΠΑΑ), στον κλάδο των υδατοκαλλιεργειών έχουν υποβληθεί 120 αιτήματα για τη χρηματοδότηση επενδυτικών σχεδίων συνολικού προϋπολογισμού 79,825 εκατ. ευρώ και στον κλάδο μεταποίησης & εμπορίας αλιευτικών προϊόντων 68 αιτήματα, συνολικού προϋπολογισμού 59,67 εκατ. ευρώ. Η προβλεπόμενη δημόσια δαπάνη ανέρχεται αθροιστικά στα 54,68 εκατ. ευρώ.

Παράλληλα, το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, προχώρησε στη σύσταση επιτροπής για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου του τομέα των υδατοκαλλιεργειών. Ο στόχος του είναι να αναβαθμιστεί ο κλάδος, με την ενίσχυση της έρευνας και της τεχνολογίας

και φυσικά την προώθηση προϊόντων στις αγορές του εξωτερικού.

Μέχρι σήμερα δεν είχε προχωρήσει η αξιολόγηση κανενός από τα 188 επενδυτικά σχέδια, με αποτέλεσμα να μένουν ανεκμετάλλευτα κοινοτικά κονδύλια, τα οποία θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη ενός κλάδου στον οποίο η Ελλάδα είναι πρωτοπόρος. Η καθυστέρηση στην αξιολόγηση, όπως και η συσσώρευση μιας σειράς ζητημάτων στον τομέα της αλιείας γενικότερα, σχετίζονται και με τις συνεχείς εναλλαγές της αρμοδιότητας της αλιείας μεταξύ υπουργείων<sup>43</sup>.

Επίσης, στο πλαίσιο του ΕΠΑΛ, προβλέπονται κονδύλια για αλιευτικούς λιμένες, καταφύγια, ιχθυόσκαλες, που αφορούν σε επεκτάσεις, βελτιώσεις και νέες υποδομές. Από την έναρξη του προγράμματος έχουν ενταχθεί πράξεις συνολικού προϋπολογισμού 40,920 εκατ. ευρώ, έχουν υπογραφεί συμβάσεις συνολικής δημόσιας δαπάνης 24,5 εκατ. ευρώ, ενώ οι πληρωμές ανέρχονται σε 11 εκατ. ευρώ. Μέχρι το τέλος της χρονιάς, θα έχει ολοκληρωθεί η ένταξη στο πρόγραμμα λιμενικών υποδομών σε Πάτμο, Αλόνησο, Λήμνο καθώς της ιχθυόσκαλας στη Νέα Μηχανώνα.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο, που αφορά περισσότερους από 16.000 αλιείς, αλλά και τους καταναλωτές, τόσο σε επίπεδο προσφερόμενων προϊόντων, όσο και τιμών. Η προβλεπόμενη δημόσια δαπάνη του ΕΠΑΛ ανέρχεται σε 274.105.143 εκατ. ευρώ και μέχρι σήμερα καταγράφεται ενεργοποίηση του σε ποσοστό 89,32%. Τα έργα που έως σήμερα έχουν ενταχθεί στο

---

43 <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=244043> , Προχωρά ο εκσυγχρονισμός του αλιευτικού στόλου

πρόγραμμα καλύπτουν το 73,43% τη δημόσιας δαπάνης (201,3 εκατ. ευρώ).

Εν τω μεταξύ είναι σε εξέλιξη οι συζητήσεις για την εκπόνηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου για την Αλιεία 2014-2020. Ο υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, υποστηρίζει την ύπαρξη ενός ισχυρού, αλλά ταυτόχρονα αποτελεσματικού ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού μέσου για την στήριξη της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών στην Ευρώπη. Όπως είπε στο ΑΠΕ-ΜΠΕ(Αθηναϊκό και Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων), η αλιεία θα υποστηριχθεί με σημαντικά κονδύλια και μετά το 2013, ενώ στο πλαίσιο της νέας ΚΑΠ (Κοινής Αγροτικής Πολιτικής), θα υποστηριχθούν οι νέοι αλιείς, που θα ήθελαν να εισέλθουν στο επάγγελμα.

### **5.2.9 Αμυντική ναυτιλία**

Η Ελλάδα ως γνωστόν βρίσκεται γεωγραφικά σε μεγάλης στρατηγικής σημασίας θέση και είναι αναμενόμενο να έχει ανεπτυγμένο τον κλάδο της αμυντικής ναυτιλίας. Επομένως, το Πολεμικό Ναυτικό και το Λιμενικό Σώμα επωμίζονται μεγάλο μέρος της εν λόγω ευθύνης, τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και σε διεθνές. Οι βασικότερες δραστηριότητες που αναπτύσσει ο κλάδος της αμυντικής ναυτιλίας είναι η προστασία και ασφάλεια των ελληνικών χωρικών υδάτων και η υπεράσπιση αυτών, η προστασία από θαλάσσια ρύπανση, η πληροφόρηση σχετικά με τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και η καλύτερη δυνατή παροχή ναυτιλιακών υποδομών, όπως των κυματοθραυστών, των φάρων κτλ.

Το σύνολο αυτών των δραστηριοτήτων, λοιπόν, διαμορφώνουν το

ελληνικό ναυτιλιακό cluster. Άλλες δραστηριότητες από αυτές είναι περισσότερο ανεπτυγμένες κι άλλες λιγότερο. Σε άλλες έχει δοθεί βάσει των δεδομένων και των προσλαμβανουσών που υπάρχουν να αναπτυχθούν σε μεγαλύτερο βαθμό και άλλες σε μικρότερο. Το ίδιο συμβαίνει και σε ευρωπαϊκό και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πρωτοβουλία περαιτέρω ανάπτυξης και δημιουργίας νέων, δυναμικών και καινοτόμων προοπτικών επαφίεται στην θέληση, τις δυνατότητες και την εφαρμογή των ιδεών που επιλέγει να ακολουθήσει η κάθε χώρα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## 5.3 Τα βασικά μεγέθη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

### 5.3.1 Παρουσίαση βασικών μεγεθών του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

Οι δραστηριότητες του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος κατά πρώτον αναπτύσσονται και εξελίσσονται στο βαθμό που τους επιτρέπεται και κατά δεύτερον στο βαθμό που έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν. Κι επειδή προφανώς και η κάθε δραστηριότητα έχει ένα σκοπό με απώτερο στόχο τη λειτουργικότητα και την αποτελεσματικότητα σε παραγωγικό επίπεδο του συνόλου του cluster, βασικό ρόλο παίζει η ανάπτυξη του σκέλους της ανταγωνιστικότητας, τόσο σε επίπεδο της κάθε επιμέρους δραστηριότητας, όσο και σε συνολικό επίπεδο των συνεργαζόμενων και αλληλοσχετιζόμενων δραστηριοτήτων.

Επομένως, σημασία έχει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που δημιουργείται σε κάθε μονάδα και σε σύνολο για την καλύτερη και πιο επιτυχημένη λειτουργία ενός cluster. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα δημιουργείται από τις καινοτομίες που επιχειρεί το πλέγμα, την χρήση της τεχνολογίας, τις οργανωτικές μεθόδους που ακολουθεί και την επιχειρηματικότητά του. Ωστόσο, το συγκριτικό πλεονέκτημα προέρχεται από τις κλιματολογικές συνθήκες, το μισθολόγιο, τις πρώτες ύλες και τις πηγές ενέργειας. Το άριστο για την καλύτερη λειτουργία του cluster είναι ο συνδυασμός του συγκριτικού και του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, για αυτό και ανεφέρθη.

Η ανταγωνιστικότητα του πλέγματος έγκειται ως εκ τούτου στην αξιοποίηση των κοινών υποδομών με τον καλύτερο τρόπο, ώστε να μη ξοδευτούν επιπλέον κεφάλαια, στην οργάνωση των κοινών προμηθειών

και πωλήσεων, στην αξιοποίηση της έρευνας από τα υπάρχοντα εκπαιδευτικά ιδρύματα και στην εφαρμογή των αποτελεσμάτων τους στην παραγωγική διαδικασία και στην αλληλεπίδραση μέσω της διάχυσης πληροφορήσης, καινοτομιών και οργανωτικών μεθόδων.

Στο ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, παρά τη δυσκολία που αντιμετωπίζεται ως προς την εγκυρότητα των αποτελεσμάτων, αφού η διαθεσιμότητα κι η αξιοπιστία των δεδομένων ως προς τα βασικά του μεγέθη περιορίζονται λόγω της ιδιαιτερότητας του κλάδου- π.χ. ως προς τα δεδομένα της απασχόλησης η δυσκολία έγκειται στην διαφορετικής προέλευσης σημαίας νηολόγησης των πλοίων-μπορούμε να δώσουμε κατά προσέγγιση μια εικόνα των βασικών μεγεθών του, ώστε να μπορούμε να έχουμε μια σφαιρική άποψη της κατάστασής του, αλλά και της προσφοράς του στον οικονομικό κύκλο.

Έτσι, το 2008 η απασχόληση στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα στοιχεία της Eurostat ξεπερνούσε τις 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, τοποθετώντας τον κλάδο στην 21<sup>η</sup> θέση στο σύνολο των 59 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα. Ωστόσο, η εντεινόμενη ύφεση στην παγκόσμια ναυτιλία αποτυπώθηκε έντονα με μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά 1,4% (ετήσια μεταβολή σε σχέση με το 2008), ενώ το 2010 υποχώρησε περαιτέρω κατά 6,5%. Και πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με μελέτη του Policy Research Corporation του 2008 για την Ελλάδα<sup>44</sup>, 76.000 άτομα απασχολήθηκαν συνολικά στους παραδοσιακούς τομείς της ναυτιλίας με κύρια περιοχή συγκέντρωσης υψηλότερης απασχόλησης την Αττική με 33.000 απασχολούμενους.

---

44 Policy Research Corporation, 2008, Country report, Greece, «The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors», 13 November 2008

Σημαντική είναι η καταγεγραμμένη άμεση συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας. Η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία με βάση το ΕΣΟΛ (Ευρωπαϊκό Σύστημα Οικονομικών Λογαριασμών) 1995 ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών» ανήλθε το 2009 σε περίπου €13,9 δισεκ., σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat. Από αυτό το ποσό, €5,4 δισεκ. αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της Ελληνικής οικονομίας. Έτσι, οι θαλάσσιες μεταφορές παράγαγαν προστιθέμενη αξία €8,4 δισεκ., από την οποία €5,5 δισεκ. αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη, €2,2 δισεκ. σε αποσβέσεις, €679 εκατ. σε μισθούς, €53 εκατ. σε εργοδοτικές συνεισφορές και €25 εκατ. σε φόρους επί της παραγωγής.

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος άμεσα και έμμεσα ξεπερνά τα €13,2 δισεκ., με το 29,3% (περί των €3,9 δισεκ.) να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) δεν ξεπερνά το 7,2% (€950 εκατ.), ενώ αποδίδεται στην υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου και κατά επέκταση στη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την εγχώρια οικονομία.

Η καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας δείχνει να είναι εξαιρετικά σημαντική, καθώς η απουσία της θα περιόριζε σημαντικά τον κύκλο εργασιών λοιπών παραναυτιλιακών κλάδων (προμηθευτών, συνεργατών και λοιπά) με αποτέλεσμα την περαιτέρω συρρίκνωση της ελληνικής οικονομίας. Η συνολικά καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, με βάση τα επίσημα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ, ανέρχεται σε €13 δισεκ. προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις



εργασίας<sup>45</sup>.

Τέλος, για το έτος 2011 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 439 συνολικής χωρητικότητας 40,67 εκ. dwt από τα οποία τα 152 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 27,45% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας, ενώ το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας στόλου ήταν 11,3 έτη. Τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα το 2011 ανήλθαν σε 14.097 εκ. ευρώ. Ωστόσο, παρά τη διεθνή οικονομική συγκυρία, οι προοπτικές είναι συγκρατημένα αισιόδοξες λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης του ελληνόκτητου στόλου σε χωρητικότητα<sup>46</sup>.

### 5.3.2 Πολιτικές ενίσχυσης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

Στα πλαίσια της προσπάθειας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών νηολογίων η ΕΕ εξέδωσε μία σειρά από κατευθυντήριες γραμμές. Σύμφωνα και με τις οδηγίες, απαραίτητη προϋπόθεση για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι η μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου. Συμβατές με την ΕΕ πολιτικές είναι οι:

(α) Απορρόφηση από την πολιτεία του κόστους της κοινωνικής ασφάλισης και φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών, χωρίς να μειώνεται το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών που

---

<sup>45</sup> <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>

<sup>46</sup> ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET, ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΕΥΝΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, «ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΣΥΝΕΚΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ», ΕΡΕΥΝΗΤΡΙΑ: ΚΩΝ/ΝΑ ΜΑΝΤΖΑΒΙΝΟΥ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2012, ΑΘΗΝΑ

απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα υπό ελληνική σημαία με στόχο την μείωση του κόστους επάνδρωσης.

Από όλους τους συγκριτικούς πίνακες φαίνεται ότι η αποδοχή αυτού του απαραίτητου μέτρου βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα και μειώνει το λειτουργικό κόστος μόνο μεταξύ 2,5%-4% ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Η επιβάρυνση του κράτους θα συνίσταται σε μία μικρή αύξηση στην οικονομική ενίσχυση του NAT (περίπου 9%).

(β) Απορρόφηση από την πολιτεία του κόστους επαναπατρισμού των πληρωμάτων σε πλοία με ελληνική σημαία, όταν δεν υπερβαίνουν το 50% του συνολικού κόστους που απαιτείται για τέτοιους λόγους. Στο κόστος λειτουργίας της παρούσης μελέτης δεν έχει υπολογιστεί αυτή η δαπάνη.

Τα μέτρα αυτά όμως που προτείνονται από την ΕΕ είναι ανεπαρκή για να καλύψουν το μεγάλο χρηματικό έλλειμμα ανταγωνιστικότητας που υπάρχει μεταξύ συλλογικών συμβάσεων των Ελλήνων ναυτεργατών και της ITF (ITF uniform TCC collective agreement). Η πραγματικότητα σήμερα είναι πολύ διαφορετική δεδομένης της υψηλής ζήτησης και ανελαστικής προσφοράς ιδίως Αξιωματικών Καταστρώματος και Αξιωματικών Μηχανής. Οι μισθοί των ελληνικών πληρωμάτων είναι πολύ μεγαλύτεροι από την ελληνική συλλογική σύμβαση των ναυτεργατών και άρα η διαφορά ανταγωνιστικότητας μεγαλύτερη.

Οι νομοθετημένες θέσεις εργασίας στα υπό Ελληνική σημαία πλοία σε συνδυασμό με την ανελαστική προσφορά αξιωματικών φαίνεται ότι επιδρά αρνητικά στην ανταγωνιστικότητα της υπό Ελληνική σημαία ναυτιλίας, εκτοξεύοντας τις αποδοχές των Ελλήνων αξιωματικών πολύ πέρα από αυτών των συλλογικών συμβάσεων. Αυτό επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και της Ελληνόκτητης υπό ξένη σημαία ναυτιλίας

το οποίο μέτρο χρησιμοποιεί Έλληνες αξιωματικούς. Εδώ ας σημειωθεί ότι μέρος της Ελληνόκτητης υπό ξένη σημαία ναυτιλίας χρησιμοποιεί αμιγώς ξένα πληρώματα, αποφεύγοντας έτσι την χρησιμοποίηση των ακριβότερων Ελλήνων αξιωματικών.

Τα ανωτέρω έχουν σαν αποτέλεσμα αφενός μεν την επιβράδυνση του ρυθμού αυξήσεως του Ελληνόκτητου στόλου, αφετέρου δε την μείωση της απασχόλησης Ελλήνων στην ναυτιλία. Και τα δύο επιδρούν αρνητικά στην Ελληνική οικονομία, η τάση δε αυτή αν συνεχισθεί μακροχρόνια θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια της ναυτικής τεχνογνωσίας.

Πιστεύεται ότι ελαστικές συνθέσεις θα αφαιρέσουν τις ανωτέρω παρατηρούμενες στρεβλώσεις στην αγορά εργασίας. Σε συνδυασμό δε με τα ανωτέρω επιτρεπόμενα από την ΕΕ μέτρα και με καλύτερη κατάρτιση θα αυξήσουν την απασχόληση Ελλήνων αξιωματικών ταυτόχρονα ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνόκτητου πλοίου.<sup>47</sup>

Φυσικά, η μακροχρόνια φθίνουσα τάση απασχόλησης των Ελλήνων με τα επαγγέλματα που σχετίζονται με την θάλασσα πηγάζει μεν από το υψηλό κόστος των Ελληνικών εργατικών χεριών από την πλευρά των Ελλήνων εργοδοτών και από την πλευρά των εργαζομένων δε από την μη ελκυστική φύση του επαγγέλματος για τους Έλληνες νέους που δεν

---

47 Πηγή: Μελέτη Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος με θέμα: "ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ/ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΧΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ", Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2005.

επιλέγουν αυτή την πορεία καριέρας. Η έλλειψη κινητοποίησης και προώθησης των νέων προς την ναυτιλιακή βιομηχανία οδηγεί και στη μη επιλογή της σχετικής ναυτιλιακής εκπαίδευσης και βέβαια η χαμηλή προσέλκυση σε αυτόν τον τομέα οφείλεται σε μια σειρά ανασταλτικών παραγόντων.

Οι παράγοντες αυτοί είναι ότι το ναυτικό επάγγελμα κυρίως προσελκύει κριτικές και αρνητική διαφήμιση από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ότι υπάρχει αντιστρόφως ανάλογη πληροφόρηση για την ναυτική εκπαίδευση σε σχέση με το μέγεθος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ότι θεωρείται το ναυτικό επάγγελμα παλιομοδίτικο και μη ελκυστικό και ότι πιστεύεται πως η ναυτική εργατική αγορά πλήττεται από κορεσμό και η ναυτική εργασία χαρακτηρίζεται από μοναξιά, απομάκρυνση και μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από την οικογένεια.

Γενικότερα, λοιπόν, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα λόγω ακριβώς της εξέχουσας γεωγραφικής του θέσης και του μεγάλου μεγέθους του ίδιου του ελληνόκτητου εμπορικού του στόλου και της πολύχρονης εμπειρίας των Ελλήνων ναυτικών που τους επιτρέπει να έχουν την άμεση και συνεχώς τροφοδοτούμενη ενημέρωση και πρόσβαση στις κρίσιμες πληροφορίες, έχει αναπτύξει ένα καλά εκπαιδευόμενο εργατικό δυναμικό που του προσφέρει τις συνθήκες και τα δεδομένα για υψηλό ανταγωνισμό μεταξύ πολλών μικρών εταιρειών και ανάλογη προσαρμοστικότητα στις εκάστοτε διακυμάνσεις της αγοράς. Αυτό που απομένει είναι να δώσει νέες βάσεις και κίνητρα στους νέους ανθρώπους, ώστε να χρησιμοποιήσουν τα εφόδιά τους για μια καλύτερη και αποδοτικότερη προοπτική της ενασχόλησής τους με τη ναυτιλία.

Το συγκριτικό, από την άλλη, πλεονέκτημα που αναπτύσσεται ως προς την κατασκευή συγκεκριμένων τύπων πλοίων, όπως τα κρουαζιερόπλοια και τα ferry boats, καθώς και η πρόσβαση στις διεθνείς χρηματαγορές με ευνοϊκούς όρους –όπως μέχρι προσφάτως συνέβαινε εν έτει 2008-, φυσικά η πρόσβαση στην ευρωπαϊκή αγορά της Ελλάδος ως ισότιμο μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τέλος το ευνοϊκό ισχύον φορολογικό καθεστώς αποτελούν επίσης δυνατά σημεία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Ωστόσο, δε λείπουν οι βασικές αδυναμίες του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος οι οποίες έγκεινται καταρχάς στο μικρό μέγεθος της εγχώριας αγοράς γεγονός που δεν επέτρεπε τη δημιουργία επαρκών συνθηκών ζήτησης για τις υπηρεσίες, κατά δεύτερον στο γεγονός ότι υστερούσε σε ανταγωνιστικότητα, καινοτομία, έρευνα και υψηλή τεχνολογία, τρίτον στην ελάχιστη έως ανύπαρκτη συνεργασία των διαφόρων συναφών κατά τα άλλα επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων, τέταρτον στον παρεμβατικό και ακολούθως αποτρεπτικό ρόλο του Κράτους με τις αυστηρά ρυθμιζόμενες αγορές και τέλος στην μειωμένη παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού και την συνεπακόλουθη μείωσή της προσφοράς εργατικών χεριών και της έλλειψης επίσημου οργανισμού εκπροσώπησης του ναυτιλιακού πλέγματος.

Πέρα από τα αρνητικά και τα θετικά στοιχεία που εμφανίζονται κατά τη λειτουργία και δράση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος θα πρέπει να επισημάνουμε και τις υπάρχουσες και δυνατές ευκαιρίες που παρουσιάζονται ενίοτε στα στάδια δραστηριοποίησης του, αλλά και τις απειλές που ενδεχομένως αντιμετωπίζει ή που ήδη προσπαθεί να ελέγξει, ώστε να μπορέσει να συνεχίσει τη δράση του και την ανάπτυξή του.

Έτσι, λοιπόν, η προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε σημαντικούς

τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος, η συμμετοχή και δράση σε κοινοτικά προγράμματα στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας, η αλλαγή του ρυθμιστικού πλαισίου της ακτοπλοΐας με την ψήφιση του Ν.4072/12 και την πλήρη κατάργηση του καμποτάζ, η εκμετάλλευση πόρων της χώρας που μέχρι τώρα δεν είχε ανακαλυφθεί η χρησιμότητά τους και οι νέες τάσεις ανάπτυξης της αγοράς με τα σκάφη ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν τις νέες ευκαιρίες που έχουν παρουσιαστεί στο ελληνικό ναυτιλιακό cluster και τις οποίες καλείται να χρησιμοποιήσει με τέτοιο τρόπο που θα της φέρουν θετικά αποτελέσματα στα οικονομικά της μεγέθη.

Από την άλλη, μια σειρά αρνητικών στοιχείων απειλούν την πορεία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, το οποίο όμως, χρησιμοποιώντας τα ανωτέρω θετικά στοιχεία και αναπτύσσοντας τα σε τέτοιο θετικό βαθμό μπορούν να της επιφέρουν θετικό αποτέλεσμα τελικά, και να είναι αυτά που θα διαμορφώσουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία του. Ένα από τα κύρια αρνητικά στοιχεία είναι καταρχάς η παγκόσμια οικονομική κρίση που αποτελεί αναπόφευκτο στάδιο της πορείας όλων των οικονομικών κλιμακίων όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων που συνεπακόλουθα μειώνει και τις δυνατότητες χρηματοδότησης του ναυτιλιακού πλέγματος γενικότερα. Αυτό το αρνητικό σημείο που είναι και το πιο σημαντικό, αλλά και το πιο δύσκολο προσπελάσιμο είναι αρκετά ισχυρό, καταλυτικό και επίκαιρο και πρέπει να ασχοληθούν οι οικονομικοί δρώντες για κάποιο χρονικό διάστημα αποκλειστικά και επισταμένα στην εξομάλυνση και επίλυσή του, ώστε να δημιουργηθούν ξανά οι κατάλληλες συνθήκες για ανασύσταση και αναδημιουργία. Παράλληλα, η μεγάλη πτώση των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές είναι ακόμη μια ισχυρή απειλή, καθόσον κιάλας το ύψος των λειτουργικών εσόδων σε γενικές πάντα γραμμές παραμένει χαμηλό με αποτέλεσμα να

είναι δύσκολη η οικονομική ισορροπία και η ανταπόκριση στις απαιτήσεις και στα προβλήματα που ανακύπτουν κατά καιρούς. Από την άλλη η συνεχής ανανέωση των προτύπων ασφαλείας που επιτάσσουν την ανταπόκριση των δρώντων σε αυτά και η εξελισσόμενη μεταβολή τους προς βελτίωση πάντα βέβαια και προστασία κυρίως του περιβάλλοντος το οποίο σαφώς και επιβάλλεται με κάθε τρόπο να προστατεύεται, αλλά από την άλλη να μην φτάνει η πρόληψη και προστασία στα όρια της υπερβολής κάτι το οποίο δεν είναι πάντα δυνατό να καθοριστεί, καθότι η λήψη της εκάστοτε σχετικής απόφασης γίνεται πλέον στα όρια λεπτής ισορροπίας, αποτελεί ένα ακόμη θέμα που προβληματίζει το ναυτιλιακό πλέγμα και καθορίζει την ανάλογη συμπεριφορά του.

Τέλος, ανακύπτει ένα ακόμη θέμα-απειλή για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα το οποίο είναι ο ανταγωνισμός ο οποίος αναπτύσσεται και εντείνεται όχι μόνο από τις χώρες της Ασίας, όπως μέχρι πρότινος είχαμε υπόψη μας, αλλά πλέον και από γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία, η οποία ενέτεινε τις δράσεις της στο ναυτιλιακό της τομέα και προσβλέπει στην επιβολή της, κάτι το οποίο προφανώς και επηρεάζει τη δική μας θέση και δραστηριοποίηση η οποία από την άλλη μπορεί να αποτελέσει και έναυσμα για βελτιστοποίηση και καινοτομία, εφόσον βέβαια δράσουμε άμεσα και δραστικά<sup>48</sup>.

Συγκεντρώνοντας όλα τα παραπάνω σε ένα διαγραμματική απόδοση SWOT έχουμε την εξής συνοπτική δομή:

---

<sup>48</sup> Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2008, Ειδική μελέτη: Ναυτιλία, Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης, «Οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία», Ιούνιος 2008

<p style="text-align: center;"><b><u>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ:</u></b></p> <p>-Εξέχουσα γεωγραφική του θέση και το μεγάλο μέγεθος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου</p> <p>-Η πολύχρονη εμπειρία των Ελλήνων ναυτικών που τους επιτρέπει να έχουν την άμεση και συνεχώς τροφοδοτούμενη ενημέρωση και πρόσβαση στις κρίσιμες πληροφορίες (καλά εκπαιδευόμενο εργατικό δυναμικό) και</p> <p>-Υψηλός ανταγωνισμός μεταξύ πολλών μικρών εταιρειών και ανάλογη προσαρμοστικότητα στις εκάστοτε διακυμάνσεις της αγοράς.</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ:</u></b></p> <p>-Το μικρό μέγεθος της εγχώριας αγοράς</p> <p>-Υστέρηση σε ανταγωνιστικότητα, καινοτομία, έρευνα και υψηλή τεχνολογία</p> <p>-Ο παρεμβατικός και αποτρεπτικός ρόλος του Κράτους με τις αυστηρά ρυθμιζόμενες αγορές</p> <p>-Η μειωμένη παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού και η μείωση της προσφοράς εργατικών χεριών και</p> <p>-Η έλλειψη επίσημου οργανισμού εκπροσώπησης του ναυτιλιακού πλέγματος.</p>
<p style="text-align: center;"><b><u>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ:</u></b></p> <p>-Η προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε σημαντικούς τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος</p> <p>-Η συμμετοχή και δράση σε κοινοτικά προγράμματα στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας, η αλλαγή του ρυθμιστικού πλαισίου της ακτοπλοΐας με την ψήφιση του Ν.4072/12 και την πλήρη κατάργηση του καμποτάζ,</p> <p>-Η εκμετάλλευση πόρων της χώρας που μέχρι τώρα δεν είχε ανακαλυφθεί η χρησιμότητά τους και οι νέες τάσεις ανάπτυξης της αγοράς με τα σκάφη ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>ΑΠΕΙΛΕΣ:</u></b></p> <p>-Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ακολούθως μειώνει και τις δυνατότητες χρηματοδότησης του ναυτιλιακού πλέγματος</p> <p>-Η μεγάλη πτώση των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές.</p> <p>-Η συνεχής ανανέωση των προτύπων ασφαλείας</p> <p>-Ο ανταγωνισμός ο οποίος αναπτύσσεται όχι μόνο από τις χώρες της Ασίας, αλλά πλέον και από γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία</p>



## **Κεφάλαιο 6. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Ο μόνος τρόπος να γίνει πιο ανταγωνιστική η Ελληνική ναυτιλία είναι να αναδιοργανωθεί και να ανασυγκροτηθούν οι τομείς δραστηριοτήτων της, καθώς και να βελτιστοποιηθούν οι τεχνολογικές της δραστηριότητες, αφού δεν υπάρχουν προοπτικές χαμηλότερου κόστους εργασίας. Υπάρχουν πολλά δρομολογημένα προγράμματα σχετικά με τη μεταφορά τεχνολογικής γνώσης, αλλά ακόμη είναι σε εξέλιξη.

Παράλληλα, η έρευνα και η ανάπτυξη του τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας χρειάζεται υποστηρικτικά περισσότερα επενδυτικά κεφάλαια, όπως είναι απαραίτητες και κάποιες ρυθμίσεις και αλλαγές για την προώθηση του κλάδου στους τομείς της οργάνωσης, του σχεδιασμού, της κατασκευής, των δοκιμών και της εμπρόθεσμης παράδοσης των υπηρεσιών κι εργασιών.

Η παροχή κινήτρων και η καλύτερη πολιτική υπηρεσιών ανθρώπινου δυναμικού για την στελέχωση και εκπαίδευση των νέων απασχολούμενων είναι μια απαραίτητη μακροχρόνια τακτική καλύτερης διοικητικής ανάπτυξης και στελέχωσης των ναυπηγείων.

Ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός και η εφαρμογή εθνικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη υψηλών τεχνολογικά πλοίων είναι σημαντικά για την εξέλιξη και ανάπτυξη του τομέα.

Ωστόσο, είναι απαραίτητος ο πιο ξεκάθαρος σχεδιασμός και η ορθή αντιστοιχία των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού ως προς τις θέσεις εργασίας στα ναυπηγεία για τη λειτουργικότερη κι αποδοτικότερη απόδοση των ναυπηγείων.

Η βελτιστοποίηση των υποδομών στα λιμάνια της χώρας, ωστόσο, όπως και στα ναυπηγεία και τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες θα

αυξήσει αυτομάτως και την ανταγωνιστικότητα. Η ποιοτική αναβάθμιση των ανωτέρω τομέων θα βελτιώσουν το προσφερόμενο λιμενικό προϊόν και τις ναυπηγικές και επισκευαστικές υπηρεσίες, με συνεπακόλουθο την αύξηση της ζήτησης των υπηρεσιών.

Σημαντική θα είναι παράλληλα η προσεκτική μελέτη του νομοθετικού πλαισίου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από τους αρμόδιους φορείς με απώτερο σκοπό τις νομοθετικές μεταρρυθμίσεις και τις αλλαγές στην πολιτική από τα αρμόδια πρόσωπα, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο. Τέτοιες ενέργειες θα μετατρέψουν την υπάρχουσα κατάσταση, θα επιφέρουν την αλλαγή των συνθέσεων και των σχέσεων των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αναβαθμίζοντας τις υπηρεσίες και ικανοποιώντας από την άλλη τους χρήστες των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Δηλαδή, θα προαχθεί η ανάπτυξη και η παραγωγικότητα του ναυτιλιακού cluster, επιτρέποντας να διεξαχθούν οι δραστηριότητες του με καλύτερο και αποτελεσματικότερο τρόπο.

Η ίδρυση συντονιστικού οργάνου που θα καθορίζει και θα συντονίζει τις δραστηριότητες του cluster και το οποίο θα βασίζεται σε μελέτες που θα πραγματοποιεί σε συνεργασία με εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα, οργανώνοντας συνέδρια και συζητήσεις για την έκφραση και προσπάθεια επίλυσης των εκάστοτε προβλημάτων που προκύπτουν μεταξύ των μελών του cluster και η προσπάθεια δημιουργίας σχέσεων του cluster με άλλα cluster και η δημιουργία προοπτικών και συνεργασιών αποτελεί ένα άλλο μεγάλο κεφάλαιο που θα βελτίωνε την κατάσταση του ελληνικού ναυτιλιακού cluster και θα το οδηγούσε και στην βελτιστοποίηση των σχέσεων των δρώντων του cluster, αλλά και στην καλύτερη προάσπιση των συμφερόντων του πλέγματος, τόσο ως προς τις εσωτερικές αναπτυσσόμενες σχέσεις, όσο και ως προς τις σχέσεις με τα άλλα cluster με τα οποία θα ανέπτυξε δραστηριότητα.

Σε ένα θεσμικό νομοθετικό πλαίσιο βέβαια σταθερό στο οποίο επικρατούν οι αρχές του ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού, όπως αυτό στο οποίο στηρίζεται η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική που επιδιώκει την καλύτερη δυνατή προώθηση των θέσεων και προτάσεων της χώρας, τόσο στους διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς, όσο και σε διμερές επίπεδο<sup>49</sup>, είναι ένα εχέγγυο ότι η ναυτιλία και οι δραστηριότητες που αναπτύσσει θα έχουν ένα δόκιμο αποτέλεσμα και θα λειτουργούν σε υγιείς συνθήκες. Άλλωστε, η εκπροσώπηση της χώρας σε διεθνείς συναντήσεις προσδίδει ιδιαίτερη σημασία σε θέματα σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, τις κατασκευαστικές απαιτήσεις στα πλοία που στοχεύουν συνολικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, την προστασία της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού.

Σε μια εποχή όπως την σημερινή και σε μια αγορά που πρέπει να ανταποκρίνεται συνεχώς στους ρυθμούς και τις εναλλαγές της παγκοσμιοποίησης και της απελευθέρωσης των αγορών είναι αναμενόμενο και επιβαλλόμενο πολλές φορές μεταξύ ομογενοποιημένων αγορών προϊόντων και υπηρεσιών να δίδεται προβάδισμα και ξεχωριστή σημασία στην ποιότητα των θαλάσσιων υπηρεσιών.

Και σε μια χώρα, όπως η Ελλάδα που έχει ναυτική ιστορία και η σημαία της έχει ένα κύρος αξιοσέβαστο και αξιοσημείωτο και μάλιστα λόγω των καλών προσφερόμενων θαλάσσιων υπηρεσιών, είναι επόμενο να δίδεται η ανάλογη και αρμόζουσα σημασία και δικαιωματικά να

---

<sup>49</sup> Η συμμετοχή της χώρας σε διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς άπτεται των θεμάτων μεταφορών και ναυτιλίας, ενώ σε διμερές επίπεδο λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας απαιτεί κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και εφαρμογή.

παίρνει τον τίτλο της ποιοτικής και ελκυστικής σημαίας<sup>50</sup> για μια μεγάλη μερίδα φορτωτών<sup>51</sup>.

Η ναυτιλία εντασσόμενη στο ευρύτερο λοιπόν πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και δη στις θαλάσσιες μεταφορές, κατέχοντας το 41% της χωρητικότητας σε dwt του παγκόσμιου στόλου, καθώς και οι συναφείς κλάδοι της, οι οποίοι παίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού είναι πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης, προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της παγκόσμιας οικονομίας μέσω διαρθρωτικών αλλαγών και μάλιστα ενόψει και της οικονομικής κρίσης που επέδρασε αναπόφευκτα και στον ναυτιλιακό τομέα.

Επίσης, έχει αυξηθεί και η πίεση του ανταγωνισμού από τις ναυτιλιακές χώρες παγκοσμίως λόγω ακριβώς της παγκοσμιοποίησης με αποτέλεσμα να έχουν ληφθεί μέτρα, σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές από κράτη μέλη που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, συμβάλλοντας με τον τρόπο τους στη διατήρηση μέρους του στόλου στα ευρωπαϊκά νηολόγια και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους Ευρωπαίους ναυτικούς.

Παράλληλα, οι ευρωπαϊκές σημαίες αντιμετωπίζουν και έντονο ανταγωνισμό από τα νηολόγια τρίτων χωρών που διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα από πλευρά κυβερνητικής πολιτικής<sup>52</sup>. Επόμενο λοιπόν

---

<sup>50</sup> Η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στον λευκό κατάλογο του πίνακα απόδοσης των σημαίων του Paris MoU (Memorandum of Understanding on port state control) για τον έλεγχο και την παρακολούθηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων και ιδιαίτερα εκείνων που επιθεωρούνται από ξένες λιμενικές αρχές.

<sup>51</sup> Πηγή: σελ. 237, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 62, Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΑΘΗΝΑ 2010, ΣΠΑΘΗ, ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ)

<sup>52</sup> Αυτό σημαίνει πως έχουν πρόσβαση σε φθηνά κεφάλαια, άφθονο εργατικό δυναμικό η ευέλικτης εφαρμογής διεθνώς συμφωνημένων προτύπων.

είναι να επιδιώκεται η διατήρηση και η βελτίωση ενός σαφούς και ανταγωνιστικού πλαισίου για τη μακροπρόθεσμη επικράτηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις παγκόσμιες αγορές με μέτρα φορολόγησης της χωρητικότητας, φορολογίας εισοδήματος και κρατικών ενισχύσεων και βέβαια μέτρων που να υποστηρίζουν τις προσπάθειες για οικολογικότερη ναυτιλία, τεχνολογική καινοτομία και ναυτικές σταδιοδρομίες και επαγγελματικές δεξιότητες για βελτίωση της γενικότερης εικόνας της ναυτιλίας και προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα με απώτερο σκοπό την διατήρηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής τεχνογνωσίας με επαρκείς ανθρώπινους και τεχνολογικούς πόρους<sup>53</sup>.

Μια τέτοια χάραξη ναυτιλιακής πολιτικής σε γενικές γραμμές θα αυξήσει την προστιθέμενη αξία του πλέγματος, συμβάλλοντας θετικά στην ελληνική οικονομία και δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας αρχικά μέσω της στενής διασύνδεσης μεταξύ των επιχειρήσεων, τη δημιουργία σταθερών σχέσεων του πλέγματος, τόσο με μεγάλες αγορές του εξωτερικού, όσο και με άλλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πλέγματα και την προώθηση της καινοτομίας σύμφωνα πάντα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας για ποιοτικότερη κι ασφαλέστερη ναυτιλία. Κι όπως βεβαίως προαναφέρθηκε κάτι τέτοιο μπορεί να καταστεί εφικτό με την παράλληλη δημιουργία ενός απαραίτητου σχετικού θεσμικού οργάνου διοίκησης και συντονισμού το οποίο θα διακρίνει τα εκάστοτε προβλήματα και θα αφουγκράζεται τις ανάγκες του πλέγματος και θα προσπαθεί να επιλύσει τις ανακύπτουσες διαφορές ή δυσκολίες.

---

<sup>53</sup> Πηγή: σελ. 242, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 62, Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΑΘΗΝΑ 2010, ΣΠΑΘΗ, ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ)

## Κεφάλαιο 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα διπλωματική εργασία διαφάνηκε, μέσω της ανάλυσης και της επεξεργασίας της οργάνωσης και λειτουργίας των cluster, η θέση που έχουν ως μοντέλα στον οικονομικό κύκλο και η σημασία των σχέσεων που δημιουργούνται μεταξύ των συμμετεχόντων γεωγραφικά συγκεντρωμένων επιχειρήσεων και η αλληλεπίδραση μεταξύ τους, διαδραματίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικό ρόλο στο γενικότερο οικονομικό πλαίσιο, κάτι το οποίο φαίνεται κι από την ανάπτυξη παραμέτρων, όπως το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, η καινοτομία κ.α.

Η ενδελεχής ανάλυση της λειτουργίας των ανωτέρω αλληλοσχετιζόμενων επιχειρήσεων και η λεπτομερής παρουσίαση ανάπτυξης τους και εδραίωσής τους στο οικονομικό στερέωμα με την παρουσίαση, τόσο στον ευρωπαϊκό χώρο με την αναφορά στα τρία παραδείγματα της Δανίας, της Ολλανδίας και της Νορβηγίας, όσο και στον ελλαδικό χώρο με την ανάλυση των δραστηριοτήτων που αναπτύσσει το ελληνικό ναυτιλιακό cluster, δημιούργησαν ένα γενικότερο πλαίσιο της θέσης που καταλαμβάνουν στον ευρύτερο παγκόσμιο χώρο και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσουν, καταδεικνύοντας τη δυναμική που έχουν, αλλά και τη δυναμική που μπορούν να επιδείξουν για να βελτιστοποιηθούν και εξαπλωθούν περαιτέρω, τόσο όσον αφορά στις υπάρχουσες δράσεις τους, όσο και σε καινούργιες, καινοτόμες και ακόμη πιο αποδοτικές και χρήσιμες και ανταποκρινόμενες στις ανάγκες των μελών τους.

Ως εκ τούτου διαφάνηκε πως η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει ένα σύνολο από σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες που επηρεάζουν

την πορεία της ανάπτυξης και την ευημερία της εκάστοτε χώρας, αφού καταλαμβάνουν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της οικονομίας της. Η συμμετοχή και η συμβολή των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας στα μεγέθη της οικονομίας και οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές που διαγράφονται για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους, καταδεικνύουν τη μεγαλύτερη σύνδεση και συμβολή τους στην οικονομία της κάθε χώρας, όπως και της Ελλάδας παρά την υποτυπώδη μορφή στην οποία βρίσκεται.

Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά και ο κατεξοχήν εξωστρεφής της χαρακτήρας, συνιστούν ένα από τα κύρια συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας που μπορούν και πρέπει να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας.

Οι θετικές επιδράσεις του πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε τομείς, όπως στην απασχόληση, η παραγωγή προστιθέμενης αξίας και τα δημόσια έσοδα καταδεικνύουν τη σημαντικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην εγχώρια οικονομία και συμβάλουν στην εύρυθμη λειτουργία και ανάπτυξή της.

Συγκεκριμένα, οι θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως δε η ποντοπόρος ναυτιλία, συνεισφέρουν στην προστιθέμενη αξία άμεσα περίπου το 4% του συνόλου του ΑΕΠ, ενώ αν συνυπολογιστούν οι αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο εγχώρια προστιθέμενη αξία ίση με περίπου 6,1% του ΑΕΠ. Σε όρους απασχόλησης εκτιμάται ότι η άμεση και έμμεση απασχόληση που προσφέρει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών

ξεπερνά τα 192 χιλ. άτομα.

Από τη δραστηριοποίηση και το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ευνοούνται μόνο οι συνδεδεμένοι κλάδοι που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών όπως αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα κτλ, αλλά και κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες της υπόλοιπης οικονομίας. Πρόκειται για κλάδους που αντιπροσωπεύουν όσα αγαθά / υπηρεσίες αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως π.χ. ακίνητη περιουσία-ενοίκια, ξενοδοχεία-εστιατόρια, χονδρικό-λιανικό εμπόριο και άλλα. Μάλιστα θα μπορούσε να σημειωθεί ότι αυτοί είναι και οι κλάδοι οι οποίοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιοδήποτε λόγο - παύση της διαχείρισης των ναυτιλιακών εργασιών εντός της χώρας<sup>54</sup>.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σημαντικό τομέα της οικονομίας, συνεισφέροντας συνολικά στην εικόνα της. Η ανάπτυξη της με τη διεξαγωγή όλο και περισσότερων δραστηριοτήτων στην Ελλάδα δίνει την ευκαιρία απόκτησης εμπειρίας και παράδοσης, παράλληλα με την εισαγωγή και την εφαρμογή προηγμένων τεχνολογιών για τη συνεχή βελτίωση των υποδομών και του γενικότερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Στόχος είναι η αύξηση της εισροής συναλλάγματος και η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά, όπως

---

<sup>54</sup> <http://www.economist.gr>



και των άλλων λιμένων της χώρας σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, ώστε να διεκδικήσουν σημαντικότερο ρόλο στο διεθνές ναυτιλιακό σύστημα.

Ο εξωστρεφής χαρακτήρας και προσανατολισμός της ελληνικής ναυτιλίας συνεισφέρει, τόσο στην απασχόληση, όσο και στην χρηματοδότηση του εξωτερικού ελλείμματος της χώρας. Η απασχόληση σε παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς, όπως πληρώματα, αξιωματικοί, ναυπηγικός και ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας μπορεί να έχει περιοριστεί διαχρονικά, ωστόσο αυξήθηκε σημαντικά σε συναφείς υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως είναι η τροφοδοσία, οι νομικές, ασφαλιστικές υπηρεσίες, η διαχείριση αποθεμάτων κι η αγορά επαγγελματικών ακινήτων. Η συνεισφορά γίνεται ακόμη μεγαλύτερη αν συνεκτιμήσουμε και τις επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών εκτός Ελλάδος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων εκτός των πλοίων και η αγορά ακινήτων, δηλαδή σε κλάδους μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία.

Ωστόσο, πέρα από τις παραπάνω συμβολές της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, διαφάνηκε από το παρόν πόνημα και η ανάγκη αναθεώρησης του νομοθετικού πλαισίου σε κάποιους τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος, η συνεχής αναβάθμιση των υποδομών, καθώς και η ενίσχυση της συνοχής του πλέγματος, ώστε να αποδίδει και καλύτερα αποτελέσματα, κάτι το οποίο μπορεί να επέλθει μετά από οργάνωση και συντονισμό των δραστηριοτήτων από ένα ξεχωριστό θεσμικό συντονιστικό όργανο το οποίο θα προάγει ακριβώς την συνοχή και αλληλοβοήθεια των μερών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και παράλληλα θα έχει την ικανότητα να διαγιγνώσκει ταχύτερα τις ανάγκες

τις αγοράς και να εποπτεύει τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.

Επομένως, όπως γίνεται σαφές, η σημασία και η θέση που κατέχει ήδη η ναυτιλία μας σε παγκόσμιο επίπεδο επιβάλλει την ανάπτυξη και του ναυτιλιακού της πλέγματος δραστηριοτήτων, αφού είναι αναγκαίο με τις κατάλληλες υποδομές να ενισχυθεί η εθνική οικονομία και να επωφεληθεί επιπρόσθετα η ελληνική ναυτιλία, εκμεταλλευόμενη τον πλούτο που έχει ούτως ή άλλως με στόχο την καλύτερη και αποτελεσματικότερη απόδοσή της.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ:

1. Σπάθη Σοφία, Καραγιάννης Στυλιανός, Γεωργικόπουλος Νικόλαος, ΕΡΕΥΝΗΤΕΣ ΚΕΠΕ, 2010, Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, εκθέσεις 62, ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, Αθήνα 2010
2. Χλωμούδης Κωνσταντίνος, 2001, Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων, Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001
3. Μελέτη Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 2005, «Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελληνική οικονομία/ Ναυτεργατικό δυναμικό και κόστος επάνδρωσης του ελληνικού πλοίου», Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2005
4. Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε., 2002, «Η Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», Σταμούλης, Αθήνα, 2002
5. Σ. Θεοδωρόπουλος, Μ. Λεκάκου, Α. Πάλλης, 2006, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία», εκδ. ΤΥΠΩΘΗΤΩ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, ΑΘΗΝΑ, 2006
6. Ακαδημία Αθηνών, 2009, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, αρ. 10, «Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας», ΑΘΗΝΑ, 2009
7. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2008, Ειδική μελέτη: Ναυτιλία, Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης, «Οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία», Ιούνιος 2008

8. Αγγελική Παρδάλη, 2007, «Οικονομική και πολιτική των λιμένων, ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2007
9. Ναυτικά Χρονικά, Ετήσια αγγλική έκδοση, αρ. Φύλλου 140
- 10.GK, 2009, Οι Gentlemen της Καθημερινής, Το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας, τεύχος 20, Ιούνιος 2009
- 11.Κωνσταντίνα Μαντζαβίνου (ερευνήτρια), 2012, «Τουρισμός και ναυτιλία, προς μια συνεκτική αναπτυξιακή προοπτική της Ελλάδας απέναντι στην κρίση», Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Ερευνητών στην Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση, Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών , Ιούλιος 2012, Αθήνα
- 12.Tae-Woo Lee and Kevin Cullinane, 2005, «World Shipping and Port Development»
- 13.World Marine Markets, 2005, Westwood Publications, 2005
- 14.«Marine industries global market analysis», 2005, Marine Foresight SeriesNo.1, Douglas-Westwood Limited, March 2005
- 15.European Commission, August 2006, «Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources», Greece, DG Fisheries and Maritime Affairs
- 16.Policy Research Corporation/ Final report, 2009, «Database on EU-funded projects in maritime regions» Framework contract FISH/2007/04 Specific contract No 4/ December 2009
- 17.Commission Staff Working Document, 2007, «Maritime Clusters», Commission of the European Communities, Brussels, 17.10.2007,

SEC(2007) 1406

18. prof. dr. ir. Niko Wijnolst, editor, 2006, “Dynamic European Maritime Clusters”, Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with the European Network of Maritime Clusters. August 2006
19. Policy Research Corporation, 2008, Country report, Greece, «The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors», 13 November 2008
20. Policy Research Corporation, 2009, Country report, Greece, «The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European Maritime sectors», executive summary
21. Commission Staff Working Document, 2008, «The concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: Main statistical results and lessons learned», Brussels, 17.10.2008
22. Douglas-Westwood, 2005, «World Marine Markets», report number 328-05, Μάρτιος 2005

**ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ:**

<http://www.protothema.gr/economy>

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

<http://www.naftemporiki.gr>

<http://www.economist.gr>

[http://www.info3kps.gr/articleimages/kps\\_2411\\_4.doc](http://www.info3kps.gr/articleimages/kps_2411_4.doc)

<http://www.euretirio.com/2010/06/oikonomies-klimakas.html>

<http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag23/mag23\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag23/mag23_el.pdf)

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/summary\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/summary_report_en.pdf)

<http://www.fpress.gr>

[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-455\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-455_en.htm)