

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ
ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ
ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ**

Κυριακή Κιούση

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιούλιος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

Κιούση Κυριακή

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής κ. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής κ. Πελαγίδης Θεόδωρος
- Αναπληρωτής Καθηγητής κ. Σαμιώτης Γεώργιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κύριο Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την άψογη καθοδήγηση και συνεργασία που είχα καθ'όλη τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας παρά τις δυσκολίες που προέκυψαν.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους διδάσκοντες του Τμήματος Ναυτιλιακής Επιστήμης για όλα όσα μου προσέφεραν και με δίδαξαν κατά την διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ (CLUSTER)	3
2.1 Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	3
2.2 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	4
2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	10
2.4 Ο ΚΥΚΛΟΣ ΖΩΗΣ ΕΝΟΣ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	12
2.4.1 ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ	12
2.4.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ	13
2.4.3 ΠΑΡΑΚΜΗ	16
2.5 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ..	18
2.6 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (MARITIME CLUSTER)	25
3.1 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	25
3.2 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	27
3.3 ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	33
3.4 ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ	39
3.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	42
3.6 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ	45
3.6.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	45
3.6.2 ΟΙ ΚΛΑΔΟΙ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	47
3.6.3 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	48

3.6.4 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ.....	53
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	53
4.2 ΟΙ ΚΛΑΔΟΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	54
4.2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	54
4.2.2 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	55
4.2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	55
4.2.4 ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ, ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ.....	56
4.2.5 ΑΛΙΕΙΑ.....	56
4.2.6 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	56
4.2.7 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	57
4.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	58
4.3.1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	58
4.3.2 ΑΜΕΣΕΣ ΚΑΙ ΈΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	60
4.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	62
4.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	64
4.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.....	68
4.6.1 ΛΙΜΑΝΙΑ.....	69
4.6.2 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	70
4.6.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	70
4.6.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕ ΈΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ.....	71

4.6.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	71
4.6.6 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΞΕΝΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ...	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ	73
5.1 ΈΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑ	73
5.2 ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ	76
5.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	78
5.4 ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	85

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 : Οι παράγοντες επίδρασης της τοποθεσίας στον ανταγωνισμό.....	21
Διάγραμμα 2 : Αξία ναυτιλιακού πλέγματος στην Ευρώπη.....	40
Διάγραμμα 3 : Κλαδικές διασυνδέσεις ναυτιλιακού πλέγματος.....	42
Διάγραμμα 4 : Το Ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα.....	48
Διάγραμμα 5 : Το Ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα.....	58

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα και η ανάλυση του κλάδου των πρακτορεύσεων. Αρχικά θα γίνει μια εισαγωγή και θα αναλυθεί η θεωρία του πλέγματος των επιχειρήσεων, οι παράγοντες δημιουργίας του, ο κύκλος ζωής του, το οικονομικό μέγεθος και η σημασία του. Στην συνέχεια θα αναλυθεί το ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων, θα παρουσιαστούν οι δραστηριότητες και οι αγορές του, το μέγεθος και οι επιπτώσεις του στην οικονομία γενικότερα. Η ανάλυση αυτή είναι απαραίτητη προκειμένου να μελετήσουμε τους κλάδους του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, τα οικονομικά του μεγέθη και στην συμβολή του στην ευρωπαϊκή οικονομία. Ακολούθως θα παρουσιαστεί το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, αναλύοντας τους κλάδους που το απαρτίζουν, τις οικονομικές επιδράσεις της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και θα προταθούν πολιτικές ενίσχυσης του ναυτιλιακού πλέγματος και προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του. Τέλος θα αναλυθεί η έννοια του ναυτικού πράκτορα, η σημασία του κλάδου των πρακτορεύσεων στο ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει και στην συνέχεια θα προταθούν λύσεις και προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

- Πλέγμα
- Ναυτιλιακό Πλέγμα
- Ελληνικό Ναυτιλιακό Πλέγμα
- Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα

ABSTRACT

The subject of the present thesis is the greek maritime cluster and the analysis of the shipping agencies department. At the beginning, an introduction will be made and the theory of the operations' cluster, the factors of its creation, its stages of development, its financial dimension and its significance will be analysed. Next, the activities of the maritime cluster will be analysed, its operations and its market, its extent and its impact on the economy in general will be presented. This expatiation is essential in order to investigate the branches of the European Maritime Cluster, its financial dimensions and its contribution to the European economy. Hereupon, the Greek Maritime Cluster will be presented, analysing branches that it is contituted by, the financial effect of the maritime on the greek economy and reinforcement policies of the maritme cluster and suggestions for enhancement of its competition will be proposed. Conclusively, the meaning of the shipping agent, the importance of the agency department for the greek maritime cluster will be analysed, the issues that it confronts and subsequently solutions and prospects for further development will be proposed.

KEY WORDS

- Cluster
- Maritime Cluster
- Greek Maritime Cluster
- Competitive Advantage

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θεωρία των επιχειρηματικών πλεγμάτων, αναλύει την γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων, οι οποίες αναπτύσσουν σχέσεις αλληλεξάρτησης και συνεργασίας μεταξύ τους και μελετά τις επιπτώσεις από την σύμπραξη αυτήν στην ευρύτερη οικονομία. Σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και ανάλυση της έννοιας του πλέγματος, της δομής και της λειτουργίας του στον τομέα της ναυτιλίας και ειδικότερα στην ελληνική ναυτιλία. Αναλύονται επομένως η δομή και τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα, οι παράγοντες δημιουργίας του και ο κύκλος της ζωής του. Αφού αναλυθεί το θεωρητικό υπόβαθρο του πλέγματος των επιχειρήσεων επιχειρείται η ανάλυση της εφαρμογής του στον κλάδο της ναυτιλίας. Αναλύοντας στην συνέχεια το ναυτιλιακό πλέγμα, μέσα από τις δραστηριότητες και τις αγορές που περικλείει και στην συνέχεια παραθέτοντας τα σημαντικά του οφέλη για την ανάπτυξη και μεγέθυνση μιας οικονομίας, γίνεται αντιληπτή η σπουδαιότητα του.

Στην συνέχεια εξειδικεύοντας την ανάλυση στο ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, γίνεται αναφορά στους κλάδους που το απαρτίζουν και στις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις του στην ελληνική οικονομία. Σκοπός της ανάλυσης είναι αναδειχθεί η καταλυτική παρουσία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος για την ελληνική οικονομία. Επιπλέον με την υιοθέτηση κατάλληλων πολιτικών ενίσχυσης του και την διατύπωση προτάσεων βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του, αναδεικνύεται η ζωτική αξία που έχει το πλέγμα για την οικονομία και που αν εφαρμοστούν θα αποτελέσουν πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία.

Τέλος εξετάζουμε τις ναυτικές πρακτορεύσεις, μια υπηρεσία που ανήκει στον κλάδο των υπηρεσιών ναυτιλίας, και έχει δυναμική παρουσία στο ναυτιλιακό πλέγμα, συμβάλλοντας με την οικονομική του δραστηριότητα στην μεγέθυνση του μέσα από την παροχή υψηλού επιπέδου ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Αναλυτικά, στο **δεύτερο κεφάλαιο** παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο των πλεγμάτων, δίνεται η έννοια και ο ορισμός του πλέγματος, καθώς και τα μέρη από τα οποία αποτελείται ένα πλέγμα. Επιπλέον γίνεται αναφορά στους ευνοϊκούς παράγοντες που συντρέχουν για την δημιουργία του και αναλύεται ο κύκλος ζωής ενός πλέγματος, δηλαδή η εμφάνιση και δημιουργία του, το στάδιο της ανάπτυξης και τέλος η παρακμή. Στην συνέχεια γίνεται αναφορά στους παράγοντες που συμβάλλουν

στο να επιτύχει το πλέγμα την απαραίτητη ανταγωνιστικότητα, παράγοντες όπως είναι οι καινοτομίες, οι υποδομές κ.α.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** γίνεται η ανάλυση της έννοιας του ναυτιλιακού πλέγματος με την χρήση της θεωρίας των πλεγμάτων. Αναπτύσσονται αναλυτικά οι δραστηριότητες και οι αγορές του όπως είναι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες, οι λιμένες κ.α. και περιγράφονται πολιτικές ενίσχυσης και περαιτέρω ανάπτυξης του. Στην συνέχεια αναλύεται το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα, όπου αναφέρονται τα γενικά του στοιχεία, οι κλάδοι που το απαρτίζουν, τα οικονομικά του μεγέθη και η σημασία του στην ευρωπαϊκή οικονομία.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται η ανάλυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, περιγράφονται αναλυτικά οι κλάδοι που περιλαμβάνει όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τα ναυπηγεία, οι λιμενικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες ναυτιλιακού εξοπλισμού κ.α. Στην συνέχεια αναλύονται οι οικονομικές επιδράσεις της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, τόσο οι άμεσες όσο και οι έμμεσες επιπτώσεις. Ακόμα προτείνονται πολιτικές ενίσχυσης του και προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του παγκοσμίως με έμφαση στην καινοτομία και την εκπαίδευση, γεγονός που θα συντελέσει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** αναλύεται ένας συγκεκριμένος κλάδος του ναυτιλιακού πλέγματος, ο κλάδος των πρακτορεύσεων. Δίνεται ο ορισμός του ναυτικού πράκτορα και παρουσιάζεται το φάσμα των εργασιών που εκτελεί. Αναλύεται ο τρόπος λειτουργίας του κλάδου μέσα στο ναυτιλιακό πλέγμα και των συνθηκών που επικρατούν. Ακόμα παρουσιάστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου και αναφέρθηκαν λύσεις σχετικά με αυτά.

Στο **έκτο κεφάλαιο** αναφέρονται τα συμπεράσματα και οι διαπιστώσεις από την μελέτη αυτήν, με σημαντικότερο την αναγκαιότητα του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που πρέπει να κατακτήσει το πλέγμα για μπορεί να επιβιώσει και να αναπτυχθεί στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ (CLUSTER)

2.1 Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Οι οικονομικές εξελίξεις στις μέρες μας όπως νομισματικές κρίσεις, ύφεση, ανάπτυξη, πληθωρισμός μεταδίδονται ταχύτερα από χώρα σε χώρα, με συνέπεια να αυξάνεται ολοένα και περισσότερο η διεθνής μακροοικονομική και η εν γένει οικονομική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση. Η ενοποίηση των αγορών σε διεθνές επίπεδο είναι εμφανής όπως και η κινητικότητα των παραγωγικών συντελεστών πράγμα που συντελεί στην διαρκή αύξηση του ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ανάπτυξη και η βιωσιμότητα ενός οικονομικού οργανισμού σε αυτό το ανταγωνιστικό οικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί, εξαρτάται από την δυνατότητα προσαρμογής του στις νέες αυτές συνθήκες που επικρατούν. Επομένως η ικανότητα επιβίωσης ενός οικονομικού οργανισμού εξαρτάται εκτός από την αποτελεσματικότητα που διέπει την εσωτερική του οργάνωση και από τις συνθήκες που επικρατούν στο εξωτερικό περιβάλλον.

Η ανταγωνιστικότητα και γενικότερα η ευημερία των οργανισμών με το πέρασμα των χρόνων φαίνεται ότι εξαρτάται όλο και περισσότερο από το εξωτερικό περιβάλλον σε σύγκριση με το παρελθόν και για το λόγο αυτό συχνά παρατηρείται η συγκέντρωση πολλών επιχειρήσεων σε μια ορισμένη γεωγραφική περιοχή η οποία προσφέρει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Επομένως παρατηρούμε την σύσταση του πλέγματος των επιχειρήσεων που αποδίδει πολλά οφέλη στις επιχειρήσεις που το απαρτίζουν, σε τέτοιο βαθμό ώστε αυτό του είδους η οργάνωση του εξωτερικού περιβάλλοντος να αποκτά ολοένα και μεγαλύτερο πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις προκειμένου να ανταποκριθούν στις διαρκώς απαιτητικές ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας.

Ο ανταγωνισμός και η κατανομή της εργασίας στην παγκόσμια οικονομία βασίστηκε όπως γνωρίζουμε στην δημιουργία του συγκριτικού πλεονεκτήματος μιας περιοχής επιτυγχάνοντας δηλαδή όσο είναι εφικτό το χαμηλότερο δυνατό κόστος των απαραίτητων για την παράγωγή εισροών. Στις μέρες μας όμως με την διεθνοποίηση των αγορών, την εξέλιξη της τεχνολογίας, την βελτίωση των μεταφορών και την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου η πρόσβαση στην αγορά των συντελεστών της παραγωγής γίνεται ευκολότερα από όλες τις επιχειρήσεις και έτσι η χρήση των συντελεστών της παραγωγής με το χαμηλότερο κόστος είναι δυνατή από όλους.

Επομένως για να ανταπεξέλθει μια επιχείρηση στο σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον προϋποθέτει και καθιστά προϋπόθεση την δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Οι παράγοντες που συντελούν στην ύπαρξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων είναι τελείως διαφορετικοί από αυτούς που συντελούν για την ύπαρξη συγκριτικού πλεονεκτήματος και αυτό συμβαίνει επειδή τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δημιουργούνται από δυναμικά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής που σχετίζονται με την παράδοση, την ιστορία, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, την καινοτομία που έχει αναπτυχθεί στις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε αυτήν. Όλα αυτά επομένως δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των παραγωγικών εισροών χρησιμοποιώντας τη συνεχή εφαρμογή της καινοτομίας και της γνώσης, στοιχεία που αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. (B. Asheim, 2001).

Επομένως στην εποχή μας στην παγκόσμια αγορά της τεχνολογίας και της γνώσης, λαμβάνοντας υπόψη μας και την διευκόλυνση στην κινητικότητα των συντελεστών της παραγωγής, παρατηρούμε ότι αν διαμορφωθεί το κατάλληλο επιχειρηματικό πλαίσιο σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή είναι δυνατό να αναπτυχθούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Τα πλεονεκτήματα αυτά σε συνδυασμό με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που ενδέχεται να υπάρχουν σε μια περιοχή είναι εφικτό να διαμορφώσουν μια ανταγωνιστική βάση στην παγκοσμιοποιημένη αγορά.

2.2 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Η ανάπτυξη παραγωγικής δραστηριότητας και η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε μια περιοχή ευνοείται με την ύπαρξη των συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που αναπτύχθηκαν παραπάνω. Και αυτό συμβαίνει επειδή στην περιοχή αυτή όπου συγκεντρώνονται οι επιχειρήσεις παρατηρείται η δημιουργία εξωτερικών οικονομιών, χωρίς την ύπαρξη των οποίων οι επιχειρήσεις της περιοχής δεν θα μπορούσαν να είναι αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές. Οι εξωτερικές αυτές οικονομίες που δημιουργούνται δεν προκύπτουν μόνο από την ύπαρξη υποδομών και δημοσίων αγαθών που ενδεχομένως βρίσκονται στην περιοχή, των οποίων τα οφέλη από την χρήση τους καρπώνονται όλες οι επιχειρήσεις που τις χρησιμοποιούν αλλά και από σχετικές συνδεδεμένες παραγωγικές δραστηριότητες οι οποίες και αυτές με την σειρά τους συμβάλλουν στην δημιουργία εξωτερικών οικονομιών για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Αυτό έχει σαν

αποτέλεσμα να ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και να διαμορφώνεται ένα ευνοϊκό εξωτερικό περιβάλλον το οποίο συμβάλει στην αποτελεσματικότητα και την περαιτέρω ανάπτυξη τους.

Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν εξειδικευμένοι προμηθευτές που εξυπηρετούν τις επιχειρήσεις ενός πλέγματος με χαμηλότερο κόστος από ότι αν οι επιχειρήσεις ήταν γεωγραφικά διασπαρμένες, ακόμα υπάρχει προσφορά εξειδικευμένου τοπικού εργατικού δυναμικού με συσσωρευμένη εμπειρία στον κλάδο, η οποία με το χρόνο ενισχύεται καθώς και μεταφορά και διάχυση τεχνογνωσίας λόγω της εγγύτητας, των διαπροσωπικών σχέσεων και της άτυπης ανταλλαγής πληροφοριών. Επιπλέον μέσω της ανάπτυξης των συστάδων επιχειρήσεων, επιτυγχάνεται αμεσότερα και ευκολότερα η διάχυση της πληροφορίας και διευκολύνεται η πρόσβαση των επιχειρήσεων σε φορείς, οργανισμούς και ερευνητικά ινστιτούτα. Με αυτό τον τρόπο προάγεται η καινοτομία, η συμβολή της οποίας μέσα από την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και νεωτερισμών τόσο στη διοίκηση όσο και στην παράγωγη συντελεί στη μείωση του κόστους λειτουργίας, στην αύξηση της ευελιξίας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, καθώς και στην βελτίωση της ποιότητας του προσφερόμενου αγαθού ή υπηρεσίας αντίστοιχα, που οδηγεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Ακόμα μέσα από το πλέγμα η πρόσβαση σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και κεφάλαια επιχειρηματικού κίνδυνου είναι ευκολότερη, πράγμα που συντελεί στην περαιτέρω ανάπτυξη των επιχειρήσεων που το απαρτίζουν.

Εκτός από τις εξωτερικές οικονομίες που δημιουργούνται στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο πλέγμα, παρατηρείται επιπλέον ότι οι επιχειρήσεις ωφελούνται και από τις οικονομίες συσπείρωσης που αναπτύσσονται, λόγω της γεωγραφικής εγγύτητας απολαμβάνοντας στην πραγματικότητα οφέλη εξωτερικών οικονομιών που σχετίζονται με τους παραγωγικούς συντελεστές. Πιο συγκεκριμένα στις περιοχές εκείνες που έχουν δημιουργηθεί πλέγματα επιχειρήσεων υπάρχει πληθώρα εκπαιδευμένου και καταρτισμένου εργατικού δυναμικού που στελεχώνουν ήδη τις επιχειρήσεις. Επομένως παρόλο που στις μέρες μας λόγω της παγκόσμιας αγοράς είναι δυνατό να εξευρεθούν οικονομικότερες εισροές κεφαλαίου, ανθρωπίνου δυναμικού και γενικά εισροών, οι ανάγκες της σύγχρονης οικονομίας και ο διεθνής ανταγωνισμός οδηγούν τις επιχειρήσεις να αναζητούν εξειδικευμένους πόρους με τους οποίους μπορούν να δημιουργήσουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και να διαφοροποιηθούν. Παρατηρείται επομένως η συγκέντρωση συναφών επιχειρήσεων

στις περιοχές εκείνες που διαθέτουν τους πόρους εκείνους με τους οποίους μπορούν οι επιχειρήσεις απορροφώντας τους να επιτύχουν τα αποτελέσματα που επιδιώκουν. Μέσα από την ανάπτυξη του πλέγματος, βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων, ιδιαίτερα των μικρομεσαίων, οι οποίες αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας. Η γεωγραφική συγκέντρωση δίνει την δυνατότητα σε μια επιχείρηση που εισέρχεται στο πλέγμα να αποκτά πρόσβαση σε πληροφόρηση, σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, σε εισροές με χαμηλότερο κόστος και παράλληλα περιορίζει την αβεβαιότητα και τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Με τον όρο cluster αναφερόμαστε σε ένα σύνολο επιχειρήσεων και συνδεδεμένων οργανισμών, όπως ενώσεις βιομηχανιών και επαγγελματικά επιμελητήρια, τεχνολογικά ιδρύματα, ερευνητικά ινστιτούτα και πανεπιστήμια, χρηματοδοτικοί φορείς, ενός συγκεκριμένου οικονομικού κλάδου, γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων, που παράλληλα συνεργάζονται και ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Σύμφωνα με τον θεωρητικό αναλυτή της θεωρίας των cluster Michael Porter το cluster ορίζεται ως ένα σύνολο από επιχειρήσεις και συναφείς θεσμικούς φορείς ενός πεδίου ή κλάδου, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από κάποια σχετική γεωγραφική εγγύτητα καθώς και από ομοιότητες και συμπληρωματικότητες μεταξύ τους. (M. Porter, 1999).

Η έννοια του πλέγματος άρχισε να αναλύεται από οικονομολόγους της νεοκλασικής θεωρίας (Mashall, Weber) στις αρχές του εικοστού αιώνα, οι οποίοι ανέλυσαν την επιχειρηματική ευημερία των επιχειρήσεων ως συνάρτηση της γεωγραφικής εγγύτητας. Στη συνέχεια με τα πλέγματα ασχολήθηκε ο M.Porter, ο οποίος ανέπτυξε περαιτέρω τις απόψεις σχετικά με την οικονομική γεωγραφική συγκέντρωση προσθέτοντας επιπλέον την έννοια της δυναμικής ισορροπίας, διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των θεωριών σχετικά με τα πλέγματα όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα. Στην ανάλυση του προκύπτει ότι η συγκέντρωση σε μια γεωγραφική περιοχή συναφών επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων περιλαμβάνει εξειδικευμένους προμηθευτές που παρέχουν ανταλλακτικά και εξοπλισμό απαραίτητο για τις επιχειρήσεις του πλέγματος, δυνατότητες πρόσβασης σε επιχειρήσεις που παράγουν συμπληρωματικά προϊόντα και υπηρεσίες, σε δίκτυα, σε τεχνολογία, σε πελάτες, σε φορείς όπως πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, σε φορείς κατάρτισης και πληροφόρησης κ.α.

Σε διάφορα μέρη στον κόσμο έχουν δημιουργηθεί και αναπτυχθεί πλέγματα ποικίλων δραστηριοτήτων τα οποία είναι επιτυχημένα το καθένα στην κατηγορία του και καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν το λιμενικό ναυτιλιακό πλέγμα στο Ρότερνταμ, το υποστηρικτικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων πλέγμα του Λονδίνου, το πλέγμα υψηλής τεχνολογίας της Silicon Valley, το πλέγμα βιοτεχνολογίας στην Βοστώνη κ.α. Η γεωγραφική έκταση που καλύπτει το καθένα από αυτά που αναφέρθηκαν ποικίλει και καθορίζεται από τις συνθήκες που διέπουν την λειτουργία του. Επομένως παρατηρούμε ότι υπάρχουν πλέγματα που έχουν αναπτυχθεί στα όρια μιας πόλης, ή μιας συγκεκριμένης οριοθετημένης περιοχής ή ακόμα και να εκτείνονται και να συνδέουν επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικές χώρες. (M. Porter, 1998). Τέλος σε όλα τα πλέγματα παρατηρούμε τα οφέλη που καρπώνονται οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί που τα απαρτίζουν σαν απότοκος της συνέργειας που αναπτύσσεται μέσα από την συνεργασία και την αλληλοσύνδεση.

Τα μέλη ενός πλέματος παρά την συνεργασία που αναπτύσσουν σε πολλούς τομείς, δεν παύουν να είναι ανεξάρτητες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται η μια την άλλη. Ο ανταγωνισμός τους δεν είναι απαραίτητα άμεσος μια και ένα πλέγμα αποτελείται είτε από επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο δραστηριότητας είτε σε διαφορετικούς κλάδους της διαδικασίας παράγωγης, ανήκουν δηλαδή στην ίδια εφοδιαστική αλυσίδα. Οι επιχειρήσεις επιδιώκουν να επιτύχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσα από την συμμετοχή τους στο πλέγμα, από την άλλη όμως μεριμνούν για την εύρυθμη λειτουργία του πλέματος και τον υγιή ανταγωνισμό μέσα σε αυτό.

Τα χαρακτηριστικά ενός πλέματος ενδέχεται να ποικίλουν, αφού υπάρχουν διάφορα είδη στην οικονομία. Προκειμένου να γίνει αντιληπτό το περιεχόμενο του, ακολουθεί η ανάλυση ενός συνηθισμένου πλέματος , αναλύοντας τα μέρη που το απαρτίζουν, όπως επίσης και οι σχέσεις συνεργασίας που αναπτύσσονται ανάμεσα τους.

Ένα πλέγμα αποτελείται από τα εξής μέρη:

1. Επιχειρήσεις παραγωγής τελικού προϊόντος ή υπηρεσίας:

Είναι οι επιχειρήσεις που παράγουν και διαθέτουν το τελικό προϊόν ή την υπηρεσία στον καταναλωτή. Οι επιχειρήσεις αυτές ανταγωνίζονται μεταξύ τους αφού η καθεμία επιδιώκει την παραγωγή του καλύτερου δυνατού προϊόντος ή υπηρεσίας ώστε να κερδίσει το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο αγοράς και να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της. Παράλληλα όμως υπάρχει και συνεργασία ανάμεσα τους που τους βοηθάει στην εξοικονόμηση πόρων και στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ τους.

2. Επιχειρήσεις παραγωγής συμπληρωματικών προϊόντων ή υπηρεσιών:

Σε ένα πλέγμα για να παραχθεί το τελικό προϊόν ή υπηρεσία είναι απαραίτητο να συμβάλλουν όλα τα μέρη που απαρτίζουν το πλέγμα. Ο σκοπός της δημιουργίας του είναι η συνεργασία όλων για την παράγωγη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος. Ένα παράδειγμα συμπληρωματικότητας είναι η Silicon Valley, που αποτελεί ένα από τα κυριότερα πλέγματα τεχνολογίας στον κόσμο. Η ποιότητα των προϊόντων που παράγονται δεν εξαρτώνται μόνο από τις επιχειρήσεις τελικού προϊόντος που προαναφέρθηκαν αλλά από την συμμετοχή όλων των συναφών οργανισμών που παράγουν συμπληρωματικά προϊόντα και υπηρεσίες. Έτσι για να ικανοποιηθούν οι πελάτες του τεχνολογικού προϊόντος πρέπει εκτός από τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας στον τομέα της πληροφορικής και των επικοινωνιών, τα πανεπιστήμια να παρέχουν τη συνεχή ροή λαμπρών και φιλόδοξων επιστημόνων, οι τεχνικές επιχειρήσεις να αναβαθμίζουν συνεχώς την τεχνική υποδομή, οι επαγγελματικές υπηρεσίες από δικηγόρους και λογιστές να είναι υψηλού επίπεδου κτλ.

3. Προμηθευτές εισροών:

Οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν το ρόλο του προμηθευτή σε ένα πλέγμα είναι πολύ σημαντικές. Σκοπός τους είναι να προμηθεύουν με τις απαραίτητες πρώτες ύλες, εξοπλισμό και υπηρεσίες που απαιτούνται για την εκπλήρωση του στόχου της παραγωγής. Η συνεργασία τους με τις επιχειρήσεις του πλέγματος με το πέρασμα του χρόνου εξελίσσεται και γίνεται πιο αποτελεσματική, αφού γνωρίζουν καλύτερα τις ανάγκες τους και αυτό συμβάλλει στην καλύτερη και άμεση εξυπηρέτηση των

πελατών τους. Οι προμηθευτές μεριμνούν για την ικανοποίηση των επιχειρήσεων του πλέγματος γιατί η συνεργασία μαζί τους είναι διαρκής και όχι περιστασιακή. Τυχόν προβλήματα που μπορεί να προκύψουν στον εφοδιασμό των επιχειρήσεων θα έβλαπτε το προφίλ τους και αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει άλλες επιχειρήσεις του να πλέγματος τις αντιμετωπίσουν επιφυλακτικά στο ενδεχόμενο συνεργασίας μαζί τους. Η διάχυση της πληροφόρησης και της ενημέρωσης μέσα στο πλέγμα καθιστά τις επιχειρήσεις ακόμα πιο υπεύθυνες και πιο αποτελεσματικές προς τους πελάτες τους γιατί αυτό θα καθορίσει τη συνέχιση και διεύρυνση της συνεργασίας τους με τις υπάρχουσες επιχειρήσεις αλλά και με άλλες επιχειρήσεις του πλέγματος.

4. Ερευνητικά ιδρύματα και εκπαιδευτικοί φορείς:

Η συμβολή των εκπαιδευτικών φορέων είναι καθοριστική στην ύπαρξη ενός πλέγματος γιατί με τη λειτουργία τους συμβάλλουν στην εκπαίδευση και κατάρτιση του συντελεστή εργασία που θα στελεχώσει το ανθρώπινο δυναμικό των επιχειρήσεων. Τα πανεπιστήμια, τα κέντρα επαγγελματικής εκπαίδευσης και οι σχολές κατάρτισης εκπαιδεύουν και επιμορφώνουν τα μελλοντικά και υπάρχοντα στελέχη του πλέγματος ώστε να αφομοιώσουν την υπάρχουσα γνώση και να τα καταστήσουν ικανά για την παράγωγή νέας μέσω της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας. Η συνεχής επιμόρφωση των ατόμων θα συμβάλει στην έρευνα και ανάπτυξη και θα αποτελέσει τη βάση για την υιοθέτηση καινοτομιών στην παραγωγική διαδικασία.

5. Κρατικοί φορείς:

Οι κρατικοί φορείς περιλαμβάνουν κρατικές επιχειρήσεις και κρατικούς οργανισμούς των οποίων οι αποφάσεις και οι δράσεις τους επιδρούν στις επιχειρήσεις του πλέγματος. Αρχικά παρατηρούμε τις κρατικές επιχειρήσεις των οποίων η διοίκηση ανήκει στο κράτος μιας χώρας και παράγουν ομοειδή προϊόντα με αυτά των επιχειρήσεων του πλέγματος και αποτελούν ανταγωνιστές των αντιστοίχων ιδιωτικών, και στη συνέχεια τις κρατικές επιχειρήσεις που η λειτουργία τους επηρεάζει την λειτουργία του πλέγματος με την παροχή εγκαταστάσεων και υποδομών ή την εκπαίδευση των ανθρώπινων πόρων. Στη συνέχεια έχουμε τους κρατικούς φορείς και οργανισμούς που με τις αποφάσεις τους ορίζουν το νομοθετικό, πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο με άξονα το οποίο θα λειτουργήσουν οι επιχειρήσεις του πλέγματος.

6. Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα:

Τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι εκείνα που χρηματοδοτούν τις επιχειρήσεις του πλέγματος είτε διαθέτοντας κεφάλαια για την ίδρυση νέων επιχειρήσεων, είτε για τη χρηματοδότηση των υπαρχόντων. Αυτά ανταποκρίνονται στις ανάγκες των επιχειρήσεων για κεφάλαια κίνησης ή την χρηματοδότηση νέων επενδύσεων προκειμένου να συνεχίσουν να είναι ανταγωνιστικές στο οικονομικό περιβάλλον.

Ένα πλέγμα αποτελείται συνήθως από τα μέρη τα οποία παρουσιάστηκαν παραπάνω, όμως μπορεί σε αυτά να προστεθούν και άλλα ανάλογα με τις ανάγκες που μπορεί να δημιουργηθούν. Κατά κύριο λόγο αποτελούνται από επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο δραστηριότητας (οριζόντια πλέγματα) ή σε διαφορετικούς κλάδους της διαδικασίας παράγωγης, ανήκουν δηλαδή στην ίδια εφοδιαστική αλυσίδα (κάθετα πλέγματα). Το πλέγμα των επιχειρήσεων εντοπίζεται συνήθως σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, αφού η γειτνίαση διευκολύνει την επικοινωνία και την αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Όμως σε περίπτωση που οι συναλλαγές των επιχειρήσεων δεν επηρεάζονται από τη γειτνίαση, το πλέγμα μπορεί να επεκτείνεται σε ένα μεγαλύτερο γεωγραφικό εύρος. Παρατηρείται επομένως η ύπαρξη συστάδων σε τοπικό, εθνικό αλλά ακόμα και σε διεθνές επίπεδο.

2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Πολλοί σύγχρονοι οικονομολόγοι έχουν διατυπώσει θεωρίες σχετικά με τα πλέγματα αναφέροντας ότι αποτελούν ένα ιδανικό πλαίσιο ανάπτυξης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που το απαρτίζουν. Οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτό απολαμβάνουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, τα οποία είναι αποτέλεσμα της εγγύτητας μεταξύ προμηθευτών, πελατών, ανταγωνιστών, φορέων της αγοράς, και επιπλέον παρατηρείται να συνδέονται ολοένα και περισσότερο με την προώθηση της καινοτομίας (Tallman et al., 2004). Υπάρχουν πολλοί λόγοι που συντρέχουν στην δημιουργία των πλεγμάτων, στην εγκατάσταση δηλαδή πολλών επιχειρήσεων σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, όπως η προσφορά εργασίας από εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, αποτελεσματικοί προμηθευτές, υποδομές και εγκαταστάσεις, φυσικό περιβάλλον, νομοί και θεσμικό πλαίσιο, οι οποίοι συνδυάζονται με ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον, παρόλο τις ανταγωνιστικές

συνθήκες που παρατηρούνται σε αυτό και την εύκολη δυνατότητα εισόδου επιχειρήσεων στην αγορά .

Στο περιβάλλον που αναλύσαμε παραπάνω δημιουργείται μια συστάδα οποία δημιουργεί μια ανατροφοδοτούμενη διαδικασία, όπου οι διασυνδεδεμένες επιχειρήσεις και οργανισμοί παρέχουν και αναπτύσσουν εξειδικευμένο προσωπικό, αποτελεσματικές προμήθειες εισροών, απαραίτητες υποδομές, κατάλληλο κανονιστικό πλαίσιο κ.α. (Porter, 1998). Το πλέγμα που δημιουργείται γίνεται γνωστό στο οικονομικό γίγνεσθαι και αποκτά φήμη, γεγονός που οδηγεί στην προσέλκυση και εγκατάσταση στην περιοχή επιπλέον καινούριων επιχειρήσεων που οδηγούν στην περαιτέρω μεγέθυνση και ενδυνάμωση του. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργούνται ιδιαίτερα στοιχεία εξειδίκευσης, συμπληρωματικότητας και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων από την διάχυση της γνώσης και της τεχνολογίας καθώς επίσης και από τις οικονομικότερες εισροές λόγω εξειδίκευσης (Caniels and Ronijn, 2005). Η σύμπραξη μέσα στο πλέγμα καθιστά πιο εύκολη την διάχυση της πληροφορίας και της καινοτομίας, την υιοθέτηση και διάχυση της νέας γνώσης και της καινοτομίας, όπως επίσης και την αποτελεσματική προσαρμογή εξαιτίας της μεγάλης εξειδίκευσης.

Το δυναμικό περιβάλλον που επικρατεί δίνει συνεχώς νέα δεδομένα και έτσι παρατηρούμε ότι πλέγματα δημιουργούνται από συνθήκες που ήδη υπάρχουν είτε προκύπτουν ξαφνικά. Πιο συγκεκριμένα η βελτίωση του δικτύου υποδομών παρέχει δυνατότητες για εκμετάλλευση πόρων, φυσικών πλεονεκτημάτων που στο παρελθόν θεωρούνταν ανέφικτα και σε καμία περίπτωση οικονομικά συμφέροντα. Από την άλλη μεριά σοβαρά προβλήματα και επιτακτική ανάγκη για την αντιμετώπιση τους όπως η ανάγκη άρδευσης για την δημιουργία συνθηκών αυτάρκειας στην παραγωγή τροφίμων στο Ισραήλ οδήγησαν στην ανάταξη ενός πλέγματος βιομηχανιών εξοπλισμού άρδευσης (M. Porter, 1998). Οι τεχνολογικές καινοτομίες που δημιουργούνται και διαχέονται μέσα στο πλέγμα αλλάζουν διαρκώς τα δεδομένα και παρατηρούμε για παράδειγμα μια σταθερή ζήτηση για ένα προϊόν ή μια υπηρεσία που δημιουργεί αποδοτικές δυνατότητες προκειμένου να ικανοποιηθεί. Επομένως όλη η γνώση που δύναται να έχει δημιουργηθεί σε συνδυασμό με την κατεύθυνση μιας περιοχής σε κάποια οικονομική δραστηριότητα αποτελούν παράγοντα τοπικής συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Η ανταγωνιστικότητα σε διεθνές επίπεδο βασίζεται στην ανάπτυξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, οδηγώντας λόγω χάρη μια

περιοχή να αποτελεί μια περιοχή γνώσης, στα πλαίσια της οποίας αναπτύσσονται ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης της καινοτομίας.

Ένα πλέγμα μπορεί να αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να αποτελεί πόλο έλξης για προσθήκη σε αυτό επιχειρήσεων και οργανισμών που βρίσκονται σε άλλα μέρη ή ακόμα και σε άλλες χώρες. Σε κάθε περίπτωση όμως ο ρόλος του κράτους είναι καθοριστικός και μεγάλης σημασίας όσο αφορά την αναβάθμιση και την συντήρηση των υποδομών όπως και για τις αναπροσαρμογές και αναγκαίες μεταρρυθμίσεις στο ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο έχει ζωτική σημασία για την ανταγωνιστικότητα του πλέγματος. Επομένως γίνεται αντιληπτό ότι στο σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον η ανταγωνιστικότητα του πλέγματος αποτελεί το πιο σημαντικό παράγοντα για την ύπαρξη και την ανάπτυξη του. Επίσης η συνεχής υιοθέτηση καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα το ενδυναμώνει, γεγονός που απαιτεί την συνεχή συνεργασία όλων των φορέων και παραγόντων που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι οποίοι αποτελούν την περιφέρεια δραστηριοτήτων του πλέγματος (Caniels and Ronijn, 2005).

2.4 Ο ΚΥΚΛΟΣ ΖΩΗΣ ΕΝΟΣ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

2.4.1 ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

Τα πλέγματα χαρακτηρίζονται από ένα συγκεκριμένο κύκλο ζωής, ο οποίος αποτελείται από τις παρακάτω φάσεις, καθεμία εκ των οποίων χαρακτηρίζεται από ορισμένα χαρακτηριστικά. Οι φάσεις αυτές είναι η δημιουργία, η ανάπτυξη και η παρακμή. Πολύ συχνά διαπιστώνεται ότι ανάμεσα στην φάση της ανάπτυξης και της παρακμής συναντάται και η φάση της ωρίμανσης. Άλλες φορές πάλι οι φάσεις ζωής ενός πλέγματος και του παραγόμενου από αυτό τελικού προϊόντος ή υπηρεσίας συμπίπτουν.

Η εμφάνιση ενός πλέγματος συναφών εταιρειών μπορεί να οφείλεται σε ποικίλες αιτίες, με κυριότερη εκείνη της ύπαρξης κατάλληλων και ευνοϊκών παραμέτρων και συνθηκών όπως εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, ορυκτός και φυσικός πλούτος, μια τυχαία ή ανελαστική ζήτηση, η ύπαρξη μιας άλλης βιομηχανίας στην περιοχή, ενός εκπαιδευτικού κέντρου ή ακόμα και η παρουσία ενός άλλου πλέγματος στην περιοχή εκείνη. Επόμενος η δημιουργία ενός πλέγματος μπορεί να

οφείλεται σε κάποια από τις παραπάνω αιτίες ή παράλληλα να συντρέχουν παραπάνω από μια ή ακόμα και σε ένα τυχαίο γεγονός.

Σχετικά με την αναφορά στις ευνοϊκές συνθήκες συνήθως εννοούμε καταστάσεις που συντρέχουν αποφασιστικά στην δημιουργία άλλα και στην ανάπτυξη του πλέγματος στην συνέχεια. Τέτοιες αποτελούν ο φυσικός πλούτος μιας περιοχής, η ύπαρξη υποδομών σε αυτήν, η ύπαρξη πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων κ.α. οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για την εμφάνιση και δημιουργία ενός πλέγματος. Παρατηρούνται συχνά να δημιουργούνται πλέγματα που οφείλουν την ύπαρξη τους στο ερευνητικό έργο ενός πανεπιστημιακού ιδρύματος, στην κομβική γεωγραφική θέση ενός λιμένα, στην ανελαστική ζήτηση ενός αγαθού κτλ.

Πολύ συχνά επίσης δημιουργούνται πλέγματα βασισμένα στο όραμα ενός επιχειρηματία να επενδύσει προκειμένου να παράγει ένα προϊόν ή μια υπηρεσία ενσωματώνοντας μια καινοτομία λαμβάνοντας τον αντίστοιχο επιχειρηματικό κίνδυνο. Στην ιδανική περίπτωση που μια τέτοια ενεργεία επιτύχει, δημιουργούνται οι συνθήκες εκείνες ώστε η καινοτομία αυτή να προσελκύσει και άλλες επιχειρήσεις στο πλέγμα (προμηθευτές, παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων κλπ).

Τέλος, ένα τυχαίο γεγονός ή συνδυασμός τυχαίων περιστατικών μπορούν να αποτελέσουν το κίνητρο να την εμφάνιση και δημιουργία ενός πλέγματος και την ανάπτυξη ενός δικτύου συνεργαζομένων εταιρειών. Παρόλα αυτά τα χαρακτηριστικά που συναντούνται σε μια περιοχή όπως ο φυσικός της πλούτος και οι υποδομές που διαθέτει, είναι λογικό να αυξήσουν κατά πολύ τις πιθανότητες να γίνει στην συγκεκριμένη περιοχή το τυχαίο γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη του πλέγματος. Στην ουσία ίσως αυτό που αναφέρεται σαν τυχαίο γεγονός να μην είναι στην πραγματικότητα μόνο αποτέλεσμα τύχης, αλλά να οφείλεται στην ύπαρξη ευνοϊκών συνθηκών και παραμέτρων (M. Porter, 1998)

2.4.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το στάδιο της ανάπτυξης για ένα πλέγμα είναι πιο προβλέψιμο σε σύγκριση με την φάση της δημιουργίας που περιγράψαμε παραπάνω. Από την στιγμή που ένα πλέγμα έχει δημιουργηθεί ξεκινά μια διαδικασία όπου κάθε δράση, απόφαση, και ενέργεια προκαλεί διάφορες συνέπειες, πολλές φορές μάλιστα είναι αδύνατο να διακρίνουμε ποια ενέργεια προκάλεσε το κάθε αποτέλεσμα και τις αντίστοιχες

συνέπειες θετικές ή και αρνητικές. Στην συνέχεια θα αναλύσουμε την διαδικασία μέσα από την οποία αναπτύσσεται ένα πλέγμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Η συγκέντρωση ενός αριθμού επιχειρήσεων και οργανισμών σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή δρομολογεί κάποιες αλλαγές και εξελίξεις στις υπάρχουσες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν ήδη στην περιοχή. Με τον τρόπο αυτό παρατηρούμε εταιρίες που αποτελούν τους προμηθευτές των συντελεστών της παραγωγής να συγχωνεύονται προκειμένου να είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν αποτελεσματικά στην άνοδο της ζήτησης για πρώτες ύλες, επίσης την συσσώρευση γνώσεων από τα πανεπιστήμια και εκπαιδευτικά ιδρύματα της περιοχής στο ανθρώπινο δυναμικό, την υιοθέτηση των καινοτομιών μέσω των διαδικασιών της έρευνας και της ανάπτυξης. Επιπροσθέτως παρατηρείται η ανάπτυξη νέων υποδομών και η συνεχής βελτίωση των υπαρχόντων όπως επίσης και την θέσπιση κανονιστικού πλαισίου για την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλέγματος.

Όλα τα παραπάνω διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ανάπτυξη του πλέγματος με αποτέλεσμα να μεγεθύνεται, να γίνεται ευρέως γνωστό, να αποκτά καλή φήμη και κύρος στους οικονομικούς κύκλους και να αποτελεί πλέον μια ελκυστική ευκαιρία η εισχώρηση μιας επιχείρησης σε αυτό. Οι επιχειρηματίες που προσανατολίζονται σε αυτήν την ιδέα προσχωρούν στο πλέγμα με τις υπάρχουσες επιχειρήσεις του ή δημιουργώντας νέες και συμβάλλουν στην μεγέθυνση του πλέγματος με την διαδικασία να επαναλαμβάνεται ξανά, δηλαδή συγχωνεύσεις εταιρειών, προσέλκυση νέων, δημιουργία καινοτομίας κ.ο.κ. Με την αύξηση του μεγέθους του το πλέγμα και την εδραίωση του στην αγορά συμπορεύεται και από εταιρείες συμπληρωματικών αγαθών και υπηρεσιών, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα κ.α. Μια τέτοια διαδικασία από τις μελέτες που έχουν γίνει διαρκεί αρκετό καιρό και συνήθως απαιτούνται δέκα με είκοσι χρόνια για να φτάσει το πλέγμα να έχει την αναγνώριση του σαν αποτέλεσμα του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που έχει δημιουργήσει και είναι επιτυχημένο εξαιτίας αυτού. Οι προσπάθειες επομένως κυβερνήσεων και άλλων φορέων να συστήσουν ένα πλέγμα σε σύντομο χρονικό ορίζοντα συνήθως αποτυγχάνουν.

Η ανάπτυξη του πλέγματος είναι ορατή από τον υγιή ανταγωνισμό των επιχειρήσεων, το οικονομικό και επενδυτικό περιβάλλον που διευκολύνει την εισχώρηση νέων επιχειρήσεων, και η ομαλή και αποτελεσματική συνεργασία των μελών του πλέγματος. Οι παραπάνω παράγοντες συμβάλλουν στην διάχυση της

καινοτομίας και της πληροφορίας, και στην δημιουργία δεσμών και καναλιών επικοινωνίας στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού (Policy Research Corporation, 2008).

Σημαντικό ακόμα στοιχείο για την ανάπτυξη των πλεγμάτων είναι η διασταύρωση τους. Με την έννοια αυτή εννοούμε ότι η δημιουργία συνεργασιών μεταξύ πλεγμάτων που χαρακτηρίζονται από γεωγραφική εγγύτητα ή και πλεγμάτων ανά τον κόσμο συχνά οδηγεί σε συγχώνευση αυτών και την δημιουργία πλεγμάτων μεγαλύτερων και ισχυρότερων που χαρακτηρίζονται από διευρυμένες δραστηριότητες. Επομένως διακινούνται νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες από τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται, και η ανάγκη για δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων γίνεται εντονότερη και εμφανίζονται ξανά και πάλι όλες εκείνες οι συνθήκες για να ξεκινήσει και πάλι η διαδικασία της ανάπτυξης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα πλέγματος που πρόέκυψε από διασταυρώσεις είναι το γερμανικό πλέγμα ηλεκτρικών συσκευών που δημιουργήθηκε από την διασταύρωση του πλέγματος οικιακών εφαρμογών και εκείνο των επίπλων.

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των πλεγμάτων ενέχει και η παγκοσμιοποιημένη αγορά, που με την λειτουργία της έχει απελευθερώσει τις αγορές και πραγματοποιείται απρόσκοπτα η ροή των παραγωγικών συντελεστών. Η κινητικότητα των εισροών και η ενοποιημένη διευρυμένη αγορά έχουν συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη και μεγέθυνση των πλεγμάτων στις μέρες μας. Το γεγονός ότι μια επιχείρηση μπορεί να αναζητήσει ανθρώπινους πόρους από μια παγκόσμια δεξαμενή, έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του πλέγματος μέσω καινοτομιών και επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Επομένως η ανταγωνιστικότητα αυτή δημιουργεί ανάγκη για ποιοτική αναβάθμιση και εξέλιξη του παραγόμενου τελικού προϊόντος, ελαχιστοποίηση του παραγωγικού κόστους, διαρκής αναζήτηση επιχειρηματικών ευκαιριών και συνολικά διερεύνηση τρόπων ώστε να συνεχιστεί αυτή η ανωτερότητα σε αντιδιαστολή με τα άλλα πλέγματα που λειτουργούν στο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Συμπερασματικά το πλέγμα αναπτύσσεται όπως προγράψαμε παραπάνω, ο δείκτης της κερδοφορίας του μεγαλώνει και με την εισχώρηση νέων επιχειρήσεων σε αυτό μεγαλώνει σε μέγεθος και οικονομικά αποτελέσματα. Ο ανταγωνισμός στους κόλπους του μεγαλώνει και η πίεση για αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων

χαρακτηρίζεται ζωτικής σημασίας για την ύπαρξη τους και παραμονής του στο πλέγμα. Όσες δεν τα καταφέρουν να αντέξουν τον ανταγωνισμό αφανίζονται και η στρέβλωση του ανταγωνισμού οδηγεί σε ολιγοπωλιακές οικονομίες που συντελούν στην αρχή της παρακμής του πλέγματος.

2.4.3 ΠΑΡΑΚΜΗ

Το τρίτο στάδιο ζωής ενός πλέγματος το χαρακτηρίζει η φάση της παρακμής. Οι λόγοι για τους οποίους οδηγείται ένα πλέγμα σε αυτήν την κατάσταση είναι πολλοί και διακρίνονται σε αιτίες που αφορούν το εσωτερικό του πλέγματος (ενδογενείς), δηλαδή προκύπτουν από την τοποθεσία ή το ίδιο το πλέγμα, και αιτίες που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον (εξωγενείς), δηλαδή από μεταβολές εξωτερικών παραγόντων.

Αναλύοντας τις ενδογενείς αιτίες παρακμής, η σημαντικότερη είναι η δημιουργία ολιγοπωλιακών συνθηκών. Πιο συγκεκριμένα η σχηματοποίηση των επιχειρήσεων του πλέγματος σε καρτέλ έχει σαν αποτέλεσμα την στρέβλωση του ανταγωνισμού και επομένως την μείωση της ανταγωνιστικότητας του πλέγματος. Ο υγιής ανταγωνισμός των επιχειρήσεων είναι εκείνος που υποκινεί τις επιχειρήσεις να βελτιωθούν σε όλα τα επίπεδα και να αναπτυχθούν περαιτέρω. Το αντίθετο μόνο σημάδια παρακμής μπορεί να προκαλέσει όπως συμβαίνει σε στις αγορές που χαρακτηρίζονται σαν ολιγοπωλιακές.

Επίσης η έντονη κρατική παρέμβαση και οι αποφάσεις που λαμβάνονται πρέπει να εξασφαλίζουν την ύπαρξη του ανταγωνισμού. Σε αντίθετη περίπτωση παρατηρείται για άλλη μια φορά στρέβλωση της αγοράς του πλέγματος, μείωση της παραγωγικότητας με ολέθρια αποτελέσματα για την συνέχιση της λειτουργίας του στην ανταγωνιστική οικονομία.

Τέλος μια άλλη αιτία που συντελεί στην παρακμή είναι η δυσκαμψία των εκπαιδευτικών θεσμών να αναβαθμιστούν και να εξελιχθούν ώστε αφουγκραζόμενοι τις σύγχρονες ανάγκες να εξελίξουν και να επικαιροποιήσουν τις παρεχόμενες γνώσεις τους. Και αυτό γιατί για να διατηρηθεί ένα συγκριτικό και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα πρέπει να δημιουργείται συνεχώς νέα γνώση μέσω της έρευνας και της ανάπτυξης, να αναπτύσσεται καινοτομία, και να βελτιώνεται και να εμπλουτίζεται συνεχώς η διαδικασία της εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού.

Η πιο σημαντική εξωγενής αιτία παρακμής είναι οι αλλαγές που επέρχονται στην τεχνολογία. Πολλές φορές δεν καταφέρνουν οι εταιρίες ενός πλέγματος να ακολουθήσουν τις τεχνολογικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα σε διάφορους τομείς όπως στις διαδικασίες της παράγωγης, στην πληροφόρηση, στις προμήθειες σε αντίθεση με άλλες εταιρίες που αφομοιώνουν και υιοθετούν την νέα τεχνολογία. Επομένως η αδυναμία του πλέγματος να συμβαδίσει έγκαιρα με τις νέες τεχνολογικές συνθήκες που επικρατούν οδηγεί στην απώλεια του ανταγωνιστικού του πλεονεκτήματος, το οποίο είναι πολύ πιθανό να μετακυλήσει σε ένα άλλο πλέγμα σε άλλη δηλαδή τοποθεσία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της περίπτωσης αποτελεί το πλέγμα της Νέας Αγγλίας που δραστηριοποιείται στην παράγωγή εξοπλισμού γκολφ. Το συγκεκριμένο πλέγμα χρησιμοποιούσε στην παραγωγική του διαδικασία σαν εισροές πρώτων υλών το ξύλο και το ατσάλι. Η εξέλιξη της τεχνολογίας οδήγησε άλλα πλέγματα με την ίδια δραστηριότητα πως το πλέγμα της Καλιφόρνια να χρησιμοποιεί στην παραγωγή του το πλαστικό και το αλουμίνιο, πρώτες ύλες δηλαδή με καλύτερα αποτελέσματα και που εξασφάλιζαν σε χαμηλότερες τιμές σε σχέση με τα προηγούμενα. Το γεγονός αυτό είχε το πλέγμα της Νέας Αγγλίας να απωλέσει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα και άλλες εταιρίες του να το εγκαταλείπουν, μια και μετακόμισαν στο πλέγμα της Καλιφόρνιας. Οι υπόλοιπες που δεν κατάφεραν να εισχωρήσουν εκεί πτώχευσαν και βγήκαν από την αγορά. Άλλο παράδειγμα αποτελεί η διαφορά στις τιμές της ενέργειας ανάμεσα στις ΗΠΑ και τον υπόλοιπο κόσμο. Η χαμηλή τιμή των ενεργειακών υλών στις ΗΠΑ, είχε ως αποτέλεσμα να μην αφυπνίσει τις εταιρίες των εκεί πλεγμάτων να αναπτύξουν και να υιοθετήσουν τεχνολογίες σχετικά με την εξοικονόμηση ενέργειας. Έτσι όταν η διαφορά στις τιμές της ενέργειας έπαψε να ισχύει μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και υπόλοιπου κόσμου, το κόστος παραγωγής των αμερικάνικων εταιρειών ήταν αυξημένο σε σχέση με των υπολοίπων, θέτοντας μια πληθώρα εταιρειών στον κίνδυνο να χάσουν άμεσα το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα.

Μια άλλη εξωγενής αιτία παρακμής αποτελούν οι αλλαγές της ζήτησης των καταναλωτών. Οι αλλαγές αυτές είναι συνήθως ξαφνικές και δύσκολα προβλέπονται. Έτσι όταν αλλάζουν οι προτιμήσεις των καταναλωτών και στρέφονται σε άλλα προϊόντα είναι πιθανό ένα πλέγμα μη προβλέποντας αυτήν την μεταστροφή ή μη καταφέροντας να παράγει εξίσου ανταγωνιστικά αγαθά οδηγείται στην παρακμή.

Τέλος οι επιθετικές πολιτικές άλλων πλεγμάτων είναι δυνατόν να απειλήσουν ένα άλλο δίκτυο συνεργαζόμενων εταιρειών και το αφανίσουν. Λόγω της παγκοσμιοποίησης είναι δυνατό εταιρίες που αποτελούν ανταγωνιστές να αναπτύξουν καλύτερη τεχνολογία, να αποκτήσουν καλύτερες συνθήκες πρόσβασης σε πρώτες ύλες και παραγωγικό εξοπλισμό και με επιθετικές ενέργειες και ασκώντας επιθετική πολιτική να μειώσουν την ανταγωνιστικότητα του και να το οδηγήσουν στην παρακμή.

Το τέλος ενός πλέγματος είναι δυνατόν να αποφευχθεί μέσω της καινοτομίας. Η υιοθέτηση και εφαρμογή καινοτομιών είναι πολύ σημαντική για την διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και παράλληλα θα το δώσει τα απαραίτητα εφόδια για να ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό που επικρατεί στην οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο. Η καινοτομία αποτελεί τόσο ζωτικής σημασίας για την ευημερία ενός πλέγματος εταιριών, ώσπου το μέγεθος εφαρμογής της καινοτομίας να αποτελεί δείκτη της υγείας του πλέγματος (Porter, 1998).

2.5 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Η επιλογή της τοποθεσίας ή γεωγραφικής θέσης στην οποία εγκαθίσταται και αναπτύσσεται ένα πλέγμα συντελεί καθοριστικά στην ανταγωνιστικότητα του. Παρόλα αυτά στις μέρες μας ο ρόλος της έχει διαφοροποιηθεί και χαρακτηρίζεται από δυο συγκρουόμενες τάσεις, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την αξιοποίηση των δυνατοτήτων της οικονομίας της γνώσης και την διεθνή κατανομή της εργασίας με γνώμονα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα μιας περιοχής. (B. Asheim, 2001).

Στο παρελθόν παρατηρείται ότι η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε μια ορισμένη περιοχή πήγαζε από παράγοντες που στηρίζονταν στα συγκριτικά πλεονεκτήματα, και πιο συγκεκριμένα στην εξεύρεση οικονομικότερων εισροών, όπως φυσικών πόρων και εργατικού δυναμικού. Οι παράγοντες αυτοί χαρακτηρίζονται από στατικότητα, οι οποίοι μαζί με άλλα πλεονεκτήματα οδηγούσαν τις επιχειρήσεις να συγκεντρωθούν σε ορισμένες περιοχές και να αναπτύξουν πλέγματα. Στις μέρες μας όμως για την ευημερία μιας επιχείρησης και την παραμονή της στην αγορά που χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό, η επίτευξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων είναι μονόδρομος. Αυτά όμως δεν δημιουργούνται από στατικούς παράγοντες αλλά από δυναμικούς και πιο συγκεκριμένα μέσα από την

ενσωμάτωση και υιοθέτηση καινοτομιών οι οποίες με την σειρά τους οδηγούν σε πιο αποτελεσματική και αποδοτική χρήση των πόρων. Ο βαθμός επίτευξης της εισαγωγής και αξιοποίησης της καινοτομίας και της νέας γνώσης αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα για την διατήρηση και ανάπτυξη του πλέγματος, και συνεπώς η μη υιοθέτηση της αποτελεσματικά οδηγεί στην παρακμή και στην συρρίκνωση του. (M. Porter, 1998)

Η δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων προκύπτει από την γεωγραφική συγκέντρωση, η οποία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτήν την κατεύθυνση. Το εξωτερικό περιβάλλον που αναπτύσσεται μέσα σε ένα πλέγμα αποτελεί την βάση για να αναπτυχθούν όλοι εκείνοι οι παράγοντες που είναι αναγκαίοι για την ανταγωνιστικότητα των οργανισμών μέσα σε αυτό. Επομένως οι επιχειρήσεις μπορούν σε περίπτωση που δεν μένουν ικανοποιημένες από τις τιμές κάποιων παραγωγικών συντελεστών να απευθυνθούν στην διεθνή αγορά προκειμένου να εξασφαλίσουν κάτι αντίστοιχο. Στην περίπτωση που δεν άνηκαν σε ένα πλέγμα θα αντιμετώπιζαν τα προβλήματα μεμονωμένα η κάθε μια, πράγμα που θα ήταν αδύνατο να αντιμετωπίσουν μεμονωμένα αποτελεσματικά και στην περίπτωση αυτή θα στερούνταν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που παραμένουν ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη τους και την παραμονή τους στην αγορά. Παρόλο που οι συνθήκες του εσωτερικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων είναι πολύ σημαντικές μέσα από την μελέτη των πλεγμάτων διαπιστώνουμε ότι και το εξωτερικό περιβάλλον διαδραματίζει πολύ καθοριστικό ρόλο. (M. Porter, 1998).

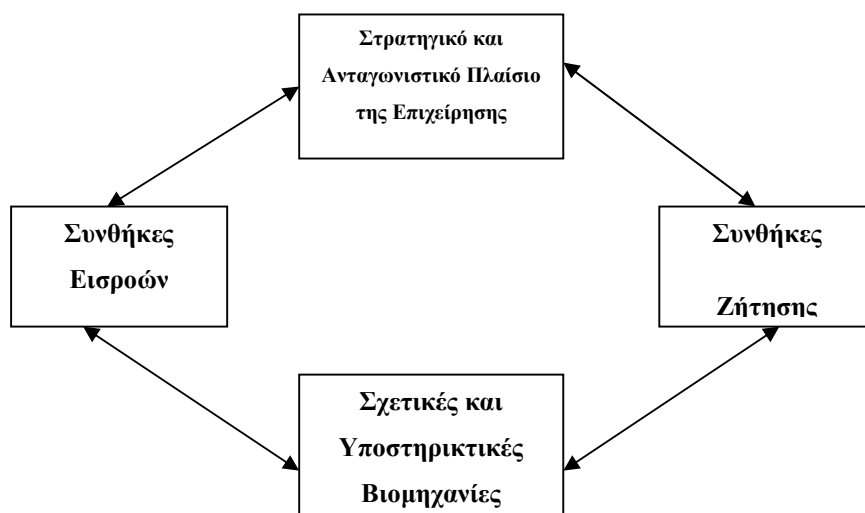
Η εφαρμογή και υιοθέτηση εξειδικευμένης γνώσης και τεχνολογίας οδηγεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας που γίνεται εμφανές από την παράγωγή υψηλής ποιότητας αγαθών και υπηρεσιών. Για να επιτευχθεί όμως αυτό δεν αρκεί να συντελέσουν παράγοντες βελτίωσης που αφορούν μόνο το εσωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης, χρειάζεται παράλληλα να συντρέχουν και παράγοντες ιδανικοί που αφορούν το εξωτερικό περιβάλλον για τις επιχειρήσεις που παράγουν αγαθά και υπηρεσίες εντάσεως καινοτομίας και τεχνολογίας όπως εύκολη πρόσβαση σε καταρτισμένο και εξειδικευμένο ανθρώπινο κεφάλαιο, υιοθέτηση νέων καινοτομιών και γνώσεων , τεχνολογικά εξελιγμένα δίκτυα μεταφορών κ.α. Η συνεχή βελτίωση και ανάπτυξη του πλέγματος επιτυγχάνεται λόγω της έρευνας και της ανάπτυξης που συνεχώς δημιουργείται από μέλη του πλέγματος που ασχολούνται με την έρευνα και την βελτίωση του.

Στις συνθήκες αυτές προωθούνται οι συνεργασίες, η άμεση επικοινωνία και επαφή των επιχειρήσεων και οργανισμών και με άξονα την συλλογικότητα επιτυγχάνονται στόχοι που αποσκοπούν στην ανάπτυξη και ευημερία όλων των συμμετεχόντων στο πλέγμα. Μειώνεται το κόστος των εισροών λόγω της μείωσης την ανάγκης για διατήρηση αποθεμάτων, οργανωμένη και αποτελεσματική πρόσβαση στις αγορές συντελεστών, ακόμα και σε εκείνων που βρίσκονται εκτός του πλέγματος και παράλληλα παρατηρείται η μείωση των τιμών από την πλευρά των προμηθευτών που επιδιώκουν να εξασφαλίσουν συνεργασία με μια οργανωμένη και ενοποιημένη τοπική αγορά. Οι συμπληρωματικότητες που αναπτύσσονται ενισχύουν την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων του πλέγματος, και παράλληλα η επίτευξη ποιοτικών πλεονεκτημάτων από κάποιες ή περισσότερες επιχειρήσεις του πλέγματος αποτελούν παράδειγμα και υποκινούν τις υπόλοιπες επιχειρήσεις να ακολουθήσουν και να κινηθούν προς αυτήν την κατεύθυνση. Η ποιοτική βελτίωση αποτελεί κοινό στόχο μέσα σε ένα πλέγμα. . (M. Porter, 1998).

Οι υποδομές που έχουν αναπτυχθεί μέσα στο πλέγμα οδηγούν στην συνεχόμενη μείωση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων και αυτό οφείλεται στις εξωτερικές οικονομίες που αναπτύσσονται από τον δημόσιο τομέα ή και από πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα ενίοτε. Οι επιχειρήσεις που κάνουν χρήση αυτών των υποδομών αυτών απολαμβάνουν οφέλη και ταυτόχρονα με την μείωση του συναλλακτικού κόστους μεταξύ τους επιτυγχάνουν μεγαλύτερες αποδόσεις. Επομένως η μείωση του συναλλακτικού κόστους συνδυασμένη με ένα ιδανικό ρυθμιστικό πλαίσιο, η ανάπτυξη κοινών δράσεων και η διάδοση καινοτομιών έχει ως αποτέλεσμα να επιτυγχάνονται συνθήκες ιδανικές για την ανταγωνιστικότητα και αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων του πλέγματος. Αυτό το επιχειρηματικό περιβάλλον που δημιουργείται αναλύεται και γίνεται περισσότερο κατανοητό μέσα από το 'διαμάντι του Porter' (Porter's diamond), ένα θεωρητικό υπόδειγμα που απεικονίζεται γραφικά σε σχήμα διαμαντιού και αποτελείται από τους τέσσερεις παράγοντες σύμφωνα με τους οποίους επιδρά η τοποθεσία τον ανταγωνισμό. Οι παράγοντες αυτοί είναι:

1. Οι συνθήκες ζήτησης και τα ποιοτικά στοιχεία των τοπικών πελατών που δύναται να δημιουργήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για ενδεχόμενη επέκταση σε διεθνείς αγορές.

2. Οι συνθήκες που επικρατούν στους συντελεστές της παράγωγης σχετικά με το κόστος και την ποιότητα τους.
3. Οι στρατηγικές των επιχειρήσεων, η επιχειρηματική τους δομή, οι συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ τους και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και οργάνωσης τους.
4. οι σχετικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες, η ενδεχόμενη ύπαρξη εντός της χώρας προμηθευτών και σχετικών επιχειρήσεων , ανταγωνιστικές σε διεθνές επίπεδο.



Διάγραμμα 1: Οι παράγοντες επίδρασης της τοποθεσίας στον ανταγωνισμό (Porter's Diamond) Porter Michael(1998)

Επιπλέον συντρέχουν και άλλοι δυο παράγοντες που επηρεάζουν το επιχειρηματικό περιβάλλον και συμβάλλουν στην αύξηση ή στην μείωση της ανταγωνιστικότητας του, και αυτοί δεν είναι άλλοι από τον ρόλο της κυβέρνησης και της πολιτικής εξουσίας που με τις δράσεις τους και το ρυθμιστικό πλαίσιο που εφαρμόζουν προωθούν ή και όχι τον ανταγωνισμό, αναβαθμίζοντας υποδομές και λαμβάνοντας αποφάσεις για την αύξηση της ποιότητας του ανθρώπινου κεφαλαίου και συντελούν και εκείνοι από την μεριά τους στην αποτελεσματική λειτουργία των αγορών. Τέλος ο έτερος παράγοντας είναι η συλλογική δεξιότητα διαχείρισης και αντιμετώπισης επιτυχώς τυχαίων και απρόβλεπτων παραγόντων και γεγονότων που

μπορεί να λάβουν χώρα και να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα ολόκληρου ή επιμέρους κλάδων του πλέγματος.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες είτε μεμονωμένα είτε συνδυαστικά μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα του πλέγματος και να καθορίσουν την βιωσιμότητα του, να χαρακτηρίσουν τον τρόπο λειτουργίας του ή και ακόμα να επηρεάσουν και να καθορίσουν την ίδια του την ύπαρξη.

2.6 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ

Στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον των συνεχών μεταβολών οι παράγοντες που αναλύθηκαν παραπάνω ορίζουν όχι μόνο τις συνθήκες ανταγωνιστικότητας ενός πλέγματος αλλά και την ανάπτυξη, το μέγεθος του και γενικότερα ολόκληρη την ύπαρξη και βιωσιμότητα του. Η σημασία του στην οικονομία χαρακτηρίζεται από αυτές και σε συνάρτηση με τους διαρκώς μεταβαλλόμενους παράγοντες που αλλάζουν στο πέρασμα των χρόνων. Οι παραπάνω μεταβολές είναι εφικτό να ποσοτικοποιηθούν σε οικονομικά μεγέθη όπως η προστιθέμενη αξία, το εισόδημα των νοικοκυριών που δημιουργείται κ.α. που αποτυπώνουν τόσο τις άμεσες όσο και τις έμμεσες επιπτώσεις που έχουν σαν αιτία τις μεταβολές στο δυναμικό οικονομικό περιβάλλον, επιχειρηματικές στρατηγικές και αποφάσεις ή ακόμα και μετρά της κυβερνητικής πολιτικής.

Επομένως ο κύκλος εργασιών και η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται προκύπτουν από το μέγεθος της απασχόλησης και το εισόδημα των νοικοκυριών που εμπλέκονται στο πλέγμα με την μορφή προσόδων και κερδών που δημιουργούνται. Επίσης για την λειτουργία και την παραγωγή των δραστηριοτήτων του πλέγματος είναι απαραίτητο να γίνουν αγορές αγαθών και υπηρεσιών από το ευρύ φάσμα των προμηθευτών. Επομένως πραγματοποιούνται διακλαδικές και ενδοκλαδικές συναλλαγές από τις οποίες παράγεται η προστιθέμενη αξία και ο κύκλος εργασιών της βασικής δραστηριότητας του πλέγματος όπως επίσης και των δορυφορικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτήν. Με την χρήση των πινάκων εισροών – εκροών και μέσω της ανάλυση τους μπορούν να ποσοτικοποιηθούν οι επιδράσεις αυτές, άμεσες και έμμεσες. Οι πίνακες αυτοί αποτελούνται από γραμμές και στήλες που αντιστοιχούν η καθεμιά στους επιμέρους κλάδους της οικονομίας, και η δημιουργία τους σε ορισμένα χρονικά διαστήματα αποτυπώνει τους συσχετισμούς και τις σχέσεις που αφορούν την παραγωγική δραστηριότητα του κάθε κλάδου. Τέλος

υπολογίζοντας τους αντίστοιχους τεχνολογικούς συντελεστές, που ενσωματώνουν την χρησιμοποιούμενη τεχνολογία υπολογίζεται η δομή του κόστους παράγωγης.

Μελετώντας την ανάλυση εισροών – εκροών η οποιαδήποτε μικρή ή μεγάλη μεταβολή στην ζήτηση ενός συγκεκριμένου κλάδου θα έχει άμεσες επιδράσεις όχι μόνο στην παραγωγή του ίδιου αλλά παράλληλα θα επηρεάσει και τους υπόλοιπους κλάδους. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι αν λόγω χάρη αυξηθεί η παραγωγική δραστηριότητα μιας επιχείρησης, τότε εκείνη θα ζητήσει περισσότερες εισροές, και στην συνέχεια οι προμηθευτές που την προμηθεύουν θα ζητήσουν και αυτοί με την σειρά τους περισσότερες εισροές. Παρατηρείται επομένως η αλληλεπίδραση των επιχειρήσεων του πλέγματος και οι επιδράσεις που δημιουργούνται σε κάθε περίπτωση στους συναφείς οικονομικούς κλάδους ώστε να οδηγηθούμε στην παράγωγή ενός κλάδου, που στόχο έχει να ικανοποιήσει την ζήτηση για αυτόν. Επομένως χρησιμοποιώντας σαν εργαλεία την ανάλυση των πινάκων εισροών – εκροών έχουμε την δυνατότητα να καταγράψουμε όλες αυτές τις έμμεσες πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην απασχόληση, στην προστιθέμενη αξία, στο εισόδημα κ.α. σε συνδυασμό με την εκτίμηση των θετικών ή αρνητικών αποτελεσμάτων που έχουν τα μέτρα και οι αποφάσεις της πολιτικής που ασκείται στα μακροοικονομικά μεγέθη. Επιπροσθέτως με την ανάλυση αυτή δεν εκτιμάται μόνο οι επιδόσεις ενός συγκεκριμένου οικονομικού κλάδου αλλά όλων των άλλων κλάδων που δραστηριοποιούνται συμπληρωματικά με αυτόν που εξετάζουμε και αποτελούν προμηθευτή ή πελάτη του κυρίου. Με αυτήν την ανάλυση επιτυγχάνουμε να καταγράψουμε τις μεταβολές στην δομή του κόστους, που αποτελούν καθοριστικής σημασίας στην ανταγωνιστικότητα του εξεταζόμενου κλάδου, στην ευημερία και την περαιτέρω ανάπτυξη του. (Van Der Linden J., 2001)

Οι παραπάνω επιδράσεις ενδέχεται να διαχέονται και σε κλάδους άλλων χώρων εκτός του πλέγματος, πράγμα που έχει μεγάλη σημασία στο ευρωπαϊκό περιβάλλον ολοκλήρωσης και ενοποίηση των αγορών. Πολύ συχνά παρατηρείται ότι γίνεται εισαγωγή από το εξωτερικό προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της ζήτησης τόσο για τελικά όσο και σε ενδιάμεσα προϊόντα και υπηρεσίες. Ο όγκος των εισαγωγών από το εξωτερικό, δηλαδή το μέγεθος της ζήτησης που καλύπτεται από τις εισαγωγές καθορίζει και το μέγεθος των έμμεσων επιδράσεων που δημιουργούνται σε άλλα κράτη. Η διαδικασία αυτή αποτελεί μεγάλης σημασίας προσδιοριστικό παράγοντα για το μέγεθος της ανάπτυξης των παρεμφερών δραστηριοτήτων σε μια

γεωγραφική περιοχή ή μια χώρα ώστε να προσδιοριστεί το μέγεθος και η έκταση του πλέγματος αντίστοιχα. Έτσι για παράδειγμα χωρίς την ύπαρξη ενός ισχυρού ανεπτυγμένου ναυτιλιακού πλέγματος δεν θα αναπτυχθούν πολλές συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς και θα είναι εκτεθειμένες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Τέλος με την ανάλυση εισροών –εκροών είναι δυνατόν να υπολογιστεί η συμβολή του κάθε κλάδου και όλων των δορυφόρων του στα καθαρά φορολογικά έσοδα, λαμβάνοντας υπόψη μας τα στοιχεία της απασχόλησης του προσωπικού και υπολογίζοντας τις ασφαλιστικές εισφορές, όπως επίσης και υπολογίζοντας την οικονομική υποστήριξη του κρατικού τομέα στον κύριο κλάδο και τις συναφείς δραστηριότητες που το πλαισιώνουν αντίστοιχα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (MARITIME CLUSTER)

3.1 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ

Η παραπάνω ανάλυση που προηγήθηκε ανέλυσε τους λόγους εκείνους που οφείλεται η δημιουργία και η ανάπτυξη ενός πλέγματος εταιρειών σε μια οικονομία, καθώς επίσης και τους λόγους από τους οποίους εξαρτάται η ανταγωνιστικότητα και η αποτελεσματική λειτουργία του. Παρουσιάστηκε επιπλέον η επίδραση του στην οικονομία, το οικονομικό του μέγεθος δηλαδή, το οποίο με την χρήση της ανάλυσης των εισροών εκροών μπορεί να ποσοτικοποιηθεί και να εξαχθούν συμπεράσματα για όλους τους τομείς που επηρεάζει. Λαμβάνοντας υπόψη την τεράστια επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία και το εμπόριο όπως και τις υπηρεσίες που συνδέονται με αυτή, το ναυτιλιακό πλέγμα θα άξιζε να μελετηθεί με την χρήση της ανάλυσης των εισροών εκροών μια και ο ρόλος της ναυτιλίας ενισχύεται σημαντικά στο νέο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί.

Για να παραχθεί σήμερα σε μια ενοποιημένη ανταγωνιστική αγορά το μέγεθος των θαλάσσιων μεταφορών το οποίο βαίνει συνεχώς αυξανόμενο, είναι απαραίτητο να αναπτυχθούν και να παραχθούν μια σειρά από προϊόντα εξοπλισμού και συμπληρωματικών υπηρεσιών. Επιπλέον οι νέες συνθήκες που επικρατούν στην αγορά και οι κανονισμοί από διάφορους διεθνείς οργανισμούς, δημιουργούν την ανάγκη για πιο ποιοτικές, ασφαλέστερες, οικονομικά αποδοτικές και αποτελεσματικές και με σεβασμό στο περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές. Άρα δημιουργείται η ανάγκη οι εταιρίες που πλαισιώνουν τις εταιρίες εκείνες που παράγουν τις θαλάσσιες μεταφορές να λειτουργούν και να παράγουν σύμφωνα με τους στόχους και τις απαιτήσεις αυτές. Επομένως για να μπορέσουν να εφαρμόσουν τα υψηλά αυτά πρότυπα πρέπει να ανεβάσουν όλοι την ποιότητα τους, γιατί για να έχουμε ένα υψηλής ποιότητας πλοίο, δεν αρκεί να εφαρμόζονται οι ιδανικές συνθήκες κατά την κατασκευή του, αλλά θα πρέπει να είναι εξοπλισμένο και να συντηρείται με τον ανάλογη αξία εξοπλισμό, να διέπεται από μια ισάξια διαχείριση λειτουργίας και να χρησιμοποιεί σύγχρονα λιμάνια με αντίστοιχες διασυνδεδεμένες υποδομές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές ως κλάδος διέπονται από διεθνή ανταγωνιστικότητα και εμπορευσιμότητα, το ίδιο παρατηρείται και από την παραγωγική δραστηριότητα της ναυτιλιακής αγοράς. Οι συνθήκες της σύγχρονης αγοράς έχουν την τάση να

ενοποιούν τις δυο αυτές αγορές και να διαμορφώνουν έναν παγκόσμιο χαρακτήρα για να αναπτυχθούν και να παραμείνουν βιώσιμες. Επομένως η οργάνωση των επιχειρήσεων αυτών σε μορφή πλέγματος καθίσταται ολοένα και πιο απαραίτητη και η ανταγωνιστική λειτουργία του πλέγματος αποτελεί αναγκαία συνθήκη ώστε να είναι οι αγορές αυτές ανταγωνιστικές. Και αυτό το συμπέρασμα εξάγεται από το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις που είναι οργανωμένες σε ένα πλέγμα δύναται να αναπτύξουν ευκολότερα το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα σε σύγκριση με το να δραστηριοποιούνται σαν ατομικές και ανεξάρτητες μονάδες. Τα ναυτιλιακά πλέγματα που συναντάμε σε κάθε οικονομία ποικίλουν ως προς το μέγεθος και την διάρθρωση των κλάδων που το καθένα περιλαμβάνει και παρατηρείται ότι είναι ανεξάρτητα από την ανάπτυξη και την δυναμικότητα της ναυτιλίας της οικονομίας όπου δραστηριοποιούνται.

Με τον όρο ναυτιλιακό πλέγμα αναφερόμαστε σε ένα σύνολο γεωγραφικά συγκεντρωμένων επιχειρήσεων και οργανισμών, που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας, όπου δρουν σε ένα περιβάλλον όπου αλληλεπιδρούν μεταξύ τους με στόχο την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, την πρόσβαση σε πόρους, την άμεση και έγκαιρη πληροφόρηση και γενικότερα την ανάληψη πρωτοβουλιών για τη μείωση του κόστους παράγωγης, τη βελτίωση της λειτουργίας καθώς και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που το απαρτίζουν.

Τα ναυτιλιακά πλέγματα διέπονται από τα ίδια χαρακτηριστικά όπως και τα υπόλοιπα πλέγματα, με κυριότερο το χαρακτηριστικό εκείνο της αλληλεξάρτησης και της συνεργασίας ανάμεσα στις επιχειρήσεις. Πιο συγκεκριμένα οι επιχειρήσεις επικοινωνούν και συνεργάζονται μεταξύ τους σε ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων προκειμένου να λειτουργούν ομαλά όλες οι διαδικασίες που αφορούν τη λειτουργία του πλέγματος. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναπτύσσουν πολύ στενή συνεργασία με όλες τις υπόλοιπες επιχειρήσεις του πλέγματος που αποτελούν τους προμηθευτές ή τους πελάτες τους καθώς επίσης και με όλους εκείνους τους οργανισμούς που συντελούν στην ομαλή λειτουργία του στόλου τους προκειμένου τα πλοία να είναι ικανά προς πλεύση, να παραδίδουν τα φορτία τους σύμφωνα με τα συμβόλαια και τους διεθνείς κανονισμούς και το προσωπικό να είναι εκπαιδευμένο. Επομένως ο βαθμός αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης ανάμεσα στις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους υπόλοιπους οργανισμούς είναι πολύ ισχυρός, γιατί η δράση και λειτουργία της καθεμίας επιδρά σε ολόκληρο το πλέγμα.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό είναι η τομεακή εξειδίκευση, η εισχώρηση δηλαδή επιχειρήσεων στο πλέγμα που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία ή με συναφή με αυτή δραστηριότητα. Η διάχυση της γνώσης και της επικοινωνίας είναι ορατή και έχει σαν συνέπεια την δημιουργία καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα της παραγωγικής διαδικασίας. Η καινοτομία που δημιουργείται από την τομεακή εξειδίκευση διαφαίνεται από τις μεθόδους που υιοθετούνται στην παράγωγη όπως επίσης και από τη δημιουργία νέων αγαθών και υπηρεσιών που διοχετεύονται στην ναυτιλιακή αγορά. Ωστόσο η καινοτομία είναι ορατή και σε συμπληρωματικούς κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος όπως είναι η ναυπήγηση ενός καινούριου είδους πλοίου, η τεχνολογική εκσυγχρόνιση στη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης, ή ακόμα και ένα νέο χρηματοοικονομικό προϊόν που αφορά τη μορφή χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής επένδυσης. Συμπερασματικά η καινοτομία αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα που συντελεί στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρου του ναυτιλιακού πλέγματος.

Τέλος το ναυτιλιακό πλέγμα χαρακτηρίζεται και αυτό με τη σειρά του από γεωγραφική συγκέντρωση, αφού η επιλογή της τοποθεσίας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του και συμβάλει στην παραγωγικότητα του. Οι υποδομές που υπάρχουν σε μια τοποθεσία, όπως η ύπαρξη ενός λιμανιού, εμπορευματικών κέντρων, συστημάτων αποθήκευσης, ανάπτυξης του συστήματος των συνδυασμένων μεταφορών, όπως επίσης και η προσφορά εργατικού δυναμικού, η τεχνολογία και η πρόσβαση στην πληροφόρηση, λαμβάνονται υπόψη από τις επιχειρήσεις προκειμένου να εγκατασταθούν εκεί και να δημιουργήσουν ένα ναυτιλιακό πλέγμα.

3.2 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από όλες τις οικονομικές δραστηριότητες και τους τομείς που συνδέονται με την ναυτιλία και ευρύτερα με αυτήν, όπως τις θαλάσσιες μεταφορές και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων. Οι παραπάνω δραστηριότητες οφείλουν την ύπαρξη και την ανάπτυξη τους στην σύγχρονη έρευνα και την τεχνολογία που έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη επιμέρους κλάδων όπως είναι η αλιεία ή η υποθαλάσσια εξόρυξη ορυκτών.

Το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από έντεκα παραδοσιακούς κλάδους και κατηγορίες σχετικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Οι κλάδοι αυτοί συναντώνται στο Ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα και καταγράφηκαν μετά από εντολή της

Ευρωπαϊκής επιτροπής, όπως επίσης περιλαμβάνονται και κλάδοι που συναντώνται στο ναυτιλιακό πλέγμα άλλων ευρωπαϊκών χώρων με κάποιες διαφοροποιήσεις (Maritime Forum, 2006).

Ένα τυπικό ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από τα ακόλουθα μέρη:

1. Ναυτιλία που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές:

Αναφέρονται στις υπηρεσίες που προσφέρουν οι ναυτιλιακές εταιρίες στους πελάτες τους και σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνουν λοιπόν όλες εκείνες τις ενέργειες των εταιριών, δηλαδή την ναύλωση, την πρακτόρευση, την μεσιτεία και την επάνδρωση του στόλου τους, προκειμένου να είναι δυνατή και αποτελεσματική η μεταφορά των φορτίων ή των επιβατών που αναλαμβάνουν να μεταφέρουν. Οι θαλάσσιες μεταφορές σε διεθνές επίπεδο αποτελούν τον βασικό άξονα ανάπτυξης τόσο των μεταφορών όσο και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνουν την επιβατηγό ναυτιλία και την εμπορική ναυτιλία. Η πρώτη ασχολείται με την μεταφορά επιβατών ενώ η δεύτερη με την μεταφορά φορτίων και διακρίνεται με βάση το είδος της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας σε tramp και liner ναυτιλία, με την πρώτη να περιλαμβάνει τα πλοία που μεταφέρουν φορτία και εκτελούν ταξίδια χωρίς συγκεκριμένο πρόγραμμα δρομολογίων και την δεύτερη να αναφέρεται στα πλοία εκείνα που εκτελούν τακτικά και προγραμματισμένα δρομολόγια.

2. Ναυπηγεία, ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων:

Περιλαμβάνονται όλες οι διαδικασίες εκείνες ώστε να κατασκευαστεί ένα πλοίο υπό την επίβλεψη του ναυπηγού, ο οποίος φέρει την κύρια ευθύνη ως προς την καλή ναυπήγηση του πλοίου, είτε είναι εμπορικό, είτε πολεμικό, είτε σκάφος, υποχρεούνται να το παραδώσει σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης και εντός προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος. Επιπλέον σε ένα ναυπηγείο πραγματοποιούνται και οι απαραίτητες για την ορθή και ασφαλή λειτουργία επισκευές των υπάρχοντων πλοίων, όπως επίσης και η διαδικασία διάλυσης τους όταν η επισκευή τους κριθεί οικονομικά μη συμφέρουσα. Τα ναυπηγεία είναι μια πολύ σημαντική ναυτιλιακή αγορά και εξαρτάται άμεσα από τις συνθήκες που επικρατούν στο θαλάσσιο εμπόριο, δηλαδή στο κατά πόσο είναι ευνοϊκές ή όχι οι συνθήκες.

3. Ναυτιλιακός εξοπλισμός:

Περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις εκείνες που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή και εμπορία ναυτιλιακών προϊόντων όπως εξοπλισμό πλεύσης, συστήματα άντλησης, ανταλλακτικά εξαρτήματα για τα πλοία, σωστικό εξοπλισμό για το πλήρωμα και τους επιβάτες, είδη συντήρησης σκαφών, είδη ναυσιπλοΐας, κ.α. Επιπλέον πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις παρέχουν και υπηρεσίες συντήρησης και αποκατάστασης βλαβών των προϊόντων τους, παρέχοντας εγγύηση στους πελάτες τους. Πάνω από το 50% της αγοράς αυτής κατέχουν οι χώρες της Ασίας, ενώ η Ευρώπη σημειώνει και αυτή ένα αξιοσημείωτο ποσοστό, με χώρες όπως την Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο να ξεχωρίζουν.

4. Εμπορική ναυτιλία:

Περικλείει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα. Είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους ή ενός συνασπισμού κρατών τα οποία δραστηριοποιούνται στην μεταφορική ναυτιλία και συμβάλουν στο διεθνές εμπόριο.

5. Πολεμική ναυτιλία:

Η διοίκηση της ανήκει στον κρατικό τομέα και σκοπός της ύπαρξής της είναι να προστατεύει τα ελληνικά χωρικά ύδατα, όπως επίσης και να συμβάλει με τις υποδομές του σε διασωστικές επιχειρήσεις.

6. Θαλάσσιοι λιμένες και λιμενικές υπηρεσίες:

Τα λιμάνια για να παραμείνουν ανταγωνιστικά, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους θέση, παρέχουν μια σειρά από υπηρεσίες στα πλοία που τα χρησιμοποιούν όπως αγκυροβολία, ελλιμενισμό, υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων, όταν πρόκειται για εξυπηρέτηση πλοίων ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας. Στην περίπτωση των φορτηγών οχημάτων παρέχονται επιπλέον υπηρεσίες ρυμούλκησης, προσωρινή εναπόθεση των ασυνόδευτων φορτίων, υπηρεσίες φύλαξης και αποθήκευσης φορτίων, υπηρεσίες συντήρησης, πλοήγηση κ.α. Η λιμενική αγορά από άποψη εσόδων βαίνει συνεχώς αυξανόμενη εξαιτίας της ανάπτυξης και παροχής νέων υπηρεσιών, όπως η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων.

7. Αλιεία:

Περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις εκείνες που δραστηριοποιούνται στην υδατοκαλλιέργεια και στην επεξεργασία των αλιευμάτων. Η αγορά αλιευμάτων κυριαρχείται σε παγκόσμιο επίπεδο από τις Ασιατικές αγορές με την Ευρώπη να έχει ένα πολύ μικρό ποσοστό, με την Νορβηγία όμως πρώτη.

8. Θαλάσσιος τουρισμός και σκάφη αναψυχής:

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών. Συνήθως, ως θαλάσσιος τουρισμός νοούνται οι κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια καθώς και οι θαλάσσιες περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, μηχανοκίνητα σκάφη, θαλαμηγοί κλπ.). Στην κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται όμως και ένα μεγάλο εύρος άλλων δραστηριοτήτων, όπως θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες, το υποβρύχιο ψάρεμα, οι καταδύσεις κ.ά. Ο θαλάσσιος τουρισμός συμπεριλαμβάνεται στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές αγορές και έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης εξαιτίας της αύξησης των εισοδημάτων παγκοσμίως, την διεύρυνση του χρόνου διακοπών, και τέλος λόγω της εξέλιξης των υπηρεσιών που προσφέρουν. Εκτός από τα σκάφη αναψυχής παρατηρείται ότι η κρουαζιέρα έχει αναπτυχθεί πάρα πολύ τα τελευταία χρόνια και αυτό φαίνεται επίσης από τις επενδύσεις που γίνονται παγκοσμίως στους τερματικούς σταθμούς. Η αγορά της κρουαζιέρας έχει αναπτυχθεί πολύ στις ΗΠΑ, όπου και έχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά με το 70% των επιβατών να ανήκουν σε εκείνη, σημαντική ανάπτυξη παρατηρείται και στην Ευρώπη με την αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου να επικρατεί και να ακολουθούν η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία, και η Γαλλία.

9. Ακτοπλοΐα και εσωτερικές γραμμές:

Περιλαμβάνει όλες εκείνες τις θαλάσσιες μεταφορές που πραγματοποιούνται μέσα σε μια χώρα για την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Πρόκειται για παράκτια συγκοινωνία και αφορά κυρίως συγκοινωνία μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας.

10. Ναυτιλιακές υποστηρικτικές υπηρεσίες, συνδεδεμένες με την λειτουργία και την διοίκηση της ναυτιλίας.

Με τον όρο ναυτιλιακές υπηρεσίες εννοούμε όλες εκείνες τις υπηρεσίες που προσφέρονται στον τομέα της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω αγορά περιλαμβάνει τους ακόλουθους τομείς:

- Ναυτιλιακές πρακτορεύσεις
- Πλοιοκτησία, λειτουργία και διαχείριση πλοίων
- Ναυτασφαλίσεις
- Μεσιτείες πλοίων και φορτίων
- Ναυτιλιακοί οργανισμοί (π.χ. IMO κλπ)
- Ναυτιλιακές νομικές υπηρεσίες (διακανονισμοί αβαριών κλπ)
- Επιθεωρήσεις (και γενικότερα εργασίες νηογνωμόνων, κατάταξη πλοίων σε κλάσεις, συμμόρφωση με διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία κλπ)
- Ναυτιλιακή χρηματοδότηση
- Ναυλώσεις
- Ναυτιλιακή εκπαίδευση

11. Υποθαλάσσιες δραστηριότητες άντλησης:

Περιλαμβάνει κυρίως όλες τις ενέργειες σχετικά με την άντληση από τον βυθό της θάλασσας κοιτασμάτων πετρελαίου, φυσικού αερίου κ.α. Η διαδικασία της εξόρυξης και της άντλησης των κοιτασμάτων από το βυθό της θάλασσας απαιτεί τεράστιες εγκαταστάσεις και υψηλή τεχνολογία. Το κόστος επομένως είναι πολύ υψηλό και παρατηρούμε ότι η Ευρώπη κατέχει το ένα τρίτο του παγκόσμιου εξοπλισμού κατασκευής που είναι κατάλληλος για την υπεράκτια εξόρυξη φυσικού αερίου και πετρελαίου. Η οικονομική πρόκληση λοιπόν για το μέλλον είναι ότι θα πρέπει να βελτιώσουν την απόδοση τους οι υπάρχουσες πετρελαιοπηγές και να γίνουν εξορύξεις σε μεγαλύτερο βάθος, πράγμα το οποίο συνδυασμένο με πιο αυστηρές οικολογικές και περιβαλλοντολογικές απαιτήσεις λόγω των διεθνών κανονισμών,

καθιστά επιτακτική την ανάγκη της έρευνας για καλύτερη απόδοση και μείωση του κόστους.

Αναλύθηκαν οι συνηθέστεροι κλάδοι που αποτελούν ένα ναυτιλιακό πλέγμα, παρατηρώντας σε αρκετές περιπτώσεις πλεγμάτων να περιλαμβάνονται και άλλοι κλάδοι επιπλέον ή κάποιοι από τους παραπάνω να απουσιάζουν. Όσο μεγαλύτερη είναι η δραστηριότητα του κάθε κλάδου, τόσο πιο ισχυρό γίνεται το πλέγμα αφού η αλληλεξάρτηση των κλάδων του συντελεί στην περαιτέρω ανάπτυξη του πλέγματος. Με την δημιουργία και ανάπτυξη των λιμανιών που παρέχουν τις λιμενικές υπηρεσίες, παρατηρείται σταδιακά συγκέντρωση στην ίδια γεωγραφική τοποθεσία ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων που συμβάλουν στην δυναμική του πλέγματος. Η επιτυχημένη επίδοση των επιχειρήσεων αποτελεί πόλο έλξης για την εισχώρηση νέων επιχειρήσεων πράγμα που οδηγεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του πλέγματος.

Οι κλάδοι αυτοί που απαρτίζουν το πλέγμα συνδέονται με την οικονομία και συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της. Η σημαντικότερη επίδραση της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι η δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις απασχολείται σημαντικός αριθμός εργαζομένων τόσο στον τομέα της διοίκησης όσο και στον στόλο. Επίσης γύρω από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με αυτόν της ναυτιλίας, πράγμα που συμβάλλει στην δημιουργία επιπλέον θέσεων εργασίας. Ακόμα η ναυτιλία συνεισφέρει στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν παράγοντας εισόδημα το οποίο προστίθεται ως προστιθέμενη αξία σε αυτό συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της οικονομίας. Από την δραστηριοποίηση της ναυτιλίας εκτός από τους συναφείς κλάδους που εξυπηρετούν τις δραστηριότητες της όπως η αποθήκευση, η διαχείριση φορτίου, οι εταιρίες που προμηθεύουν καύσιμα, ευνοούνται και άλλοι κλάδοι που περιλαμβάνουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες που απορροφούν τα εισοδήματα που προκύπτουν από αυτήν. Με αυτόν τον τρόπο σημαντικό μέρος του εισοδήματος που προκύπτει από την ναυτιλία εισρέει εκ νέου στην αγορά δημιουργώντας νέο εισόδημα το οποίο προστίθεται και αυτό με τη σειρά του στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, συμβάλλοντας στην περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομίας. Επίσης οι υπηρεσίες που προκύπτουν από τη ναυτιλία δημιουργούν έσοδα τα οποία αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις οι οποίες υπολογίζονται και αυξάνουν το ισοζύγιο πληρωμών μιας οικονομίας. Τέλος σημαντικό είναι να

αναφερθεί ότι η ναυτιλία συμβάλλει στην αύξηση των εσόδων ενός κράτους μέσω των φόρων που δημιουργούν τα εισοδήματα που προκύπτουν από αυτήν, είτε εκείνα περιλαμβάνουν μισθούς εργαζομένων, είτε έσοδα επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με μελέτη του World Maritime Market (2005), στο σημερινό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνονται επιπλέον και οι εξής εννέα κλάδοι και δραστηριότητες:

1. Κατασκευή και επισκευή σκαφών αναψυχής
2. Ωκεανογραφικές έρευνες
3. Επεξεργασία αλιευμάτων
4. Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
5. Εκπαίδευση και κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας
6. Έρευνα και ανάπτυξη
7. Ασφάλεια και περιφύρηση από τρομοκρατικές ή πειρατικές ενέργειες
8. Σκάφη και εξοπλισμός υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων μεγάλου βάθους
9. Θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες

Μερικοί από τους παραπάνω κλάδους δεν αναφέρονται ξεχωριστά στους πίνακες εισροών εκροών και στις στατιστικές των εθνικών λογαριασμών, με αποτέλεσμα στην περίπτωση που πρέπει να εξάγουμε συμπεράσματα από την ανάλυση των οικονομικών τους δεδομένων θα πρέπει να ανατρέξουμε στις αντίστοιχες επιχειρήσεις και να αντλήσουμε στοιχεία από εκείνες.

3.3 ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

1. Εμπορική ναυτιλία:

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και περικλείει τις μεταφορές αγαθών που πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης. Η ναυτιλιακή αγορά χωρίζεται σε επιμέρους αγορές οι οποίες συμβάλουν στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η πρώτη διάκριση στην ναυτιλιακή αγορά έχει να κάνει με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Στην περίπτωση αυτή έχουμε το χύδην και το μοναδοποιημένο φορτίο. Το χύδην φορτίο (bulk cargo) είναι το φορτίο εκείνο που καταλαμβάνει εξ ολοκλήρου τη χωρητικότητα του πλοίου που το μεταφέρει

αποτελώντας το μοναδικό του φορτίο. Έχουμε τα χύδην υγρά φορτία όπως το πετρέλαιο και τα παράγωγα προϊόντα του, τα χημικά και τοξικά φορτία, όπως και υγροποιημένα αέρια των οποίων η μεταφορά απαιτεί εξειδικευμένο χειρισμό, και τα χύδην ξηρά φορτία όπως το σιδηρομέταλλευμα, τον άνθρακα, τα δημητριακά, τα βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα, τον βωξίτη, των οποίων ο χειρισμός τους απαιτεί τη χρήση ιμάντων ή αυτόματων μηχανισμών. Το μοναδοποιημένο φορτίο (general cargo) είναι το φορτίο το οποίο αποτελεί μέρος του συνολικού φορτίου ενός πλοίου και μεταφέρεται μαζί με άλλα φορτία προκειμένου να συμπληρωθεί η χωρητικότητα του πλοίου και συνήθως περιλαμβάνει φορτία σε εμπορευματοκιβώτια, παλέτες κ.α.

Η δεύτερη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς αφορά το είδος της μεταφορικής υπηρεσίας που προσφέρεται από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Στην πρώτη περίπτωση έχουμε την tramp ναυτιλία, όπου εκεί τα πλοία δεν ακολουθούν κάποια συγκεκριμένη διαδρομή ή καθορισμένο πρόγραμμα, αλλά αντίθετα ανάλογα με την ζήτηση της αγοράς για μεταφορά φορτίων και την διαθέσιμη προσφορά πλοίων την δεδομένη στιγμή, τα πλοία είναι διαθέσιμα να φορτώσουν οποιοδήποτε φορτίο από οπουδήποτε λιμάνι και να το μεταφέρουν αντίστοιχα εκεί που θα τους ζητηθεί. Στην αγορά αυτή συνήθως απευθύνονται εκείνοι που θέλουν να μεταφέρουν χύδην φορτίο. Στην tramp αγορά επικρατεί ελεύθερος ανταγωνισμός, αφού πληρεί πολλές από τις αναγκαίες συνθήκες του όπως είναι η ύπαρξη μεγάλου αριθμού εταιρειών που ζητούν μεταφορά όπως αντίστοιχα και πολλών πλοίων που τη προσφέρουν, πρόσβαση όλων των ενδιαφερόμενων μερών στην πληροφόρηση για την προσφερόμενη χωρητικότητα και τη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων καθώς και διαμόρφωση του ναύλου με βάση τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας. Στην δεύτερη περίπτωση έχουμε την liner ναυτιλία, όπου εκεί τα πλοία εκτελούν συγκεκριμένα δρομολόγια σε διάφορα λιμάνια. Η αγορά αυτή λόγω του υψηλού λειτουργικού κόστους που απαιτεί η εκτέλεση καθορισμένων δρομολογίων, ανεξάρτητα από το αν το πλοίο είναι πλήρες από φορτία ή όχι δεν χαρακτηρίζεται από ελεύθερο ανταγωνισμό.

2. Ναυτιλιακές υπηρεσίες:

Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι απαραίτητες για τη λειτουργία και τη διοίκηση της ναυτιλίας, αφορούν ένα μεγάλο αριθμό επαγγελματικών κατηγοριών και

παρατηρείται ότι πολλές από αυτές τις υπηρεσίες βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική περιοχή συγκροτώντας πλέγματα συμβάλλοντας καθοριστικά στην σωστή και αποτελεσματική λειτουργία της ναυτιλίας. Στις ναυτιλιακές υπηρεσίες περιλαμβάνονται:

- Ναυτιλιακές πρακτορεύσεις
- Ναύλωση
- Ασφαλίσεις
- Ναυλομεσίτες
- Ναυτιλιακοί οργανισμοί και ενώσεις
- Νομικές υπηρεσίες
- Σύμβουλοι και αναλυτές
- Ναυτιλιακή χρηματοδότηση
- Ναυτιλιακή εκπαίδευση και κατάρτιση
- Επιθεώρηση και υπηρεσίες νηογνώμονα

3. Λιμάνια:

Ο κλάδος της λιμενικής βιομηχανίας διαδραματίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο, καθώς στο εσωτερικό του περικλείει όλες εκείνες τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητες να παρέχει ώστε να προκύψει το τελικό λιμενικό προϊόν, πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνει το σύνολο των υπηρεσιών που προσφέρει ένας λιμένας στα πλοία και τους επιβάτες που το επισκέπτονται. Οι υπηρεσίες εκείνες είναι οι ακόλουθες:

- Συντονισμός της κυκλοφορίας των πλοίων την στιγμή που εισέρχονται και εξέρχονται από τα γεωγραφικά όρια του λιμανιού προκειμένου να μην δημιουργηθεί όσο αυτό είναι δυνατόν συμφόρηση σε περιπτώσεις αυξημένης κυκλοφορίας.
- Ρυμούλκηση πλοίων.
- Καθοδήγηση και παροχή οδηγιών στα πλοία σχετικά με το χώρο της πρόσδεσης τους.
- Παροχή υπηρεσιών απαραίτητες συνήθως κατά την παραμονή των πλοίων στο λιμάνι όπως υπηρεσίας συντήρησης και επισκευών, υπηρεσίες ασφαλείας, πυρόσβεση, τροφοδοσία πλοίων κ.α.

- Υπηρεσίες φόρτωσης, εκφόρτωσης και φύλαξης των φορτίων, επιπλέον μεταφορά φορτίων όπου είναι απαραίτητο σε περιπτώσεις που παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα με τα εμπορεύματα.

Στα λιμάνια προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες των πελατών τους και να συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη γενικότερα, απαιτείται η ύπαρξη εγκαταστάσεων και υποδομών οι οποίες περιλαμβάνουν σύγχρονες εγκαταστάσεις, κατάλληλα μηχανήματα, εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό καθώς και αποτελεσματική άσκηση διοίκησης. Στις μέρες μας παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών και αυτό γιατί απαιτείται από την σύγχρονη ναυτιλία πλέον ένα μεγάλο φάσμα υπηρεσιών στις οποίες ο δημόσιος τομέας δεν είναι πάντα δυνατόν να ανταποκριθεί αποτελεσματικά. Παρατηρείται λοιπόν πολλοί ιδιωτικοί επενδυτές να αναλαμβάνουν ενεργό ρόλο μέσα στα λιμάνια είτε αναλαμβάνοντας την διοίκηση, είτε την παροχή των ίδιων των λιμενικών υπηρεσιών, ακόμα και τα δυο ταυτόχρονα. Επιτυγχάνονται με αυτόν τον τρόπο επενδύσεις σε υποδομές στα λιμάνια που συμβάλλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας τους, αφού πλέον έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερη ζήτηση, εφαρμόζουν καινοτομίες στον τρόπο εξυπηρέτησης των αναγκών του πλοίου, καθώς και με την αξιοποίηση των logistics γίνεται αποτελεσματικότερα η διαχείριση των φορτίων. Βέβαια πολλές φορές ανακύπτουν και δυσκολίες στην λειτουργία των λιμανιών και δημιουργούνται δυσλειτουργίες που το δημόσιο μπορεί να τις αντιμετωπίσει επιτυχεστέρα, για αυτό σε αρκετές περιπτώσεις παρατηρείται η συνύπαρξη και των δυο τομέων στην εύρυθμη λειτουργία ενός λιμανιού.

Τα λιμάνια των οποίων οι εκτιμήσεις των εσόδων τους στηρίζονται στις μέσες τιμές ανά τόνο διακινούμενου φορτίου, αποτελούν μια συνεχώς αυξανόμενη αγορά η οποία πρόκειται να συνεχίσει την ανοδική της πορεία στο μέλλον κυρίως λόγω της ανάπτυξης νέων υπηρεσιών και επέκταση του ρόλου της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων με το πέρασμα του χρόνου μειώνεται σε αντίθεση με την μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων που παρουσιάζει σημαντική αύξηση τα τελευταία χρόνια. Αυτό έχει σαν συνέπεια τα λιμάνια πλέον να δέχονται έναν υψηλό αριθμό εμπορευματοκιβωτίων τα οποία δεν μπορούν να διαχειριστούν αποτελεσματικά. Με αυτόν τον τρόπο παρατηρούνται προβλήματα στα λιμάνια λόγω της συμφόρησης και επιπλέον

καθυστερήσεις στις φορτώσεις και εκφορτώσεις όπως και στις παραδόσεις των φορτίων. Το γεγονός αυτό δημιουργεί την ανάγκη για νέα έργα και πιο συγκεκριμένα υποδομές σε κτίρια, ανακατασκευή προβλητών, αξιοποίηση εκτάσεων του λιμανιού με εργονομικό τρόπο προκειμένου να γίνει αποτελεσματική και παραγωγική η λιμενική υπηρεσία προς όφελος του διεθνούς εμπορίου γενικότερα.

4. Θαλάσσιος τουρισμός κρουαζιέρες, κατασκευή σκαφών αναψυχής:

Ο θαλάσσιος τουρισμός καθίσταται μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές αγορές στην παγκόσμια οικονομία. Οι προοπτικές περαιτέρω μεγέθυνσης της αγοράς αυτής είναι μεγάλες και αυτό οφείλεται στην αύξηση των εισοδημάτων, την αύξηση της χρονικής διάρκειας των διακοπών, αλλά και στις νέες υπηρεσίες και δραστηριότητες που αναπτύσσονται συνεχώς στην αγορά αυτή εκτός από τις ήδη υπάρχουσες που αφορούν τον θαλάσσιο αθλητισμό, τον πολιτιστικό τουρισμό, τις εκπαιδευτικές υπηρεσίες κ.α. Στον θαλάσσιο τουρισμό εντάσσεται κάθε είδους ανθρώπινη δραστηριότητα που χρησιμοποιεί ως πεδίο δράσης τον θαλάσσιο χώρο και ως σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία.

Η κρουαζιέρα ανήκει στο θαλάσσιο τουρισμό και αποτελεί έναν υποκλάδο του. Στην αγορά αυτή δεσπόζουσα θέση κατέχουν οι χώρες της Βόρειας Αμερικής με παγκόσμιο μερίδιο 67%, και μια και αποτελεί μια συνεχώς αναπτυσσόμενη αγορά διακρίνονται μεγάλες δυνατότητες και προοπτικές στην ευρύτερη ευρωπαϊκή περιοχή. Τα τελευταία χρόνια παρά την οικονομική κρίση η Ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας διατήρησε τη σημαντική της ανάπτυξη. Η Ευρώπη αποτελεί έναν κύριο προορισμό για τους επιβάτες και τα κρουαζιερόπλοια από όλο τον κόσμο, προσελκύοντας σημαντικές τουριστικές επενδύσεις και δαπάνες.

Ένας άλλος υποκλάδος του θαλάσσιου τουρισμού θεωρούνται η κατασκευή σκαφών αναψυχής. Στην αγορά αυτή περιλαμβάνονται η κατασκευή και η πώληση σκαφών αναψυχής, καθώς και υπηρεσίες που αφορούν την συντήρηση τους και την πώληση σχετικού με αυτά εξοπλισμού. Η συγκεκριμένη αγορά για να αναπτυχθεί απαιτεί υψηλό διαθέσιμο εισόδημα τόσο για την αγορά ενός σκάφους, όσο και για τα λειτουργικά έξοδα συντήρησης που απαιτούνται. Σημαντικό ρόλο όμως για την ανάπτυξη της αγοράς διαδραματίζουν και η διαθέσιμη προσφορά υπηρεσιών που

προσφέρουν συμπληρωματικές υπηρεσίες στους καταναλωτές όπως είναι η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και οι υπηρεσίες που προσφέρουν στους καταναλωτές.

5. Αλιεία:

Η αλιεία αποτελεί μια σημαντική αγορά του ναυτιλιακού πλέγματος. Η παγκόσμια παραγωγή αλιείας στις μέρες μας λόγω ποικίλων παραγόντων, όπως οι ποσοτικοί περιορισμοί κατά την αλίευση, απαγόρευση αλίευσης σε συγκεκριμένες περιοχές καθώς και σε ορισμένες εποχές του χρόνου ανάλογα με την αναπαραγωγή συγκεκριμένων ειδών, της αισθητής μείωσης του πληθυσμού των αλιευμάτων, ειδικότερα κάποιων ειδών σε νούμερα που απειλούν την διαβίωση του είδους τους, όπως επίσης και οι περιορισμοί στην διάθεση επενδύσεων, παρουσιάζει τάσεις στασιμότητας ή ακόμα και πτωτικές τάσεις. Από την άλλη παρατηρείται αύξηση της ζήτησης για κατανάλωση αλιευμάτων πράγμα που οδηγεί στην προσπάθεια εύρεσης του βέλτιστου εκείνου σημείου που ενώ θα καθιστά ανταγωνιστικό τον κλάδο της αλιείας θα εξασφαλίσουμε παράλληλα την προστασία του περιβάλλοντος και των αλιευτικών οργανισμών. Σε παγκόσμιο επίπεδο οι χώρες της Ασίας έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, το οποίο όμως παρουσιάζει πτωτική πορεία τα τελευταία χρόνια. Από την άλλη η Ευρώπη βρίσκεται αρκετά πίσω, με χώρες όπως η Νορβηγία να κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο στον ευρωπαϊκό χώρο.

Μια ακόμα αγορά που ανταγωνίζεται την αλιεία και αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο κλάδο των ειδών διατροφής είναι οι θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες. Λαμβάνοντας υπόψη την αυξανόμενη ζήτηση οι ιχθυοκαλλιέργειες με τις χαμηλότερες τιμές που προσφέρουν συγκριτικά με την παραδοσιακή αλιεία καθώς και την στρόφη των καταναλωτών σε πιο υγιεινές και θρεπτικές τροφές κατακτούν όλο και μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στην παγκόσμια αλιευτική παραγωγή. Στην παραγωγή ιχθυοτροφιών οι χώρες της Ασίας κατέχουν και πάλι το μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας παράγωγης, ενώ η δυτική Ευρώπη με χώρες όπως η Νορβηγία ακολουθούν.

6. Το υποθαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο:

Η άντληση του υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου απαιτεί τεράστιες εγκαταστάσεις και πολύ μεγάλο οικονομικό κόστος. Η αύξηση της ζήτησης και η αύξηση των τιμών του πετρελαίου δημιουργούν κατάλληλες συνθήκες να

αναπτυχθεί αυτή η δραστηριότητα περαιτέρω. Η διαδικασία της επένδυσης στον κλάδο αυτό διακρίνεται σε δύο κατηγορίες, στην επένδυση κεφαλαίου, στο κεφαλαιουχικό κόστος για την ανακάλυψη και ανάπτυξη των υπάρχοντων κοιτασμάτων, και στην επένδυση που αφορά την λειτουργία, στις δαπάνες δηλαδή που αφορούν την λειτουργία και εκμετάλλευση των κοιτασμάτων που έχουν βρεθεί. Η άντληση του υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου αρχικά από τα αβαθή ύδατα οδήγησε στην συνέχεια τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο να ερευνήσουν την δυνατότητα άντλησης πετρελαίου και φυσικού αερίου σε βαθύτερες θάλασσες, μια και τα κοιτάσματα σε αυτές ολοένα και μειώνονται διαρκώς τα τελευταία χρόνια. Αυτό έχει σαν συνέπεια να απαιτούνται πλέον όλο και περισσότεροι πόροι στην έρευνα και την ανάπτυξη μεθόδων άντλησης.

3.4 ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει μεγάλη σημασία για την οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αποτελεί κατά προσέγγιση το 4% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της. Σε αυτό το νούμερο δεν περιλαμβάνονται η αξία των εισροών – πρώτων υλών όπως πετρέλαιο, φυσικό αέριο, αλιεύματα κ.α. Το εργατικό δυναμικό που απασχολείται στους κλάδους σχετικούς με την ναυτιλία ξεπερνά κατά πολύ τα τρία εκατομμύρια και βαίνει συνεχώς αυξανόμενο. Τέλος σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 40% του εσωτερικού εμπορίου ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες γίνεται δια θαλάσσης, όπως επίσης και το 90% του εξωτερικού εμπορίου των ευρωπαϊκών χωρών με τον υπόλοιπο κόσμο γίνεται μέσω των θαλάσσιων οδών.

Διάγραμμα 2 : Αξία Ναυτιλιακού Πλέγματος στην Ευρώπη

2004	World value (in € Million)	European value (in € Million)	European share of world value
Shipping & Transport	342,743	151,137	44.1%
Marine Tourism	168,189	71,812	42.7%
Offshore Oil & Gas	91,146	19,112	20.9%
Fish/Seafood Processing	79,859	8,241	10.3%
Marine Equipment	72,871	16,675	22.9%
Fishing	55,983	4,758	8.5%
Shipbuilding	37,746	13,143	34.8%
Ports	25,017	10,478	41.9%
Marine Aquaculture	23,876	3,483	14.6%
Cruise Industry	12,000	2,365	19.7%
Research & Development	10,629	3,273	30.8%
Seaweed	5,988	n/a	n/a
Marine Commerce	6,840	2,736	40.0%
Marine IT	3,570	1,382	38.7%
Minerals & Aggregates	2,741	1,344	49.0%
Renewable Energy	128	121	94.5%
Marine Biotechnology	2,190	n/a	n/a
Submarine Telecoms	1,126	185	16.4%
Ocean Survey	2,013	538	26.7%
Education & Training	1,537	n/a	n/a

Marine industries global market analysis, March 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1 of the Marine Institute, Galway, Ireland (IMI 2005).

Για να γίνει η ποσοτική εκτίμηση του μεγέθους των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων του ναυτιλιακού πλέγματος κάθε χώρας, είναι αναγκαίο να προσδιορίσουμε ποιες οικονομικές δραστηριότητες και ποιοι κλάδοι περιλαμβάνονται σε αυτό. Επομένως μπορούμε να υπολογίσουμε τις οικονομικές επιπτώσεις σε κάποια οικονομικά μεγέθη όπως είναι η προστιθέμενη αξία, το συνολικό προϊόν, ο κύκλος

εργασιών, η ιδιωτική κατανάλωση, η ιδιωτική επένδυση, τα έσοδα που αποκτά ο δημόσιος φορέας από τις ασφαλιστικές εισφορές και τους φόρους που εισπράττει. Σε κάθε χώρα συναντάμε διαφορετικές δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος οι οποίες δεν είναι ανεπτυγμένες στον ίδιο βαθμό σε κάθε χώρα. Επομένως για να εξάγουμε συμπεράσματα για το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα θα πρέπει να εξετάσουμε προσεκτικά το κάθε επιμέρους πλέγμα της κάθε ευρωπαϊκής χώρας που το απαρτίζει προκειμένου να εξάγουμε ασφαλή συμπεράσματα για το ευρωπαϊκό πλέγμα στο σύνολο του.

Ο υπολογισμός του συνόλου των οικονομικών επιπτώσεων του ναυτιλιακού πλέγματος απαιτεί επιπλέον και τον υπολογισμό και των έμμεσων επιπτώσεων σε επιμέρους κλάδους της υπόλοιπης οικονομίας. Οι κλάδοι αυτοί αποτελούν τους προμηθευτές των απαραίτητων για την παραγωγική διαδικασία εισροών. Επομένως η ζήτηση αυτή για εισροές που δημιουργείται σε κλάδους που δεν περιλαμβάνονται στο πλέγμα έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγής και άλλων οικονομικών μεγεθών, των οποίων οι μεταβολές πρέπει να συνυπολογιστούν για να πετύχουμε μια πιο ακριβή εκτίμηση ολόκληρου του φάσματος των οικονομικών επιπτώσεων του ναυτιλιακού πλέγματος.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι διακλαδικές συνδέσεις των κλάδων του ναυτιλιακού πλέγματος με τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας.



Διάγραμμα 3 : Κλαδικές διασυνδέσεις ναυτιλιακού πλέγματος

3.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Η συμβολή του ρυθμιστικού πλαισίου στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία είναι πολύ σημαντική στην προσπάθεια των επιχειρήσεων να οργανωθούν σε πλέγματα και να πετύχουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα από την οργάνωση τους αυτή. Η παλιά θεώρηση και επιχειρηματολογία που πρέσβευε την κατάργηση των εμποδίων στην καινοτομία, την αποτελεσματικότητα τη λειτουργίας της αγοράς που οδηγεί στην ανταγωνιστικότητα, αντικαθίσταται από την ανάπτυξη και υιοθέτηση ενός εύελικτου ρυθμιστικού πλαισίου με ενιαία αντιμετώπιση σε όλο το φάσμα των πολιτικών των αγορών των παραγωγικών συντελεστών, τις πηγές χρηματοδότησης, την κατασκευή υποδομών, την διάχυση της πληροφόρησης. Οι νέες αυτές δράσεις οδηγούν στην υλοποίηση ενεργειών με καταγεγραμμένα αποτελέσματα στην σύσταση και ανάπτυξη των ναυτιλιακών πλεγμάτων. Οι αποτυχίες της αγοράς

(market failure externalities) αποτελούν ισχυρό κίνητρο για την παρέμβαση του κράτους στην διαδικασία στήριξης και ενίσχυσης των πλεγμάτων. (Niko Wijnolst et al., 2003). Για τον δημόσιο τομέα βασική πρόκληση παραμένει η εύρεση μεθόδων εξέλιξης των νέων πλεγμάτων και η υποστήριξη του μετασχηματισμού των βιομηχανικών δικτύων σε δίκτυα με έμφαση στην καινοτομία, η οποία τα τελευταία χρόνια αποτελεί στοίχημα και αναγκαία προϋπόθεση στην οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα.

Για να εφαρμόσουμε αποτελεσματικότερα τις πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης του ναυτιλιακού πλέγματος κρίνεται αναγκαία η σύσταση ενός άτυπου ή θεσμικού οργάνου διοίκησης και συντονισμού, της άμεσης διάγνωσης των απαιτήσεων και αναγκών της αγοράς που αυτό δραστηριοποιείται, και τέλος αποτελεσματική εποπτεία των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων. Το συγκεκριμένο αυτό όργανο διοίκησης θα είναι επιφορτισμένο με την ευθύνη να καταγράφει και να αναδεικνύει το όποια προβλήματα ανακύπτουν από την λειτουργία του πλέγματος σε κάθε του κλάδο αναλυτικά και με την λήψη αποφάσεων να υιοθετεί τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτά.

Ακόμα εκπονώντας μελέτες διερεύνησης επενδυτικών δυνατοτήτων στους επιμέρους κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος, αφού εντοπιστούν τα προβλήματα και οι αιτίες που τα δημιουργούν, θα υπάρξει η δυνατότητα να εντοπιστούν και οι προτάσεις σχετικά με τις προοπτικές του κάθε κλάδου ξεχωριστά αλλά και συνολικά του πλέγματος. Επιπλέον με την σύμπραξη του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα θα είναι δυνατόν να γίνουν επενδύσεις που αφορούν απαραίτητες υποδομές, και είναι πολύ πιθανόν να γίνουν ιδιωτικές επενδύσεις σε διάφορες δραστηριότητες. Οι πόροι των ευρωπαϊκών προγραμμάτων δύναται να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά όπως φυσικά και όλες οι μορφές ενισχύσεων που προέρχονται από το ευρωπαϊκό ταμείο. Με κάθε τρόπο οι πόροι αυτοί θα πρέπει να αξιοποιηθούν προκειμένου να αναπτυχθεί η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα μέσω της διάδοσης και εισαγωγής νέων πρακτικών που μπορούν να εφαρμοστούν από τις επιχειρήσεις.

Με δεδομένο ότι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των εταιρειών του πλέγματος βασίζεται στην δημιουργία, διάχυση και εφαρμογή της νέας γνώσης και καινοτομίας είναι απαραίτητο να αναπτυχθούν πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης κέντρων εκπαίδευσης, έρευνας και επαγγελματικής εξειδίκευσης. Πολύ σημαντικό

επίσης είναι για τους κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος και το ρυθμιστικό περιβάλλον, το οποίο πρέπει να προσαρμόζεται και να ανταποκρίνεται στις νέες ανάγκες υιοθετώντας κανόνες και διαδικασίες που θα διέπουν το πλαίσιο λειτουργίας του πλέγματος που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τα δεδομένα όχι μόνο της ευρωπαϊκής αλλά και γενικότερα της παγκόσμιας αγοράς.

Ορισμένες αποφάσεις που μπορούν να ληφθούν προς αυτήν την κατεύθυνση είναι:

- Δημιουργία δομών που να ενθαρρύνουν τις τοπικές διασυνδέσεις.
- Αλλαγή ρυθμίσεων και καθεστώτος φορολογίας με στόχο τον κάθε κλάδο ξεχωριστά.
- Άμεση διασύνδεση των ερευνητικών διαδικασιών και της ειδίκευσης των πανεπιστημίων και των ερευνητικών κέντρων με τις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Δημιουργία οργανισμού αξιολόγησης των αποτελεσμάτων και επιδόσεων των οργανισμών.
- Με την χρήση προγραμμάτων PPP δημιουργία διαδικασιών πληροφόρησης και βοήθειας όσο αφορά τις διαδικασίες προσαρμογής του ρυθμιστικού και κανονιστικού πλαισίου.
- Υιοθέτηση φορολογικού πλαισίου που να καθιστά δυνατή την ανταγωνιστική σύγκριση.
- Επανεξέταση του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις ,ενσωματώνοντας κίνητρα για την δημιουργία καινοτομιών (π.χ. πράσινες προμήθειες).
- Προάσπιση των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας που δημιουργούνται από R&D (δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας).
- Δημιουργία κώδικα πρόσβασης στις λιμενικές υπηρεσίες, κοινώς αποδεκτός από όλους του φορείς, όπου θα αναλύονται οι κανόνες που θα διέπουν την πρόσβαση και παροχή στις λιμενικές υπηρεσίες, όπως επίσης θα περιλαμβάνεται ο τρόπος επίλυσης τυχόν διαφορών.
- Δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος μέσω μείωσης του κόστους της γραφειοκρατίας, το οποίο θα επιτρέπει την ευκολία ίδρυσης, εισόδου και εξόδου εταιριών στο πλέγμα.

- Νέες διαδικασίες υλοποίησης διαδικασιών, όπως οι υπηρεσίες μιας στάσης να αξιοποιούνται στους κόλπους του πλέγματος.
- Εφαρμογή σταθερού και ευνοϊκού φορολογικού συστήματος, στο φορολογικό περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
- Δημιουργία κέντρων αριστείας, τα οποία θα συμβάλλουν στην διάδοση των βέλτιστων πρακτικών και στην προώθηση της ερευνητικής διαδικασίας.

3.6 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ

3.6.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Πολλές από τις χώρες της Ευρώπης έχουν από τα παλιά χρόνια μεγάλη παράδοση στην ναυτιλία και αυτό είναι εμφανές από την ναυτιλιακή βιομηχανία που έχουν αναπτύξει. Επίσης οι στατιστικές δείχνουν την παρουσία των ευρωπαϊκών χωρών στην ναυτιλία, με τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες να κατέχουν το 40% του παγκόσμιου στόλου, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία να ξεχωρίζουν στην εφαρμογή καινοτομιών και τέλος οι ευρωπαίοι να κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά της υπεράκτιας ανανεώσιμης ενέργειας. Η Ευρώπη πλέον αντιλαμβανόμενη την ανάπτυξη της ναυτιλίας και τις επιδράσεις σε άλλους κλάδους της οικονομίας δεν την μελέτα πλέον σαν μια ξεχωριστή οικονομική δραστηριότητα που αφορά τα πλοία, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζομένους, αλλά σαν ένα ενιαίο πλέγμα με πολλαπλές οικονομικές διασυνδέσεις με τους υπόλοιπους κλάδους της ευρωπαϊκής και όχι μόνο οικονομίας. Η Ευρώπη από το παρελθόν έως και σήμερα αποτελεί μια υπερδύναμη στην ναυτιλία και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι το 25% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου εξυπηρετείται από τα ευρωπαϊκά λιμάνια, οι ευρωπαίοι εφοπλιστές έχουν αθροιστικά τον μεγαλύτερο στόλο, κατέχουν το 50% της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν τον υψηλότερο κύκλο εργασιών, οι ευρωπαϊκές υπεράκτιες εταιρίες ξεχωρίζουν από την καινοτομία και την νέα γνώση που ενσωματώνουν.

Το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα εκτός από τις ναυτιλιακές εταιρείες περιλαμβάνει εξειδικευμένους προμηθευτές εισροών, κατάλληλα διαμορφωμένες υποδομές, πρόσβαση σε δίκτυα πελατών, σε εταιρείες με συμπληρωματικά προϊόντα,

κυβερνητικούς οργανισμούς, πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, οργανισμοί πιστοποίησης κ.α. Για να συνεχίσει το πλέγμα την ανοδική του πορεία θα πρέπει να λειτουργεί με τους όρους της ελεύθερης αγοράς, να ενισχύεται η επομένως η ανταγωνιστικότητα του, τα μέλη που απαρτίζουν το πλέγμα να συνεργάζονται στενότερα και να οδηγηθούμε σε παραγωγή καλύτερων ναυτιλιακών υπηρεσιών με το χαμηλότερο δυνατόν κόστος. Με τον τρόπο αυτόν το ευρωπαϊκό πλέγμα θα αυξήσει την παραγωγικότητα του και θα αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με τα άλλα πλέγματα που ανταγωνίζεται.

Τα έσοδα που συγκεντρώνονται από το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό του συνόλου των παγκόσμιων μεταφορών. Σχετικά με την απασχόληση στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα παρατηρείται από τα τέλη του 1980 μια σημαντική μείωση λόγω της προσπάθειας των ναυτιλιακών εταιρειών να μειώσουν το εργατικό κόστος με αποτέλεσμα τα πλοία να αλλάζουν σημαία και να καταφεύγουν σε ξένες σημαίες ευκαιρίας. Επιπλέον τα παλαιότερα προβλήματα που αφορούσαν την χαμηλή ανταγωνιστικότητα εξαιτίας του υψηλού κόστους, αντιμετωπίστηκαν από κάθε χώρα μέλος ξεχωριστά, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να διαταραχτούν ισορροπίες και να επηρεαστεί η λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού μέσα στο πλέγμα. Οι διαφορές στις εθνικές προτεραιότητες και η οπτική κάθε χώρας ήταν διαφορετική οδηγώντας σε διαταραχή την ενιαία αγορά και τον τρόπο λειτουργίας της. Για να σταματήσουν αυτές οι ανισορροπίες το θέμα αντιμετωπίστηκε συνολικά από την Ευρώπη με την μορφή κοινοτικών ενισχύσεων. Οι ενισχύσεις αυτές αφορούν την απασχόληση, όπου στοχεύουν στην μείωση του εργατικού κόστους, μέσω της μείωσης του ύψους των εισφορών που αφορούν τους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία, την μείωση του φόρου εισοδήματος τους, όπως επίσης και την επιδότηση των επιχειρήσεων για το κόστος αντικατάστασης των πληρωμάτων. Επίσης οι ενισχύσεις αυτές της ευρωπαϊκής ένωσης δεν περιορίζονται μόνο στην απασχόληση αλλά αφορούν ενισχύσεις με φορολογικό ή και χρηματοοικονομικό χαρακτήρα που προέρχονται από εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλες αυτές οι ενέργειες δείχνουν την σημασία που επιδεικνύει η ευρωπαϊκή ένωση για την προστασία και ενίσχυση του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος.

3.6.2 ΟΙ ΚΛΑΔΟΙ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Οι κλάδοι του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος είναι οι εξής:

1. Ναυτιλία
2. Ναυτιλιακές υπηρεσίες
3. Λιμάνια
4. Ναυπηγεία
5. Σκάφη αναψυχής
6. Παράκτιες βιομηχανίες
7. Ναυτικός εξοπλισμός
8. Εσωτερική ναυσιπλοΐα
9. Αλιεία
10. Υπηρεσίες εκβάθυνσης
11. Πολεμικό ναυτικό

Οι παραπάνω κλάδοι παρουσιάζονται στο σχήμα:



Διάγραμμα 4: Το Ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα

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

3.6.3 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στα τέλη του 2005 οι ναυτιλιακοί οργανισμοί δέκα χωρών δημιούργησαν το ευρωπαϊκό δίκτυο ναυτιλιακών πλεγμάτων με κύριο στόχο την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και πληροφοριών όπως και επίσης την εξεύρεση τρόπων ενδυνάμωσης των ναυτιλιακών πλεγμάτων των χωρών που συμμετείχαν, αλλά και του ευρωπαϊκού πλέγματος γενικότερα. Το δίκτυο αυτό απαρτίζεται από μέλη που εργάζονται σε εθελοντικό επίπεδο για θέματα που αφορούν το πλέγμα κάθε χώρας, αλλά και από μέλη που ασχολούνται πιο οργανωμένα και εντατικά για θέματα που αφορούν το ευρωπαϊκό πλέγμα.

Το δίκτυο αυτό στοχεύει να κινητοποιήσει την ευρωπαϊκή ένωση σχετικά με δύο θέματα:

1. Στο ότι τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πλέγματα έχουν πολύ σημαντική θέση στις οικονομίες των κρατών μελών και στην οικονομία της ευρωπαϊκής ένωσης γενικότερα.
2. Η γνώση σχετικά με την σημασία και την συμβολή των πλεγμάτων είναι ακόμα περιορισμένη, πράγμα που αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη και επεξεργασία πολιτικών σχετικά με αυτά.

Τα παραπάνω συντελούν στο να προταθεί από το δίκτυο μια ακόμα πιο αναλυτική και στοχευόμενη ανάλυση των πλεγμάτων στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ένωσης. Η ευρωπαϊκή ένωση μπορεί να χαρακτηριστεί σαν μια υπερδύναμη στην ναυτιλία αν λάβουμε υπόψη μας όλα τα επιμέρους πλέγματα των κρατών μελών και όλες τις δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί αναφορικά με την ναυτιλία. Επομένως αποτελεί επιτακτική ανάγκη να αναπτυχθούν πολιτικές ανάπτυξης και προστασίας του ναυτιλιακού πλέγματος αν αναλογιστούμε τα εξής στοιχεία:

- Οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες διαχειρίζονται το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.
- Οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες παραγγέλνουν το 40% των νεότευκτων πλοίων.
- Τα ναυπηγεία της Ευρώπης έχουν τους ταχύτερους χρόνους παράδοσης.
- Το 50% της παγκόσμιας ναυτιλίας μικρών αποστάσεων το κατέχει η Ευρώπη.
- Το 35% της παγκόσμιας παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού γίνεται από ευρωπαίους κατασκευαστές.
- Το 80% της παγκόσμιας αγοράς εταιριών βυθοκόρησης και εκβάθυνσης είναι ευρωπαϊκών συμφερόντων.
- Οι ευρωπαϊκές εταιρίες ναυτιλιακής έρευνας, ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλιείας και παραποτάμιας ναυτιλίας χαρακτηρίζονται από τις πιο καινοτόμες παγκοσμίως.
- Οι ευρωπαϊκές offshore έχουν ηγετική θέση σε ποικίλους τομείς της αγοράς.
- Τα ευρωπαϊκά λιμάνια φιλοξενούν το 25% του θαλάσσιου εμπορίου διεθνώς.
- Η ευρωπαϊκή παραποτάμια ναυτιλία έχει τον πιο σύγχρονο στόλο.

- Το 60% των σκαφών μεγάλης κλάσης κατασκευάζεται από ευρωπαϊκές εταιρίες παραγωγής σκαφών αναψυχής.
- Τέσσερεις από τις πέντε μεγαλύτερες εταιρίες εμπορευματοκιβωτίων είναι ευρωπαϊκών συμφερόντων.

3.6.4 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Για να ενισχυθεί το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα υπάρχουν κάποιες πολιτικές που μπορούν να εφαρμοστούν προς αυτήν την κατεύθυνση και είναι οι ακόλουθες:

1) Ορισμός των ορίων του πλέγματος.

Πολύ συχνά παρατηρείται ότι επιχειρήσεις που στην ουσία αποτελούν πλέγμα δεν αντιμετωπίζονται από το εξωτερικό περιβάλλον με την ιδιότητα αυτή. Και αυτό συμβαίνει συνήθως επειδή η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από αυτό δεν είναι άξια προσοχής. Επίσης ένα άλλο πρόβλημα που συχνά παρατηρείται είναι ότι δεν υπάρχουν καταγραφές των στοιχείων των επιμέρους κλάδων που αποτελούν το πλέγμα. Αυτό καθιστά δύσκολη την εξαγωγή συμπερασμάτων για το μέγεθος του και τις επιδράσεις του στην οικονομία. Είναι δύσκολο σχεδόν αδύνατο επομένως να καταγραφούν στοιχεία από επιχειρήσεις οι οποίες δρουν μεμονωμένα και ασχολούνται όμως με την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η λύση σε αυτό είναι η καταγραφή των κλάδων μέσα σε ένα πλέγμα ώστε να επιτευχθεί η οριοθέτηση του και η συλλογή οικονομικών στοιχείων από τους επιμέρους κλάδους.

2) Ορισμός οικονομικής πολιτικής.

Αφού πλέον έχουμε οριοθετήσει το πλέγμα πρέπει να εστιάσουμε στο εσωτερικό του, στους επιμέρους τομείς του και στις διασυνδέσεις που αναπτύσσονται στο εσωτερικό του. Οι κλάδοι αυτοί αποτελούν νομοτελειακά σημαντικά στοιχεία της οικονομίας. Επομένως πρέπει να δοθεί η κατάλληλη προσοχή μέσω των πολιτικών που θα εφαρμοστούν ώστε οι κλάδοι αυτοί να παραμείνουν ανταγωνιστικοί και να έχουν την ευελιξία να προσαρμόζονται στο οικονομικό περιβάλλον χωρίς να δημιουργούν συνθήκες που να επηρεάζουν τους όρους του ανταγωνισμού.

3) Τόνωση της ζήτησης.

Μέσα σε ένα πλέγμα υπάρχουν εταιρείες που εξυπηρετούν την ζήτηση και εταιρίες που αποτελούν τους προμηθευτές εκείνων που καλύπτουν την ζήτηση. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι μιν να προμηθεύουν τις υπόλοιπες, όμως αυτό δεν αποτελεί απαραίτητη και αναγκαία συνθήκη. Και αυτό συμβαίνει γιατί οι εταιρείες στην αναζήτηση εισροών θα επιλέξουν να συνεργαστούν με τις εταιρείες εκείνες που προσφέρουν τον καλύτερο συνδυασμό ποιότητας τιμής, οπότε είναι δυνατό να επιλέξουν και εταιρείες που βρίσκονται εκτός των ορίων του πλέγματος. Επομένως τα πλέγματα εξαρτώνται από κλάδους που επηρεάζονται από την ζήτηση η οποία και πρέπει να παραμένει σε υψηλά επίπεδα για να ευημερεί το πλέγμα.

4) Διατήρηση ανταγωνισμού.

Οι εταιρείες σε παγκόσμιο επίπεδο έρχονται αντιμέτωπες με τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Και αυτό συμβαίνει γιατί δεν επικρατούν παντού συνθήκες ικανές που να διασφαλίζουν την ελεύθερη και επί ίσοις όροις λειτουργία της αγοράς. Σκοπός λοιπόν της Ευρώπης είναι η προάσπιση του ελεύθερου ανταγωνισμού όπου αυτό είναι εφικτό και κυρίως ανάμεσα στα κράτη μέλη.

5) Ανάπτυξη της καινοτομίας.

Για να παραμείνουν ανταγωνιστικές οι εταιρίες και τα παραγόμενα αγαθά και υπηρεσίες που προσφέρουν πρέπει να τα εξελίσσουν συνεχώς, να τα προσαρμόζουν στις ανάγκες που συνεχώς δημιουργούνται και να τα παράγουν με οικονομικά αποτελεσματικούς τρόπους παραγωγής. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να επενδυθεί χρόνος και κεφάλαιο προκειμένου να παραχθεί η απαραίτητη καινοτομία, η οποία με την εφαρμογή της θα διαφοροποιήσει τα αγαθά και θα βελτιώσει τα κόστη παραγωγής. Επομένως η καινοτομία είναι πολύ σημαντική στην ύπαρξη και διατήρηση του πλέγματος στο πέρασμα των χρόνων.

6) Προώθηση των εξαγωγών

Μέσα στο πλέγμα αναπτύσσονται σχέσεις αλληλεξαρτήσεως ανάμεσα στις επιχειρήσεις. Για να δυναμώσει όμως και να αναπτυχθεί ένα πλέγμα πρέπει να αλληλεπιδρά και με άλλες αγορές. Η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων τις καθιστά πιο ανταγωνιστικές μια και η συναλλαγή με το

εξωτερικό τις ωθεί στο να βελτιστοποιήσουν διαδικασίες και προϊόντα. Ενισχύεται επομένως ακόμα περισσότερο η ανάπτυξη της καινοτομίας που αναφέρθηκε παραπάνω και αποκτά ζωτική σημασία προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες τόσο διαφορετικών ανθρώπων και οργανισμών που συνθέτουν την παγκόσμια οικονομία.

7) Ενίσχυση της αγοράς εργασίας.

Οι δομές και οι φορείς εκπαίδευσης που υπάρχουν σε ένα πλέγμα συμβάλλουν στην εκπαίδευση των στελεχών που θα καταλάβουν τις θέσεις εργασίας μέσα σε αυτό μελλοντικά. Επομένως είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη των υποδομών αυτών οι οποίες θα δημιουργήσουν τα στελέχη που εργαστούν στο πλέγμα μελλοντικά. Η προσέλευση επομένως του κατάλληλου και ειδικευμένου εργατικού δυναμικού συμβάλει στην ανάπτυξη του πλέγματος, και αυτό με την σειρά του δημιουργεί επιπλέον θέσεις εργασίας. Επίσης όσο αναπτύσσεται το πλέγμα δημιουργούνται πιο ειδικευμένες και καλύτερα αμειβόμενες θέσεις εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένο στην περιοχή της πόλης του Πειραιά, η οποία αποτελεί παραδοσιακά την πόλη της ελληνικής ναυτιλίας. Στην περιοχή κοντά στο λιμάνι του Πειραιά παρατηρείται ένα πλήθος επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία και τις συναφείς με αυτή δραστηριότητες, το οποίο δημιουργεί χωροταξικό κορεσμό πράγμα που καθιστά την ανάγκη για νέους χώρους περισσότερο απαραίτητη από ποτέ. Ύστερα από το κλείσιμο κάποιων εργοστασίων στην περιοχή που δημιούργησαν την απελευθέρωση εκτάσεων γης, δημιουργήθηκε η ιδέα για την σύσταση ενός εμποροναυτιλιακού κέντρου, το οποίο εκτός από την οικονομική του συμβολή στο πλέγμα θα αναβαθμίσει και περιβαλλοντικά την περιοχή.

Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι από τα λίγα επιτυχημένα πλέγματα που έχουν αναπτυχθεί στην ελληνική οικονομία. Αποτελείται κυρίως από εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην χύδην αγορά και στην αγορά των πετρελαιοφόρων. Το πλέγμα αποτελείται κυρίως από ένα πλήθος μικρών οικογενειακών επιχειρήσεων, μια και οι μεγάλες εταιρίες στο σύνολο τους κατέχουν ένα ποσοστό της τάξης του 20%. Επομένως γίνεται σαφές ότι πρόκειται για μια αγορά με πολλές διαφορετικές μεταξύ τους επιχειρήσεις, και ως εκ τούτου ιδιαίτερα ανταγωνιστικές μεταξύ τους.

Τα αίτια της επιτυχής ανάπτυξης του ναυτιλιακού πλέγματος είναι η ανταγωνιστικότητα που δημιουργείται εξαιτίας των πολυάριθμων επιχειρήσεων που το απαρτίζουν, η σύμπραξη και συνεργασία των θεσμών του, οι ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις, και τέλος η ύπαρξη εκπαιδευτικών ιδρυμάτων με μεγάλη εμπειρία στην θαλάσσια εκπαίδευση. Μειονεκτήματα του αποτελούν η έλλειψη τοπικής ζήτησης για τις παραγόμενες υπηρεσίες του και οι χαλαρές σχέσεις με τις τοπικές βιομηχανίες. Στόχος του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος για την διατήρηση και ενίσχυση του ανταγωνιστικού του πλεονεκτήματος πρέπει να είναι η αύξηση της προστιθέμενης αξίας που δημιουργεί στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας, την ενίσχυση των σχέσεων μέσα στο ίδιο το πλέγμα και την προώθηση της καινοτομίας που αποτελεί καθοριστικής σημασίας παράγοντα για την ανάπτυξη του και για την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

4.2 ΟΙ ΚΛΑΔΟΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

4.2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον βασικό πυλώνα του ναυτιλιακού πλέγματος. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διακρίνονται σε εκείνες που ασχολούνται την ποντοπόρο ναυτιλία, την ακτοπλοΐα και την ναυτιλία αναψυχής και λειτουργούν είτε σαν πλοιοκτήτριες εταιρίες, σαν διαχειρίστριες ή σαν εφοπλιστικά γραφεία. Ο ελληνικής ιδιοκτησίας εμπορικός στόλος το διάστημα 2000 έως το 2008 αύξησε σημαντικά την μεταφορική του δυνατότητα σημειώνοντας ετήσιο ρυθμό μεταβολής 7% σε σύγκριση με το 5,5% που σημείωσε ο παγκόσμιος στόλος. Στην συνέχεια την περίοδο 2008 έως το 2011 είναι οριακές οι μεταβολές με ποσοστό 3,4%, γεγονός που υποδηλώνει μείωση της δυναμικής επέκτασης που είχε σημειωθεί τα προηγούμενα χρόνια.

Σαν ποσοστό του παγκόσμιου στόλου ο εμπορικός στόλος ελληνικών συμφερόντων εμφανίζει το 2011 πτώση στο 7,7% ως προς το συνολικό αριθμό των πλοίων τόσο σε λειτουργία όσο και παραγγελία, και στο 12,6% του παγκόσμιου στόλου εκφρασμένη σε τόνους μικτού βάρους. Η ελληνική συμφερόντων εμπορική ναυτιλία το 2011 αποτελεί το 17% παγκοσμίως και το άθροισμα των εμπορικών πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανέρχεται στα 3.200. Για το 2011 η συνολική χωρητικότητα των πλοίων ελληνικών συμφερόντων αυξήθηκε και ανήλθε στα 264.000.000 Dwt.

Την περίοδο 2008 έως 2011 το συνολικό άθροισμα των πλοίων μειώθηκε κατά 330 πλοία και η χωρητικότητα που την περίοδο 2006 έως 2008 αυξήθηκε, μετά παρέμεινε σταθερή. Το 2011 τα ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία μειώθηκαν σε 3.760 από 3.848. με βάση τα στοιχεία της UNCTAD το 2011 τα πλοία ελληνικών συμφερόντων πάνω από 1000 gt φτάνουν τα 3.213 θέτοντας τον ελληνόκτητο στόλο στην πρώτη θέση παγκοσμίως ανάμεσα σε 35 χώρες.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες διαχρονικά μειώνονται επειδή δημιουργείται η ανάγκη για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, μεγιστοποίησης της παραγωγικότητας και τέλος λόγω της προσπάθειας συρρίκνωσης των λειτουργικών εξόδων με συγχωνεύσεις επιχειρήσεων.

4.2.2 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Η αγορά των υπηρεσιών ναυτιλιακού εξοπλισμού διακρίνεται σε τρεις υποκατηγορίες: την προμήθεια εξοπλισμού σε εμπορικά πλοία, σε πολεμικά, και την παροχή υπηρεσιών που παρέχεται μετά την αγορά ενός πλοίου. Και οι τρεις τομείς αναπτύσσονται συνεχώς, αλλά με γρηγορότερο ρυθμό ο τομέας παροχής υπηρεσιών μετά την αγορά. Αυτό συμβαίνει γιατί κινούνται στις θάλασσες μεγάλος αριθμός πλοίων μεγάλης ηλικίας λόγω της οικονομικής κρίσης και επομένως είναι μεγαλύτερες οι ανάγκες τους σε σύγκριση με τα καινούρια σε ναυτιλιακό εξοπλισμό. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό είναι με προσέγγιση γύρω στις 600. Κάποιες από αυτές τις επιχειρήσεις κατασκευάζουν ανταλλακτικά για την τοπική αγορά, οι περισσότερες όμως λειτουργούν ως πράκτορες των διεθνών κατασκευαστών και δραστηριοποιούνται σε διεθνές επίπεδο. Έτσι στην αγορά αυτή συμμετέχουν εταιρείες που δραστηριοποιούνται άμεσα στην επισκευή πλοίων και άλλες που στέλνουν τα ανταλλακτικά σε διάφορα πιθανά λιμάνια που μπορεί να ζητηθούν.

4.2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στον κλάδο αυτό περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες που προσφέρονται και αφορούν τον τομέα της ναυτιλίας. Σε αυτήν την αγορά ανήκουν οι ναυτασφαλίσεις, οι ναυτιλιακές πρακτορεύεις, οι μεσιτείες φορτίων και πλοίων, η λειτουργία και διαχείριση πλοίων, οι ναυλώσεις, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η ναυτιλιακή εκπαίδευση κ.α. Η αγορά αυτή διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο ναυτιλιακό πλέγμα γιατί συμβάλλει στην εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας. Στον Πειραιά δραστηριοποιούνται 1200 επιχειρήσεις παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, 168 συμβουλευτικές εταιρείες, 300 επιχειρήσεις που ασχολούνται με την μεσιτεία και την πρακτόρευση, πολύ περισσότερα από 100 ειδικευμένα στα ναυτιλιακά δικηγορικά γραφεία, και περισσότερες από 200 τράπεζες και εταιρίες που ειδικεύονται στα χρηματοοικονομικά, στις ασφαλιστικές υπηρεσίες και στα λιμενικά θέματα που σχετίζονται με την ναυτιλία.

4.2.4 ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ, ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Στο πολεμικό ναυτικό απασχολούνται περισσότεροι από 20.000 εργαζόμενοι, και πολλοί από αυτούς μετά την αποχώρησή τους από αυτό απασχολούνται σαν ειδικευμένα στελέχη σε διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το λιμενικό σώμα είναι υπεύθυνο για την τήρηση των όρων της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, την έρευνα και διάσωση στην θάλασσα, την παρακολούθηση και φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων, την εποπτεία τήρησης του νομοθετικού πλαισίου για την απασχόληση στην θάλασσα και τον έλεγχο εφαρμογής των κανόνων που διέπουν την ναυτική ασφάλεια τόσο στις εγκαταστάσεις των λιμανιών όσο και πάνω στα πλοία.

4.2.5 ΑΛΙΕΙΑ

Η αλιεία στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη από τα παλιά χρόνια και σε αυτό συμβάλλουν τα πολλά χιλιόμετρα ακτογραμμής τόσο της ηπειρωτικής χώρας όσο και των νησιών. Στα ελληνικά θαλάσσια ύδατα συναντώνται μια μεγάλη ποικιλία αλιευμάτων που τείνει να συρρικνώνεται με το πέρασμα των χρόνων λόγω της υπεαλίευσης. Ο αλιευτικός στόλος της Ελλάδας είναι ο μεγαλύτερος στην ευρωπαϊκή ένωση και αποτελείται από πολυάριθμα μικρά αλιευτικά σκάφη. Παρόλο την κοινή αλιευτική πολιτική της ευρωπαϊκής ένωσης που στοχεύει στην μείωση του αλιευτικού στόλου στην Ευρώπη, παρατηρούμε ότι ενώ μειώνεται ο ελληνικός αλιευτικός στόλος η παράγωγή από την αλιεία παραμένει σταθερή. Στον κλάδο της αλιείας απασχολούνται πάνω από 30.000 άνθρωποι και σε συνδυασμό με τα συναφή στην αλιεία επαγγέλματα όπως είναι οι εταιρίες που εμπορεύονται σχετικά με την δραστηριότητα εξοπλισμό ή οι εταιρίες που ασχολούνται με το εμπόριο των αλιευμάτων προκύπτουν άλλες 20.000 θέσεις εργασίας.

4.2.6 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η ναυπηγική βιομηχανία επηρεάζει και επηρεάζεται από την ελληνική οικονομία. Αυτό συμβαίνει γιατί η συρρίκνωση του συγκεκριμένου τομέα της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία έχει άμεσες συνέπειες. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλές ναυπηγικές μονάδες, όπως είναι τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, τα ναυπηγεία Σκαρμαγκά, τα ναυπηγεία της Σύρου, όπως και επίσης άλλες μικρότερες που είναι διασκορπισμένες σε όλη την επικράτεια. Στις μέρες μας όμως ο κλάδος αυτός έχει πάψει να ευημερεί και αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως είναι η

απαξιωμένη τεχνολογία των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται, η χαμηλή παραγωγικότητα, το υψηλό εργατικό κόστος κ.α. Η βιομηχανία αυτή στο παρελθόν κατείχε πολύ σημαντική θέση στην ελληνική οικονομία και θα ήταν ωφέλιμο να γίνουν σχετικές ενέργειες προκειμένου να ακμάσει ξανά, σε συνάρτηση με την μεγάλη παράδοση που υπάρχει στην χώρα μας στον τομέα αυτό.

4.2.7 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Η Ελλάδα διαθέτει πολλά λιμάνια τα οποία εξυπηρετούν την δια θαλάσσης μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Βασικός στόχος όσο αναφορά τα λιμάνια σύμφωνα με τις οδηγίες της ευρωπαϊκής ένωσης είναι η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών μέσω των ιδιωτικοποιήσεων και η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά αυτή. Με την διαδικασία αυτή επομένως οι χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών θα απολαμβάνουν πιο ειδικευμένες και υψηλού επιπέδου λιμενικές υπηρεσίες, ενώ παράλληλα θα επιτευχθεί και μια σημαντική μείωση του κόστους, πράγμα που θα συμβάλει στην πτώση των τιμών των προσφερόμενων υπηρεσιών. Οι πιο χαρακτηριστικοί λιμένες διεθνούς σημασίας είναι ο οργανισμός λιμένος Πειραιώς και ο οργανισμός λιμένος Θεσσαλονίκης, οργανισμοί και οι δύο εισηγμένοι στο χρηματιστήριο αξιών Αθηνών. Το λιμενικό δίκτυο αποτελείται, εκτός από τα λιμάνια, από τα λιμενικά ταμεία, τις μαρίνες και αλιευτικά καταφύγια. Τα λιμάνια παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες, των οποίων η προστιθέμενη αξία προστίθεται στο σύνολο και με τον τρόπο αυτό αξιολογείται η παραγωγικότητα του εκάστοτε λιμανιού. Για να μεγιστοποιηθεί η ανταγωνιστικότητα των λιμένων είναι απαραίτητο να συνδυαστεί από αποτελεσματική παροχή λιμενικών υπηρεσιών, αλλά επίσης και από την ανάπτυξη στρατηγικών σχέσεων με τους παρόχους των υπηρεσιών logistics και γενικότερα με όλους τους φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα λιμάνια στις μέρες μας έχουν αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να προσφέρουν μια ποικιλία λιμενικών υπηρεσιών, πολλές φορές εξατομικευμένες αρκετά, ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτητικές και διαφοροποιημένες ανάγκες των πελατών τους.

Στις μέρες μας εξαιτίας των διαθέσιμων δυνατοτήτων και της τεχνολογικής εξέλιξης που έχει σημειωθεί, οι πάροχοι των λιμενικών υπηρεσιών και οι χρήστες των λιμένων μπορούν να μεγιστοποιήσουν την ευημερία τους. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω του σχεδιασμού συστημάτων μεταφορών με ευέλικτα χαρακτηριστικά, εναρμονισμένα με τις οικονομίες κλίμακας και των δυνατοτήτων που είναι

διαθέσιμες, με κύριο στόχο να εξυπηρετηθούν οι τακτικοί πελάτες ενός λιμένα που το χρησιμοποιούν συχνά.

Όλοι οι παραπάνω κλάδοι αποτελούν ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα και απεικονίζονται παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 5 : Το Ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα

4.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

4.3.1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Για να υπολογίσουμε την ποσοτική εκτίμηση των επιδράσεων του κλάδου της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, θα πρέπει να υπολογίσουμε τις επιδράσεις αυτές σε όρους προστιθέμενης αξίας, εισοδήματος και απασχόλησης. Η οικονομική

επίδραση κάθε κλάδου αποτυπώνει την οικονομική συμβολή του και αποτελεί εργαλείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την στρατηγική της οικονομικής πολιτικής που πρέπει να ακολουθηθεί και κατ' επέκταση την χάραξη της οικονομικής ανάπτυξης.

Συχνά οικονομικές μελέτες που πραγματοποιούνται περιορίζονται στην ανάλυση της άμεσης επίδρασης ενός κλάδου, μη λαμβάνοντας υπόψη τις διασυνδέσεις που δημιουργούνται ανάμεσα στους κλάδους που πλέγματος. Η ανάλυση μόνο των άμεσων επιδράσεων οδηγεί στην εξαγωγή συμπερασμάτων που δεν αποτυπώνουν την συνολική εικόνα, και δεν παρουσιάζουν τις συνολικές επιδράσεις που έχει ένας κλάδος στην οικονομία. Χρησιμοποιώντας επομένως την ανάλυση εισροών εκροών με τους σχετικούς πίνακες, μελετάμε πιο αποτελεσματικά τις συνολικές επιδράσεις που έχει ο κάθε κλάδος του ναυτιλιακού πλέγματος στην οικονομία.

Στον πίνακα εισροών εκροών περιλαμβάνονται όλες οι συναλλαγές, και οι διακλαδικές και οι ενδοκλαδικές αντίστοιχα. Η ανάλυση εισροών εκροών αποτελεί την πιο αξιόπιστη μέθοδο για την ποσοτική εξερεύνηση της οικονομικής δομής των κλάδων, όπως επίσης και των δεσμών αλληλεξάρτησης ανάμεσα τους. Οι δεσμοί αλληλεξάρτησης είναι υπεύθυνοι για την δημιουργία έμμεσων διασυνδέσεων μεταξύ των κλάδων. Οι διακλαδικές διασυνδέσεις αναλύονται έχοντας σαν βάση την θεώρηση ότι η οικονομία απαρτίζεται από αλληλοεξαρτώμενους κλάδους και ποσοτικοποιεί την σύνδεση των οικονομικών δραστηριοτήτων με σκοπό να αξιολογηθεί η σημασία της ναυτιλίας στην πορεία ανάπτυξης τη οικονομίας. Επομένως κατά την χάραξη ενός σχεδίου σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη είναι πολύ σημαντικό να ξέρουμε τον βαθμό σύνδεσης των κλάδων μεταξύ τους. Επίσης με την ανάλυση των κάθετων και οριζόντιων διασυνδέσεων δίνεται έμφαση στο να αναδειχθούν οι πιο σημαντικοί για την οικονομία κλάδοι.

Με την χρήση των δεικτών, της δύναμης της διασποράς, της ευαισθησίας της διασποράς και τις κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις, δύναται να προσδιοριστεί η οικονομική σημασία του κάθε κλάδου στην δομή της οικονομίας. Η μήτρα των τεχνολογικών συντελεστών εκφράζει τις άμεσες διασυνδέσεις, ενώ τις έμμεσες η αντίστροφη μήτρα του Leontief. Η σχέση ανάμεσα στην δραστηριότητα ενός κλάδου και των αγορών του αποτελούν τις κάθετες διασυνδέσεις. Ο ορισμός των κάθετων

διασυνδέσεων είναι η μεταβολή που επέρχεται στο ακαθάριστο προϊόν όλων των κλάδων της οικονομίας όταν μεταβληθεί κατά μία μονάδα η τελική ζήτηση του κλάδου αυτού.

Η σχέση ανάμεσα στην δραστηριότητα ενός κλάδου και των πωλήσεων του, στους κλάδους της οικονομίας και στην τελική ζήτηση απεικονίζουν τις οριζόντιες διασυνδέσεις. Επομένως όταν σε ορισμένους κλάδους οι κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις είναι μεγαλύτερες της μονάδας, αυτό υποδεικνύει την εντονότερη συνεισφορά του στην αναπτυξιακή πορεία της οικονομίας σε σύγκριση με άλλους κλάδους. Η αξιολόγηση της συνεισφοράς των κάθετων και οριζόντιων διασυνδέσεων αποτελούν το εργαλείο για να εκτιμήσουμε την συνεισφορά του κλάδου της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία συνολικά.

4.3.2 ΑΜΕΣΕΣ ΚΑΙ ΈΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το ναυτιλιακό πλέγμα έχει πολύ σημαντικές επιδράσεις στην οικονομία της χώρας. Μία από αυτές είναι το γεγονός ότι από την ναυτιλιακή δραστηριότητα δημιουργείται επιπλέον εισόδημα, που αποτελεί μια προστιθέμενη αξία στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Εκτός από το προϊόν που δημιουργείται σε πρώτο επίπεδο, δημιουργείται και επιπλέον εισόδημα εμμέσως στους άλλους τομείς της οικονομίας. Τα εισοδήματα που παράγονται πρωτογενώς μέσω του πολλαπλασιαστή της οικονομίας διαχέονται στην αγορά και δημιουργούν καινούρια, αυξάνοντας παράλληλα την κατανάλωση και το ύψος των επενδύσεων. Τα εισοδήματα που δημιουργούνται από την δραστηριότητα των ναυτιλιακών πλεγμάτων ευνοούν τους περισσότερους κλάδους της οικονομίας. Η προστιθέμενη αξία προκύπτει από την άμεση προστιθέμενη αξία που δημιούργησε ο κλάδος της ναυτιλίας και την έμμεση προστιθέμενη αξία η οποία προκύπτει από τις αγορές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των προμηθευτών της. Τα άθροισμα της άμεσης και της έμμεσης προστιθέμενης αξίας μας δίνουν την συνολική αξία. Επομένως το σύνολο της άμεσης και της έμμεσης προστιθέμενης αξίας αποτελεί την συνολική επίδραση του κλάδου στην οικονομία.

Ακόμα η ναυτιλιακή δραστηριότητα δημιουργεί πολλές θετικές επιδράσεις για στην απασχόληση. Και αυτό συμβαίνει γιατί παρόλο το μεγάλο ποσοστό της ανεργίας που υπάρχει στην χώρα μας, η ναυτιλία δημιουργεί συνεχώς νέες θέσεις εργασίας, που αυτές μπορεί να αφορούν τα πλοία, την ξηρά και τις πολυάριθμες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι άμεσοι συντελεστές απασχόλησης μετρούν την πρόσθετη

απασχόληση για εργαζομένους οι οποίοι θα απασχοληθούν άμεσα λόγω μιας μοναδιαίας αύξησης της ζήτησης των υπηρεσιών ή του προϊόντος. Εξ ορισμού οι άμεσοι συντελεστές απασχόλησης είναι το αντίστροφο της παραγωγικότητας της εργασίας η οποία μετράται σε όρους προϊόντος. Όπως έχει σημειωθεί οι άμεσοι συντελεστές μετρούν τον πρόσθετο αριθμό των άμεσα απασχολούμενων λόγω μιας μοναδιαίας αύξησης στη ζήτηση για τις υπηρεσίες του κλάδου. Όμως αυτή η μοναδιαία αύξηση ενός κλάδου, υποκινεί τη ζήτηση εργασίας σε άλλους κλάδους λόγω της αλληλεξάρτησης των κλάδων. Ομοίως μια μοναδιαία αύξηση στη ζήτηση του προϊόντος όλων των κλάδων υποκινεί πρόσθετη ζήτηση για εργασία στο συγκεκριμένο.

Επίσης από την ναυτιλία προκύπτουν και φορολογικά έσοδα για το κράτος, τα οποία είναι αποτέλεσμα της φορολόγησης, άμεσης και έμμεσης, των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας, των εργαζόμενων σε αυτές και όσων σχετίζονται με την ναυτιλία γενικότερα με τον έναν ή τον άλλον τρόπο.

Ακόμα η ναυτιλία συμβάλει στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, βελτιώνοντας το σημαντικά, όπως επίσης και στο ισοζύγιο κίνησης κεφαλαίων, και στο ισοζύγιο άδηλων συναλλαγών. Το τελευταίο αποτελεί συστατικό στοιχείο του ισοζυγίου πληρωμών της οικονομίας, και η συνεισφορά της ναυτιλίας προκύπτει από το γεγονός ότι οι εξαγωγές και τα εισρέοντα κεφάλαια που προκύπτουν από την ναυτιλία ξεπερνούν κατά πολύ τις αντίστοιχες εισαγωγές και τα κεφάλαια που εκρέουν. Παρατηρείται επομένως σημαντική προσπάθεια ισοσκέλισης του ισοζυγίου πληρωμών από το πλεονάζον ισοζύγιο της ναυτιλίας που επιδρά θετικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθούν οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ευρύτερη οικονομία. Αναφερόμαστε επομένως σε επιπτώσεις που είναι απότοκος των δαπανών της ναυτιλίας στους περιφερειακούς κλάδους με τους οποίους διατηρεί συνεργασία. Οι επιπτώσεις αυτές δύναται να μετρηθούν σε όρους απασχόλησης, προστιθέμενης αξίας, φορολογικών εσόδων αλλά και δαπανών. Ένα παράδειγμα αυτής της περίπτωσης είναι οι δαπάνες της ναυτιλίας στον κλάδο του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Οι επιπτώσεις από τις δαπάνες αυτές είναι η δημιουργία θέσεων απασχόλησης, επιπλέον φορολογικά έσοδα από την φορολόγηση των επιχειρήσεων αυτών, την αύξηση της συνολικής προσφοράς του κλάδου κ.α. Για την μέτρηση των επιπτώσεων τους η επιστημονική μέθοδος που χρησιμοποιείται είναι η ανάλυση εισροών εκροών (input output analysis).

Όλες οι παραπάνω άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις που αναφέρθηκαν αποτελούν τις οικονομικές επιδράσεις του ναυτιλιακού πλέγματος δραστηριοτήτων, οι οποίες με την χρήση των οικονομικών μοντέλων ποσοτικοποιούνται. Εκτός όμως από αυτές η ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει και άλλες συνέπειες κοινωνικοοικονομικού χαρακτήρα, οι οποίες επηρεάζουν το σύνολο τη οικονομίας και λόγω της ιδιαίτερης φύσης τους είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν. Μια τέτοια θετική συνέπεια αποτελούν οι εξωτερικές οικονομίες που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα. Άλλα παραδείγματα αποτελούν η δημιουργία εξειδικευμένου ανθρώπινου κεφαλαίου, η κατασκευή καινούργιων υποδομών στην περιοχή εγκατάστασης του πλέγματος, η διάχυση της γνώσης στην υπόλοιπη οικονομία, και τέλος οι καινοτομίες που αναπτύσσονται μέσα στο πλέγμα, που είναι η πιο σημαντική θετική του επιρροή στην εθνική οικονομία.

Επιπλέον ανακύπτουν καίρια δημόσια αγαθά κοινωνικού χαρακτήρα, τα οποία συμβάλουν και αυτά με την σειρά τους στα οφέλη μεγιστοποιώντας τα θετικά αποτελέσματα του πλέγματος. Μερικά παραδείγματα είναι η ακτοποιοική σύνδεση απομακρυσμένων νησιών με τα αστικά κέντρα, η εθνική ασφάλεια και άμυνα που παρέχει το Πολεμικό ναυτικό, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διασώσεις, βυθοκορήσεις, υποθαλάσσιες αρχαιολογικές ανασκαφές κ.α.

Συμπερασματικά οι επιπτώσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη οικονομία καλύπτουν ένα πολύ μεγάλο εύρος και έτσι παρατηρούμε οικονομικά οφέλη από την εισροή κεφαλαίων από την ναυτιλία που δημιουργεί εισοδήματα, θέσεις εργασίας και γενικότερα ανάπτυξη, όπως επίσης και κοινωνικά οφέλη όπως η περιβαλλοντική προστασία και η εθνική άμυνα.

4.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Το μέγεθος των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος της Ελλάδας και το ύψος των ναύλων καθορίζει το ύψος των εισπράξεων από τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών. Οι έλληνες εφοπλιστές δραστηριοποιούνται κυρίως στην μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου και στα πετρελαιοφόρα, αγορές που χαρακτηρίζονται περισσότερο ανταγωνιστικές μια και το επίπεδο των ναύλων διαμορφώνεται στην παγκόσμια ναυλαγορά. Επομένως ο μόνος αποτελεσματικός τρόπος αύξησης των εισπράξεων που προέρχονται από την παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών

είναι δυνατόν να επιτευχθεί με την ανάπτυξη και επέκταση του ναυτιλιακού πλέγματος και της μεγέθυνσης του μέσω της προσέλκυσης νέων επιχειρήσεων.

Για να επιτευχθεί η επιθυμητή αυτή ανάπτυξη, ο πιο κοινότυπος τρόπος είναι η προσέλκυση νέων ναυτιλιακών εταιρειών και την ένταξη των πλοίων τους στην ελληνική σημαία. Επειδή όμως αυτή η διαδικασία δεν αποτελεί μονόδρομο, θα πρέπει να διερευνηθούν άλλες πολιτικές που θα ενισχύσουν το ναυτιλιακό πλέγμα, κυρίως μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών ναυτιλιακών υπηρεσιών. Τέτοιες υπηρεσίες μπορεί να είναι οι υπηρεσίες ασφάλισης και διαμεσολάβησης, οι τραπεζικές υπηρεσίες κ.α. Ταυτόχρονα σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και ευημερία του ναυτιλιακού πλέγματος είναι το εργατικό δυναμικό, τόσο στην προσέλκυση νέων ναυτικών για να στελεχώσουν τα πλοία, όσο και στην εκπαίδευση και την ενίσχυση των ανθρωπίνων πόρων που στελεχώνουν τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας.

Ακόμα η ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας, η ανάπτυξη συνεργασιών με τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων και τέλος η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την προσέλκυση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών (container shipping companies) μπορούν να συντελέσουν στην αύξηση των εσόδων από τις συμπληρωματικές σχετικά με την ναυτιλία υπηρεσίες.

Στην περίπτωση που αυξηθούν ικανοποιητικά οι υπηρεσίες που προσφέρει η Ελλάδα στην ναυτιλία θα είναι δυνατό να σημειώσουν σημαντική αύξηση τα έσοδα της χώρας από αυτήν. Για να συμβεί αυτό μία λύση θα αποτελούσε η δυνατότητα η ναυπήγηση και η βιομηχανία της επισκευής των πλοίων να βελτιωθεί και να γίνει πιο ανταγωνιστική, εκμεταλλευόμενη τις δυνατότητες της χώρας μας στον τομέα αυτό, όπως η ευνοϊκή γεωγραφική θέση της χώρας που βρίσκεται στο κέντρο της Μεσογείου και εξαιτίας της πρωτοπορίας της Ελλάδας στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως. Επίσης άλλος τρόπος να αυξηθούν τα έσοδα είναι αναβαθμίζοντας την προσφορά της εργασίας, τόσο της εξειδικευμένης όσο και της ανειδίκευτης στον τομέα της ναυτιλίας, στο σημείο εκείνο ώστε να δύναται να καλύψει την ζήτηση που δημιουργείται για πλοιάρχους και μηχανικούς, μια και στις μέρες μας τα άτομα που αποφοιτούν από τις σχετικές σχολές είναι πολύ λιγότερα από τις θέσεις εργασίας που είναι απαραίτητο να καλυφθούν.

Ακόμα το ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά πρέπει να συνεχίζει να εξελίσσεται και να αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς και φυσικά σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να σταματήσει ή να εμποδιστεί η εξέλιξη αυτή. Η μείωση της γραφειοκρατίας είναι επιτακτική, μια και ο τρόπος λειτουργίας της ελληνικής δημόσιας διοίκησης αποτελεί τροχοπέδη για την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων στην χώρα μας. Τέλος να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες ώστε η οικονομία μας γίνει ελκυστική και ανταγωνιστική για να προσελκύσουμε επενδύσεις κυρίως από τα ναυτιλιακά κέρδη. Οι επενδύσεις από την ναυτιλία είναι υψηλές αλλά υπάρχει μεγάλο περιθώριο βελτίωσης στην περίπτωση που η οικονομία γίνει πόλος έλξης για την εγκατάσταση και άλλων επιχειρήσεων σε αυτή. Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί ότι για την προσέλκυση κεφαλαίων από τους πλοιοκτήτες είναι η διεθνής ανταγωνιστικότητα και η μακροοικονομική σταθερότητα της οικονομίας στο σύνολο της.

4.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στην προσπάθεια της να ενισχύσει τα κοινοτικά νηολόγια, εξέδωσε κάποιες οδηγίες σχετικά με αυτό, πάνω στην θεώρηση ότι για να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του πλοίου πρέπει να μειωθούν τα λειτουργικά του έξοδα.

Στην πρώτη οδηγία εισηγείται την μείωση του κόστους επάνδρωσης των πλοίων, μέσω της ανάληψης μέρους του κόστους κοινωνικής ασφάλισης και της φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών, χωρίς όμως παράλληλα να μειώνεται η ποιότητα της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα υπό την Ελληνική σημαία. Στην δεύτερη οδηγία εισηγείται η πολιτεία να καλύπτει το κόστος επαναπατρισμού των ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία, όταν το κόστος αυτό δεν υπερβαίνει το 50% του συνολικού κόστους που απαιτείται για ανάλογες περιπτώσεις. Οι οδηγίες όμως αυτές δεν λύνουν το πρόβλημα, δεδομένου ότι οι αμοιβές των ανώτερων πληρωμάτων είναι πολύ υψηλές και η προσφορά τους στην αγορά εργασίας αρκετά ανελαστική.

Επομένως η ανταγωνιστικότητα της υπό ελληνικής σημαίας ναυτιλίας μειώνεται, αν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι οι εκ του νόμου υποχρεωτικές θέσεις εργασίας στα πλοία δεν είναι εύκολο να καλυφθούν λόγω της ανελαστικής προσφοράς των ναυτικών με αποτέλεσμα οι αποδοχές των ναυτικών να φτάνουν σε

πολύ υψηλά επίπεδα. Επίσης αυτό έχει αρνητική επίδραση και στην ανταγωνιστικότητα των πλοίων που είναι ελληνικών συμφερόντων και είναι υπό ξένη σημαία, μια και σε εκείνα απασχολούνται συνήθως έλληνες ναυτικοί. Παρόλο που στις μέρες μας μειώνεται αυτή η παράδοση και πολλές εταιρίες απασχολούν πλέον αμιγώς ξένα πληρώματα, ή Έλληνες σε καίριες θέσεις μόνο.

Τα παραπάνω έχουν σαν συνέπεια την συρρίκνωση του ρυθμού αύξησης του ελληνόκτητου στόλου και την αύξηση στην απασχόληση των ξένων πληρωμάτων. Οι επιπτώσεις από τα παραπάνω είναι πολύ αρνητικές για την Ελληνική οικονομία και αν δεν βρεθούν τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος θα έχει σαν συνέπεια την απώλεια της τεχνογνωσίας πάνω στην ναυτιλία που έχει σαν παράδοση η χώρα μας στο πέρασμα των ετών.

Η μακροπρόθεσμη μείωση της απασχόλησης των Ελλήνων στην ναυτιλία, και συγκεκριμένα στα επαγγέλματα που έχουν να κάνουν με τα πλοία και την θάλασσα, έχει να κάνει με το υψηλό κόστος αμοιβής, το οποίο αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τους εργοδότες των εταιρειών να απασχολούν Έλληνες ναυτικούς, και από την άλλη με την εγκατάλειψη του επαγγέλματος αυτού από τους νέους, για τους οποίους πλέον δεν αποτελεί ελκυστική επιλογή το ναυτικό επάγγελμα. Οι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει αυτό είναι ότι επικρατεί στην κοινωνία πλέον η άποψη ότι η ναυτική εργασία είναι επάγγελμα του παρελθόντος, επάγγελμα που χαρακτηρίζεται από μοναχικότητα και αποξένωση από την οικογένεια, και επίσης ότι υπάρχει κορεσμός σε αυτό και μη πραγματική πληροφόρηση για την ναυτική εκπαίδευση σε συνάρτηση με την ναυτιλιακή βιομηχανία. Επομένως όλα τα παραπάνω αποτρέπουν τους νέους να επιλέξουν σπουδές σχετικές με το ναυτικό επάγγελμα και με το πέρασμα των χρόνων θα υπάρχει μειωμένη προσφορά Ελλήνων ναυτικών που θα επιδεινώσει το πρόβλημα.

Συμπερασματικά το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, εξαιτίας της σημαντικής του γεωγραφικής θέσης τόσο για τον ευρωπαϊκό χώρο όσο και παγκοσμίως, του εκτοπίσματος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου που έχει, και της ειδικευσης και της τεχνογνωσίας των Ελλήνων ναυτικών, που με την πολύχρονη εμπειρία και μέσω της εκπαίδευσης και απασχόλησης τους συντελούν σαν παράγοντες που ενισχύουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων που εργάζονται συμβάλλοντας στην αποτελεσματικότητά τους και στην ευημερία τους, προσαρμοζόμενοι στις διάφορες

συνθήκες που επικρατούν κατά καιρούς στην αγορά. Επομένως πρέπει να επαναπροσδιοριστεί το επάγγελμα αυτό και να δοθούν κίνητρα στους νέους και προοπτικές για την απασχόληση τους στον κλάδο της ναυτιλίας.

Η πρόσβαση στις διεθνείς χρηματαγορές με ευνοϊκούς όρους μέχρι το 2008, η πρόσβαση στην ευρωπαϊκή αγορά σαν ισότιμο μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης, το συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή συγκεκριμένων τύπων πλοίων όπως τα ferry boats και τα κρουαζιερόπλοια, το ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο για τις ναυτιλιακές εταιρίες αποτελούν τις δυνάμεις του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Παρόλα αυτά υπάρχουν και οι αδυναμίες του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος όπως ο παρεμβατικός ρόλος του κράτους, ο οποίος οδηγεί πολύ συχνά σε αυστηρά ρυθμιζόμενες αγορές που δεν είναι δυνατό να αναπτυχθούν συνθήκες ανταγωνισμού ανάμεσα στις επιχειρήσεις, και παράλληλα απουσία επίσημου οργανισμού εκπροσώπησης του συνόλου του ναυτιλιακού πλέγματος της χώρα. Το μικρό μέγεθος της εγχώριας αγοράς, που το καθιστά μη ικανό να δημιουργήσει επαρκείς συνθήκες ζήτησης για τις παραγόμενες υπηρεσίες του πλέγματος και η αδυναμία διασύνδεσης ανάμεσα στις επιχειρήσεις και στους θεσμικούς φορείς που ασχολούνται με συναφείς δραστηριότητες, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων όπως είναι οι ενώσεις εφοπλιστών που έχουν συνεργαστεί με κάποια ερευνητικά κέντρα. Ακόμα παρατηρείται σοβαρό έλλειμμα ανταγωνιστικότητας, έρευνας και καινοτομίας, όπως επίσης και αδυναμία υιοθέτησης υψηλής τεχνολογίας στην παραγωγική διαδικασία. Οι κλάδοι του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος των οποίων τα αγαθά είναι εμπορεύσιμα δεν έχουν αναπτύξει επαρκώς τον προσανατολισμό τους στον διεθνή ανταγωνισμό. Ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας στην Ελλάδα έχει χάσει την ανταγωνιστικότητά του, ενώ οι βασικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες δεν καταφέρνουν να υιοθετήσουν καινοτομίες στην παραγωγική τους διαδικασία που αφορούν την τεχνολογία, όπως επίσης και να αναπτύξουν οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα. Τέλος, η μειωμένη παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού και η μείωση της προσφοράς εργαζομένων στην ναυτιλία καθώς επίσης και η μη επαρκής ανάπτυξη των δυνατοτήτων των λιμένων.

Εκτός από τις δυνάμεις και τις αδυναμίες του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος που αναφέραμε παραπάνω στην συνέχεια θα αναπτύξουμε τις ευκαιρίες του ναυτιλιακού πλέγματος που κατά καιρούς εμφανίζονται και δύναται να

αξιοποιήσει, όπως επίσης και τις απειλές που μπορούν να προκύψουν, απειλές δηλαδή που αντιμετωπίζει ήδη ή εκείνες που μπορεί να προκύψουν στο μέλλον από τις αλλαγές που συμβαίνουν στην παγκόσμια οικονομία.

Οι ευκαιρίες που έχουν προκύψει για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι η συμμετοχή του για χρηματοδότηση σε κοινοτικούς πόρους και προγράμματα στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας, που οφείλονται στο γεγονός ότι η χώρα μας αποτελεί κράτος μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης, όπως είναι οι πολιτικές της Ευρώπης για την ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης η προσέκλυση άμεσων ξένων επενδύσεων σε καίριους και νευραλγικούς τομείς του πλέγματος, όπως και η πρόσβαση σε χρηματικά κεφάλαια και οργανισμούς εξαιτίας της εισχώρησης νέων τραπεζών από την Ασία. Ακόμα νέες ευκαιρίες που έχουν παρουσιαστεί είναι η εκμετάλλευση πόρων της χώρας, που δεν είχαν αξιοποιηθεί στο παρελθόν όπως για παράδειγμα οι λιμένες σαν βασικός πυλώνας για τις διηπειρωτικές εμπορικές μεταφορές προς την ανατολική Ευρώπη, η ψήφιση του Ν.4072/12 που άλλαξε το ρυθμιστικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, η κατάργηση του καμποτάζ, και οι νέες τάσεις που έχουν διαμορφωθεί στην αγορά όπως η αγορά σκαφών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων που τα επόμενα δέκα χρόνια αναμένεται να αναπτυχθεί με ραγδαίο τρόπο. Η πρόκληση επομένως είναι το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα να καταφέρει να αξιοποιήσει όλα αυτά τα θετικά από τις ευκαιρίες αυτές και να αναπτυχθεί περαιτέρω ισχυροποιώντας την θέση του στην αγορά.

Παράλληλα υπάρχουν και σοβαρές απειλές για την ύπαρξη και ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος που αν δεν ληφθούν υπόψη και δεν αναπτυχθεί αποτελεσματική στρατηγική αντιμετώπισης τους το πλέγμα θα αντιμετωπίσει πολύ σοβαρά προβλήματα επιβίωσης. Η πρώτη απειλή που καλείται να αντιμετωπίσει το πλέγμα είναι η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία πλήττει τις αγορές και έχει μειώσει την ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, γεγονός το οποίο συμπαρασύρει και όλους τους παράπλευρους κλάδους με την ναυτιλία. Επίσης επικρατεί καχυποψία των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των αγορών πράγμα που μειώνει την δυνατότητα χρηματοδότησης του ναυτιλιακού πλέγματος. Ακόμα παρατηρείται μεγάλη πτώση των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές, η οποία συνδυασμένη με την μείωση των λειτουργικών εσόδων στο σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου δημιουργεί ανισορροπίες που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα και αποφασιστικά.

Ακόμα οι αυξανόμενες απαιτήσεις των προτύπων ασφαλείας κυρίως σε θέματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και όλοι αυτοί οι κανόνες λειτουργίας που έχουν θεσπιστεί για να έχουμε μια πιο ποιοτική ναυτιλία, οδηγούν σε αλλαγές που πρέπει να αφομοιώσει το πλέγμα για να παραμείνει ανταγωνιστικό και να παράγει προϊόντα και υπηρεσίες σύμφωνα τους διεθνείς κανόνες. Αυτό αποτελεί μια πρόκληση για εκείνο, το να καταφέρει να ενσωματώσει στον τρόπο λειτουργίας του όλες εκείνες τις αλλαγές που απαιτούνται με όσο γίνεται χαμηλότερο κόστος και σε σύντομο χρονικό διάστημα για να παραμείνει ανταγωνιστικό.

Τέλος μια ακόμα απειλή για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα αποτελεί ο εντεινόμενος ανταγωνισμός που δεν προέρχεται μόνο από χώρες της Ασίας όπως γνωρίζαμε έως τώρα, αλλά και από γειτονικές χώρες όπως είναι η Τουρκία. Αυτό συμβαίνει γιατί η Τουρκία έστρεψε την προσοχή της προς την ναυτιλία την οποία και ανέπτυξε με αποτέλεσμα να αποτελεί μια απειλή για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα και μάλιστα σε μια πολύ κοντινή με αυτό γεωγραφική περιοχή. Επομένως το γεγονός αυτό μπορεί να λειτουργήσει και θετικά με την έννοια ότι μπορεί να αποτελέσει αιτία αφύπνισης για συνεχή βελτίωση και εξέλιξη σε όλο το φάσμα του πλέγματος.

4.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.

Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα έχει δημιουργηθεί και αναπτυχθεί λόγω κάποιων συνθηκών που έχουν να κάνουν κυρίως με παράγοντες που αφορούν την ιστορία της ναυτιλίας στην Ελλάδα από τα παλιά χρόνια, την κουλτούρα, την γνώση και την εμπειρία που περνά στους ανθρώπους από γενιά σε γενιά, την ιδιαίτερη γεωγραφική θέση της χώρας, την πολλών χιλιομέτρων ακτογραμμή που διαθέτει, τα πολυάριθμα νησιά, και τέλος λόγω της ιδιωτικής πρωτοβουλίας συγκεκριμένων ανθρώπων ή κάποιων άτυπων κοινωνικών δικτύων. Επομένως η ανάπτυξη και τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα δεν οφείλονται και δεν έχουν στηριχτεί σε θεσμοθετημένους οργανισμούς και κρατικές πολιτικές που έχουν γίνει στοχευμένα και αφορούν τις οικονομικές δραστηριότητες και τις εταιρίες του πλέγματος.

Έως και σήμερα η χώρα δεν έχει αναπτύξει μια στοχευμένη θεσμική πολιτική, η οποία να έχει σαν στόχο την δημιουργία ενός ισχυρού πλέγματος με διεθνή ανταγωνιστικό χαρακτήρα στην παγκόσμια αγορά. Η στρατηγική που χαρακτηρίζει την χώρα, ώστε να καταφέρει και να επιτυγχάνει ως ένα βαθμό να είναι

ανταγωνιστική, δεν είναι άλλη παρά η επίτευξη του χαμηλότερου δυνατού κόστους, χωρίς να υπάρχει καμία κατεύθυνση στην ανάπτυξη καινοτομίας και νέας γνώσης. Λαμβάνοντας υπόψη μας πλέον τις νέες συνθήκες που επικρατούν στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και το γεγονός ότι το κόστος του εργατικού δυναμικού σε χώρες της Ασίας να είναι ιδιαίτερα χαμηλό, γίνεται εμφανές ότι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος δεν μπορεί να διατηρηθεί με αυτές τις συνθήκες.

Επομένως ανακύπτει η αναγκαιότητα της δημιουργίας μιας πολιτικής που να έχει σαν βασικό της άξονα την αύξηση της προστιθέμενης αξίας που προσδίδει το πλέγμα στην ελληνική οικονομία, και αυτό επιτυγχάνεται αν δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για να αναπτυχθούν οι οικονομίες συσπείρωσης (agglomeration economies) μέσω της στενής συνεργασίας των εταιρειών του πλέγματος. Σημαντικό είναι ακόμα να αναπτυχθούν σταθερές συνεργασίες και αλληλεπίδραση του πλέγματος με άλλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πλέγματα, όπως επίσης και με μεγάλες αγορές του εξωτερικού. Τέλος η προώθηση της καινοτομίας είναι πολύ σημαντική και πρέπει να στηριχτεί στις τοπικές ιδιαιτερότητες, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι είναι εναρμονισμένη με τα πρότυπα ασφαλείας, την προστασία του περιβάλλοντος και το κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας της ποιοτικής ναυτιλίας που εισηγείται η ευρωπαϊκή ένωση.

Για να γίνει με αποτελεσματικό τρόπο η υιοθέτηση και εκτέλεση των πολιτικών ενίσχυσης και ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος που αναφέρθηκαν παραπάνω, απαραίτητη προϋπόθεση είναι δημιουργία ενός θεσμικού οργάνου που θα αναλάβει να διοικεί, να συντονίζει, να αναλύει την αγορά και να προβλέπει τις ανάγκες που πρόκειται να δημιουργηθούν και να εποπτεύει τους δημοσίους και ιδιωτικούς φορείς. Στην ουσία το όργανο αυτό θα εστιάζει παράλληλα στις ευκαιρίες και στα προβλήματα που δημιουργούνται από την λειτουργία του πλέγματος σε κάθε κλάδο ξεχωριστά, και στην συνέχεια θα λαμβάνει αποφάσεις εφαρμόζοντας μια δέσμη ενεργειών έχοντας σαν κύριο στόχο την προώθηση του εξαγωγικού χαρακτήρα του πλέγματος στις διεθνείς αγορές.

4.6.1 ΛΙΜΑΝΙΑ

Τα μεγάλα λιμάνια της χώρας, όπως το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να αναπτυχθούν σε τέτοιο βαθμό ώστε σε συνάρτηση της ευνοϊκής τους γεωγραφικής θέσης να γίνουν ιδανικά, διεθνή διαμετακομιστικά

κέντρα ολόκληρης της Ευρώπης. Για να οδηγηθούμε εκεί θα πρέπει να γίνει η μελέτη και διεργασία ενός σχεδίου στρατηγικής αξιοποίησης των λιμένων, με εθνική και περιφερειακή σημασία. Η ανάπτυξη ειδικευμένων υποδομών και η δημιουργία ευνοϊκού οικονομικού περιβάλλοντος για ιδιωτικοποιήσεις είναι καθοριστικά. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να αποτελείται από προγράμματα αποκρατικοποιήσεων που θα δίνουν την δυνατότητα σε ιδιωτικά συμφέροντα να παρέχουν τις λιμενικές υπηρεσίες, όπως επίσης και να συμμετέχουν στην ανάπτυξη υποδομών που δεν μπορεί να υποστηρίξει ο κρατικός τομέας.

4.6.2 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Σημαντικές αλλαγές πρέπει να λάβουν χώρα στις διοικήσεις των ναυπηγείων, αφού οι περισσότερες έχουν αποτύχει έως τώρα. Αλλαγές πρέπει να γίνουν επίσης και στην οργάνωση και τον τρόπο λειτουργίας τους, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην ενσωμάτωση τεχνολογικών καινοτομιών στην παραγωγική δραστηριότητα για να αυξηθεί η παραγωγικότητα τους στο μέλλον. Επιπλέον η εξεύρεση τρόπων εξυγίανσης του κλάδου αυτού και παράλληλα να δοθούν κίνητρα για την δημιουργία νέων επιχειρήσεων, κυρίως μικρών και μεσαίων, που να λειτουργούν με υποστηρικτικό τρόπο στην ανασύσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας. Αν πραγματοποιηθούν τα παραπάνω ο κλάδος θα καταφέρει να εξελιχθεί, να γίνει πιο εύελκτος και να αποκτήσει την ανταγωνιστικότητα που είναι τόσο σημαντική.

4.6.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα με βάση τα όσα έχουν αναφερθεί, κυρίως στον τομέα του εργατικού δυναμικού, είναι πολύ δύσκολο να ανταγωνιστεί σε διεθνές επίπεδο ως προς το κόστος παραγωγής. Τα ελληνικά ναυπηγεία είναι γνωστό ότι έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα στην κατασκευή σκαφών, κυρίως κρουαζιερόπλοιων και ferry boats. Επομένως μια συστηματική κατεύθυνση προς την ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα, μια και τέτοιου είδους πλοία είναι δύσκολο να κατασκευαστούν σε χώρες που έχουν χαμηλό κόστος εργασίας. Με την άρση του cabotage, η αγορά των κρουαζιερόπλοιων και των σκαφών ακτοπλοΐας έχει προοπτικές να αναπτυχθεί πολύ τα προσεχή χρόνια, οπότε η Ελλάδα είναι σημαντικό να διασφαλίσει την παρουσία της στην αγορά αυτή.

4.6.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Η καινοτομία επιβάλλεται να αναπτυχθεί περισσότερο και να διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο, αυτό επιβάλει ο ανταγωνισμός και οι συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς. Σημαντικό προς αυτήν την κατεύθυνση είναι να δημιουργηθεί το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο που θα διαμορφώνει τέτοιες συνθήκες στο ναυτιλιακό πλέγμα ώστε η γνώση να διαχέεται ανάμεσα στις επιχειρήσεις του πλέγματος, ενίσχυση των spillovers, συνεργασία εκπαιδευτικών κέντρων με περιφερειακούς πόλους ανάπτυξης κ.α. Τέλος σημαντική είναι και η ανάπτυξη της δυναμικής καινοτομίας, με την ενίσχυση της σύμπραξης του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, την σύνδεση και συνεργασία των στόχων με τις πηγές χρηματοδότησης των φορέων της έρευνας και ανάπτυξης.

4.6.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Στην Ελλάδα το εργατικό δυναμικό μειώνεται συνεχώς και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τις Ασιατικές χώρες και τους χαμηλούς μισθούς τους. Έτσι ο μόνος τρόπος να διαφοροποιηθεί και να αποκομίσει όφελος από το εργατικό δυναμικό της είναι η δημιουργία εκπαιδευτικών κέντρων και οργανισμών που να παρέχουν υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και εξειδίκευση στα μελλοντικά στελέχη των διάφορων κλάδων της ναυτιλίας. Επομένως η κυβέρνηση καλείται να αναλάβει την πρωτοβουλία και να επενδύσει πόρους προς αυτήν την κατεύθυνση δημιουργώντας ειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα που να εστιάζουν στην εισαγωγή και ενσωμάτωση καινοτόμων επιχειρηματικών πρακτικών, στην βελτίωση των τεχνικών και τεχνολογικών δεξιοτήτων και τέλος στην βελτιστοποίηση των διοικητικών δεξιοτήτων του εργατικού κεφαλαίου σε όλους τους κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος. Επομένως παρατηρούμε τον σημαντικό ρόλο της εκπαίδευσης, που συνδέεται στην συνέχεια με την νέα γνώση και καινοτομία, που καλούνται οι επιχειρήσεις να υιοθετήσουν για να παραμείνουν ανταγωνιστικές.

4.6.6 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΞΕΝΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Η προσέλκυση ξένων ιδιωτικών επενδύσεων είναι αναγκαία για την ανάπτυξη και μεγέθυνση του ναυτιλιακού πλέγματος και ενδείκνυται να γίνει για τους κλάδους εκείνους που εμφανίζουν την μεγαλύτερη ελαστικότητα προϊόντος ή υπηρεσίας ως

προς την αύξηση των διεθνών εμπορικών ροών ναυτιλίας. Επίσης οι ξένες επενδύσεις θα ωφελήσουν σημαντικά τους κλάδους που βελτιώνουν το εμπορικό ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών και υποκατάστασης των εισαγωγών, όπως επίσης και αυτούς που δίνουν μεγάλη σημασία στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών στα εμπορεύσιμα προϊόντα του ναυτιλιακού πλέγματος. Τέλος σημαντικό όφελος θα αποκομίσουν οι κλάδοι εκείνοι που έχουν τον μεγαλύτερο βαθμό αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης στους κλάδους του πλέγματος και στην ευρύτερη οικονομία της χώρας.

Για να επιτευχθεί η προσέλκυση των ξένων ιδιωτικών επενδύσεων, να επενδύσουν στο ναυτιλιακό πλέγμα, κυρίως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει η κυβέρνηση να συμπράξει με τους θεσμικούς φορείς της ναυτιλίας για τον σκοπό αυτό. Τα πλεονεκτήματα που υπάρχουν προς αυτήν την κατεύθυνση είναι το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που επικρατεί για τις ναυτιλιακές εταιρίες, ο μεγάλος βαθμός διασύνδεσης των επιχειρήσεων της εμπορικής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία, και τέλος με την αξιοποίηση των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ που προωθούν τις επενδύσεις στην χώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

5.1 ΈΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Το ναυτιλιακό πλέγμα όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, αποτελείται από πολλούς κλάδους, ανάμεσα τους και οι υπηρεσίες ναυτιλίας που περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες εκείνες που προσφέρονται στον τομέα της ναυτιλίας. Οι υπηρεσίες αυτές αφορούν τα πλοία και προσφέρονται από επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται γύρω από αυτά. Σε αυτόν το κλάδο περιλαμβάνονται οι μεσιτείες πλοίων, οι νομικές υπηρεσίες, οι ναυτασφαλίσεις και πολλές άλλες ανάμεσα τους και οι ναυτιλιακές πρακτορεύεις.

Σημαντικό ρόλο στις σύγχρονες εμπορικές συναλλαγές διαδραματίζουν οι διαμεσολαβητικές υπηρεσίες ανεξαρτήτων εταιριών, οι οποίες εντάσσονται σε ένα δίκτυο διανομής και αναλαμβάνουν την προσφορά παροχής υπηρεσιών του εντολέα τους. Μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει την έδρα της σε μια ορισμένη γεωγραφική περιοχή. Όμως με την παγκοσμιοποιημένη αγορά πολλές φορές είναι πιθανό να επιθυμεί την επέκταση των εργασιών της και την εξεύρεση νέας πελατείας, όχι μόνο στην περιοχή που δραστηριοποιείται αλλά και αλλού. Επομένως να για να γίνει αυτό εφικτό θα πρέπει να διατηρεί υποκαταστήματα στους λιμένες εκείνους που προσεγγίζουν τα πλοία της, ή να συνάψει συμβάσεις συνεργασιών στους διάφορους λιμένες με εταιρείες που θα έχουν το ρόλο του αντιπροσώπου της, οι οποίες αποτελούν τους ναυτικούς πράκτορες.

Η ίδρυση και διατήρηση από μια ναυτιλιακή εταιρεία μόνιμα υποκαταστήματα σε διάφορες περιοχές, εκτός της έδρας της, δημιουργούν ένα μεγάλο κόστος για εκείνη μια και θα επιφορτιστεί με επιπλέον λειτουργικά έξοδα όπως είναι έξοδα εγκατάστασης, μισθώματα έδρας, μισθοδοσία προσωπικού κ.α. Με την σύναψη συνεργασιών με κατά τόπους ναυτικούς πράκτορες, δημιουργείται εξοικονόμηση πόρων για την ναυτιλιακή εταιρία, αφού απαλλάσσεται από τα έξοδα αυτά που θα επιβαρυνόταν αν δημιουργούσε γραφεία σε διάφορες περιοχές και έτσι ο ναυτικός πράκτορας αναλαμβάνει εκείνος τον οικονομικό κίνδυνο των δαπανών της επιχείρησης του και αναπτύσσει την ανεξάρτητη δραστηριότητα του.

Σύμφωνα με την θεωρία ο ναυτικός πράκτορας είναι το φυσικό πρόσωπο το οποίο διαμεσολαβεί για την προώθηση των συμφερόντων της ναυτιλιακής εταιρίας,

κυρίως με την σύναψη συμβάσεων στο όνομα και για λογαριασμό αυτής, καθώς και με την παροχή εν γένει υπηρεσιών στο κοινό, τους χρήστες δηλαδή των ναυτικών υπηρεσιών. Χαρακτηρίζεται σαν ανεξάρτητος επαγγελματίας και αποτελεί βοηθητικό πρόσωπο της ναυτιλιακής εταιρίας. Ύστερα από σύναψη σύμβασης με τον πλοιοκτήτη, είτε τον εφοπλιστή, είτε τον ναυλωτή αναλαμβάνει να διεκπεραιώσει όλες τις υποθέσεις του, που σχετίζονται με την θαλάσσια αποστολή σε ορισμένο κάθε φορά λιμένα και σχετίζονται με το πλοίο ή το φορτίο. Ο ναυτικός πράκτορας είναι ανεξάρτητος επιχειρηματίας, δεν αποτελεί μισθωτό της ναυτιλιακής επιχείρησης που αμείβεται με μισθό, αλλά με ποσοστό ή προμήθειες. Η αμοιβή των πρακτόρων συνήθως αποτελεί ένα ποσοστό του ναύλου με την μορφή προμήθειας ή με πάγια αντιμισθία, γεγονός που εξαρτάται κάθε φορά από την φύση των υπηρεσιών που παρέχει, την συχνότητα της υπηρεσίας κτλ. Ο ναυτικός πράκτορας συνήθως δραστηριοποιείται σε μια ορισμένη γεωγραφική περιοχή και από εκεί παρέχει τις υπηρεσίες του στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί ένα πρόσωπο με ιδιαίτερες αρμοδιότητες, απαραίτητο για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη εγκατάσταση, αναλαμβάνει ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη και ασκεί με αντιμισθία ή προμήθεια την αντιπροσώπευσή του σε ορισμένο λιμάνι ή λιμάνια, για την εκτέλεση εργασιών σχετικών με το πλοίο. Στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας θεωρείται αυτός που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει, μετά από διορισμό από τον πλοιοκτήτη, να ασκεί την πρακτόρευση πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές. Τα κυριότερα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι τα εξής:

- Αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη, ενεργώντας σύμφωνα με τις εντολές του και τον εκπροσωπεί έναντι όλων των τοπικών αρχών.
- Μεριμνά για την κανονική είσοδο και έξοδο στο λιμάνι των πλοίων που πρακτορεύει, την αγκυροβολία και την παραμονή τους στην κατάλληλη θέση μέσα στο λιμάνι, εκτελώντας κάθε απαιτούμενη ενέργεια προς τις αρμόδιες αρχές.

- Ρυθμίζει τις αναγκαίες λιμενικές, τελωνειακές, υγειονομικές κ.α. διατυπώσεις και καταβάλλει τα απαιτούμενα, για τα πλοία πουπρακτορεύει, τέλη και δικαιώματα.
- Φροντίζει για τη φόρτωση των εμπορευμάτων ή για την παράδοσή τους στον παραλήπτη (ανάλογα με το ποιά δραστηριότητα γίνεται στο λιμάνι όπου είναι εγκατεστημένος).
- Αν ο παραλήπτης δεν εμφανιστεί ή αρνηθεί να παραλάβει το φορτίο, μεριμνά για την αποθήκευση και τη διαφύλαξή του.
- Φροντίζει για την εκτέλεση των αναγκαίων δεξαμενισμών και επισκευών των πλοίων πουπρακτορεύει, στο λιμάνι στο οποίο είναι εγκατεστημένος.
- Είναι υπεύθυνος για τον εφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα και λοιπά εφόδια.
- Φροντίζει για την αναπλήρωση κενών θέσεων στο πλήρωμα των πλοίων.
- Ενεργεί για την είσπραξη του ναύλου ή του υπολοίπου του.
- Δίνει μετά από έγκριση του πλοιοκτήτη, χρήματα στον πλοίαρχο για τις ανάγκες του πλοίου (cash to master).
- Οι πράκτορες ελεύθερων φορτηγών πλοίων αναζητούν φορτία για μεταφορά, συνάπτουν συμβάσεις ναύλωσης για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, εισπράττουν ναύλους κ.α.

(Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002)

Οι ναυτικέςπρακτορεύσεις συνίστανται από τις δραστηριότητες που αφορούν τιςπρακτορεύσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία, στην ακτοπλοΐα και σε άλλες μορφέςπρακτορεύσεων, όπως είναι οι επισκευές κ.α. Σύμφωνα με την επικρατούσα άποψη στην αγορά, οι ναυτικοί πράκτορες μπορούν να χωρισθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

α) Στους ναυτλιακούς πράκτορες πουπρακτορεύουν ως εκπρόσωποι τις τακτικές ναυτλιακές γραμμές φορτίων που πιάνουν στον Πειραιά ή άλλα λιμάνια της Ελλάδας.

β) Στους ναυτικούς πράκτορες πουπρακτορεύουν κάθε πλοίο με αντικείμενο τα εισιτήρια των επιβατών, τις διατυπώσεις των κρουαζιερόπλοιων, τις διατυπώσεις των φορτηγών πλοίων.

Η εξυπηρέτηση του πλοίου αποτελεί τον κυρίαρχο ρόλο του ναυτικού ή ναυτιλιακού πράκτορα με ταυτόχρονη πώληση ναύλου προς τους ενδιαφερόμενους, εξαγωγείς κυρίως. Συγγενείς θεσμοί θεωρούνται και οι επαγγελματικές ιδιότητες του Ταξιδιωτικού Πράκτορα όπως και του Ναυλομεσίτη, οι οποίες θεωρούνται εκ των πραγμάτων ικανές να εξυπηρετήσουν το πλοίο. Ο ναυτικός πράκτορας πρέπει να έχει μια βαθειά γνώση όχι μόνο των αναγκών του πλοίου σαν πλεούμενο (επισκευές, μηχανικές βλάβες κλπ) αλλά και γνώση διοικητικών υπηρεσιών που ξεκινούν από το Τελωνείο και καταλήγουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Και αυτό συμβαίνει γιατί αντιπροσωπεύει στο λιμάνι την εταιρεία που έχει το πλοίο. Κανονίζει όλα τα χαρτιά που θέλουν οι αρχές του λιμανιού και πληρώνει ότι χρειάζεται. Επίσης, είναι υπεύθυνος για την ομαλή διαδικασία της φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, αλλά και για τη διευθέτηση των αναγκών-προβλημάτων του πλοιάρχου και του πληρώματος. Τέλος μπορεί να ασχολείται και με την εξεύρεση και ναυτολόγηση του πληρώματος.

5.2 ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ

Το βασικό στοιχείο που δίνει ζωή στο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά. Η ισχυρή παρουσία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες χαρακτηρίζονται από την ανταγωνιστικότητά τους και τη δεσπόζουσα θέση του ελληνικού στόλου στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη, σε συνδυασμό με το διεθνές λιμάνι του Πειραιά, το οποίο λειτουργεί ως πολλαπλασιαστικός συντελεστής του πλέγματος, αποτελούν τα θεμέλια του ναυτιλιακού πλέγματος, τόσο όσον αφορά στην τοποθεσία, όσο και στις οικονομικές του δραστηριότητες. Η ύπαρξη των ναυτιλιακών και των σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων επιτρέπει την παρουσία ενός ολοκληρωμένου ναυτιλιακού πλέγματος.

Οι ναυτικές πρακτορεύσεις ανήκουν στο φάσμα των ναυτιλιακών υπηρεσιών που αποτελούν κλάδο του ναυτιλιακού πλέγματος. Στο ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά οι επιχειρήσεις των πρακτορεύσεων είναι 245 και αποτελούν το 7,49% ως ποσοστό συμμετοχής του τομέα στο πλέγμα. Μεγαλύτερες σε αριθμό είναι οι επιχειρήσεις διαχείρισης και λειτουργίας πλοίου που ανέρχονται σε 974 και αποτελούν το 29,76%, ακολουθούν οι επιχειρήσεις ανταλλακτικών και ναυτιλιακού εξοπλισμού που είναι 612 με ποσοστό συμμετοχής στο πλέγμα 18,70%. Πιο κάτω στην λίστα είναι οι εταιρείες που ασχολούνται με τις ναυλώσεις των πλοίων που είναι

217 και κατέχουν ποσοστό συμμετοχής 6,63%, τα ναυπηγεία και διαλυτήρια που είναι 193 και σαν ποσοστό 5,90% και λίγο πιο κάτω οι ναυτιλιακές νομικές υπηρεσίες που αριθμούν 115 εταιρίες και ποσοστό 3,51% αντίστοιχα.

Η αγορά των ναυτικών πρακτορεύσεων στην Ελλάδα είναι ο τρίτος σε αριθμό συμμετοχής τομέας του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά. Παρατηρείται πως η αγορά αποτελείται κυρίως από πολλά μικρά πρακτορεία, σύμφωνα με τα στοιχεία των εγγεγραμμένων και παράλληλα έχει διαπιστωθεί ότι στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά δραστηριοποιούνται και άλλα ναυτικά πρακτορεία το οποία είτε δεν είναι εγγεγραμμένα στο σωματείο των ναυτικών πρακτόρων, είτε δεν αποτελεί ο κλάδος των πρακτορεύσεων την κύρια τους δραστηριότητα. Η ύπαρξη πολλών μικρών επιχειρήσεων στον κλάδο χαρακτηρίζει την αγορά αυτή ανταγωνιστική, χωρίς την ύπαρξη στρεβλώσεων που θα δημιουργούνταν από ολιγοπωλιακές δομές.

Το γεγονός ότι οι ναυτικοί πράκτορες είναι εγκατεστημένοι στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά για να βρίσκονται κοντά στο λιμάνι και τις διάφορες υπηρεσίες είναι κατανοητό, μια και για την διεκπεραίωση πολλών υποθέσεων, όπως επίβλεψη φόρτωσης των εμπορευμάτων, είσοδο και έξοδο του πλοίου από το λιμάνι κ.α. είναι απαραίτητη η φυσική παρουσία του πράκτορα. Παρόλα αυτά στις μέρες μας, η ανάπτυξη της τεχνολογίας, που εκφράζεται με την εξέλιξη της πληροφορικής και των μέσων τηλεπικοινωνίας μειώνουν σε έναν βαθμό την σημασία της γεωγραφικής εγγύτητας. Και αυτό συμβαίνει γιατί πολλές εργασίες των ναυτικών πρακτόρων γίνονται με ηλεκτρονικό τρόπο αξιοποιώντας την σύγχρονη τεχνολογία στην επιχείρησή τους, χωρίς να απαιτείται να μετακινηθούν στο λιμάνι. Παρόλα αυτά λόγω των ιδιοτεροτήτων κάποιων εργασιών και λόγω της γραφειοκρατίας που επικρατεί στην χώρα μας, είναι απαραίτητη η παρουσία του πράκτορα στην περιοχή του λιμανιού, οπότε η εξέλιξη της τεχνολογίας αν και βελτιώνει κάποιες διαδικασίες δεν εξαλείφει την σημασία της γεωγραφικής εγγύτητας που χαρακτηρίζει το ναυτιλιακό πλέγμα.

Ακόμα το γεγονός ότι στο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά βρίσκονται εγκατεστημένες πολλές εταιρείες ναυτικών πρακτόρων τους δίνεται η δυνατότητα να αναπτύξουν σχέσεις συνεργασίας και αλληλεξάρτησης μεταξύ τους. Και αυτό γιατί παρόλο το γεγονός ότι η κάθε μία λειτουργεί ατομικά και με στόχο την δική της ανάπτυξη και ευημερία, μέσα από την γειννίαση λόγω του ναυτιλιακού πλέγματος τους δίνεται η δυνατότητα να αλληλεπιδράσουν μεταξύ τους με στόχο την ευρύτερη ανάπτυξη τους. Πιο συγκεκριμένα θα μπορούσαν να αναπτύξουν συνεργασία και να

επιτύχουν οικονομίες κλίμακας, για παράδειγμα να έχουν κοινή πολιτική προώθησης, να διαχέουν την γνώση που παράγεται μεταξύ τους και να ωφελούνται όλοι, να αντιμετωπίζουν από κοινού τα προβλήματα του κλάδου και να βρίσκουν αποτελεσματικές λύσεις για αυτά. Ακόμα μέσα από την συνέργια τους είναι εφικτό να δημιουργηθούν προγράμματα εκπαίδευσης των στελεχών του κλάδου, νέες καινοτομίες, που θα συντελέσουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

Τέλος τα ναυτικά πρακτορεία παρόλο που ανήκουν στο πλέγμα, αλληλεπιδρούν με την συνολική οικονομία της χώρας. Η αλληλεπίδραση αυτή έχει θετικά οφέλη για την οικονομία, αφού οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται στην χώρα, παράγουν, δημιουργούν προστιθεμένη αξία, πληρώνουν τις φορολογικές και ασφαλιστικές τους υποχρεώσεις, δημιουργούν θέσεις απασχόλησης, μειώνοντας παράλληλα την ανεργία, και γενικότερα με τις υπηρεσίες τους διευκολύνουν τα πλοία, καθιστώντας το λιμάνι του Πειραιά ένα σύγχρονο λιμάνι που διαθέτει υψηλού επιπέδου ναυτικές πρακτορεύεις. Ταυτόχρονα όμως ο κλάδος δραστηριοποιείται σύμφωνα με του νόμους και τους κανόνες του ελληνικού κράτους, συμμορφώνεται στο φορολογικό σύστημα και δραστηριοποιείται στα πλαίσια της οικονομικής πολιτικής που ασκείται από το κράτος.

5.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Ο κλάδος των ναυτικών πρακτορεύσεων αντιμετωπίζει κάποια προβλήματα και δυσλειτουργίες που καθιστούν τις συνθήκες της εργασίας του δύσκολες και μειώνουν την παραγωγικότητα του. Ένα από τα προβλήματα αυτά είναι το ελλιπές νομοθετικό πλαίσιο που αναφέρεται στον κλάδο αυτό. Πιο συγκεκριμένα η ασάφεια στους νόμους και η μη αναφορά σε αυτούς ορισμένων περιπτώσεων, δημιουργεί προβλήματα ως προς την άσκηση του επαγγέλματος. Εξαιτίας αυτού παρατηρείται η είσοδος στην αγορά ναυτικών πρακτορείων που μη πληρώνοντας τις προϋποθέσεις που θα έπρεπε επιδίδονται σε αθέμιτο ανταγωνισμό, τιμολογώντας πολλές φορές με εξαιρετικά χαμηλές τιμές, προσφέροντας αντίστοιχα χαμηλού επιπέδου ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Ένα επιπλέον πρόβλημα που συναντάται στο ναυτιλιακό πλέγμα είναι η έλλειψη κεντρικού συντονισμού (διακυβέρνηση) του πλέγματος από τους συμμετέχοντες μέσω μιας επίσημης ή ανεπίσημης δομής. Αυτό αν συνδυαστεί με τον κατακερματισμό των λιμενικών υπηρεσιών δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην εκτέλεση των εργασιών των ναυτικών πρακτόρων. Και αυτό συμβαίνει γιατί η

συναλλαγή με όλες τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες για την διευθέτηση μιας εργασίας και μόνο έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργούνται καθυστερήσεις λόγω της πολυπλοκότητας της διαδικασίας. Επίσης οι διοικητικές υπηρεσίες που σχετίζονται με την εργασία του ναυτικού πράκτορα δεν βρίσκονται γεωγραφικά συγκεντρωμένες σε ένα σημείο αλλά είναι διασκορπισμένες, γεγονός που δυσχεραίνει την εξέλιξη της παραγωγικής τους διαδικασίας. Τέλος σε περιπτώσεις που προκύψουν κωλύματα σε κάποια εργασία τους δεν υπάρχει μια υπεύθυνη αρχή για να αποταθεί για να διεκπεραιωθεί η εργασία τους, και αυτό είναι απότοκος της έλλειψη μιας αρμόδιας αρχής ελέγχου και κεντρικού συντονισμού του πλέγματος.

Ακόμα η γραφειοκρατία που συναντάται σε όλους τους φορείς της ελληνικής διοίκησης συναντάται και στις υπηρεσίες που σχετίζονται με το πλέγμα. Επομένως οι πράκτορες αντιμετωπίζουν συχνά δαιδαλώδεις διαδικασίες για την πραγματοποίηση απλών διαδικασιών και πολλές φορές μέσα από αυτές δημιουργούνται καθυστερήσεις, οι οποίες μεταφράζονται σε χαμένο χρήμα και χρόνο από τους πλοιοκτήτες.

Τέλος η απουσία ενός εκπαιδευτικού κέντρου που να παρέχει ένα πρόγραμμα σπουδών για την εκπαίδευση του ναυτικού πράκτορα. Από την έλλειψη σχετικής εκπαίδευσης παρατηρείται ότι ο κλάδος στελεχώνεται από εργατικό δυναμικό που είτε διαθέτει εμπειρικές γνώσεις ή άλλου επαγγέλματος σχετικό με την ναυτιλία γνώσεις, γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στην στελέχωση των γραφείων των ναυτικών πρακτόρων. Συνήθως η εκπαίδευση του προσωπικού γίνεται από τους ίδιους τους εργοδότες, με αποτέλεσμα αυτό να δημιουργεί ένα επιπλέον κόστος για τις επιχειρήσεις αυτές. Παράλληλα με αυτό πρέπει να διαμορφωθεί ένα ξεκάθαρο πλαίσιο που να καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την χορήγηση της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος της συγκεκριμένης ειδικότητας από το κράτος και να σταματήσει η ανεξέλεγκτη χορήγηση αδειών.

Επομένως τα κυριότερα προβλήματα του κλάδου των πρακτορεύσεων είναι:

- Ασαφές νομοθετικό πλαίσιο
- Έλλειψη κεντρικής διακυβέρνησης
- Γραφειοκρατία
- Απουσία εκπαίδευσης πρακτόρων

5.4 ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ένα πρώτο βήμα είναι η έναρξη διαλόγου μεταξύ των ναυτικών πρακτόρων που συμμετέχουν στο πλέγμα, προκειμένου να κατανοήσουν τις προοπτικές του πλέγματος, να αναπτύξουν πρωτοβουλίες για την αξιοποίηση των οφελών που μπορεί να προσφέρει το πλέγμα στον κλάδο τους. Βάσει των αποτελεσμάτων του διαλόγου, το επόμενο βήμα είναι η εισήγηση τους για την διαμόρφωση ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα αποσκοπούσε στην προώθηση και εξασφάλιση του κλάδου των πρακτορεύσεων. Και αυτό γιατί αν βελτιωθεί το νομοθετικό πλαίσιο για τις πρακτορεύσεις θα δραστηριοποιούνται στην αγορά πλέον οι επαγγελματίες του κλάδου, οι οποίοι δρώντας με συγκεκριμένο κανόνες θα εξασφαλίζουν στα πλοία υψηλού επιπέδου υπηρεσίες με διαφάνεια και αξιοπιστία.

Ακόμα σημαντική θα είναι η ανάπτυξη ενός συστήματος διακυβέρνησης για το ναυτιλιακό πλέγμα και τους επιμέρους κλάδους του, όπως είναι το λιμάνι, που να μπορεί να αναλάβει πρωτοβουλίες, δράσεις και προτάσεις για θέματα του πλέγματος που απαιτούν συλλογική δράση από τα μέλη του. Παράλληλα όμως θα είναι υπεύθυνο για την σωστή λειτουργία των υπηρεσιών του, ώστε να αντιμετωπίζονται παραλείψεις, προβλήματα, ελλιπής οργάνωση κ.α.

Επιπλέον παρά το γεγονός ότι ο Πειραιάς φιλοξενεί πολλά εκπαιδευτικά ιδρύματα, κανένα από αυτά δεν έχει σαφή σχέση με την δραστηριότητα του ναυτικού πράκτορα και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων του πλέγματος και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Η ανάπτυξη σχετικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, καθώς και μια στρατηγική συνεργειών μεταξύ εκπαιδευτικών και ερευνητικών ιδρυμάτων και των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τις ναυτικές πρακτορεύσεις, μπορούν να ενισχύσουν την τεχνογνωσία του κλάδου, καθώς και την προστιθέμενη αξία στην τοπική και εθνική οικονομία.

Επιπλέον, η ελαχιστοποίηση του κόστους των συναλλαγών μέσω του περιορισμού της γραφειοκρατίας, του εκσυγχρονισμού των φορολογικών υπηρεσιών που σχετίζονται με τη ναυτιλία με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, θα συμβάλει σημαντικά στην διευκόλυνση της λειτουργίας των επιχειρήσεων των ναυτικών πρακτόρων. Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών πληροφορικής και η εισαγωγή τους όπου δεν υφίστανται αποτελεί βασική προτεραιότητα, σε συνδυασμό με την εισαγωγή νέων εργαλείων και δομών, όπως διαδικτυακές πύλες κ.α.

Λαμβανομένων υπόψη των νέων δεδομένων της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, του οξύτατου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, των σύγχρονων μεθόδων και τεχνολογιών της ναυτιλίας, καθώς και των ιδιαζόντων χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής πρακτορείας, είναι αναγκαίο να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να επιτευχθούν οι παρακάτω στόχοι:

- Βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών του λιμένα.
- Μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης και παραμονής των πλοίων στο λιμάνι.
- Διασφάλιση και προβολή της αξιοπιστίας των λιμένα αναφορικά με την παρεχομένη εξυπηρέτηση.
- Εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογικών συστημάτων τηλεματικής προς διευκόλυνση των διατυπώσεων και της διακίνησης των φορτίων.
- Βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέονται με το λιμάνι.
- Απλοποίηση των τελωνειακών και λοιπών διατυπώσεων και διαδικασιών.
- Δημιουργία της κατάλληλης υποδομής για την προσέλκυση και νέων φορτίων και την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των λιμένα.

Η πρόκληση που έχουν να αντιμετωπίσουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των πρακτορεύσεων είναι να διατηρήσουν τον αριθμό τους και αν είναι δυνατόν να αναπτυχθούν περισσότερο στο μέλλον, εμπλουτίζοντας με τον τρόπο αυτό το ναυτιλιακό πλέγμα γενικότερα. Πολλές κυρίως μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες για να ωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας, δημιουργούν στο εσωτερικό τους τμήμα πρακτόρευσης και δεν συνεργάζονται με ναυτικά πρακτορεία. Παρόλα αυτά η εξειδίκευση τους λόγω της μακροχρόνιας εμπειρίας που έχουν αποκτήσει και λαμβάνοντας υπόψη μας ότι στο ναυτιλιακό πλέγμα το 44% των συμμετεχόντων αντιπροσωπεύει εταιρίες με πέντε ή λιγότερα πλοία στην κατοχή τους, τότε υπάρχει ευνοϊκό κλίμα για να συνεχίσουν την δραστηριότητα τους και να αναπτύξουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία έγινε εκτενής αναφορά στα πλέγματα των επιχειρήσεων, στα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την λειτουργία τους, όπως επίσης και στα αίτια και στους παράγοντες που συντρέχουν για την δημιουργία και την ανάπτυξη ενός πλέγματος δραστηριοτήτων. Τα πιο σημαντικά οφέλη από την ανάπτυξη των επιχειρηματικών συστάδων αποτελούν οι εξωτερικές οικονομίες και οι οικονομίες συσπείρωσης που επιτυγχάνονται. Η γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων ευνοεί τις συνέργιες και τις συνεργασίες, το οποίο με την σειρά του οδηγεί στην ανταγωνιστικότητα. Για την δημιουργία του πλέγματος πρέπει να συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις, με κύρια την ύπαρξη ενός ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος στο οποίο να επικρατούν έντονες συνθήκες ανταγωνισμού. Επίσης για να αξιολογήσουμε ένα πλέγμα ότι έχει ένα σημαντικό μέγεθος και έχει αναπτύξει επαρκώς τις διασυνδέσεις μεταξύ των μερών του, εξετάζουμε τις οικονομικές επιπτώσεις στην απασχόληση και τον κύκλο εργασιών του.

Τα συμπεράσματα που εξάγονται από την θεωρία των πλεγμάτων βρίσκουν πλήρη εφαρμογή στην ναυτιλία, λόγω της μεγάλης σημασίας της ναυτιλίας στην σύγχρονη οικονομία, δεδομένου ότι το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης, και του διεθνώς εμπορεύσιμου ανταγωνιστικού χαρακτήρα των υπηρεσιών της. Η συγκρότηση ναυτιλιακών πλεγμάτων δύναται ότι μπορεί να συμβάλει όχι μόνο την οικονομία μιας περιοχής αλλά μιας ολόκληρης χώρας. Η σημασία των ναυτιλιακών πλεγμάτων στις οικονομίες των χωρών τους είναι πολύ σημαντική, και πιο συγκεκριμένα μέσα από την ανάλυση του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος παρατηρούμε ότι περίπου το 4% του ΑΕΠ της Ευρώπης προκύπτει από την ναυτιλία και απασχολείται σε αυτήν τρία εκατομμύρια εργατικό δυναμικό. Η ναυτιλία και οι σχετικές με αυτήν δραστηριότητες είναι πολύ σημαντική για την οικονομία της ευρωπαϊκής ένωσης μια και το 25% του θαλάσσιου εμπορίου διαχειρίζεται από τα ευρωπαϊκά λιμάνια, το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανήκει σε ευρωπαίους πλοιοκτήτες, το 50% της παγκόσμιας ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ανήκει στην Ευρώπη. Σε σχετικές με την ναυτιλία δραστηριότητες οι ευρωπαίοι κυριαρχούν αφού παραγγέλνουν το 40% των νεότευκτων πλοίων, παράγουν το 35% της παγκόσμιας παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού και το 60% των σκαφών μεγάλης κλάσης.

Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά που συνδυασμένη με τον εξωστρεφή χαρακτήρα της αποτελούν το πιο σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας στην ναυτιλία. Στην συνέχεια μελετώντας και αναλύοντας το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα και μέσα από την ανάλυση των κλάδων που το απαρτίζουν αναδύεται η σπουδαιότητα του για την ελληνική οικονομία στο σύνολο της. Οι θετικές επιδράσεις του πλέγματος της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία, στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού, στις αμοιβές της εργασίας και στα δημόσια έσοδα υποδεικνύουν την σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συμβάλουν στην ανάπτυξη της. Τα έσοδα που έχει η χώρα μας από την ναυτιλία συναγωνίζονται με τα έσοδα από τον εξωτερικό τουρισμό καθώς και το έσοδα από τις εξαγωγές αγαθών. Επομένως, η αύξηση της εγχώριας αγοραστικής δυνάμεως των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων από τις καθαρές εισροές χρηματοοικονομικών πόρων από τη ναυτιλία εκτιμάται στο 4,1%. Σχετικά με τη συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση στην Ελλάδα, διαπιστώνουμε ότι η εξέλιξη της άμεσης απασχόλησης στα ελληνικά πλοία είναι εμφανώς φθίνουσα και επίσης υπάρχουν προβλήματα από την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία, γεγονός που έχει επιπτώσεις στην αναπτυξιακή προοπτική και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και της ελληνικής ναυτιλίας.

Συνοψίζοντας η οργανωμένη λειτουργία του επιχειρηματικού πλέγματος συμβάλλει στην πιο αποδοτική χρήση και κατανομή των παραγωγικών πόρων και εν τέλει στην ανταγωνιστικότητα. Ταυτόχρονα, έχει και ποιοτικά αποτελέσματα, όπως η ανάπτυξη καινοτομιών, η διάχυση της πληροφορίας, η ευελιξία και η ανάπτυξη προσαρμοστικότητας των επιχειρήσεων, η συσσώρευση εμπειρίας και η ανάπτυξη εξειδικευμένης γνώσης. Σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη του κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη επιχειρηματικού πλέγματος παίζει η κυβερνητική πολιτική, καθώς απαιτείται η χάραξη στρατηγικού σχεδιασμού και η εφαρμογή ενός κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα είναι λειτουργικό, θα εξασφαλίζει τους όρους δίκαιου ανταγωνισμού και θα μειώνει τα ρυθμιστικά κόστη, ώστε να ευνοεί την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία, την ανάπτυξη συνεργειών και τη διάχυση της γνώσης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μεγιστοποιείται η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και το ναυτιλιακό επιχειρηματικό πλέγμα μπορεί να αυξήσει την παραγωγικότητα των μελών των του, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Όσο αφορά τον κλάδο των πρακτορεύσεων διαπιστώθηκε η σημασία του και η συμβολή του στο ναυτιλιακό πλέγμα και επισημάνθηκαν τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει, που είναι το ασαφές νομοθετικό πλαίσιο, η έλλειψη κεντρικής διακυβέρνησης του πλέγματος, η γραφειοκρατία και η απουσία εκπαίδευσης πρακτόρων. Εκτός του γεγονότος ότι για τα προβλήματα που αναφέρθηκαν πρέπει να λυθούν, επιπλέον προτείνονται και να επιτευχθούν και επιμέρους στόχοι όπως απλοποίηση των τελωνειακών και λοιπών διατυπώσεων και διαδικασιών, εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογικών συστημάτων τηλεματικής προς διευκόλυνση των διατυπώσεων και της διακίνησης των φορτίων.

Η Ελλάδα αποτελεί μία χώρα με ναυτιλιακή παράδοση, με δεσπόζουσα θέση στην παγκόσμια ναυτιλία και με συγκριτικό πλεονέκτημα που οφείλεται στην γεωγραφική της θέση, τη συσσωρευμένη εμπειρία και την εξειδικευμένη γνώση στον χώρο της ναυτιλίας. Η ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος είναι αναγκαία και αποτελεί μια στρατηγική επιλογή για να βγει η χώρα από την οικονομική κρίση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γκιζιάκης, Κ. και Παπαδόπουλος, Α. και Πλωμαρίτου, Ε., (2002) Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.

Διεθνής Ναυτική Ένωση (2017) ‘Δραστηριότητες Μελών’, <http://www.dne.com.gr>, τελευταία επίσκεψη: 10/07/2017

Θεοδωρόπουλος, Σ. και Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α., (2006) Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, Εκδ. Τυπωθητω- Δάρδανος.

Καθημερινή, (2016) ‘Πρώτη και το 2016 η ελληνική ναυτιλία’, <http://www.kathimerini.gr/882582/article/oikonomia/epixeirhseis/prwth-kai-to-2016-h-ellhnikh-naytilia>, τελευταία επίσκεψη: 01/07/2017

Καθημερινή, (2017) ‘η κρίση ενίσχυσε την ελληνική ναυτιλία’, <http://www.kathimerini.gr/916489/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-krish-enisxyse-thn-ellhnikh-naytilia>, τελευταία επίσκεψη: 03/07/2017

Ναυτεμπορική, (2017) ‘Η τραπεζική χρηματοδότηση της ναυτιλίας’ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1257198/se-diarki-ptosi-i-trapeziki-xrimatodotisi-tis-nautilias>, τελευταία επίσκεψη: 10/07/2017

Παρδάλη, Α., (2007) Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Ανταγωνισμός και Ανταγωνιστικότητα στην Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης.

Πρώτο Θέμα, (2017) ‘επανατοποθετώντας την Ελλάδα σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο’, <http://www.protothema.gr/economy/article/696227/epanatopothetodas-tin-ellada-os-diethnes-nautiliako-kedro-provlimata-kai-protaseis>, τελευταία επίσκεψη: 11/07/2017

Χλωμούδης, Κ., (2001) Οργάνωση και διοίκηση Λιμένων, Πειραιάς: Εκδ. Τζέι Τζέι Ελλάς.

Andersson T. and Hanson E.W. and Serger S.S. and Sorvik J., (2004). The Cluster Policies White Book. IKED Stockholm.

Asheim B. (2001). ‘Localised Learning, Innovation and Regional Clusters’. Cluster Policies-Cluster Development. Stockholm. Nordregio Report 2001:2.

- Brannerhjelm P. and Feldman M., (2006). *Clusters Genesis. Technology-based Industrial Development*. Oxford University Press.
- Damaskopoulos T. (2009). *Meta-globalisation: 'Spatial dislocation and dynamic clustering'*. *Applied economics: Systemic research* Vol. 3. Issue 2. Vitautas Magnus University.
- Douglas-Westwood (2005). *'World Marine Markets'*. Report No 328-05.
- European Commission (2007). *'Blue Paper. An Integrated Maritime Policy for the European Union'*. COM(2007) Final.
- European Commission (2007). *'Maritime Clusters Commission staff working Document'*. Sec (2007) 1406.
- European Commission (2006). *'Green Paper. Towards a future Maritime Policy for the Union. A European Vision for the oceans and seas'*. COM(2006) Final.
- Foundation for Economic & Industrial Research (IOBE) (2013), *"The Contribution of Ocean-Going Shipping to the Greek Economy: Performance & Outlook"*.
- Icaza L., Marzos S., Popa T., Sahbaz U., Saravelos G. (2009). *"The Greek Shipping Cluster"*. Harvard Business School. *Microeconomics of competitiveness*.
- Krugman, P.R. (1991). *'Geography and Trade'*. MIT Press, Boston
- Krugman, P.R. (1991). *'Increased Returns and Economic Geography'*. *Journal of Political Economy*, 99, (pp. 483-499)
- Marshall A. (1920). *Industry and Trade*. London. Macmillan.
- Mylonas P. (2010). *'Unleashing Greece's medium-term growth potential. Greece. Economic and Market Analysis'*. National Bank of Greece.
- Policy Research Corporation (2008). *'The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors. Country Report Greece'*.
- Porter M. (1998). *'Clusters and the new economics of competition'*. Harvard Business Review.
- Porter M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. London. Macmillan.

Porter, M. (1998). Clusters and Competition: New Agendas of Companies, Governments, and Institutions. In M. Porter (ed.). On Competition (pp. 197-288); Harvard Business Review Book, Boston

Porter, M. (1998). On Competition. Harvard Business Review Book, Boston

Porter, M. (1999). Clusters and the New Economics of Competition. Harvard Business Review, 76(6), (pp. 77-90)