



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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΚΟΥΛΗΣ

A.M. MN/04025

Δ΄ ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΚΟΥΛΗΣ

Α.Μ. ΜΝ/04025

Δ΄ ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ευχαριστίες

Προς τους Κ.Κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήρη, Γαλανό Εμμανουήλ, Θεολογίτη Ιωάννη και Κουμελά Κωνσταντίνο για την πολύτιμη συμβολή τους στη συγγραφή του παρόντος πονήματος.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο παρόν πόνημα αναλύθηκε αρχικά το θεωρητικό υπόβαθρο των cluster, πλεγμάτων επιχειρήσεων δηλαδή, γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων. Μελετήθηκε ο κύκλος ζωής ενός cluster (δημιουργία, ανάπτυξη και παρακμή) και η σημασία του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, της καινοτομίας και του κεφαλαίου γνώσης για ένα cluster. Επιπλέον, εξετάστηκε η συμβολή των πλεγμάτων επιχειρήσεων στην οικονομική ανάπτυξη.

Στο δεύτερο μέρος δόθηκε έμφαση στην εφαρμογή των cluster στη ναυτιλία. Κάθε κλάδος του ναυτιλιακού cluster αναλύθηκε ξεχωριστά, όπως επίσης και οι αγορές των εν λόγω κλάδων. Ακόμη, αντικείμενο μελέτης αποτέλεσαν δύο σημαντικά ναυτιλιακά cluster, εκείνο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Νορβηγίας.

Εν συνεχεία, ακολούθησε η επισταμένη εξέταση του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αναλύθηκε το περιεχόμενό του, η σημασία του για την υπόλοιπη οικονομία, τα προβλήματά του (όπως χαμηλή ανταγωνιστικότητα και έλλειψη συνοχής) και διατυπώθηκαν προτάσεις προκειμένου να αναπτυχθεί, να αυξηθεί η συνοχή του και να γίνει πιο ανταγωνιστικό.

Τέλος, μελετήθηκαν οι ναυτικές πρακτορεύσεις, ως τμήμα της ναυτιλίας υπηρεσιών, κλάδου του ελληνικού ναυτιλιακού cluster. Πραγματοποιήθηκε επισκόπηση της αγοράς των ναυτικών πρακτορεύσεων και ανιχνεύθηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα (ασαφές και παρωχημένο νομοθετικό πλαίσιο, γραφειοκρατία, πολυδιάσπαση λιμενικών υπηρεσιών, έλλειψη επαρκούς επιπέδου υποδομών από πολλά πρακτορεία). Επιπλέον, προτάθηκαν ορισμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών, όπως ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου, η καταπολέμηση της γραφειοκρατίας και η αναβάθμιση των γνώσεων των ναυτικών πρακτόρων.

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προέκυψαν είναι (i) το πλήθος θετικών επιδράσεων που ενέχει το ναυτιλιακό cluster και η ναυτιλία γενικότερα για την ελληνική οικονομία, (ii) η ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος προκειμένου αυτό να καταστεί πιο ανταγωνιστικό και (iii) η κάμψη που υφίσταται ο κλάδος των ναυτικών πρακτορεύσεων λόγω της τακτικής πολλών ναυτιλιακών εταιρειών να αναλαμβάνουν οι ίδιες την πρακτόρευσή των πλοίων που διαχειρίζονται, δημιουργώντας στους κόλπους τους τμήμα πρακτορεύσεων, του παρωχημένου νομοθετικού πλαισίου και της πολυδιάσπασης των λιμενικών υπηρεσιών σε πολλά ελληνικά λιμάνια.

Έννοιες και Λέξεις-κλειδιά

Γεωγραφική Συγκέντρωση

Σχηματισμός Πλέγματος

Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα

Ναυτιλιακό Πλέγμα

Ελληνικό Ναυτιλιακό Πλέγμα

ABSTRACT

The main purpose in this thesis is to analyze initially the cluster's theoretical background, namely the network of enterprises geographically concentrated and interconnected. The primary focus of the first part is the life cycle of a cluster (creation, growth and decline) and the significance of its competitive advantage, innovation and knowledge capital. The contribution of enterprises network in the economical development have been also examined.

In the second part, the emphasis has been posed on the cluster's application in the maritime sector. Each branch of the maritime cluster, as well as their markets, is analyzed separately. Moreover, two considerable maritime clusters, these of the European Union and the Norway, have been questioned.

Then, follows an attentive examination of the greek network of maritime activities. Present analysis concerns the content of the greek maritime cluster, its significance for the economy in general and its drawbacks (such as low level of competitiveness and lack of cohesion). In addition, some options

have been suggested in order to become more competitive and to encourage its development and cohesion.

Finally, shipping agencies have been examined as part of maritime services sector, branch of greek maritime cluster. There has been a survey of the shipping agencies market and the most important problems have been pointed out (vague and outdated law frame, bureaucracy, splintering off port services and lack of adequate infrastructure on behalf of the majority of shipping agencies). Furthermore, several solutions concerning the withdrawal of the above obstacles have been suggested, such as law frame updating, bureaucracy overwhelming and further education of shipping agencies human capital.

The main conclusions of this essay are (i) the volume of positive impacts of the maritime cluster -and the shipping industry generally- for the national economy, (ii) the importance to emphasize to the development of the maritime cluster in order to become more competitive and (iii) the decline of shipping agencies sub-branch due to the adopted policy by many shipping companies (which take charge to agent ships of their responsibilities by organizing their own agency departments), to the obsolete law frame and to the splintering off port services in many greek ports.

Concepts and key-words

Geographical Concentration

Cluster's Formation

Competitive Advantage

Maritime Cluster

Greek Maritime Cluster

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θεωρία των cluster αποτελεί ένα νέο σχετικά θεωρητικό πεδίο της οικονομικής επιστήμης, αντικείμενο του οποίου αποτελεί η ερμηνεία της συμπεριφοράς επιχειρήσεων γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων μεταξύ τους, η υφή των σχέσεων που δημιουργούνται ανάμεσά τους καθώς επίσης και τα αποτελέσματα που απορρέουν από τις δραστηριότητες του cluster για το ίδιο αλλά και την υπόλοιπη οικονομία. (οικονομίες συνεργιών, καινοτομία και εξωτερικές οικονομίες οι κυριότερες). Σκοπός του παρόντος πονήματος είναι η ανάλυση της μορφής οργάνωσης clustering και πιο συγκεκριμένα η εφαρμογή αυτής στη ναυτιλία. Επιπροσθέτως, δόθηκε έμφαση στην εξέταση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και στον κλάδο των ναυτικών πρακτορεύσεων ο οποίος αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου κλάδου του ελληνικού ναυτιλιακού cluster, της ναυτιλίας υπηρεσιών.

Στο **Πρώτο Κεφάλαιο** αναλύθηκαν τα βασικά σημεία της θεωρίας των cluster: δόθηκε έμφαση στην έννοια και το περιεχόμενο ενός πλέγματος επιχειρήσεων, στα κυριότερα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματά του, όπως είναι η τάση για καινοτομία ή η εμφάνιση εξωτερικών οικονομιών, καθώς επίσης και στις φάσεις του κύκλου ζωής ενός cluster (δημιουργία, ανάπτυξη, παρακμή). Εν συνεχεία εξετάστηκε η σχέση cluster και ανταγωνισμού, ο ρόλος της τοποθεσίας εγκατάστασης (Porter's Diamond) και η συμβολή των δικτύων επιχειρήσεων στην οικονομική ανάπτυξη (μέσω παραγωγής Προστιθέμενης Αξίας, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης κλπ.). Τέλος, πραγματοποιήθηκε ξεχωριστή αναφορά στην Οικονομία της Γνώσης και στη σημασία της γνώσης γενικότερα για τα cluster.

Στο **Δεύτερο Κεφάλαιο** αντικείμενο εξέτασης αποτέλεσε το ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων, η εφαρμογή της θεωρίας clustering στον τομέα της ναυτιλίας. Αναλύθηκαν τα κυριότερα χαρακτηριστικά και οι κλάδοι ενός ναυτιλιακού cluster, καθώς επίσης και η σύνδεση αυτού με την υπόλοιπη οικονομία. Επιπροσθέτως, μελετήθηκαν οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος, όπως Εμπορική Ναυτιλία, Θαλάσσιος τουρισμός, Λιμενική βιομηχανία κλπ. Στο τέλος του κεφαλαίου, παρουσιάστηκαν δύο σημαντικά πλέγματα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων: εκείνα της Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο **Τρίτο Κεφάλαιο** αναλύθηκε το ελληνικό ναυτιλιακό cluster: το περιεχόμενό του, οι κλάδοι του η σημασία αυτού για την υπόλοιπη οικονομία και οι θετικές επιπτώσεις που ενέχει γι' αυτήν με την παραγωγή Προστιθέμενης Αξίας, τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την αύξηση των δημοσίων εσόδων, την αύξηση των εξαγωγών, την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος και τις έμμεσες επιπτώσεις (μέσω της μεθόδου ανάλυσης Εισροών- Εκροών) οι οποίες είναι αποτέλεσμα των δαπανών της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε άλλους

παραγωγικούς κλάδους. Έπειτα αναφέρθηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα που ταλανίζουν το ελληνικό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (όπως χαμηλή ανταγωνιστικότητα και έλλειψη συνοχής) και προτάθηκαν ορισμένες λύσεις οι οποίες σε βάθος χρόνου δύνανται να δημιουργήσουν νέες προοπτικές ανάπτυξης για το cluster.

Στο **Τέταρτο Κεφάλαιο** η μελέτη εξειδικεύθηκε σε ένα συγκεκριμένο κλάδο του ναυτιλιακού πλέγματος της Ελλάδας, εκείνο των ναυτικών πρακτορεύσεων ο οποίος αποτελεί μέρος του ευρύτερου κλάδου της ναυτιλίας υπηρεσιών. Αναλύθηκε η αγορά των ναυτικών πρακτορεύσεων, αναφέρθηκαν ορισμένα από τα μεγαλύτερα ναυτικά πρακτορεία και παρουσιάστηκαν θέσεις ορισμένων φορέων της εν λόγω αγοράς. Επιπροσθέτως, εξετάστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου και προτάθηκαν ορισμένες λύσεις για την εξάλειψη των βλαπτικών συνεπειών τους. Η έλλειψη επαρκών στατιστικών στοιχείων αποτέλεσε εμπόδιο στην ανάλυση του κλάδου, το οποίο ξεπεράστηκε εν μέρει μέσω συνεντεύξεων φορέων της αγοράς και συλλογής δεδομένων, προκειμένου να αποδοθεί όσο το δυνατόν πιο ξεκάθαρα η εικόνα του κλάδου των ναυτικών πρακτορεύσεων.

Στο **Πέμπτο Κεφάλαιο** τέλος, παρουσιάστηκαν τα συμπεράσματα και οι διαπιστώσεις που προέκυψαν από το παρόν πόνημα με κυριότερο την αδήριτη ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση από όλους τους αρμόδιους φορείς στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Το ερευνητικό ερώτημα που τίθεται είναι η ανάλυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και ενός υποκλάδου αυτού, των ναυτιλιακών πρακτορεύσεων. Με άλλα λόγια η ενδελεχής μελέτη των κυριότερων χαρακτηριστικών και η ανάδειξη των δυνατοτήτων, των προβλημάτων, των λύσεων και των προοπτικών ανάπτυξης των εξεταζόμενων αντικειμένων με σκοπό αφενός την ανάδειξη των ωφελειών που ενέχει για την ελληνική οικονομία (και κοινωνία γενικότερα) η δημιουργία ενός ισχυρού ναυτιλιακού πλέγματος και αφετέρου την υπογράμμιση του ρόλου των ναυτικών πρακτορεύσεων για την εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και της σημασίας τους για την οικονομία γενικότερα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Η ΘΕΩΡΙΑ των CLUSTER

1.1 Η έννοια και το περιεχόμενο των cluster

1.2 Χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα των cluster

1.3 Ο κύκλος ζωής ενός cluster

1.3.1 Εμφάνιση και δημιουργία

1.3.2 Ανάπτυξη

1.3.3 Παρακμή

1.4 Η σημασία της ανταγωνιστικότητας για τα cluster και η συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη

1.4.1 Η σημασία της ανταγωνιστικότητας για τα cluster

1.4.1.1 Η σημασία της τοποθεσίας για τον ανταγωνισμό

1.4.1.2 Ανταγωνισμός και cluster

1.4.2 Η συμβολή των cluster στην οικονομική ανάπτυξη

1.5 Η Οικονομία της Γνώσης και η σπουδαιότητά της για τα cluster

1.5.1 Η έννοια της οικονομίας της γνώσης

1.5.2 Cluster και οικονομία της γνώσης

2. Το ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (MARITIME CLUSTER)

2.1 Βασικά χαρακτηριστικά και κλάδοι του ναυτιλιακού cluster

2.2 Σύνδεση του ναυτιλιακού cluster με την υπόλοιπη οικονομία: άμεσες κι έμμεσες συνέπειες

2.3 Οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος

2.3.1 Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος

2.3.2 Εμπορική Ναυτιλία

2.3.3 Ναυτιλία υπηρεσιών

2.3.4 Θαλάσσιος τουρισμός και σκάφη αναψυχής

2.3.5 Ναυπηγήσεις (όλων των κατηγοριών)

2.3.6 Λιμενική βιομηχανία (Ναυτιλιακές αγορές Λιμένων)

2.3.7 Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες

2.3.8 Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου

2.3.9 Ναυτιλιακός Εξοπλισμός

2.4 Επισκόπηση των ναυτιλιακών cluster της Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2.4.1 Νορβηγία

2.4.2 Ευρωπαϊκή Ένωση

3. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ CLUSTER

3.1 Το περιεχόμενο του ελληνικού ναυτιλιακού cluster (ανάλυση και επισκόπηση των κλάδων του)

3.2 Η σημασία του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων για την υπόλοιπη οικονομία

3.2.1 Προστιθέμενη Αξία

3.2.2 Απασχόληση

3.2.3 Δημόσια έσοδα

3.2.4 Ισοζύγιο πληρωμών και ναυτιλιακό συνάλλαγμα

3.3 Προβλήματα και προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

3.3.1 Προβλήματα

3.3.2 Λύσεις και προοπτικές ανάπτυξης

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

4.1 Παρουσίαση των ναυτικών πρακτορεύσεων: μια πρώτη εικόνα

4.2 Οι ναυτικές πρακτορεύσεις και η θεωρία των cluster

4.3 Προβλήματα, λύσεις και προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου (θέσεις φορέων της αγοράς)

4.3.1 Προβλήματα

4.3.2 Προτεινόμενες λύσεις και προοπτικές ανάπτυξης

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΙΑΣ

1. Η ΘΕΩΡΙΑ των CLUSTER

1.1 Η έννοια και το περιεχόμενο των cluster

Στην οικονομική πραγματικότητα συχνά συναντάται το φαινόμενο της συνεργασίας, άμεσης ή έμμεσης, επιχειρήσεων του ίδιου ή παρεμφερών κλάδων, ιδιαίτερα δε αν συνυπάρχουν γεωγραφικά. Το φαινόμενο αυτό και οι συνέπειές του στη σύγχρονη οικονομική θεωρία εξηγείται μέσω της έννοιας του cluster. Προκειμένου να γίνει καλύτερα κατανοητό το νόημα του cluster στο οικονομικό περιβάλλον, απαιτείται κατ' αρχήν η επισκόπηση του εν λόγω όρου υπό την αρχική σημασία του: το cluster ελληνιστί αποδίδεται ως δέσμη, συστάδα ή σύμπλεγμα και την ίδια σημασία έχει στην οικονομική ορολογία, δηλαδή μια ομάδα επιχειρήσεων, ένα σύμπλεγμα, όπου η δράση της καθεμιάς από αυτές επηρεάζει και επηρεάζεται από τις υπόλοιπες με ποικίλα αποτελέσματα και κυριότερο από αυτά τις λεγόμενες «οικονομίες συνεργιών». Ο γνωστότερος και σημαντικότερος θεωρητικός των cluster, ο Michael Porter, ορίζει το cluster σαν μια ομάδα επιχειρήσεων και σχετικών οργανισμών ενός συγκεκριμένου κλάδου, γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων που ταυτόχρονα δύνανται να συνεργάζονται αλλά και να ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Ένα cluster περιλαμβάνει συνήθως προμηθευτές, πελάτες, παραγωγούς συμπληρωματικών προϊόντων και σχετικούς κυβερνητικούς φορείς (On Competition, Michael Porter, 1998).

Το σημαντικότερο αποτέλεσμα από τη λειτουργία ενός cluster είναι, όπως προαναφέρθηκε, οι οικονομίες συνεργιών. Οι συνεργαζόμενες επιχειρήσεις αποκομίζουν σημαντικά οφέλη, όπως για παράδειγμα εξωτερικές οικονομίες, ανταγωνισμός ο οποίος ωθεί τις επιχειρήσεις να προβούν σε καινοτομίες και βελτιώσεις, μείωση του μεταφορικού κόστους κ.α. Κατ' αυτόν τον τρόπο, παράγεται προστιθέμενη αξία η οποία οφείλεται στην ύπαρξη και λειτουργία του cluster. Με άλλα λόγια παράγεται περισσότερο Προϊόν με το ίδιο κόστος (ή το ίδιο Προϊόν με λιγότερο κόστος) όταν οι επιχειρήσεις συνεργάζονται, παρά αν λειτουργούσαν τελείως αυτόνομα η καθεμία.

Παράλληλα με τη συνεργασία όμως, τα μέλη ενός cluster λειτουργούν ταυτόχρονα και ανταγωνιστικά μεταξύ τους. Βέβαια, συνήθως ο ανταγωνισμός αυτός είναι πιο έμμεσος, αφού οι επιχειρήσεις του cluster δραστηριοποιούνται είτε σε παρεμφερείς αγορές, είτε σε διαφορετικά τμήματα της ίδιας αγοράς, και δύναται να λάβει χώρα σε πεδία όπως η προσέλκυση προμηθευτών, η καινοτομία ή η διαφοροποίηση του προϊόντος με απώτερο στόχο την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Η ύπαρξη υγιούς ανταγωνισμού

αποτελεί παράμετρο μείζονος σημασίας για τη διατήρηση, την εύρυθμη λειτουργία και την ανάπτυξη ενός πλέγματος επιχειρήσεων.

Το cluster αντιπροσωπεύει μια νέα μορφή γεωγραφικής οργάνωσης των επιχειρήσεων ευρισκόμενη ανάμεσα στις μεγάλες, απομακρυσμένες αγορές από τη μια πλευρά και στις στενές ιεραρχικές δομές και την καθετοποίηση από την άλλη. Η επαναλαμβανόμενη συνεργασία των επιχειρήσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική τους γειτνίαση, ενέχει ποικίλα πλεονεκτήματα σε επίπεδο αποτελεσματικότητας και ευελιξίας, καθιστώντας την εν λόγω μορφή οργάνωσης αποτελεσματικότερη σε σχέση με μια μεγάλη απρόσωπη αγορά, όπου τα μέλη της είναι διασκορπισμένα και δε συνεργάζονται σε μόνιμη βάση παρά μόνο τυχαία και περιστασιακά ή σε σύγκριση με τα προβλήματα δυσκαμψίας και γραφειοκρατίας που είναι πιθανό να αντιμετωπίζει μια έντονα καθετοποιημένη οργάνωση.

Επιχειρώντας μια ιστορική αναδρομή σχετικά με τα cluster, ψήγματα της συγκεκριμένης θεωρίας συναντώνται στο έργο του Άλφρεντ Μάρσαλ, «Αρχές των Οικονομικών» (1890). Στο εν λόγω πόνημα γίνονται αναφορές στην ύπαρξη εξωτερικών οικονομιών σε εξειδικευμένες βιομηχανικές περιοχές όπου επιχειρήσεις διαφορετικών σταδίων παραγωγής του ίδιου προϊόντος συνεργάζονται μεταξύ τους με ποικίλα πλεονεκτήματα. Φυσικά τα cluster υπήρχαν ως μορφή οργάνωσης πολύ νωρίτερα από το συγκεκριμένο έργο, αλλά η επίδρασή τους στην οικονομία αφενός ήταν πολύ πιο περιορισμένη και αφετέρου δεν υπήρχαν τα κατάλληλα οικονομικά εργαλεία προκειμένου να διερευνηθεί. Με την ανάπτυξη ορισμένων κλάδων της οικονομικής επιστήμης όπως η Μικροοικονομία και η Οικονομική Γεωγραφία καθίσταται δυνατή στο πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα η πιο ενδελεχής μελέτη του clustering καθώς επίσης και η ανίχνευση των αποτελεσμάτων της συγκεκριμένης μορφής οργάνωσης στο οικονομικό περιβάλλον.

Επίσης, με την απελευθέρωση πολλών αγορών, την ενίσχυση του ανταγωνισμού και την παγκοσμιοποίηση, η οποία λαμβάνει χώρα και εξελίσσεται μέχρι τις ημέρες μας, η θετική επίδραση των cluster στις διάφορες οικονομίες αυξάνει περαιτέρω με αποτέλεσμα να αναβαθμιστεί η σημασία τους για την παγκόσμια οικονομική κοινότητα ούτως ώστε η θεωρία clustering να έχει πλέον εξελιχθεί σε ένα από τα σημαντικότερα θεωρητικά μοντέλα για την ανάλυση της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων στην προσπάθειά τους να επιτύχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αναδεικνύοντας παράλληλα τη σπουδαιότητα της τοποθεσίας εγκατάστασης μιας επιχείρησης σε οικονομίες ολοένα και πιο παγκοσμιοποιημένες.

Στο οικονομικό περιβάλλον υπάρχουν πολλά είδη cluster, τα χαρακτηριστικά των οποίων (π.χ. το μέγεθος, τα μέλη του cluster ή ο βαθμός πολυπλοκότητας των σχέσεων που διέπουν τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις) ποικίλλουν. Προκειμένου να γίνει καλύτερα κατανοητό το

περιεχόμενο ενός δικτύου συνεργαζόμενων επιχειρήσεων επιχειρείται κάτωθι η ανάλυση ενός «τυπικού» cluster με αναφορά στα μέρη που το συνιστούν καθώς επίσης και στο είδος των σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ αυτών.

Ένα cluster λοιπόν *απαρτίζεται* από τα εξής μέρη:

- **Επιχειρήσεις παραγωγής τελικού προϊόντος ή υπηρεσίας.** Πρόκειται για τις επιχειρήσεις που παράγουν και προσφέρουν το τελικό προϊόν ή υπηρεσία. Οι σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ τους είναι αφενός ανταγωνιστικές, αφετέρου όμως είναι πολύ πιθανό να αναπτυχθούν και σχέσεις συνεργασίας σε πολλά επίπεδα (π.χ. συνεργασία σε επίπεδο marketing προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξοικονόμηση πόρων και η μείωση εξόδων διαφήμισης και προώθησης του προϊόντος ή συνεργασία για τη δημιουργία υποδομών που θα ωφελήσουν όλα τα μέλη του cluster).
- **Προμηθευτές εισροών.** Ο ρόλος των προμηθευτών είναι ο έγκαιρος εφοδιασμός των επιχειρήσεων του cluster με πρώτες ύλες, εξαρτήματα, εφόδια καθώς επίσης και η επιδιόρθωση ενδεχόμενων βλαβών στις εγκαταστάσεις ή στο μηχανολογικό εξοπλισμό. Οι σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα σε προμηθευτές και επιχειρήσεις του cluster λαμβάνουν τη μορφή επαναλαμβανόμενου παιγνίου, αφού η συνεργασία τους δεν είναι ευκαιριακή αλλά έχει μόνιμο και σταθερό χαρακτήρα. Γι' αυτό το λόγο, καμιά πλευρά δεν έχει συμφέρον να εξαπατήσει την άλλη διότι κατά πρώτον υπάρχει η προοπτική μελλοντικής συνεργασίας, κατά δεύτερον ενδεχόμενη εξαπάτηση θα έπληττε τη φήμη και το κύρος της επιχείρησης που θα ενεργούσε κατ' αυτόν τον τρόπο με αποτέλεσμα οι άλλες επιχειρήσεις του cluster να αποφεύγουν να συνεργαστούν μαζί της. Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι όσο περισσότερο συνεργάζονται οι προμηθευτές με τις επιχειρήσεις του cluster, βελτιώνονται και μαθαίνουν να ικανοποιούν ταχύτερα και πιο αποτελεσματικά τις ανάγκες τους (μέσω ενδεχόμενων καινοτομιών κατά την προμήθεια λ.χ.) μειώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το κόστος παραγωγής του τελικού προϊόντος.
- **Παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων.** Το στοιχείο της συμπληρωματικότητας είναι έντονο μέσα σ' ένα cluster. Προκειμένου να παραχθεί ένα πλήρες προϊόν ή υπηρεσία απαιτούνται υψηλές επιδόσεις από όλες τις εταιρείες που απαρτίζουν το cluster, σε διαφορετική περίπτωση ενδέχεται το τελικό προϊόν ή υπηρεσία να μην αφήσει ικανοποιημένους τους αγοραστές. Τρανταχτό παράδειγμα συμπληρωματικότητας αποτελεί ο τουρισμός, όπου η ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών εξαρτάται από την εύρυθμη λειτουργία όχι μόνο των επιχειρήσεων

εκείνων που προσφέρουν το πρωτογενές τουριστικό προϊόν, αλλά και από την επίδοση των επιχειρήσεων εκείνων που δραστηριοποιούνται σε παρεμφερείς κλάδους και παράγουν συμπληρωματικά προϊόντα ή υπηρεσίες. Δηλαδή, η γνώμη του αγοραστή του τουριστικού προϊόντος δεν εξαρτάται μόνο από την ποιότητα των ξενοδοχειακών υπηρεσιών που θα συναντήσει ή των χώρων που θα επισκεφθεί (αξιοθέατα, παραλίες κλπ.) αλλά και από άλλες, δευτερεύουσες πλην όμως σημαντικές υπηρεσίες συμπληρωματικού χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες στο αεροδρόμιο ή στο λιμάνι άφιξης, μεταφορικές υπηρεσίες, ποιότητα υποδομών κλπ. Ενδεχόμενη χαμηλή επίδοση από μια από τις επιχειρήσεις, δύναται να υπονομεύσει τις υψηλές επιδόσεις των υπολοίπων μελών του cluster, υποβαθμίζοντας τοιουτοτρόπως το τελικό προϊόν. Εν κατακλείδι, οι παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας από το cluster.

- **Εκπαιδευτικοί φορείς.** Εδώ εντάσσονται όλα εκείνα τα ιδρύματα που είναι επιφορτισμένα αφενός με τη δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, αφετέρου με ερευνητικό έργο. Τέτοιοι φορείς είναι τα πανεπιστημιακά ιδρύματα, διάφορα ινστιτούτα επαγγελματικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης κλπ. Τα εν λόγω ιδρύματα παρέχουν σημαντικές υπηρεσίες στο cluster επιμορφώνοντας στελέχη του και παράλληλα μεριμνώντας για την ομαλή υιοθέτηση νέων τεχνολογιών από τις επιχειρήσεις του cluster, μέσω επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας (Έρευνα και Ανάπτυξη) και εφαρμογής των νέων γνώσεων συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην αύξηση της παραγωγικότητας ολόκληρου του cluster.
- **Κρατικοί φορείς.** Πρόκειται είτε για κρατικές επιχειρήσεις, είτε για κρατικούς φορείς οι οποίοι επηρεάζουν άμεσα το cluster μέσω των ενεργειών και των αποφάσεών τους. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν επιχειρήσεις που ελέγχονται από το κράτος και ανταγωνίζονται τις ιδιωτικές παράγοντας το ίδιο προϊόν ή υπηρεσία ή επιχειρήσεις που παράγουν δημόσια αγαθά π.χ. παροχή των απαραίτητων υποδομών στο cluster, επιμόρφωση ανθρώπινου δυναμικού κλπ. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται τμήματα του κρατικού μηχανισμού τα οποία επιδρούν άμεσα στις επιχειρήσεις που απαρτίζουν το cluster. Μια υπηρεσία ή ένα τμήμα ενός υπουργείου δύναται να θεωρηθεί τμήμα ενός cluster αν είναι επιφορτισμένο, μεταξύ άλλων, και με τη μέριμνα για την εύρυθμη λειτουργία και την ανάπτυξη του cluster και οι αποφάσεις που λαμβάνει αφορούν και επηρεάζουν άμεσα ολόκληρο το πλέγμα των

επιχειρήσεων. Παραδείγματος χάριν, ένα τμήμα του υπουργείου τουρισμού που μεριμνά για το τουριστικό cluster μιας περιοχής (πώς θα αυξηθεί η παραγωγικότητά του, πώς θα τονωθεί ο ανταγωνισμός κλπ) δύναται να θεωρηθεί μέρος του συγκεκριμένου cluster. Φυσικά, ολόκληρος ο κρατικός τομέας επηρεάζει ποικιλοτρόπως το cluster θέτοντας το οικονομικό, νομικό και πολιτικό πλαίσιο εντός του οποίου θα δραστηριοποιηθούν οι επιχειρήσεις. Η επίδραση του κρατικού τομέα γενικότερα στα cluster θα αναλυθεί σε επόμενη ενότητα.

- **Χρηματοοικονομικοί οργανισμοί.** Οι χρηματοοικονομικοί οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων του cluster. Πρόκειται για χρηματοπιστωτικά ιδρύματα του cluster με τα οποία οι επιχειρήσεις αναπτύσσουν συνεργασία μόνιμου χαρακτήρα προκειμένου να χρηματοδοτηθούν για τη διενέργεια επενδύσεων ή για κεφάλαιο κίνησης κλπ.

Στο σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον οι μορφές των cluster ποικίλλουν, στα περισσότερα από αυτά όμως συναντώνται οι παραπάνω συμμετέχοντες. Ακόμη, ένα cluster μπορεί να περιλαμβάνει και κανάλια διανομής, πράκτορες και αντιπροσώπους επιχειρήσεων, ενώσεις προώσπισης των συμφερόντων του κλάδου κλπ.

Εν κατακλείδι, ένα cluster, ορίζεται ως μια γεωγραφική συγκέντρωση ομοειδών ή συμπληρωματικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων συγκεκριμένης βιομηχανίας με ενεργά κανάλια επικοινωνίας που εξυπηρετούν οικονομικές συναλλαγές (Προσδιορισμός Περιφερειακών Βιομηχανικών Συμπλεγμάτων Επιχειρήσεων στην Ελληνική Οικονομία, Παπαχρόνη, Μαύρη, 2006). Η μορφή που δύναται να λάβει το παραπάνω δίκτυο εξαρτάται από πολλές παραμέτρους (οικονομικές ή μη) και ποικίλλει.

1.2 Χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα των cluster

Τα cluster παρουσιάζουν ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά. Ένα από τα κυριότερα εξ' αυτών είναι η **τάση για καινοτομία**. Σ' ένα δίκτυο συνεργαζόμενων επιχειρήσεων, για διάφορους λόγους δίνονται άφθονα ερεθίσματα για καινοτομίες. Κατ' αρχήν, η επαναλαμβανόμενη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων ευνοεί την καινοτομία, διότι η κάθε επιχείρηση μέσω της επανάληψης μαθαίνει καλύτερα το ρόλο της μέσα στο cluster, βελτιώνεται και τοιουτοτρόπως δημιουργείται πρόσφορο έδαφος για την εφαρμογή καινοτομιών με αποτέλεσμα την καλύτερη συνεργασία και την εξοικονόμηση πόρων κατά την παραγωγική διαδικασία. Έπειτα, τα πανεπιστημιακά ιδρύματα και τα ερευνητικά κέντρα

που αποτελούν μέρος ενός cluster δραστηριοποιούνται προς την κατεύθυνση της δημιουργίας νέων τεχνολογικών γνώσεων, οι οποίες τίθενται στη διάθεση των επιχειρήσεων. Επίσης, η άμεση πρόσβαση των επιχειρήσεων σε παραγωγικούς συντελεστές μέσα στο cluster διευκολύνει και επιταχύνει την εφαρμογή των γνώσεων αυτών. Συν τοις άλλοις, το γεγονός της γεωγραφικής εγγύτητας των επιχειρήσεων συμβάλλει στην εφαρμογή και εξάπλωση καινοτομιών, αφού είναι εύκολο για μια επιχείρηση να παρατηρήσει τις άλλες επιχειρήσεις του cluster (direct observation) και να εφαρμόσει κάποια καινοτομία. Επιπροσθέτως, ένας ακόμη λόγος για τον οποίο παρουσιάζεται έντονη τάση για καινοτομία σ' ένα cluster είναι ο υγιής ανταγωνισμός και η «ευγενής άμιλλα» που αναπτύσσεται μεταξύ των επιχειρήσεων. Εντός του cluster οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις, σε επίπεδο παραγωγής, αγοράς, διανομής κλπ. Κάθε επιχείρηση συγκρίνει τον εαυτό της με τις υπόλοιπες και καταβάλλει προσπάθειες ώστε να τις υπερκεράσει με τις επιδόσεις τις. Αυτή η θετική πίεση μεταξύ των επιχειρήσεων προσφέρει ισχυρό κίνητρο για συνεχή βελτίωση της παραγωγικότητάς τους και συνεπώς δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για καινοτομίες.

Η εύρυθμη λειτουργία και η ανάπτυξη ενός cluster εξαρτάται από τις καινοτομίες σε τέτοιο βαθμό ώστε να θεωρείται ότι ο ρυθμός δημιουργίας και εφαρμογής καινοτομιών αποτελεί δείκτη υγείας του cluster. Φυσικά, δεν υπάρχει κάποιος σταθερός ρυθμός καινοτομίας, άλλα οι καινοτομίες συμβαίνουν ως αποτέλεσμα μη διαδοχικών διαδράσεων μεταξύ επιχειρήσεων, πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων. Τέλος, η δημιουργία κι εφαρμογή καινοτομιών αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τις επιχειρήσεις του cluster προκειμένου να επιτύχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να υπερिσχύσουν επί των ανταγωνιστριών τους (Caniels, Henny. What drives innovetiveness in industrial clusters? Transcending the debate, 2005).

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των cluster, εξίσου σημαντικό με το προηγούμενο είναι ο **μεγάλος βαθμός συμπληρωματικότητας και αλληλεξάρτησης** που υφίσταται ανάμεσα στις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις. Η έντονη αλληλεξάρτηση είναι φυσικό επακόλουθο της γεωγραφικής γειννίας και της συχνής συνεργασίας των επιχειρήσεων του cluster. Οι επιχειρήσεις έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά, συνυπάρχουν στον ίδιο χώρο και αντιμετωπίζουν παραπλήσιες ανάγκες: για ανθρώπινο κεφάλαιο, τεχνολογία, υποδομές, διανομή, πληροφόρηση κλπ. Ακόμη, είναι πιθανό να αντλούν από την τοποθεσία του cluster πρώτες ύλες (κοιτάσματα, πλουτοπαραγωγικές πηγές κ.α.). Οι παραπάνω κοινές ανάγκες, προκειμένου να αντιμετωπιστούν καλύτερα, οδηγούν συχνά τις επιχειρήσεις σε συνεργασία η οποία με την πάροδο του χρόνου προσεγγίζει τα όρια της αλληλεξάρτησης. Παραδείγματος χάριν, οι επιχειρήσεις οφείλουν να συνεργαστούν προκειμένου να βελτιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα της χρήσης των υποδομών ή των πλουτοπαραγωγικών πηγών απ' όπου

αντλούν πρώτες ύλες. Η συνεργασία αυτή όμως εμπεριέχει και το στοιχείο της αλληλεξάρτησης, αφού η αποτελεσματική χρήση των παραπάνω από μια επιχείρηση εξαρτάται και από τη χρήση που θα ενεργήσουν οι υπόλοιπες επιχειρήσεις. Επίσης, οι σχέσεις που αναπτύσσονται μέσα στο cluster είναι συχνά a priori σχέσεις εξάρτησης, όπως είναι η σχέση που διατηρεί μια επιχείρηση με τους προμηθευτές της, αφού προκειμένου να παραγάγει είναι απαραίτητο να τροφοδοτηθεί έγκαιρα με τις απαραίτητες εισροές.

Η συμπληρωματικότητα έχει ως κύρια συνέπεια ότι συχνά οι επιχειρήσεις καταλήγουν να αλληλεξαρτώνται σε τέτοιο βαθμό ώστε οι επιδόσεις καθεμιάς να είναι συνάρτηση, μεταξύ άλλων, και των επιδόσεων των υπολοίπων. Με άλλα λόγια είναι πιθανό, ενδεχόμενη κακή επίδοση μιας επιχείρησης να συμπαρασύρει όλες τις υπόλοιπες επιχειρήσεις και να δημιουργήσει άσχημη εικόνα ή να υποβαθμίσει την ποιότητα του παραγόμενου προϊόντος ή υπηρεσίας. Τρανταχτό παράδειγμα εμφάνισης τέτοιων φαινομένων αποτελούν τα τουριστικά cluster, όπου η φύση του προσφερόμενου προϊόντος είναι τέτοια, ώστε χαμηλής στάθμης προσφορά υπηρεσιών π.χ. σε επίπεδο μεταφορών είναι πιθανό να δημιουργήσει αρνητικές εντυπώσεις στους επισκέπτες για το σύνολο του τουριστικού προϊόντος ακόμη κι αν οι υπόλοιπες επιχειρήσεις προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

Ακολουθώντας τα πλέγματα συνεργαζόμενων επιχειρήσεων χαρακτηρίζει η **εμφάνιση εξωτερικών οικονομιών και η παραγωγή αγαθών δημόσιου, ή ημιδημόσιου χαρακτήρα**, ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού που λαμβάνει χώρα ανάμεσα στις επιχειρήσεις του cluster. Με άλλα λόγια, τα παραπάνω προκύπτουν από ιδιωτικές επενδύσεις, πέραν των δημοσίων, ή ως υποπροϊόντα του ανταγωνισμού. Μια πρώτη εξωτερική οικονομία αποτελεί η δημιουργία και διάχυση τεχνολογικής γνώσης από πανεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα ή από τα τμήματα Έρευνας κι Ανάπτυξης (RnD) των επιχειρήσεων. Οι γνώσεις αυτές τίθενται στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου ή διαχέονται στο κοινωνικό σύνολο υπό μορφή καινοτομιών. Γενικότερα η πρόσβαση σε πληροφόρηση για διάφορα ζητήματα μέσα στο cluster (π.χ. θέματα τεχνικής φύσεως, τάσεις της αγοράς κλπ.) είναι εύκολη και με μικρό κόστος, καθώς πέραν των άλλων εκμηδενίζεται και το κόστος αναζήτησης των εν λόγω πληροφοριών για τις επιχειρήσεις, συνιστώντας κατ' αυτόν τον τρόπο αγαθό (ημί)δημόσιου χαρακτήρα. Έπειτα, η εκπαίδευση και επιμόρφωση του εργατικού δυναμικού μέσα από το cluster αποτελεί μια ακόμη εξωτερική οικονομία. Πρόκειται κυρίως για μέσο ή κατώτερο εργατικό δυναμικό περιορισμένης κινητικότητας, το οποίο επιμορφώνεται και εξειδικεύεται μέσω της εργασίας εντός του cluster. Κατ' αυτόν τον τρόπο προκύπτει μια «δεξαμενή» εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού σε τοπικό επίπεδο, απ' όπου οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να «αντλήσουν» εργαζομένους προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες τους σε εξειδικευμένο προσωπικό,

εκμηδενίζοντας το κόστος αναζήτησης και εκπαίδευσης αυτών εντός της εταιρίας. Επιπροσθέτως, συχνά η συντήρηση, βελτίωση, ή και κατασκευή κάποιες φορές, υποδομών του cluster ενεργείται με δαπάνες των επιχειρήσεων του αφού από τη χρήση αυτών έχουν άμεσο συμφέρον. Οι υποδομές αυτές όμως χρησιμοποιούνται από όλο το κοινωνικό σύνολο, αποτελούν αμιγώς δημόσιο αγαθό, επομένως η συντήρησή τους από τις επιχειρήσεις του cluster αποτελεί μια θετική εξωτερική επίπτωση. Συν τοις άλλοις, ως εξωτερική επίπτωση λογίζεται το γεγονός ότι η παρουσία και μόνο του cluster σε μια τοποθεσία προσελκύει γενικότερα επενδύσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές), με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στο εισόδημα των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και προκαλεί την αναβάθμισή αυτής. Επιπλέον ένα ισχυρό, αναπτυσσόμενο cluster συντελεί στη δημιουργία καλής φήμης για την περιοχή, κάτι το οποίο συντελεί στην προσέλκυση ακόμη περισσότερων επενδύσεων και στην περαιτέρω άνοδο του βιοτικού επιπέδου (λ.χ. η θετική φήμη που συνοδεύει το cluster δερμάτων ειδών στην Ιταλία).

Πέραν των θετικών εξωτερικών επιπτώσεων ενδέχεται ορισμένες φορές να εμφανιστούν και κάποιες αρνητικές εξωτερικότητες ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του cluster, οι κυριότερες εκ των οποίων είναι μόλυνση του περιβάλλοντος από τη λειτουργία των εργοστασίων, συμφόρηση λόγω μεγάλου μεγέθους του cluster, ατέλειες στην πληροφόρηση, υψηλή τιμολόγηση, απώλειες αποτελεσματικής χρήσεως των πόρων λόγω ενδεχομένων μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων κλπ.

Συνοπτικά τα κυριότερα πλεονεκτήματα των cluster είναι τα εξής:

- Αύξηση παραγωγικότητας επιχειρήσεων λόγω εφαρμογής καινοτομιών.
- Ορθή αντιμετώπιση των κοινών αναγκών μέσω της συνεργασίας των επιχειρήσεων η οποία έχει ως επακόλουθο την αποτελεσματική χρήση και την αποφυγή σπατάλης παραγωγικών πόρων.
- Θετικές εξωτερικές οικονομίες: δημιουργία και διάχυση στο κοινωνικό σύνολο γνώσεων, αναβάθμιση της τοποθεσίας από την παρουσία του cluster, δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου κλπ.
- Οικονομίες συνεργιών. Η παραγωγή των επιχειρήσεων εντός του cluster είναι μεγαλύτερη από το άθροισμα των παραγωγών των επιχειρήσεων αν λειτουργούσαν ξεχωριστά και δε συνεργάζονταν. Με άλλα λόγια δημιουργείται επιπλέον Εισόδημα, μια Προστιθέμενη Αξία στο Α.Ε.Π. η οποία οφείλεται στη συνεργασία των επιχειρήσεων. Οι οικονομίες συνεργιών είναι το σημαντικότερο πλεονέκτημα του clustering.

Τα cluster αποτελούν σημαντικό κεφάλαιο για μια οικονομία. Ένα ορθά οργανωμένο δίκτυο συνεργαζομένων επιχειρήσεων, με την κατάλληλη υποστήριξη από το Δημόσιο Τομέα, δύναται να δώσει την απαραίτητη ώθηση σε μια οικονομία προκειμένου εκείνη να τεθεί σε τροχιά ανάπτυξης.

1.3 Ο κύκλος ζωής ενός cluster

1.3.1 Εμφάνιση και δημιουργία

Τα cluster, έχουν ορισμένο κύκλο ζωής και διέρχονται κάποιων φάσεων, καθεμιά εκ των οποίων παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά: δημιουργία, ανάπτυξη και παρακμή. Ανάμεσα στην ανάπτυξη και την παρακμή συχνά παρεμβάλλεται η φάση της ωρίμανσης. Επίσης, πολλές φορές οι κύκλοι ζωής του cluster και του προσφερόμενου από αυτό προϊόντος ή υπηρεσίας συμπίπτουν.

Η δημιουργία ενός πλέγματος συνεργαζόμενων επιχειρήσεων δύναται να οφείλεται σε πολλούς λόγους, οι κυριότεροι εκ των οποίων είναι η ύπαρξη ορισμένων ευνοϊκών συνθηκών (εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, υποδομές κ.α.), κάποια ασυνήθιστη ή ανελαστική ζήτηση, η ύπαρξη μιας άλλης βιομηχανίας ή ακόμη και ενός άλλου cluster στην ευρύτερη περιοχή, κάποια καινοτομία και τυχαία γεγονότα. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα cluster είναι πιθανό να συντρέχουν όλοι οι παραπάνω λόγοι ή και ορισμένοι εξ' αυτών.

Αναφορικά με τις ευνοϊκές συνθήκες, πρόκειται για ορισμένους παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν αποφασιστικά τη δημιουργία αλλά και τη μετέπειτα εξέλιξη του cluster. Ο φυσικός πλούτος της περιοχής ή η ευνοϊκή τοποθεσία, η ύπαρξη Πανεπιστημίων και ερευνητικών ιδρυμάτων, οι υπάρχουσες υποδομές και εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό είναι παράμετροι οι οποίες συμβάλλουν τα μέγιστα στη δημιουργία ενός cluster. Για παράδειγμα πολλά cluster της Μασαχουσέτης οφείλουν την ύπαρξη τους στο ερευνητικό έργο του Πανεπιστημίου MIT, ενώ το ολλανδικό ναυτιλιακό cluster ευνοήθηκε σημαντικά από την κεντρική τοποθεσία της Ολλανδίας στην Ευρώπη καθώς και από το δίκτυο υδάτινων οδών που διαθέτει.

Μια αναδυόμενη, ασυνήθιστη και ανελαστική ζήτηση επίσης, δύναται να δώσει το αρχικό ερέθισμα για τη δημιουργία ενός cluster. Στο Ισραήλ, παραδείγματος χάριν, στον τομέα των αρδευτικών συστημάτων το cluster ευνοήθηκε από την έντονη επιθυμία του εν λόγω κράτους για επάρκεια και αυτονομία σε γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα. Ακόμη, cluster παρασκευής

όπλων και πολεμικών συστημάτων ανά τον κόσμο έχουν δημιουργηθεί και αναπτύσσονται λόγω της επιθυμίας των κυβερνώντων ορισμένων κρατών να υπερισχύουν σε στρατιωτική ισχύ έναντι των γειτονικών τους κρατών.

Επιπροσθέτως, ώθηση για τη δημιουργία ενός πλέγματος επιχειρήσεων είναι πιθανό να δοθεί από την ύπαρξη κάποιας βιομηχανίας ή ενός άλλου cluster στην ίδια ή σε γειτονική τοποθεσία. Στην Καλιφόρνια, στις Ηνωμένες Πολιτείες, το cluster αθλητικών ειδών (για γκολφ, τένις κλπ.) ευνοήθηκε σημαντικά από το cluster κατασκευής αεροσκαφών στην ίδια περιοχή αφού το τελευταίο παρείχε στο πρώτο προμηθευτές πρώτων υλών και προηγμένων υλικών, τεχνολογία καθώς επίσης και εργατικό δυναμικό εξοικειωμένο με τη χρήση των τεχνολογιών αυτών και των υλικών για την κατασκευή αθλητικού εξοπλισμού υψηλής ποιότητας.

Συχνά αιτία δημιουργίας cluster αποτελεί η τόλμη ορισμένων επιχειρήσεων να καινοτομήσουν και να αναλάβουν το σχετικό κίνδυνο που συνεπάγεται η εισαγωγή ενός νέου προϊόντος, υπηρεσίας ή παραγωγικής διαδικασίας. Σε περίπτωση επιτυχημένης εφαρμογής της καινοτομίας προσελκύονται και άλλες επιχειρήσεις στον κλάδο (παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων, προμηθευτές κλπ.) ούτως ώστε να δημιουργηθεί σταδιακά ένα νέο cluster ως αποτέλεσμα της δράσης μιας ή περισσότερων καινοτόμων επιχειρήσεων. Με την περαιτέρω εισαγωγή καινοτομιών, το cluster δύναται ν' αυξήσει την παραγωγικότητά του και να αναπτυχθεί με ταχύτερο ρυθμό.

Τέλος, ένα τυχαίο γεγονός ή ο συνδυασμός τυχαίων γεγονότων είναι δυνατό να αποτελέσει το έναυσμα για τη δημιουργία και ανάπτυξη ενός δικτύου συνεργαζόμενων επιχειρήσεων. Βέβαια συχνά οι συνθήκες που επικρατούν σε μια τοποθεσία (π.χ. φυσικός πλούτος, ύπαρξη βιομηχανιών παρεμφερών κλάδων στην ευρύτερη περιοχή) είναι δυνατό να αυξήσουν κατά πολύ τις πιθανότητες να συμβεί στην εν λόγω τοποθεσία το τυχαίο γεγονός που θα οδηγήσει στη δημιουργία και ανάπτυξη του cluster. Με άλλα λόγια ίσως να μην είναι αποτέλεσμα τύχης και μόνο ότι κάποιο γεγονός συμβαίνει στη συγκεκριμένη τοποθεσία και όχι σε κάποια άλλη (για παράδειγμα εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων σε μια περιοχή), αλλά αποτέλεσμα της ύπαρξης κάποιων ευνοϊκών συνθηκών και παραμέτρων (Michael Porter, On Competition, 1998).

1.3.2 Ανάπτυξη

Η φάση της ανάπτυξης είναι περισσότερο προβλέψιμη από τη φάση της δημιουργίας ενός cluster. Υπό φυσιολογικές συνθήκες, από τη στιγμή που ένα cluster θα εισέλθει στη φάση της ανάπτυξης ξεκινά μια διαδικασία όπου κάθε δράση ενέχει ποικίλες συνέπειες. Η διαδικασία αυτή είναι παρόμοια με μια αλυσιδωτή αντίδραση όπου οι δράσεις και οι αντιδράσεις είναι τόσες πολλές και περίπλοκες ώστε οι σχέσεις αιτίου και αιτιατού να είναι δύσκολο να διακριθούν. Η διαδικασία της ανάπτυξης ενός πλέγματος επιχειρηματικών δραστηριοτήτων περιγράφεται παρακάτω.

Αρχικά, η συγκέντρωση ενός αριθμού επιχειρήσεων και οργανισμών σε μια τοποθεσία συνεπάγεται ορισμένες εξελίξεις: η συγχώνευση των τοπικών προμηθευτών (προκειμένου να αντεπεξέλθουν στην αυξημένη ζήτηση παραγωγικών εισροών), η συσσώρευση εξειδικευμένης γνώσης μέσω των πανεπιστημίων και των ινστιτούτων εκπαίδευσης του εργατικού προσωπικού καθώς επίσης και μέσω διαδικασιών Έρευνας κι Ανάπτυξης, η ανάπτυξη υποδομών και η θέσπιση κανονιστικού πλαισίου για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς είναι οι σημαντικότερες από αυτές. Τα παραπάνω οδηγούν στην ανάπτυξη του cluster και στη δημιουργία καλής φήμης και αυξημένου κύρους, τα οποία προκαλούν την προσέλκυση επιχειρηματιών οι οποίοι στο εν λόγω cluster διαβλέπουν μια καλή επιχειρηματική ευκαιρία. Κατ' αυτόν τον τρόπο νέες επιχειρήσεις προσχωρούν στο cluster το οποίο αναπτύσσεται περαιτέρω και η παραπάνω διαδικασία επαναλαμβάνεται με εκ νέου συγχωνεύσεις προμηθευτών ή προσέλκυση νέων, συσσώρευση γνώσεων και πληροφοριών κ.ο.κ. Καθώς το cluster αυξάνει ως μέγεθος και αποκτά μεγαλύτερο κύρος και αναγνωρισιμότητα στην αγορά, πλαισιώνεται κι από άλλες επιχειρήσεις, όπως παραγωγούς συμπληρωματικών προϊόντων, χρηματοοικονομικούς οργανισμούς κλπ. Στο σημείο αυτό είναι αναγκαίο να τονιστεί ότι η αναγνώριση της ύπαρξης του cluster, από το ίδιο και από το οικονομικό του περιβάλλον, καθώς επίσης και η καλή φήμη του αποτελούν ακρογωνιαίους λίθους για την περαιτέρω ανάπτυξή του. Από μελέτες διαφόρων περιπτώσεων έχει προκύψει ότι προκειμένου ένα cluster ν' αναπτυχθεί πλήρως και να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απαιτούνται γύρω στα 10 με 15 χρόνια, γι' αυτό το λόγο οι προσπάθειες των κυβερνήσεων να δημιουργήσουν σε σύντομο χρονικό διάστημα (3-4 έτη) ένα cluster το οποίο θα διατηρεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα συχνά αποτυγχάνουν.

Επιπροσθέτως, σημαντικοί παράγοντες για την απρόσκοπτη ανάπτυξη ενός cluster είναι η ένταση και ο δείκτης υγείας του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων, το οικονομικό και επιχειρηματικό περιβάλλον (το οποίο πρέπει να ευνοεί τη δημιουργία και την προσέλκυση επιχειρήσεων) και η ύπαρξη μηχανισμών δημιουργίας σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των μελών του cluster. Η παρουσία των παραπάνω παραγόντων συμβάλλει στην ανάπτυξη της

επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας και στη δημιουργία δεσμών και διαύλων επικοινωνίας ανάμεσα στα μέλη του πλέγματος στα πλαίσια υγιούς ανταγωνισμού.

Ένα ακόμη στοιχείο το οποίο ωθεί την ανάπτυξη των cluster είναι η διασταύρωσή τους. Η στενή συνεργασία γειτονικών, συνήθως, cluster εξελίσσεται σε ένωση αυτών και σε δημιουργία νέων cluster μέσω των οποίων επεκτείνονται οι δραστηριότητες των αρχικών. Με άλλα λόγια παρουσιάζονται νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες, προσελκύονται παραγωγικοί συντελεστές, δίνεται το ερέθισμα για καινοτομίες και την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και γενικά δημιουργούνται όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για να ξεκινήσει και πάλι η διαδικασία ανάπτυξης. Παραδείγματα cluster που προέκυψαν από τέτοιες διασταυρώσεις αποτελούν το cluster εντοιχισμένων συσκευών στη Γερμανία, που προέκυψε από τη διασταύρωση των cluster επίπλων και οικιακών εφαρμογών καθώς επίσης και στη Μασαχουσέτη κάποια cluster τηλεϊατρικής και επεξεργασίας ιατρικών πληροφοριών και δεδομένων τα οποία προέκυψαν από τη διασταύρωση των δραστηριοτήτων cluster Υγείας και Πληροφορικής.

Ιδιαίτερης αναφοράς, τέλος, χρήζει ο ρόλος της παγκοσμιοποίησης στην ανάπτυξη των πλεγμάτων επιχειρησιακών δραστηριοτήτων. Η απελευθέρωση των αγορών και η διευκόλυνση των ροών παραγωγικών συντελεστών είναι δύο από τις ευεργετικές συνέπειες της παγκοσμιοποίησης οι οποίες έχουν ωφελήσει σημαντικά τη δημιουργία και την ανάπτυξη cluster. Ιδιαίτερα όσον αφορά το ανθρώπινο κεφάλαιο τα οφέλη για τις επιχειρήσεις ενός πλέγματος είναι σημαντικά αφού τους παρέχεται η δυνατότητα να προσελκύσουν και να επιλέξουν ποιοτικό επιστημονικό προσωπικό και εργατικό δυναμικό από μια «δεξαμενή» παγκόσμιας κλίμακας γεγονός το οποίο θα συμβάλλει θετικά προς την κατεύθυνση της αύξησης της ανταγωνιστικότητας του cluster, μέσω καινοτομιών και επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Ακόμη, όταν το cluster γίνεται ανταγωνιστικό σε παγκόσμιο επίπεδο δημιουργείται μια θετική πίεση για ποιοτική αναβάθμιση των παραγομένων προϊόντων και υπηρεσιών, μείωση του κόστους παραγωγής, εκτενέστερη αναζήτηση επιχειρηματικών ευκαιριών και γενικότερα αναζήτηση τρόπων ώστε να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητά του σε σχέση με τα cluster των άλλων χωρών.

Το πλέγμα επιχειρήσεων λοιπόν, συνεχίζει να αναπτύσσεται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφηκε παραπάνω: η κερδοφορία του αυξάνει και ολοένα και περισσότερες επιχειρήσεις εισέρχονται σε αυτό και γενικότερα στον κλάδο παραγωγής όπου δραστηριοποιείται. Ο ανταγωνισμός γίνεται πιο έντονος και η μείωση του κόστους παραγωγής αποκτά ολοένα και αυξανόμενη σημασία για την παραμονή των επιχειρήσεων στο cluster. Μακροχρόνια επιχειρήσεις οι οποίες δεν είναι ικανές να μειώσουν το κόστος

παραγωγής και ν' αντέξουν τον ανταγωνισμό αποχωρούν, ενδεχόμενες ολιγοπωλιακές καταστάσεις προκαλούν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και η παρακμή είναι προ των πυλών (Michael Porter, On Competition, 1998).

1.3.3 Παρακμή

Η τρίτη και τελευταία φάση του κύκλου ζωής ενός cluster είναι εκείνη της παρακμής. Οι αιτίες για τις οποίες ένα cluster παρακμάζει ποικίλλουν και διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: στις **ενδογενείς** και στις **εξωγενείς** αιτίες. Οι πρώτες πηγάζουν από την τοποθεσία ή από το ίδιο το cluster, ενώ οι εξωγενείς προέρχονται από παράγοντες του εξωτερικού περιβάλλοντος, δηλαδή από μεταβολές ορισμένων εξωγενών μεταβλητών.

Οι κυριότερες ενδογενείς αιτίες παρακμής είναι η έντονη κρατική παρέμβαση και εποπτεία της αγοράς, στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό λόγω ολιγοπωλιακών καταστάσεων και δυσκαμψίες των εκπαιδευτικών θεσμών. Η έντονη κρατική παρέμβαση δημιουργεί προβλήματα στον ανταγωνισμό με αποτέλεσμα τη μείωση της παραγωγικότητας του cluster. Ίδιο αποτέλεσμα έχει και η δημιουργία καρτέλ από τις επιχειρήσεις: η στρέβλωση του ανταγωνισμού που θα δημιουργηθεί οδηγεί στην υποβάθμιση της ανταγωνιστικότητας του cluster. Τέλος, η δυσκολία των εκπαιδευτικών θεσμών να αναβαθμιστούν προκειμένου να προσαρμοστούν με τις σύγχρονες ανάγκες και τάσεις της αγοράς καθιστά τις γνώσεις που προσφέρουν, είτε μέσω της εκπαίδευσης εργατικού δυναμικού, είτε μέσω Έρευνας κι Ανάπτυξης, παρωχημένες με συνέπεια την απεμπόληση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του cluster.

Όσον αφορά τις εξωγενείς αιτίες παρακμής οι πιο σημαντικές είναι αλλαγές στην τεχνολογία ή στις τοπικές αγοραστικές ανάγκες και επιθετικές πολιτικές άλλων επιχειρήσεων. Συχνά οι τεχνολογικές παράμετροι ενός cluster σε διάφορους τομείς, όπως θέματα πληροφόρησης, παραγωγής, προμηθειών, καθίστανται παρωχημένες λόγω της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και της υιοθέτησης αυτών από άλλα δίκτυα επιχειρήσεων του κλάδου. Αν το cluster δεν συμβαδίσει έγκαιρα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, είναι ορατός ο κίνδυνος να απολέσει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα, το οποίο θα «μετακινηθεί» σε κάποια άλλη τοποθεσία. Παράδειγμα απώλειας του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος λόγω τεχνολογικών αλλαγών αποτελεί το cluster παραγωγής εξοπλισμού γκολφ της Νέας Αγγλίας το οποίο χρησιμοποιούσε ως βασικές πρώτες ύλες στη διαδικασία παραγωγής ατσάλι και ξύλο. Όταν το cluster του ίδιου κλάδου της Καλιφόρνια υιοθέτησε ως πρώτες ύλες παρασκευής προηγμένα υλικά όπως πλαστικό και αλουμίνιο τα οποία συχνά ήταν φθηνότερα από το

ατσάλι και το ξύλο, εκείνο της Νέας Αγγλίας απώλεσε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που κατείχε. Πολλές από τις επιχειρήσεις του μετακόμισαν στην Ανατολική Ακτή προσχωρώντας στο cluster της Καλιφόρνια, ενώ άλλες παρήκμασαν ή πτώχευσαν.

Επιπλέον, μια αλλαγή στις συνήθειες των καταναλωτών ή ενδεχόμενη διάσταση ανάμεσα στις τοπικές και στις παγκόσμιες ανάγκες αποτελεί μια ακόμη εξωτερική απειλή για το cluster. Για παράδειγμα το θέμα που είχε προκύψει πριν λίγα χρόνια με τη «νόσο των τρελών αγελάδων» μειώνοντας τη ζήτηση για βοδινό κρέας και τα παράγωγά του προκάλεσε σημαντικά προβλήματα σε επιχειρήσεις που άνηκαν σε cluster του κλάδου επεξεργασίας βοδινού κρέατος. Ακόμη, η διάσταση που παρατηρήθηκε στις τιμές των ενεργειακών υλών ανάμεσα στις ΗΠΑ και τον υπόλοιπο κόσμο ενείχε σημαντικές συνέπειες για πολλά cluster στην Αμερική. Επειδή οι τιμές των ενεργειακών υλών ήταν χαμηλότερες στις ΗΠΑ, σημειώνονταν καθυστερήσεις στην υιοθέτηση τεχνολογικών αλλαγών για την εξοικονόμηση ενέργειας που θα μειώναν το κόστος παραγωγής σε σχέση με άλλες χώρες με αποτέλεσμα πολλές επιχειρήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών να κινδυνεύσουν άμεσα με απώλεια του ανταγωνιστικού τους πλεονεκτήματος, ειδικά όταν οι διαφορές των τιμών της ενέργειας ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες και στον υπόλοιπο κόσμο έπαψαν να είναι σημαντικές.

Επιθετικές πολιτικές, τέλος, άλλων cluster είναι πιθανό να αποτελέσουν απειλή για ένα δίκτυο συνεργαζόμενων επιχειρήσεων και να το οδηγήσουν σε παρακμή. Χάρη στην παγκοσμιοποίηση, οι ανταγωνιστικές του cluster επιχειρήσεις είναι σε θέση να έχουν ταχεία πρόσβαση σε τεχνολογία, πρώτες ύλες και παραγωγικό εξοπλισμό, μέσω π.χ. κάποιας άλλης τοποθεσίας και ασκώντας επιθετική πολιτική να το οδηγήσουν σε παρακμή μειώνοντας την ανταγωνιστικότητά του.

Η παρακμή ενός cluster δύναται να αποφευχθεί μέσω της καινοτομίας. Η συνεχής εφαρμογή καινοτομιών και η επένδυση από μέρους των επιχειρήσεων σε διαδικασίες RnD είναι βέβαιο πως θα συνδράμει σημαντικά στη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του cluster ενώ παράλληλα θα ενδυναμώνει την αντοχή του στον ανταγωνισμό. Είναι τόσο μεγάλη η σημασία της καινοτομίας για τη βιωσιμότητα ενός πλέγματος επιχειρήσεων, ώστε ο βαθμός εφαρμογής καινοτομιών λογίζεται ως δείκτης της «υγείας» αυτού (Michael Porter, On Competition, 1998).

1.4 Η σημασία της ανταγωνιστικότητας για τα cluster και η συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη

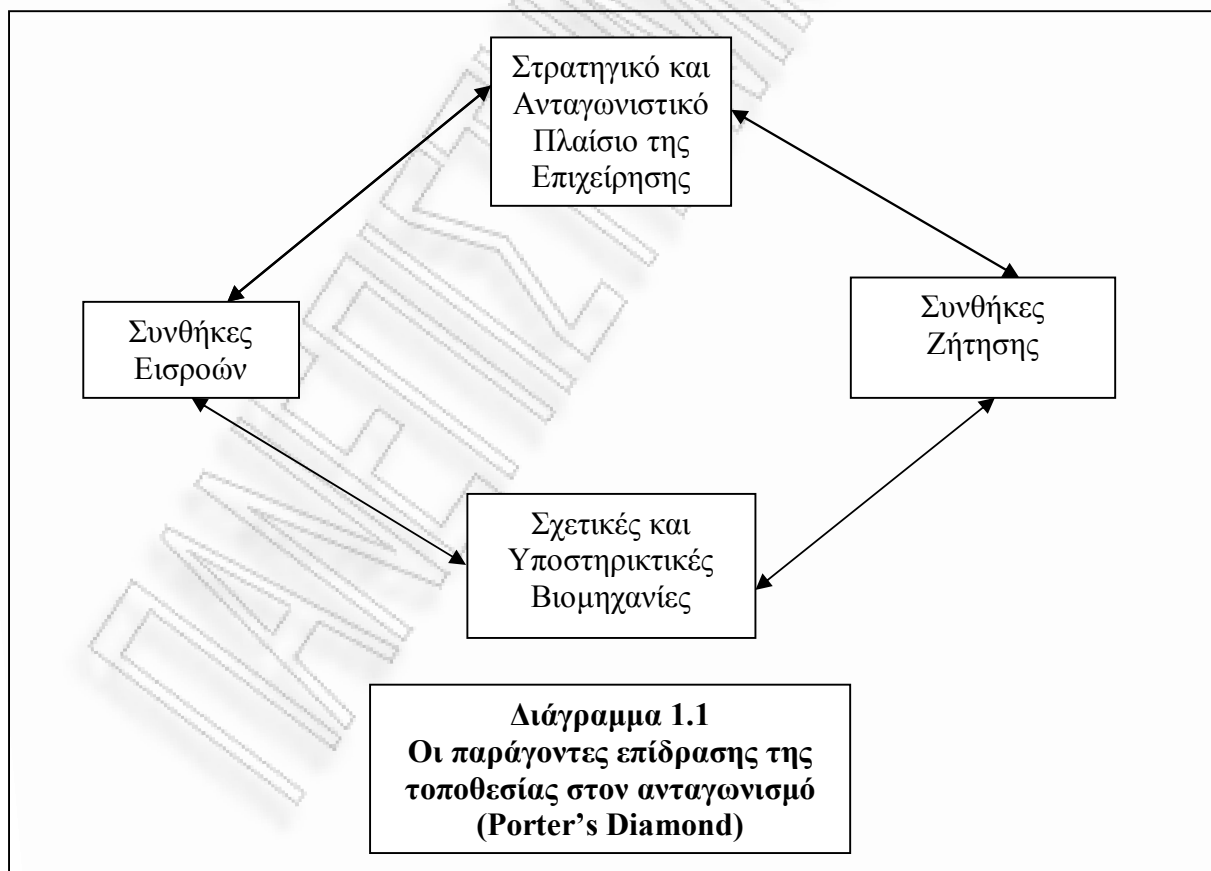
1.4.1 Η σημασία της ανταγωνιστικότητας για τα cluster

1.4.1.1 Η σημασία της τοποθεσίας για τον ανταγωνισμό

Η τοποθεσία εγκατάστασης ενός cluster αποτελεί ένα παράγοντα ικανό να διαμορφώσει σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστικότητά του. Η τοποθεσία κατά κύριο λόγο επηρεάζει ποικιλοτρόπως την παραγωγικότητα του cluster και κατά συνέπεια το βαθμό επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Η ποιότητα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, όπως εκείνη στοιχειοθετείται σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία, ασκεί άμεση επίδραση στην παραγωγικότητα των επιχειρήσεων και στον ευρύτερο ανταγωνισμό. Πιο συγκεκριμένα, ο παράγοντας «επιχειρηματικό περιβάλλον» ενέχει δύο όψεις για το cluster: Πέρα από εκείνη της απεμπόλησης του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, δύναται να λειτουργήσει καταλυτικά και προς την κατεύθυνση της αύξησης της ανταγωνιστικότητας του cluster και της επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Ο φυσικός πλούτος της τοποθεσίας, οι υποδομές της, ο βαθμός πρόσβασης σε πληροφόρηση, τεχνολογία και ανθρώπινο κεφάλαιο, η φορολογική πολιτική και το νομικό πλαίσιο είναι μόνο μερικές από τις παραμέτρους που καθορίζουν το επιχειρηματικό περιβάλλον και το καθιστούν σημαντικό παράγοντα για την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Οι περισσότερες από τις αποφάσεις των επιχειρήσεων εξαρτώνται άμεσα από τις συνθήκες του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο δρουν, καθώς εκείνο θέτει ποικίλους περιορισμούς (ή τους αίρει σε κάποιες περιπτώσεις). Παραδείγματος χάριν, η επένδυση από μέρους μιας επιχείρησης σε εφαρμογή υψηλής τεχνολογίας στην παραγωγική της διαδικασία, καθίσταται δυσχερής ως αδύνατη αν, λόγω του περιβάλλοντος, δεν υπάρχει η δυνατότητα εύκολης πρόσβασης σε ανθρώπινο κεφάλαιο. Επιπροσθέτως, η επένδυση σε υψηλό επίπεδο υπηρεσιών logistics (εφοδιασμός και αποθήκευση) είναι σχεδόν βέβαιο ότι δε θα αποδώσει αν λάβει χώρα σε ένα περιβάλλον όπου το επίπεδο μεταφορικών υποδομών (οδικό δίκτυο, λιμάνια, αποθηκευτικοί χώροι κλπ.) είναι χαμηλής στάθμης. Ακόμη κι ένα δύσκαμπτο νομικό σύστημα με προβλήματα γραφειοκρατίας και ασαφές ρυθμιστικό πλαίσιο είναι βέβαιο πως θα συμβάλλει στη μείωση της αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων. Τα παραπάνω καταδεικνύουν τη σημασία της τοποθεσίας για την εύρυθμη λειτουργία και την

ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Η δημιουργία του κατάλληλου περιβάλλοντος (υποδομές, πρόσβαση σε πληροφόρηση και ανθρώπινο κεφάλαιο, ευέλικτο νομικό σύστημα κ.α.) αποτελεί πανάκεια για μια τοποθεσία προκειμένου να προσελκύσει επιχειρήσεις και να τεθεί σε αναπτυξιακή τροχιά.

Η επίδραση της τοποθεσίας στον ανταγωνισμό γίνεται περισσότερο κατανοητή μέσα από το «διαμάντι του Porter» (Porter's diamond), ένα θεωρητικό υπόδειγμα, με γραφική απεικόνιση σε σχήμα διαμαντιού, όπου παρουσιάζονται οι τέσσερις παράγοντες μέσω των οποίων επιδρά στον ανταγωνισμό η τοποθεσία. Οι παράγοντες αυτοί είναι το στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο της επιχείρησης, οι συνθήκες ζήτησης, οι συνθήκες των χρησιμοποιούμενων εισροών και οι επιχειρήσεις σχετικών και συμπληρωματικών-υποστηρικτικών βιομηχανιών.



Πηγή: "On Competition" Michael Porter

Ο όρος **στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο της επιχείρησης** αναφέρεται στους κανόνες, στα κίνητρα και σε όλες τις παραμέτρους που στοιχειοθετούν τον τύπο, την ένταση και γενικότερα τη μορφή του τοπικού ανταγωνισμού. Στις ανεπτυγμένες οικονομίες συναντάται υψηλό επίπεδο ανταγωνισμού και σε ποικίλα επίπεδα πέραν της τιμής, όπως διαφοροποίηση προϊόντος, παροχή πρόσθετων υπηρεσιών στον καταναλωτή, επενδύσεις σε υψηλή τεχνολογία και ανθρώπινο κεφάλαιο, Έρευνα κι Ανάπτυξη κλπ. Αντίθετα, στις οικονομίες χαμηλότερης παραγωγικότητας ο ανταγωνισμός περιορίζεται συνήθως σε επίπεδο τιμών.

Το στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο ενέχει δύο διαστάσεις: Πρώτον το γενικότερο επενδυτικό κλίμα στη συγκεκριμένη περιοχή, δηλαδή, κατά πόσο υπάρχουν και σε ποιο βαθμό οι κατάλληλες συνθήκες για τη διενέργεια επενδύσεων από μέρους των επιχειρήσεων ώστε να αυξήσουν την παραγωγικότητά τους και να αναβαθμιστεί το επίπεδο του ανταγωνισμού. Εξίσου σημαντικές για τη δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου για τη διενέργεια επενδύσεων και την ενδυνάμωση του ανταγωνισμού σε τοπική κλίμακα είναι η οικονομική πολιτική τόσο σε μακροοικονομικό επίπεδο όσο και σε μικροοικονομικό. Η μακροοικονομική πολιτική είναι υπεύθυνη για τη διατήρηση οικονομικής σταθερότητας και ανάπτυξης, με την παράλληλη διατήρηση της ισορροπίας της οικονομίας ώστε να αποφύγει πληθωριστικά φαινόμενα από τη μια πλευρά και υποαπασχόληση από την άλλη. Η μικροοικονομική πολιτική οφείλει, χωρίς να είναι υπερβολικά παρεμβατική, να προστατεύει τις αγορές από στρεβλώσεις και ολιγοπωλιακές καταστάσεις, ώστε απρόσκοπτα οι επιχειρήσεις να επενδύουν και να ανταγωνίζονται σε μια υγιή αγορά.

Η δεύτερη διάσταση που καθορίζει το στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο είναι η κυβερνητική πολιτική απέναντι στον ανταγωνισμό. Παράμετροι της πολιτικής αυτής είναι ο βαθμός απελευθέρωσης των αγορών, οι επιχειρήσεις κρατικής ιδιοκτησίας, ρυθμιστικές πολιτικές, κρατική στάση απέναντι στο διεθνές εμπόριο και τις ξένες επενδύσεις στην περιοχή κλπ. Τα παραπάνω δύνανται να επηρεάσουν το επίπεδο και την ποιότητα του ανταγωνισμού σε μεγάλο βαθμό και να διαμορφώσουν παράλληλα το στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο των επιχειρήσεων.

Ένας άλλος παράγοντας επίδρασης της τοποθεσίας στον ανταγωνισμό είναι οι επικρατούσες **συνθήκες ζήτησης**. Αναφερόμαστε στην ποιότητα και στην υφή της υπάρχουσας ζήτησης, με άλλα λόγια στο επίπεδο «πολυπλοκότητας» αυτής. Μια αγορά όπου η ζήτηση παρουσιάζεται «εξεζητημένη» και με απαιτητικούς πελάτες, είναι βέβαιο πως θα ωθήσει τις επιχειρήσεις να βελτιωθούν, να επενδύσουν προκειμένου να γίνουν πιο παραγωγικές, και

τελικά να οξυνθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Η ποιότητα και η υφή της ζήτησης διαδραματίζει τόσο σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη μιας περιοχής, ώστε στις μέρες μας, θεωρείται σημαντικότερη από το μέγεθός της.

Οι **επιχειρήσεις σχετικών και υποστηρικτικών-συμπληρωματικών βιομηχανιών** είναι επιχειρήσεις που σχετίζονται σε κάθετο ή οριζόντιο επίπεδο με το cluster, παραδείγματος χάριν προμηθευτές, διανομείς, επιχειρήσεις παρεμφερών παραγωγικών κλάδων, παραγωγί συμπληρωματικών προϊόντων κλπ.

Τέλος, με τον όρο **συνθήκες εισροών** εννοούνται οι εισροές που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις κατά την παραγωγική διαδικασία, αλλά με μια πιο ευρεία έννοια. Δηλαδή, πέραν των κλασσικών εισροών, πρώτες ύλες, εργασία, κεφάλαιο, περιλαμβάνονται στον όρο αυτό και στοιχεία όπως η υποδομή, η πληροφόρηση, η διοίκηση της επιχείρησης, το νομικό σύστημα, διαδικασίες Έρευνας κι Ανάπτυξης, καινοτομία, τεχνολογία κλπ. Η κατανομή των παραπάνω πόρων πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μεγιστοποιεί την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης. Εντός του cluster πραγματοποιούνται διαδικασίες βελτίωσης ορισμένων εκ των εισροών αυτών, για παράδειγμα η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και καινοτομιών στα ερευνητικά κέντρα και στα πανεπιστημιακά ιδρύματα, ούτως ώστε να αναβαθμιστούν ποιοτικά και να εξειδικευθούν σε μεγαλύτερο βαθμό προκειμένου να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένους σκοπούς κατά την παραγωγική διαδικασία. Η βελτίωση της ποιότητας των παραγωγικών συντελεστών είναι βέβαιο πως θα συμβάλει αποφασιστικά στη βελτίωση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και κατ' επέκταση στην κλιμάκωση του ανταγωνισμού με ευνοϊκά αποτελέσματα για την οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

1.4.1.2 Ανταγωνισμός και cluster

Ο ανταγωνισμός επηρεάζει κι επηρεάζεται από το cluster ποικιλοτρόπως. Από αυτή την αλληλεπίδραση προκύπτουν οφέλη, τόσο για το πλέγμα επιχειρήσεων όσο και για την οικονομία γενικότερα. Ένα δίκτυο συνεργαζομένων επιχειρήσεων δύναται να επηρεάσει την ένταση, την ποιότητα και την υφή του ανταγωνισμού ως εξής:

- Με την αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων του cluster.
- Με την αύξηση της τάσης των επιχειρήσεων να καινοτομούν (και επομένως να καθίστανται παραγωγικότερες).

- Με την ύπαρξη των κατάλληλων συνθηκών στους κόλπους του cluster, ώστε να δίνεται το ερέθισμα και το κίνητρο για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων που στηρίζονται στην καινοτομία και προωθούν τον υγιή ανταγωνισμό.

Από τα χαρακτηριστικά αυτά καταδεικνύεται και πάλι η σημασία της καινοτομίας για το cluster, η οποία αποτελεί τον κινητήριο μοχλό για την ανάπτυξη του cluster και παράλληλα προάγει τον ανταγωνισμό. Τα παραπάνω, όπως και πολλά άλλα πλεονεκτήματα, στηρίζονται κυρίως στις εξωτερικότητες που απορρέουν από την ύπαρξη του cluster και ουσιαστικά, λόγω των εξωτερικοτήτων αυτών (αλλά και των οικονομιών συνεργιών), το cluster ορίζεται ως ένα δίκτυο συνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμών, όπου η αξία του συνόλου του cluster υπερβαίνει την αξία του αθροίσματος των συστατικών του μερών ξεχωριστά (προστιθέμενη αξία λόγω clustering).

Μεταξύ ανταγωνισμού και cluster υπάρχει μια ανάλογη σχέση: όσο περισσότερο ο ανταγωνισμός εντείνεται, λαμβάνει χώρα σε περισσότερα επίπεδα, γίνεται πιο πολύπλοκος και η οικονομία αναπτύσσεται, τόσο περισσότερο αυξάνει ο αριθμός των cluster, το μέγεθός τους και η προστιθέμενη αξία που αποδίδουν στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Συνεπώς, ανταγωνισμός και cluster αλληλεπιδρούν και δεν αποτελεί υπερβολή να λεχθεί ότι η ύπαρξη υγιούς, ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων, σε διάφορα επίπεδα, πέραν της τιμής του προσφερόμενου προϊόντος ή υπηρεσίας (διαφοροποίηση προϊόντος, καινοτομία, επενδύσεις κλπ.), αποτελεί αναγκαία και ικανή προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη, όχι μόνο των cluster, αλλά και ολόκληρης της οικονομίας.

1.4.1 Η συμβολή των cluster στην οικονομική ανάπτυξη

Η δημιουργία και ανάπτυξη σωστά οργανωμένων δικτύων επιχειρήσεων αποτελεί μια εκ των βασικότερων προϋποθέσεων για να χαρακτηριστεί μια οικονομία από αναπτυσσόμενη, ανεπτυγμένη. Τα cluster επιδρούν θετικά στην ανάπτυξη μιας οικονομίας ποικιλοτρόπως και δύνανται να την καταστήσουν πιο ανταγωνιστική και να επιταχύνουν το ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ. Η ύπαρξή τους όμως είναι εξίσου αναγκαία και για τις ανεπτυγμένες οικονομίες, προκειμένου μέσω των πλεονεκτημάτων που συνεπάγεται για την οικονομία η ύπαρξή τους, να υποστηρίξουν υψηλότερους αναπτυξιακούς ρυθμούς.

Μια πρώτη θετική επίδραση των cluster στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας είναι, προφανώς, η προστιθέμενη αξία που παράγεται και προστίθεται στο ΑΕΠ της οικονομίας, λόγω των οικονομιών συνεργιών. Εξαιτίας της γεωγραφικής εγγύτητας και της

επαναλαμβανόμενης συνεργασίας δημιουργούνται αυτοματισμοί μεταξύ των επιχειρήσεων, αυξάνεται η παραγωγικότητά τους και μειώνεται το μέσο κόστος. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι επιχειρήσεις γίνονται πιο αποτελεσματικές και είναι σε θέση να αποκτήσουν κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Επιπροσθέτως κάποιες από αυτές δύνανται να εξειδικευθούν περαιτέρω στις εργασίες που επιτελούν (π.χ. προμήθειες πρώτων υλών) μειώνοντας κι άλλο το κόστος παραγωγής και μεγιστοποιώντας τα οφέλη για ολόκληρο το cluster. Επιπλέον, οι εξωτερικές οικονομίες που απορρέουν από ένα πλέγμα επιχειρήσεων (δημιουργία και διάχυση τεχνολογικής γνώσης, εκπαίδευση εργατικού δυναμικού κλπ.) δημιουργούν πρόσθετο Προϊόν για την οικονομία. Εν κατακλείδι, η δημιουργούμενη προστιθέμενη αξία οφείλεται στο γεγονός της οργάνωσης των επιχειρήσεων υπό μορφή clustering. Με άλλα λόγια, το εισόδημα που παράγει το cluster υπερβαίνει το άθροισμα των επιμέρους εισοδημάτων που θα παρήγαγαν οι επιχειρήσεις αν λειτουργούσαν ξεχωριστά, χωρίς να συνυπάρχουν και να συνεργάζονται.

Επίσης, η ύπαρξη cluster σε μια τοποθεσία αποτελεί πόλο έλξης για τις επιχειρήσεις σχετικών κλάδων ευνοώντας παράλληλα την επιχειρηματικότητα και παρέχοντας τις κατάλληλες συνθήκες για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, στοιχεία σημαντικά για την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Κατ' αρχήν, τα εμπόδια εισόδου σ' ένα δίκτυο επιχειρήσεων είναι χαμηλότερα από οπουδήποτε αλλού. Αυτό οφείλεται αφενός στο γεγονός ότι οι απαιτούμενες εισροές για την παραγωγή, όπως πρώτες ύλες ή ανθρώπινο κεφάλαιο, είναι άμεσα διαθέσιμες και προσβάσιμες εντός του cluster και αφετέρου στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία είναι σε θέση να χρηματοδοτήσουν μια επιχειρηματική προσπάθεια με ευνοϊκούς όρους ή να παρέχουν επενδυτικές συμβουλές, μειώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον χρηματοοικονομικό κίνδυνο. Ακόμη, εξίσου σημαντικό στοιχείο για την προσέλκυση επιχειρήσεων, ή τη δημιουργία νέων, είναι η πληροφόρηση που παρέχεται μέσα στο cluster για ενδεχόμενες επιχειρηματικές ευκαιρίες, το στοιχείο αυτό μάλιστα ενισχύεται από τις διαπροσωπικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των μελών αυτού. Συχνά, η ύπαρξη και μόνο ενός cluster σε μια τοποθεσία συνεπάγεται την ύπαρξη επιχειρηματικών ευκαιριών. Τέλος, μέσα σ' ένα πλέγμα συνεργαζόμενων επιχειρήσεων υπάρχουν τα περιθώρια για εφαρμογή καινοτομιών και άρα αύξησης της παραγωγικότητας. Η προσέλκυση επιχειρήσεων και η δημιουργία νέων λόγω clustering, συνεπάγεται αναθέρμανση της οικονομικής δραστηριότητας, αύξηση των επενδύσεων, εγχώριων ή αλλοδαπών, καθώς επίσης και των αναπτυξιακών ρυθμών ολόκληρης της οικονομίας (Michael Porter, On Competition, 1998).

Επιπροσθέτως, ένα πλέγμα επιχειρήσεων συνεπάγεται μια δυναμική την οποία δε θα είχαν οι επιχειρήσεις αν δρούσαν αυτόνομα. Για παράδειγμα, οι επιχειρήσεις ενός πλέγματος δραστηριοτήτων είναι σε θέση να επιτύχουν καλύτερη τιμή στις διαπραγματεύσεις τους με κάποιο προμηθευτή ή με μια εταιρία marketing για τη διαφήμισή τους. Το cluster, μέσω αυτής της μεγάλης δυναμικής του, δύναται ν' ασκήσει θετική πίεση στην Κυβέρνηση για τη δημιουργία έργων υποδομής που θα προάγουν την επιχειρηματική δραστηριότητα γενικότερα ή ακόμη να ωθήσει τους ασκούντες την οικονομική πολιτική να υιοθετήσουν μια πιο ευνοϊκή για τις επενδύσεις πολιτική (μείωση των φορολογικών συντελεστών, απελευθέρωση αγορών κλπ.).

Εν κατακλείδι, η ύπαρξη cluster σε μια τοποθεσία ενέχει πολλά και ποικίλα οφέλη όχι μόνο για τη συγκεκριμένη τοποθεσία αλλά και για την οικονομία γενικότερα: ευνοείται η επιχειρηματική πρωτοβουλία, η προσέλκυση επενδύσεων και η δημιουργία έργων υποδομής. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με τις οικονομίες συνεργιών και τις απορρέουσες εξωτερικές οικονομίες συμβάλλουν ενεργά προς την κατεύθυνση της αύξησης των ρυθμών ανάπτυξης της οικονομίας.

1.5 Η Οικονομία της Γνώσης και η σπουδαιότητά της για τα cluster

1.5.1 Η έννοια της οικονομίας της γνώσης

Στο παρελθόν η οργάνωση της βιομηχανικής κοινωνίας αντανάκλούσε κύρια τη συμμετοχή στην παραγωγική διαδικασία δύο συντελεστών, της εργασίας και του κεφαλαίου (με τρίτο συντελεστή τη γη). Στη σημερινή εποχή υπεισέρχεται δυναμικά ένας ακόμη παράγοντας με σημαντικότατη βαρύτητα στην προστιθέμενη αξία των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών, η γνώση. Το μεγαλύτερο ποσοστό της τιμής ενός προϊόντος αντιπροσωπεύει την αμοιβή της γνώσης οποιαδήποτε μορφή κι αν λαμβάνει αυτή (π.χ. Έρευνα κι Ανάπτυξη ή έρευνα αγοράς). Η γνώση ενσωματώνεται ως πραγματική αξία σε κάθε παραγόμενο αγαθό ή υπηρεσία και έχει τέτοια σημασία ώστε πλέον να αναφερόμαστε σε κοινωνίες και οικονομίες της γνώσης, εννοώντας εκείνες τις παγκοσμιοποιημένες οικονομίες όπου το επίπεδο γνώσεων και δεξιοτήτων, πυρήνας του ανθρώπινου κεφαλαίου, αποτελεί τον σημαντικότερο παραγωγικό συντελεστή. Με άλλα λόγια, Οικονομία της Γνώσης σημαίνει ότι οι κλασσικοί «υλικού» παραγωγικοί συντελεστές (γη, εργασία, κεφάλαιο) έχουν πλέον μικρότερη αξία στην παραγωγή και τη δημιουργία κερδών σε σχέση με τους άυλους (γνώση, πληροφορία,

ειδικότητες και ανθρώπινο κεφάλαιο). Οι πιο ανταγωνιστικές οικονομίες είναι εκείνες που παράγουν και αξιοποιούν περισσότερες και καλύτερες πληροφορίες και γνώσεις, οι οποίες συνεπάγονται καινοτομίες και αυξημένη παραγωγικότητα (Παύλος Δρακόπουλος, Το Ανθρώπινο Κεφάλαιο Χτίζει Αργά και Σταθερά, 2006). Εν κατακλείδι **Οικονομία της Γνώσης** είναι εκείνη η οικονομία η οποία βασίζεται στη γνώση και στην τεχνολογική καινοτομία, παρέχοντας παράλληλα τις κατάλληλες συνθήκες για τη σωστή διαχείριση της γνώσης. Η οικονομία της γνώσης, αποτελείται από τρία κύρια συστατικά στοιχεία: την τεχνολογία της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών, τις καινοτομίες και την εκπαίδευση και δημιουργικότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου. Πιο συγκεκριμένα, κλειδί στην Οικονομία της Γνώσης αποτελεί ο τρόπος με τον οποίο η τεχνολογία με το ανθρώπινο κεφάλαιο συνδυάζονται και στοιχειοθετούν, μέσω της δημιουργικότητας, καινοτόμες εφαρμογές στην παραγωγική διαδικασία.

Από τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα ότι στη σημερινή και στη μελλοντική οικονομική πραγματικότητα η εκπαίδευση και η δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Βασική πηγή πλούτου και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κάθε οικονομίας αποτελούν οι άνθρωποι και η γνώση που κατέχουν. Οι νέες οικονομίες βασίζονται ολοένα και περισσότερο στα επαγγελματικά προσόντα, στην αξιοποίηση της συσσωρευμένης γνώσης κι εμπειριών, στην προσαρμοστικότητα των εργαζομένων στην ικανότητα χειρισμού της πληροφορίας και στην ανανέωση της γνώσης. Η επένδυση στη γνώση πηγάζει πρωταρχικά από τη διαδικασία της εκπαίδευσης και επομένως η παιδεία, σε κάθε βαθμίδα της εκπαιδευτικής διαδικασίας αποκτά καθοριστικό ρόλο για τη δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου.

1.5.2 Cluster και οικονομία της γνώσης

Η βιωσιμότητα καθώς και η απρόσκοπτη ανάπτυξη των cluster συνδέεται άμεσα με το επίπεδο γνώσης που διαθέτουν καθώς και τη σωστή διαχείριση αυτής. Οι όροι «Οικονομία της Γνώσης» και «διαχείριση γνώσης» αποκτούν εκθετικά αυξανόμενη σημασία για το cluster, αφού το επιχειρηματικό μέλλον δεν αποτελεί πλέον μια απλή γραμμική προέκταση του παρελθόντος, αλλά εξαρτάται σημαντικά από τη διατήρηση και ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που κάθε επιχείρηση προσφέρει στους πελάτες της. Η διατήρηση και ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος βασίζεται αφενός στο γνωστικό κεφάλαιο που διαθέτει το cluster και αφετέρου στη γνώση της αγοράς. Δεν

αποτελεί υπερβολή να λεχθεί ότι το γνωστικό κεφάλαιο, δηλαδή η γνώση, η τεχνολογία και οι πληροφορίες, αποτελούν ίσως το σημαντικότερο πόρο που διαχειρίζεται ένα πλέγμα επιχειρήσεων προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστικό, κι αυτό επειδή η γνώση, οι τεχνολογία και οι πληροφορίες δεν είναι δυνατό να αντιγραφούν ούτε γρήγορα, ούτε εύκολα από ενδεχόμενους ανταγωνιστές. Στην ευκολότερη διαχείριση του γνωστικού κεφαλαίου έχει συμβάλει ενεργά η ραγδαία ανάπτυξη της Πληροφορικής.

Στη σημερινή οικονομική πραγματικότητα δεν είναι λίγα εκείνα τα cluster στα οποία η γνώση αποτελεί θεμέλιο λίθο των δραστηριοτήτων τους. Πρόκειται ουσιαστικά για πλέγματα τεχνολογικής ανάπτυξης βασισμένα στη γνώση που απαρτίζονται από υψηλού επιπέδου υποδομές, δίκτυα καινοτομικών εταιρειών και ερευνητικά εργαστήρια, τα οποία έχουν στον πυρήνα τους ένα πανεπιστήμιο, ή μια ομάδα πανεπιστημίων, ως «εγκέφαλο» παραγωγής ιδεών που μετατρέπονται σε καινοτομίες και «ατμομηχανή» η οποία ωθεί το cluster και το διατηρεί στις ράγες της ανάπτυξης (Σ.Θ. Καβάλλας. Οικονομία της Γνώσης: Ευκαιρίες στην Ελληνική Πραγματικότητα, 2006).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός τέτοιου πλέγματος αποτελεί η Σίλικον Βάλεϊ στην Καλιφόρνια. Πρόκειται για ένα πλέγμα εταιρειών που δραστηριοποιούνται στους τομείς των νέων τεχνολογιών και της Πληροφορικής. Το εν λόγω cluster ξεκίνησε να δημιουργείται όταν στην περιοχή της ακτής του Σαν Φρανσίσκο δραστηριοποιούνταν το Αμερικάνικο Πολεμικό Ναυτικό στον τομέα της Έρευνας κι Ανάπτυξης. Η παρουσία του Ναυτικού (και της ΝΑΣΑ μετέπειτα) λειτούργησε ως πόλος έλξης για πολλές επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας. Αργότερα το Πανεπιστήμιο Στάνφορντ ανέλαβε ηγετικό ρόλο στη δημιουργία υποδομών, στην εκπαίδευση ανθρώπινου κεφαλαίου και στην παροχή κινήτρων για την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή. Οι πρώτες επιχειρήσεις της Σίλικον Βάλεϊ κατασκεύαζαν ημιαγωγούς και ολοκληρωμένα κυκλώματα πυριτίου, απ' όπου προέκυψε και ο όρος «Σίλικον», (δηλαδή πυρίτιο στα αγγλικά. Ο όρος Βάλεϊ, δηλ. κοιλάδα, αναφέρεται στην κοιλάδα της Σάντα Κλάρα, νοτιοδυτικά του κόλπου του Σαν Φρανσίσκο). Το συγκεκριμένο cluster με την πάροδο του χρόνου εξελίχθηκε σε ένα σύγχρονο πλέγμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον τομέα της Πληροφορικής. Πολλές καινοτομίες που εξελίχθηκαν σε επιτυχημένα προϊόντα ξεκίνησαν από τη Σίλικον Βάλεϊ, όπως οι εκτυπωτές λέιζερ, μικροεπεξεργαστές, το «ποντίκι» κλπ. Σήμερα η Σίλικον Βάλεϊ αποτελεί ένα από τα κορυφαία ερευνητικά κέντρα στον κόσμο και οι επιχειρήσεις του εν λόγω cluster δραστηριοποιούνται κυρίως στην κατασκευή ημιαγωγών και κυκλωμάτων, σε καινοτομίες λογισμικού και παροχή διαδικτυακών υπηρεσιών. Ορισμένες από τις πιο γνωστές εταιρίες του

συγκεκριμένου συμπλέγματος είναι η Χιούλετ-Πακάρντ, η Όρακλ, η Σύμαντεκ κ.α. (Michael Porter, On Competition, 1998).

Η δημιουργία ενός «κεφαλαίου» γνώσης ενέχει ζωτική σημασία για ένα cluster, αφού μέσω της γνώσης είναι δυνατή η απόκτηση και διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος ούτως ώστε αυτό να παραμείνει ανταγωνιστικό στην αγορά. Προκειμένου η γνώση να προαχθεί και να αναπτυχθεί εντός του cluster προτείνονται τα παρακάτω:

- Η τακτική αναβάθμιση των εκπαιδευτικών συστημάτων του ανθρώπινου δυναμικού κατά τρόπο ώστε να προωθεί την καινοτομία.
- Η ενίσχυση της συνεργασίας του ακαδημαϊκού-ερευνητικού χώρου με τις επιχειρήσεις καθώς και η χρηματοδότησή του από αυτές.
- Η βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου για τη διασφάλιση των πνευματικών δικαιωμάτων, τα οποία αποτελούν κρίσιμο συστατικό για κάθε φιλόδοξη ερευνητική προσπάθεια καθώς και η διαλεύκανση του τοπίου στην κατοχύρωση των δικαιωμάτων αυτών στον ψηφιακό κυβερνοχώρο.
- Τέλος, η ενθάρρυνση της καινοτομίας από το κράτος με τη χρήση επιδοτήσεων και προμηθειών ως κίνητρο για την ανάπτυξη νέων προϊόντων τα οποία βάσει των νόμων της προσφοράς και της ζήτησης δε θα έφταναν ποτέ στην παραγωγή λόγω αμφιβολιών των επιχειρήσεων ως προς την αποδοχή τους από την αγορά.

Αδιαμφισβήτητα η οικονομία της γνώσης αποτελεί «ακρογωνιαίο λίθο» όχι μόνο για τα cluster αλλά για ολόκληρη τη σύγχρονη οικονομική πραγματικότητα. Οι επιχειρησιακοί εκείνοι οργανισμοί οι οποίοι θα αξιοποιήσουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τη γνώση που διαθέτουν μετατρέποντάς την σε καινοτομία και υψηλή παραγωγικότητα, είναι εκείνοι οι οποίοι τελικά όχι μόνο θα επιβιώσουν του ανταγωνισμού, αλλά θα διατηρήσουν και θα ενισχύσουν τη θέση τους στην αγορά.

Στο παρόν κεφάλαιο αναλύθηκαν οι σημαντικότερες παράμετροι οι οποίες στοιχειοθετούν το θεωρητικό υπόβαθρο του clustering. Δόθηκε έμφαση στα βασικά χαρακτηριστικά των cluster, τον κύκλο ζωής τους, καθώς επίσης και στην επίδρασή και συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα εξετασθούν τα ναυτιλιακά cluster ως προς τα χαρακτηριστικά, τους κλάδους τους και τη σύνδεσή τους με την υπόλοιπη οικονομική δραστηριότητα.

2. Το ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (MARITIME CLUSTER)

2.1 Βασικά χαρακτηριστικά και κλάδοι του ναυτιλιακού cluster

Αναφερόμενοι στο ναυτιλιακό cluster, εννοούμε την εφαρμογή της μορφής οργάνωσης του clustering στη ναυτιλία. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα σύστημα συνδεδεμένων μεταξύ τους επιχειρήσεων, ιδρυμάτων και θεσμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και χαρακτηρίζονται από γεωγραφική εγγύτητα (συνήθως σε κάποιο λιμάνι), ανταγωνιστικότητα, συμπληρωματικότητα και εξωτερικές οικονομίες. Ένα ναυτιλιακό cluster δύναται να εκτείνεται κάθετα (περιλαμβάνοντας προμηθευτές, πελάτες, κανάλια διανομής κλπ) και οριζόντια (επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου, παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων κλπ).

Όπως σε όλα τα cluster, έτσι και στα ναυτιλιακά είναι **εμφανής η τάση που υπάρχει για καινοτομία και παραγωγή νέων ιδεών** που θα εφαρμοστούν στην παραγωγική διαδικασία, ή θα υλοποιηθούν υπό τη μορφή νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Η καινοτομία δύναται να αφορά οποιονδήποτε από τους κλάδους του cluster, όπως για παράδειγμα στη ναυπήγηση ένας νέος τύπος πλοίου ή στο χρηματοοικονομικό κομμάτι ένα νέο τραπεζικό προϊόν για τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρημάτων. Βέβαιο είναι ότι οι καινοτομίες θα συμβάλλουν στη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του ναυτιλιακού πλέγματος και στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων εντός αυτού.

Επίσης, (και) στα ναυτιλιακά cluster συναντάται το **στοιχείο της συμπληρωματικότητας και της αλληλεξάρτησης μεταξύ των επιχειρήσεων**. Μάλιστα, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα της ναυτιλίας το χαρακτηριστικό αυτό παρουσιάζεται εντονότερο απ' ότι σε άλλα πλέγματα επιχειρήσεων σε άλλους τομείς της οικονομίας. Οι ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις συνεργάζονται και εξαρτώνται στενά η μία από την άλλη. Αν ένας ναυτιλιακός κλάδος υπολειτουργεί, τότε ολόκληρο το δίκτυο επιχειρήσεων θα παρουσιάσει προβλήματα. Για παράδειγμα, αν τα ναυτιλιακά πρακτορεία δεν λειτουργούν σωστά, γίνονται αντιληπτές οι συνέπειες για το cluster (τα πιστοποιητικά των πλοίων να λήγουν χωρίς ν' ανανεώνονται συνεπώς να μην είναι δυνατό να αποπλεύσουν από ή να καταπλεύσουν προς κάποιο λιμάνι, καθυστερήσεις στις παραδόσεις των φορτίων, πρόστιμα κλπ.). Φυσικά αν τα προβλήματα αφορούν κλάδους όπως η ναυπήγηση ή οι προμήθειες ανταλλακτικών τότε οι συνέπειες είναι ακόμη πιο βλαβερές. Το ναυτιλιακό cluster ουσιαστικά είναι ένα συμπαγές σύστημα, όπου οι συνέπειες από μια ενδεχόμενη αλλαγή μιας

μεταβλητής διαχέεται άμεσα σε ολόκληρο το σύστημα. Απόρροια της αλληλεξάρτησης αυτής αποτελούν οι οικονομίες συνεργιών οι οποίες συνεπάγονται σημαντικά οφέλη για ολόκληρο το cluster.

Τέλος, παρατηρούνται και **σημαντικές εξωτερικές οικονομίες καθώς επίσης και παραγωγή αγαθών δημόσιου χαρακτήρα**. Οι εξωτερικές οικονομίες είναι θετικές, για παράδειγμα δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, εκπαίδευση στελεχών για την επάνδρωση πλοίων ή εταιρειών την ξηρά, διάχυση ναυτιλιακής γνώσης στο cluster, αλλά και αρνητικές, όπως επιβάρυνση του περιβάλλοντος από θαλάσσια ατυχήματα. Επιπροσθέτως η φύση της ναυτιλίας είναι τέτοια ώστε τα αγαθά δημόσιου χαρακτήρα αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για την απρόσκοπτη και εύρυθμη λειτουργία των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού πλέγματος δραστηριοτήτων. Φάροι, κυματοθραύστες, έργα βυθοκόρησης, αποτελούν τα πιο τυπικά από τα παραδείγματα τέτοιων δημοσίων αγαθών.

Οι συνηθέστεροι κλάδοι από τους οποίους αποτελείται ένα ναυτιλιακό cluster είναι οι παρακάτω:

- **Λιμενικές υπηρεσίες:** Πρόκειται για τις άμεσες λιμενικές υπηρεσίες που προσφέρει ένα λιμάνι στα πλοία που βρίσκονται εντός των ορίων του και αφορούν: μεταφορά φορτίου και εφοδίων (συμπεριλαμβανομένων των επιβατών), διαμετακόμιση, αποθήκευση, εφοδιασμός και συντήρηση πλοίων (υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, τροφοδοσία, επισκευές) και επίβλεψη-διαχείριση της κίνησης του λιμανιού (έλεγχος λιμενικής κίνησης, διαχείριση θέσεων πλοίων, πλοήγηση κλπ).
- **Εμπορική-Μεταφορική ναυτιλία.** Πρόκειται για το κύριο έργο της ναυτιλιακής δραστηριότητας: θαλάσσια μεταφορά και διεθνές εμπόριο.
- **Ναυτιλία σε λίμνες και ποτάμια (inland shipping).** Ναυτιλιακές δραστηριότητες σε λίμνες και ποτάμια
- **Ναυτιλιακός εξοπλισμός και υποστηρικτικές δραστηριότητες:** Πρόκειται για δραστηριότητες συμπληρωματικές του κύριου ναυτιλιακού έργου , όπως κατασκευή σωστικών μέσων, σχοινιών, συστημάτων ασφαλείας, προμήθεια ανταλλακτικών πλοίων (spare parts), παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση του πλοίου κλπ.
- **Ναυπήγηση:** Κατασκευή πλοίων (Ro/Ro, LNG, δεξαμενόπλοια κλπ.) και επισκευές.
- **Υπηρεσίες ναυτιλίας:** Εδώ περιλαμβάνονται ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή εταιρίες που ασχολούνται άμεσα με το λειτουργικό κομμάτι των πλοίων και προσφέρουν υπηρεσίες ναυτιλιακού και παραναυτιλιακού χαρακτήρα (πρακτόρευση, μεσιτεία,

ναυλώσεις, λογιστήριο, ναυτιλιακή νομοθεσία, θαλάσσια ασφάλιση, διαχείριση, θέματα ποιότητας κι επιθεώρησης, νηογνώμονες κλπ.).

- **Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες**, όπως ιχθυοκαλλιέργειες κι επεξεργασία αλιευμάτων.
- **Βυθοκόρηση** π.χ. για την κατασκευή υποδομών σε λιμάνια κλπ.
- **Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.**
- **Πολεμική Ναυτιλία.** Τελεί υπό κρατική αιγίδα, για αμυντικούς και ενίοτε άλλους σκοπούς (διάσωση, περιφρούρηση, ναυαγιαρσεις).
- **Θαλάσσιος τουρισμός.** Με άλλα λόγια ναυτιλία τουρισμού και αναψυχής (κρουαζιέρες, γιοτ κλπ.).

Οι κλάδοι ενός cluster, συνδέονται και υποστηρίζονται από τομείς της υπόλοιπης οικονομίας. Στον παρακάτω πίνακα γίνονται αντιληπτές οι κυριότερες συνδέσεις των κλάδων του ναυτιλιακού πλέγματος με την υπόλοιπη οικονομία.

Κλάδος Cluster	Συνδεόμενος Οικονομικός Κλάδος
Λιμενικές Υπηρεσίες	Παρεμφερείς κλάδοι λιμενικής βιομηχανίας Μεταφορές και logistics
Εμπορική Ναυτιλία	Μεταφορές και logistics
Ναυτιλία σε λίμνες και ποτάμια	Μεταφορές και logistics
Πολεμική Ναυτιλία	Αμυντική Βιομηχανία
Υποθαλάσσια Εξόρυξη	Κλάδος Ενέργειας
Βυθοκόρυση	Κλάδος Κατασκευών
Αλιεία	Επεξεργασία/ Τυποποίηση
Ναυτιλία Αναψυχής	Τουρισμός
Ναυτιλιακός Εξοπλισμός	Μεταλλουργικές Εργασίες Μηχανολογικός εξοπλισμός
Ναυπηγήσεις	Μεταλλουργικές Εργασίες
Ναυτιλία Υπηρεσιών	Βιομηχανία Υπηρεσιών

Πηγή: Policy Research Corporation N.V.

Το ναυτιλιακό cluster τέλος, συνδέεται και επικαλύπτεται συχνά με άλλα cluster, κυρίως εκείνα του τουρισμού (ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, τουριστική ναυτιλία κλπ.) και των μεταφορών. Ας μην ξεχνούμε άλλωστε ότι η ναυτιλία συνιστά τμήμα της μεταφορικής διαδικασίας (De Langen Peter W., The Performance Of Seaport Clusters, 2003).

2.2 Σύνδεση του ναυτιλιακού cluster με την υπόλοιπη οικονομία: άμεσες κι έμμεσες συνέπειες

Η ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας και εμπλέκεται σε πολλούς κλάδους αυτής, υπό διάφορες μορφές. Δεν είναι υπερβολή να λεχθεί ότι για πολλά κράτη αποτελεί «ατμομηχανή» οικονομικής ανάπτυξης, στηρίζοντας την οικονομία και συμβάλλοντας ποικιλοτρόπως στην αύξηση του ΑΕΠ. Οι κυριότερες επιδράσεις του ναυτιλιακού cluster στην οικονομία αναλύονται κάτωθι.

Πρώτον, η ναυτιλιακή δραστηριότητα δημιουργεί επιπλέον Εισόδημα, μια Προστιθέμενη Αξία στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Πέραν του Προϊόντος που δημιουργείται άμεσα, δημιουργείται επιπλέον Εισόδημα έμμεσα στους υπόλοιπους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας και μέσω πολλαπλασιαστικών διαδικασιών, καθώς τα προερχόμενα από τη ναυτιλία εισοδήματα διαχέονται στην αγορά και δημιουργούν νέα εισοδήματα και αύξηση των επιπέδων κατανάλωσης και επενδύσεων. Οι περισσότεροι από τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας ευνοούνται από τα εισοδήματα που δημιουργεί η δραστηριότητα των ναυτιλιακών πλεγμάτων.

Δεύτερον, η ναυτιλιακή δραστηριότητα ενέχει θετικές επιδράσεις για την απασχόληση, καθώς δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, είτε στα πλοία, είτε στην ξηρά, στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην καταπολέμηση της ανεργίας, η οποία αποτελεί φαινόμενο που μαστίζει πολλές από τις σύγχρονες οικονομίες.

Τρίτον, δημιουργεί φορολογικά έσοδα για το κράτος τα οποία προκύπτουν από τη φορολόγηση, άμεση και έμμεση, εργαζομένων και επιχειρήσεων σε ναυτιλιακούς κλάδους, αλλά και όσων επωφελούνται από τους κλάδους αυτούς.

Τέταρτον, συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου, του ισοζυγίου κίνησης κεφαλαίων, και του ισοζυγίου άδηλων συναλλαγών (των συστατικών στοιχείων του ισοζυγίου πληρωμών μιας οικονομίας δηλαδή), αφού συνήθως οι εξαγωγές και τα εισρέοντα κεφάλαια που οφείλονται στην ναυτιλία υπερβαίνουν τις αντίστοιχες εισαγωγές και τα κεφάλαια που εκρέουν. Το πλεονάζον ισοζύγιο της ναυτιλίας επιδρά θετικά και προς την κατεύθυνση της ισοσκελίσης του ισοζυγίου πληρωμών μιας χώρας.

Επιπροσθέτως, άξιες αναφοράς αποτελούν και οι **έμμεσες επιπτώσεις** της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη οικονομία. Πρόκειται για επιπτώσεις οι οποίες είναι αποτέλεσμα των δαπανών της ναυτιλίας στους κλάδους με τους οποίους συνεργάζεται. Οι εν λόγω επιπτώσεις είναι μετρήσιμες σε όρους προστιθέμενης αξίας, απασχόλησης, δαπανών και φορολογικών εσόδων. Παραδείγματος χάριν, οι δαπάνες της ναυτιλίας στον κλάδο «Μηχανήματα και Είδη Εξοπλισμού» ενέχουν ορισμένες επιπτώσεις, όπως δημιουργία θέσεων απασχόλησης, αύξηση της συνολικής προσφοράς του κλάδου, των φορολογικών εσόδων κλπ. Η επιστημονική μέθοδος που χρησιμοποιείται για τη μέτρησή τους είναι η

ανάλυση εισροών-εκροών (input-output analysis) η οποία επιτρέπει τον προσδιορισμό των άμεσων και έμμεσων μεταβολών στην οικονομία από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. (Οι Επιδράσεις της Ελληνόκτητης Φορτηγού Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία., 2001).

Οι παραπάνω αποτελούν τις κυριότερες οικονομικές επιδράσεις του ναυτιλιακού πλέγματος δραστηριοτήτων, οι οποίες ποσοτικοποιούνται και προσδιορίζονται με ακρίβεια. Πέραν αυτών όμως, η ναυτιλιακή δραστηριότητα ενέχει και άλλες, ποικίλες συνέπειες κοινωνικοοικονομικού χαρακτήρα για το σύνολο της οικονομίας, πολλές από τις οποίες όμως είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων θετικών συνεπειών αποτελούν οι εξωτερικές οικονομίες που απορρέουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Στην παραπάνω κατηγορία ανήκουν η διάχυση γνώσης στην οικονομία μέσω του cluster και η δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, τα ερεθίσματα και τα κίνητρα που προκύπτουν εντός του cluster για καινοτομίες, η δημιουργία νέων υποδομών στην περιοχή όπου είναι εγκατεστημένο το δίκτυο των επιχειρήσεων κ.α.

Ακόμη προκύπτουν και ορισμένα σημαντικά δημόσια αγαθά κοινωνικού χαρακτήρα, όπως είναι η σύνδεση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών απομακρυσμένων περιοχών (κυρίως νησιών) με τα αστικά κέντρα, η προστασία του περιβάλλοντος χάρη στη δράση της ακτοφυλακής, η ασφάλεια και η εθνική άμυνα που παρέχει το Πολεμικό Ναυτικό και άλλες δευτερεύουσες δράσεις, όπως υποθαλάσσιες αρχαιολογικές ανασκαφές, βυθοκορήσεις, διασώσεις ναυαγαιεσίες κλπ.

Εν κατακλείδι, οι επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη οικονομία ποικίλουν και εκτείνονται από αμιγώς οικονομικά οφέλη, όπως είναι η εισροή του ναυτιλιακού πλούτου στην οικονομία η οποία συνεπάγεται δημιουργία εισοδημάτων, κεφαλαίου και νέων θέσεων εργασίας, έως κοινωνικού χαρακτήρα αγαθά όπως είναι η δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, η περιβαλλοντική προστασία και η εθνική άμυνα.

2.3 Οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος

2.3.1 Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος

Οι επιχειρήσεις που αποτελούν ένα ναυτιλιακό cluster ανήκουν και δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες αγορές. Τέτοιες αγορές είναι, για παράδειγμα, η αγορά της εμπορικής

ναυτιλίας, της αλιείας και των ναυπηγήσεων. Οι αγορές αυτές συχνά τμηματοποιούνται περαιτέρω σε άλλες, μικρότερες αγορές, π.χ. η εμπορική ναυτιλία τμηματοποιείται ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο στις αγορές χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, μοναδοποιημένου φορτίου (containers) κλπ.

Το θεσμικό και επιχειρησιακό περιβάλλον της ναυτιλίας διέπεται έντονα από το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης. Στη σημερινή εποχή μάλιστα, το χαρακτηριστικό αυτό ενισχύεται ακόμη περισσότερο από την ανάπτυξη των τεχνολογιών στις επικοινωνίες και της Πληροφορικής. Η ναυτιλία είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη σε πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές οπουδήποτε κι αν συμβούν αυτές. Μια πολιτική μεταβολή για παράδειγμα, π.χ. ένα πραξικόπημα είναι ικανή να επηρεάσει τις ναυτιλιακές αγορές θετικά ή αρνητικά. Ακόμη, μια ταχέως αναπτυσσόμενη χώρα είναι σε θέση να επηρεάσει ποικιλοτρόπως την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Τρανό παράδειγμα αποτελεί η Κίνα, η οποία βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης, με συνέπεια να υπάρχει ζήτηση για ενεργειακές ύλες, προϊόντα και εξαγωγές, άρα και ανάγκη παροχής μεταφορικών υπηρεσιών. Ακόμη, ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος της κινέζικης ναυτιλίας η οποία σαφέστατα επηρεάζει τις ναυτιλιακές αγορές.

Άλλοι παράγοντες οι οποίοι επιδρούν στις ναυτιλιακές αγορές είναι το χαμηλό κόστος παραγωγής, το ύψος των επιτοκίων, η ασκούμενη ναυτιλιακή πολιτική, ο βαθμός αυστηρότητας της νομοθεσίας σχετικά με τη ναυτιλία και την προστασία του περιβάλλοντος, δημογραφικές αλλαγές κλπ. Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιλέγουν τη σημαία που θα φέρουν τα πλοία τους με κριτήριο τη ναυτιλιακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, τα ποιοτικά πρότυπα που τίθενται για τα πλοία ή το επικρατούν φορολογικό καθεστώς. Επίσης, επιλέγουν ανά τον κόσμο τα πιο συμφέροντα ναυπηγεία προκειμένου να δώσουν παραγγελίες για νεότευκτα πλοία.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητός ο παγκόσμιος χαρακτήρας των ναυτιλιακών αγορών. Οι ναυτιλιακές αγορές είναι αναπτυσσόμενες και επηρεάζονται από μια σειρά παραγόντων (ζήτηση, κόστος, κοινωνικές και πολιτικές μεταβολές κ.α.) οι οποίοι καταδεικνύουν ακόμη περισσότερο την παγκοσμιοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Παρακάτω αναλύονται και εξετάζονται οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος.

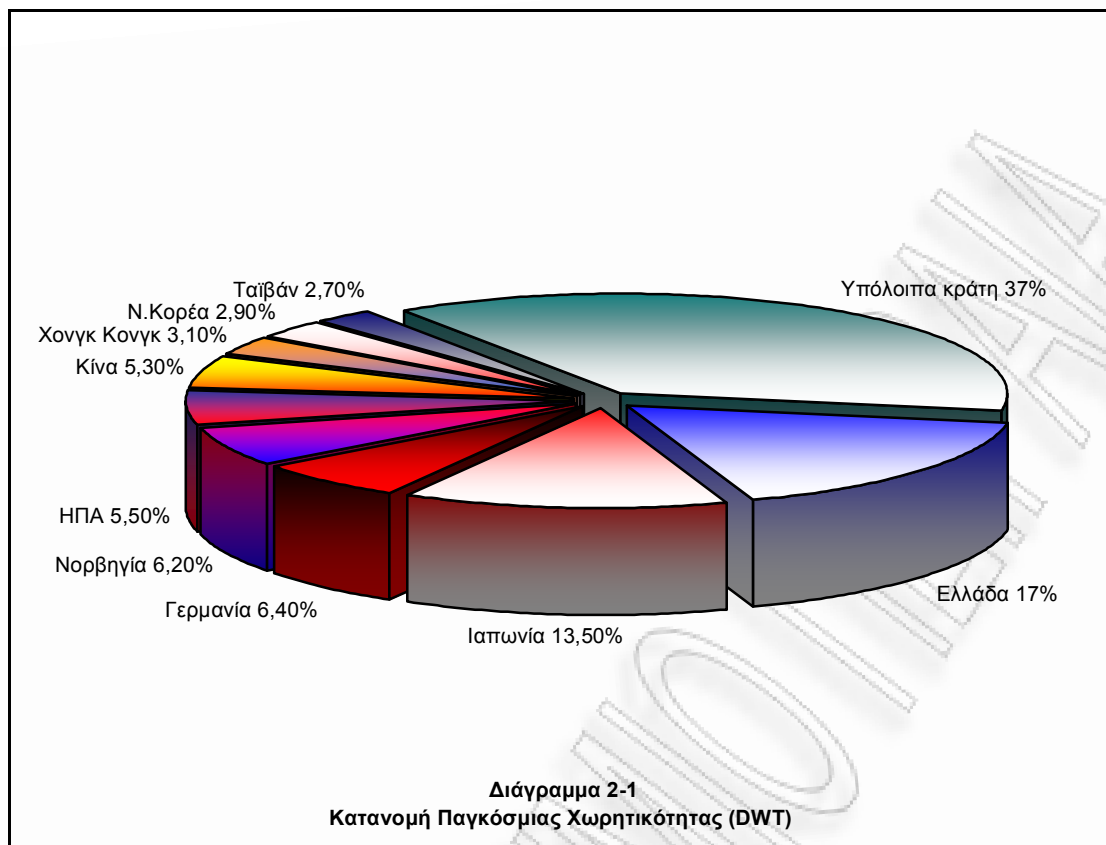
2.3.2 Εμπορική Ναυτιλία

Η εμπορική ναυτιλία εξυπηρετεί το θαλάσσιο διεθνές εμπόριο. Τα φορτία που μεταφέρονται ποικίλλουν και τα κυριότερα από αυτά είναι χύδην ξηρά φορτία, χύδην υγρά, υγροποιημένα

και μοναδοποιημένα φορτία. Επίσης, εδώ συμπεριλαμβάνεται και η επιβατηγός ναυτιλία. Ακόμη, με βάση τον τύπο της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, η εν λόγω αγορά διακρίνεται σε tramp ναυτιλιακή αγορά (δηλαδή τα πλοία εκτελούν πλόες χωρίς συγκεκριμένο τακτικό δρομολόγιο, παρά μόνο όπου υπάρχει ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών) και liner αγορά (όπου τα πλοία εκτελούν προκαθορισμένα, τακτικά δρομολόγια).

Η εμπορική ναυτιλία επηρεάζεται κυρίως από τους εξής παράγοντες: την παγκόσμια οικονομία, τις διαδρομές του θαλασσιού εμπορίου, το κόστος μεταφοράς, τις ομάδες λήψης αποφάσεων (decision makers), τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων, τις προσδοκίες για τις τιμές των ναύλων και, τέλος από εξωγενείς παράγοντες (πολιτικά γεγονότα, πόλεμοι κ.α.). Περίπου 90.000 πλοία είναι νηολογημένα και απ' αυτά 50.000 δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Η εμπορική ναυτιλία είχε μέγεθος 243 δις € το 2003, ενώ το 2004 το μέγεθος αυτής ανήλθε στα 342 δις € (το υψηλότερο των τελευταίων 30 ετών), κυρίως λόγω των υψηλών αναπτυξιακών ρυθμών και της αυξημένης ζήτησης προϊόντων και ενεργειακών πρώτων υλών της Κίνας. Κυρίαρχοι στη συγκεκριμένη αγορά θεωρούνται η Ευρώπη και η Νοτιοανατολική Ασία.

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με την Ευρώπη, τα πρωτεία όσον αφορά την προσφορά χωρητικότητας κατέχει η Ελλάδα (με 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε DWT) κι ακολουθούν η Δανία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Ασίας και Άπω Ανατολής άξια αναφοράς αποτελούν τα κράτη της Ιαπωνίας (με 13,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε DWT, δεύτερη πίσω από την Ελλάδα), της Κίνας (με 5,3%), του Χονγκ Κονγκ (3,1%), της Νότιας Κορέας (2,9%) και της Ταϊβάν (2,7%).



Πηγή: World Marine Markets

Στο παραπάνω διάγραμμα διακρίνονται οι 10 πρώτες χώρες σε χωρητικότητα DWT. Η μόνη χώρα εκτός Ευρώπης και Νοτιοανατολικής Ασίας-Άπω Ανατολής που βρίσκεται στην πρώτη δεκάδα είναι οι ΗΠΑ, με 5,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Στην κατηγορία «Υπόλοιπα κράτη» ανήκουν όλες οι χώρες που κατέχουν το υπόλοιπο 37% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε DWT. Ενδεικτικά αναφέρονται το Ηνωμένο Βασίλειο, η Δανία, η Σιγκαπούρη, η Ρωσία κ.α. Σημαντικό ρόλο στη συγκεκριμένη αγορά, μεταξύ άλλων, διαδραματίζουν η ταχέως αναπτυσσόμενη Κίνα, τόσο από την πλευρά της ζήτησης, όσο και από την πλευρά της προσφοράς χωρητικότητας, και η Ελλάδα, με τον στόλο εμπορικών πλοίων που διαθέτει και τη μακράιωνη ναυτική της παράδοση.

2.3.3 Υπηρεσίες ναυτιλίας

Με τον όρο «υπηρεσίες ναυτιλίας» εννοούμε όλες εκείνες τις υπηρεσίες που προσφέρονται στον τομέα της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω αγορά περιλαμβάνει σε γενικές γραμμές 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

Κατά το 2005 το μέγεθος της αγοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών (κύκλος εργασιών) ανήλθε στα 5,75 δις € περίπου, ενώ στην Ευρώπη μόνο το μέγεθός της υπολογίστηκε στα 2,24 δις €. Στη συγκεκριμένη αγορά συνεπώς κυριαρχούν οι δυτικοευρωπαϊκές χώρες κυρίως λόγω της ιστορικής σημασίας, του μεγέθους και του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει το ναυτιλιακό cluster του Λονδίνου.

Η αγορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών ενέχει μεγάλη σημασία για το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων, αφού η προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί στοιχειώδη ανάγκη και θεμέλιο λίθο για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας γενικότερα.

2.3.4 Θαλάσσιος τουρισμός και σκάφη αναψυχής

Η ναυτιλία τουρισμού και αναψυχής είναι μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος με ευοίωνες προοπτικές περαιτέρω μελλοντικής ανάπτυξης. Εδώ περιλαμβάνονται κυρίως οι δραστηριότητες της κρουαζιέρας και της ναυτιλίας αναψυχής με γιοτ, κότερα, ιστιοφόρα κλπ καθώς επίσης και κάποια θαλάσσια σπορ, όπως οι καταδύσεις. Το μέγεθος της εν λόγω αγοράς (κύκλος εργασιών) υπολογίστηκε για το 2005 περίπου 173,7 δις € με τις ΗΠΑ και την Ευρώπη να έχουν τον πρώτο λόγο στην αγορά με 43% ποσοστό καθ' εκάστη.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την κρουαζιέρα, ως τμήμα της εν λόγω ναυτιλιακής αγοράς, το μέγεθος αυτής ανέρχεται στα 12 δις € (για το 2005), με τη συνολική οικονομική αξία που δημιουργείται (πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στο εισόδημα, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, αύξηση φορολογικών εσόδων) να είναι υπερδιπλάσια (περίπου 25,5 δις €). Εξέχουσα θέση κατέχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (με το 70% των επιβατών) και

ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία, ως πηγές ζήτησης υπηρεσιών κρουαζιέρας. Οι ΗΠΑ επίσης κυριαρχούν και από την πλευρά της προσφοράς υπηρεσιών κρουαζιέρας με 85 πλοία αμερικανικής ιδιοκτησίας (τέλη 2003). Ακολουθούν η Νορβηγία (με 37 πλοία) και η Ελλάδα (21 πλοία).

Αναφορικά με τη ναυτιλία αναψυχής, η οποία περιλαμβάνει τις αγοραπωλησίες, ενοικιάσεις και ναυπηγήσεις σκαφών αναψυχής, είναι αναγκαίο να τονιστεί η σημαντική πολλαπλασιαστική επίδραση για τα εισοδήματα που ενέχει ο εν λόγω κλάδος, η οποία συχνά αγγίζει το επταπλάσιο ή οκταπλάσιο της αρχικής δαπάνης για την αγορά ενός σκάφους. Χαρακτηριστικά, στο Ηνωμένο Βασίλειο για κάθε λίρα που δαπανάται στη ναυτιλία αναψυχής, έξι λίρες δαπανώνται στην ξηρά (ταξίδια, εστιατόρια, ξενοδοχεία κλπ). Σε παγκόσμια κλίμακα το 2004 η συγκεκριμένη αγορά ανήλθε στα 12,5 δις € (κύκλος εργασιών) με τις προβλέψεις να κάνουν λόγο για αύξηση αυτού του μεγέθους στα 17,5 δις € μέχρι το 2010.

Η ναυτιλία αναψυχής συνιστά μια κυκλική βιομηχανία, η οποία αντανakλά άμεσα την αύξηση του ΑΕΠ μιας χώρας. Με άλλα λόγια χώρες με υψηλό ΑΕΠ αναπτύσσουν ναυτιλία αναψυχής, αφού ουσιαστικά πρόκειται για υπηρεσία υψηλής εισοδηματικής ελαστικότητας (αγαθό πολυτελείας). Κατά συνέπεια είναι και από τους πρώτους τομείς της οικονομίας που επηρεάζει μια επερχόμενη ύφεση. Στην Ευρώπη κυριαρχούν η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο κατέχοντας αθροιστικά περίπου το 65% των δαπανών και των εσόδων της ευρωπαϊκής αγοράς. Τέλος, άξια αναφοράς αποτελεί η αναπτυσσόμενη τάση του κλάδου παραγωγής και πώλησης πολύ μεγάλων σκαφών, άνω των 24 μέτρων σε μήκος (superyachts) με Ιταλία, ΗΠΑ, Ολλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον εν λόγω κλάδο.

Η αγορά της τουριστικής ναυτιλίας αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος με σημαντική πολλαπλασιαστική επίδραση στο ΑΕΠ και αξιόλογη συνεισφορά στην υπόλοιπη οικονομία.

2.3.5 Ναυπηγήσεις (όλων των κατηγοριών)

Βασικό χαρακτηριστικό της αγοράς των ναυπηγήσεων είναι ότι, λόγω της φύσης της, υπεισέρχεται και αλληλεπιδρά με τις περισσότερες από τις αγορές του ναυτιλιακού

πλέγματος. Οι εξελίξεις στις αγορές αυτές επηρεάζουν τις ναυπηγήσεις. Πιο συγκεκριμένα, βασικό στοιχείο που επηρεάζει τη συγκεκριμένη αγορά είναι το επίπεδο των ναύλων και επομένως, εμμέσως, όλοι εκείνοι οι παράγοντες που συντελούν στη διαμόρφωση του ύψους των ναύλων στις επιμέρους αγορές (χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων κλπ). Παραδείγματος χάριν, όταν οι ναύλοι σε μια αγορά, έστω αυτή των χύδην ξηρών φορτίων, κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα (λόγω αυξημένης ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών) κι επικρατεί θετικό επενδυτικό κλίμα, φυσικό επακόλουθο είναι να αυξηθούν οι παραγγελίες στα ναυπηγεία για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships).

Στην αγορά των ναυπηγήσεων τα ηνία κατέχουν κυρίως τα κράτη της Νοτιοανατολικής Ασίας (Νότια Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα) και έπονται τα ευρωπαϊκά (Γερμανία, Νορβηγία, Ιταλία). Οι ασιατικές χώρες ειδικεύονται στην κατασκευή πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers), δεξαμενόπλοιων (tankers) και φορτηγών (Ro/Ro, Lo/Lo κλπ). Όσον αφορά όμως τη ναυπήγηση πιο εξειδικευμένων πλοίων, τα οποία έχουν μικρότερο όγκο αλλά υψηλότερες προστιθέμενες αξίες σε κάθε στάδιο παραγωγής, π.χ. κρουαζιερόπλοια, βυθοκόροι, παγοθραυστικά, οι ευρωπαϊκές χώρες υπερτερούν.

Οι ναυπηγήσεις γνώρισαν άνθιση τα προηγούμενα 2-3 χρόνια λόγω κυρίως της ραγδαίας ανάπτυξης της κινέζικης οικονομίας κατά πρώτο λόγο και, δευτερευόντως, ορισμένων άλλων αναπτυσσόμενων οικονομιών, όπως η Ινδία, η οποία αύξησε τις ανάγκες των εν λόγω χωρών για αγαθά και ενεργειακές πρώτες ύλες και κατά συνέπεια ενδυνάμωσε τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Η αύξηση του επιπέδου των ναύλων, που ακολούθησε την αύξηση της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, οδήγησε σε αύξηση των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενίσχυσε το γενικότερο επενδυτικό κλίμα στη ναυτιλία και τοιουτοτρόπως οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις αυξήθηκαν κατακόρυφα. Η ναυπηγική δραστηριότητα άγγιξε το μέγιστο σημείο της την περίοδο 2005-2006. Τα επόμενα χρόνια οι προβλέψεις κάνουν λόγο για σταδιακή μείωση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, καθώς η ανάπτυξη ορισμένων οικονομιών (κύρια της Κίνας) θα επιβραδυνθεί φυσιολογικά και η πρόσθετη προσφορά χωρητικότητας θα απορροφηθεί πλήρως από τις ναυτιλιακές αγορές.

Τέλος, είναι σημαντικό ν' αναφερθεί ότι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου και η ανάγκη συμμόρφωσης των πλοίων με τη ναυτιλιακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος θέτουν στη ναυπηγική επιστήμη, στο κατώφλι του 21ου αιώνα δύο σοβαρές προκλήσεις: αφενός την αναγκαιότητα βελτίωσης της αποτελεσματικότητας πρόωσης ενός πλοίου η οποία συνεπάγεται την εξοικονόμηση καυσίμων, αφετέρου δε την αναγκαιότητα

μείωσης των εκπομπών βλαβερών αερίων προκειμένου να καταστούν τα νεότευκτα πλοία όσο το δυνατό φιλικότερα προς το περιβάλλον.

2.3.6 Λιμενική βιομηχανία (Αγορά λιμενικών υπηρεσιών)

Με τον όρο «λιμενική βιομηχανία» εννοούμε όλες εκείνες τις δραστηριότητες οι οποίες λαμβάνουν χώρα σ' ένα λιμάνι και αποσκοπούν στην παραγωγή και διάθεση του λιμενικού προϊόντος, όλων εκείνων των υπηρεσιών δηλαδή που δύναται να προσφέρει ένα λιμάνι σε πλοία, φορτία και επιβάτες (τελικό λιμενικό προϊόν) ή στις ίδιες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι (ενδιάμεσο λιμενικό προϊόν) προκειμένου να διευκολυνθεί η παραγωγή του τελικού λιμενικού προϊόντος. Το **τελικό λιμενικό προϊόν** περιλαμβάνει τις κάτωθι υπηρεσίες:

- Πλοήγηση του πλοίου σε συγκεκριμένο χώρο πρόσδεσης.
- Ρύθμιση-Διαχείριση της κυκλοφορίας εντός του λιμανιού προκειμένου ν' αποφευχθούν φαινόμενα συμφόρησης.
- Ρυμούλκηση
- Τροφοδοσία/ Προμήθεια πλοίων
- Διαχείριση φορτίων (φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά από και προς τις αποθήκες).
- Αποθήκευση-Προετοιμασία για διανομή.
- Παροχή πληροφοριών στους χρήστες μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων (EDI- Electronic Data Interchange).
- Άλλες υπηρεσίες, π.χ. αστυνόμευση, πυρόσβεση, βυθοκόρηση, επισκευές πλοίων, υπηρεσίες για τους επιβάτες (κυλικεία, συνάλλαγμα κλπ).

Πέραν των παραπάνω είναι δυνατό να περιλαμβάνονται και άλλες υπηρεσίες στο λιμενικό προϊόν. Παράλληλα, σε παγκόσμια κλίμακα, διαφαίνεται η τάση πολλών λιμανιών να εξελιχθούν σε κέντρα υπηρεσιών αναβαθμίζοντας τις λιμενικές δραστηριότητες από απλή διακίνηση φορτίων σε πλήρη δέσμη μεταφορικών υπηρεσιών (Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων, 2001).

Η αυξανόμενη ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει συντελέσει αποφασιστικά στη μεγέθυνση του κλάδου των λιμενικών υπηρεσιών. Το μέγεθος της εν λόγω αγοράς (κύκλος εργασιών) ανήλθε στα 24,83 δις € για το 2005, ενώ έως το 2010 προβλέπεται αύξηση του κλάδου περίπου 23 % (30,5 δις €). Παρά την πληθώρα λιμανιών παγκοσμίως (περίπου 8500 λιμάνια και τερματικά επίσημα καταγεγραμμένα στον Οδηγό Λιμένων και Τερματικών- Ports and

Terminals guide), η πλειονότητα της κυκλοφορίας (5,7 δισεκατομμύρια τόνοι) είναι συγκεντρωμένη στα 50 κορυφαία λιμάνια από άποψης κίνησης.

Βασικό χαρακτηριστικό της λιμενικής βιομηχανίας επίσης, αποτελεί η ολοένα και αυξανόμενη τάση μοναδοποίησης των φορτίων σε TEU (Twenty foot Equivalent Units). Παγκοσμίως διαφαίνεται μείωση της μεταφοράς χύδην ξηρών, μη μοναδοποιημένων φορτίων και ταυτόχρονα αύξηση της κίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων. Χαρακτηριστικά, ενώ το 1980 η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσώπευε μόλις το 6,3 % της παγκόσμιας κίνησης, το 2004 το συγκεκριμένο ποσοστό υπερτετραπλασιάστηκε και έφτασε το 26,2 %. Επιπροσθέτως προβλέπεται περαιτέρω αύξηση της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων κατά 12 %, ώστε το ποσοστό φορτίων υπό μοναδοποίηση να ανέλθει στο 38% της παγκόσμιας κίνησης.

Η ραγδαία αύξηση της μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων όμως δε συμβαδίζει με την ικανότητα των περισσότερων λιμανιών να δεχθούν μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα, λόγω έλλειψης των κατάλληλων υποδομών, να παρουσιάζονται φαινόμενα συμφόρησης (congestion) και καθυστερήσεων στις παραδόσεις των φορτίων. Χαρακτηριστικά σε αρκετά ευρωπαϊκά λιμάνια το μέγεθος του προβλήματος είναι τέτοιο ώστε, προκειμένου ν' αποφευχθούν συμφόρηση και καθυστερήσεις, τα εμπορεύματα μεταφέρονται οδικώς αντί μέσω των θαλασσίων οδών. Η παραπάνω κατάσταση έχει ωθήσει τις διοικήσεις πολλών λιμένων να επενδύσουν σημαντικά ποσά για την κατασκευή υποδομών προκειμένου να είναι σε θέση να χειριστούν μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων χωρίς να παρουσιάζεται συμφόρηση. Στο λιμάνι της Σαγκάης, για παράδειγμα, έχει λάβει χώρα επένδυση ύψους 10 δις \$ η οποία αφορά κατασκευή υποδομών χειρισμού και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων ενώ ανάλογες επενδύσεις διενεργούνται σε λιμάνια της Ευρώπης και της Αμερικής.

Τέλος, ένα σημαντικό θέμα που αφορά τη λιμενική βιομηχανία αποτελεί το καθεστώς ιδιοκτησίας. Έντονη είναι η τάση ιδιωτικοποίησης πολλών λιμανιών, με σταδιακή μετάθεση του management, της ανάπτυξης και της ιδιοκτησίας βασικών λιμενικών υπηρεσιών από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με τους υπέρμαχους της ιδιωτικοποίησης, αυξάνει το επίπεδο αποτελεσματικότητας του λιμανιού, αφού επαναπροσδιορίζεται ο ρόλος της δημόσιας αρχής η οποία απαγκιστρώνεται από δραστηριότητες που ενεργούνται πιο αποτελεσματικά από τον ιδιωτικό τομέα. Τα στοιχεία τα οποία είναι δυνατό να ιδιωτικοποιηθούν σ' ένα λιμάνι είναι η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του, το ιδιοκτησιακό καθεστώς των υποδομών και η παραγωγή λιμενικών υπηρεσιών. Η εμπειρία έχει δείξει ότι σε αρκετές περιπτώσεις αυξήθηκε η παραγωγικότητα

λιμανιών που ιδιωτικοποιήθηκαν, αλλά παράλληλα παρουσιάστηκαν και αρκετές πρακτικές δυσκολίες. Εν κατακλείδι, η λύση ίσως βρίσκεται κάπου ενδιάμεσα: στο κατάλληλο μείγμα ιδιωτικής και δημόσιας παρέμβασης στο λιμάνι, το οποίο θα μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητά του.

2.3.7 Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες

Η αλιεία ένας σημαντικός ναυτιλιακός κλάδος ο οποίος όμως βρίσκεται σε κάμψη. Παρόλο που η ζήτηση παρουσιάζεται αυξημένη, η κατά κεφαλή κατανάλωση αλιευμάτων έχει διπλασιαστεί τα τελευταία 50 χρόνια, η προσφορά μειώνεται ως αποτέλεσμα της υπεραλίευσης, περιβαλλοντικών καταστροφών που έχουν μειώσει τον πληθυσμό των αλιευμάτων (τα τελευταία 50 χρόνια κατά 90%!), αλλά και περιορισμών υπό μορφή ποσοτώσεων που επιβάλλουν πολλά κράτη στην αλιεία. Σημαντικά ανταγωνιστικός επίσης παρουσιάζεται ο κλάδος της ιχθυοκαλλιέργειας ο οποίος επιδοτείται σ' έναν αριθμό κρατών και προσφέρει τα προϊόντα του σε χαμηλές τιμές.

Όσον αφορά την Ευρώπη κυρίαρχη χώρα θεωρείται ξεκάθαρα η Νορβηγία η οποία κατέχει το 30% της αγοράς. Ισπανία, Γαλλία και Δανία ακολουθούν με μικρότερα μερίδια, 13% η πρώτη και από 11% οι δύο τελευταίες. Σε παγκόσμια κλίμακα η Ευρώπη κατέχει το 8% της παγκόσμιας παραγωγής (4,5 δις €) πίσω από την Ασία η οποία κατέχει και το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς ίσο με 56% (31 δις €) και την Αμερική με 24 % (13 % η Λατινική Αμερική και 11% η Βόρεια).

Το υπάρχον έλλειμμα στην αγορά της αλιείας πρόκειται να καλύψει όπως φαίνεται ο ταχέως αναπτυσσόμενος κλάδος των ιχθυοκαλλιεργειών. Για το μέλλον των δύο κλάδων προβλέπονται τα παρακάτω:

- Η παραγωγή αλιευμάτων παγκοσμίως προβλέπεται να αυξηθεί κατά 1,5% ως το 2020.
- Το μερίδιο της Κίνας στην παγκόσμια παραγωγή θα αυξηθεί.
- Οι τιμές των αλιευμάτων θα αυξηθούν από 4-16%.
- Οι τιμές του ιχθυάλευρου και των ιχθυελαίων θα αυξηθούν κατά 18 % λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης που παρατηρείται στα συγκεκριμένα προϊόντα από τις ιχθυοκαλλιέργειες.

Εν αντιθέσει με την αλιεία οι ιχθυοκαλλιέργειες, όπως αναφέρθηκε, γνωρίζουν άνθιση. Μάλιστα, θεωρούνται ως ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος στη βιομηχανία τροφίμων με

ολοένα αυξανόμενο μερίδιο στην προσφορά αλιευμάτων σε σχέση με την αλιεία. Ξεκάθαρα τα πρωτεία στη συγκεκριμένη αγορά κατέχουν οι ασιατικές χώρες (και ειδικά εκείνες της Νοτιοανατολικής Ασίας και Άπω Ανατολής) με ποσοστό 71% της παγκόσμιας παραγωγής. Η Ευρώπη ακολουθεί με 15 % (κυριαρχεί η Νορβηγία με το 38% της ευρωπαϊκής παραγωγής) και έπεται η Λατινική Αμερική με ποσοστό 10%. Η ζήτηση των προϊόντων των ιχθυοκαλλιεργειών προβλέπεται να αυξηθεί, ενώ η προσφορά από το 1996 έως το 2002 αυξήθηκε κατά 7% με προοπτικές περαιτέρω αύξησης.

Ο εν λόγω κλάδος το 2004 επλήγη σημαντικά από δημοσιεύματα τα οποία έκαναν λόγο για χρήση χημικών ουσιών επικίνδυνων για τη δημόσια υγεία. Το πλήγμα αυτό κατέδειξε αφενός την ευαισθησία της συγκεκριμένης αγοράς σε αρνητικά δημοσιεύματα και αφετέρου τους περιορισμούς που τίθενται από ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες στον ανθρώπινο οργανισμό λόγω ενδεχόμενης χρήσης επιβλαβών χημικών ουσιών κατά την παραγωγή. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ιχθυοκαλλιεργειών οφείλουν να συνεργασθούν περισσότερο προκειμένου να προασπίσουν τα συμφέροντα του κλάδου και να προωθήσουν σε μεγαλύτερο βαθμό, μέσω του marketing, τα προϊόντα που παράγουν.

Σημαντική ναυτιλιακή αγορά αποτελεί και εκείνη της επεξεργασίας αλιευμάτων. Η προστιθέμενη αξία της επεξεργασίας συχνά αγγίζει το 100%. Οι ασιατικές χώρες κυριαρχούν και εδώ (με το 60% της παγκόσμιας παραγωγής), ακολουθούν εκείνες της Λατινικής Αμερικής (με 12%), ενώ στην Ευρώπη, η οποία έπεται με ποσοστό 10%, τα πρωτεία κατέχει η Νορβηγία και πάλι, προσφέροντας το 34% της ευρωπαϊκής παραγωγής. Οι χώρες της Ασίας επιπροσθέτως έχουν το πλεονέκτημα του χαμηλού εργατικού κόστους, σε τέτοιο βαθμό, ώστε πολλές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις επεξεργασίας αλιευμάτων διενεργούν outsourcing, εξάγοντας αλιεύματα στην Άπω Ανατολή και επανεισάγοντάς τα επεξεργασμένα.

Ο κλάδος της επεξεργασίας αλιευμάτων παρέχει πολλά περιθώρια για καινοτομίες σε παραγωγή, επεξεργασία και αυτοματισμούς. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εδώ είναι απαραίτητο να επενδύσουν σε διαδικασίες Έρευνας κι Ανάπτυξης προκειμένου να εισαχθούν καινοτόμες ιδέες και η συγκεκριμένη αγορά να μεγεθυνθεί περαιτέρω.

2.3.8 Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου

Ο κλάδος της υποθαλάσσιας εξόρυξης είναι ίσως ο μεγαλύτερος κλάδος της ναυτιλίας σε όρους αξίας του παραγόμενου προϊόντος. Το μέγεθος της εν λόγω αγοράς (κύκλος εργασιών)

έφτασε το 2005 τα 90 δισεκατομμύρια € με προοπτικές αύξησης στα 100 δις έως το 2010. Η ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση για ενεργειακές πρώτες ύλες (κυρίως πετρελαιοειδή και φυσικό αέριο), η οποία ενισχύεται από την επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας κατά πρώτο λόγο και της Ινδίας κατά δεύτερο, αποτελεί τον κινητήριο μοχλό της μεγέθυνσης του κλάδου. Από την πλευρά της προσφοράς, γεωγραφικά η παραγωγή είναι διαιρεμένη σε πέντε περιοχές κυρίως, αφού Ευρώπη, Αφρική, Ασία, Βόρειος και Νότιος Αμερική συγκεντρώνουν το 80% των συνολικών δαπανών αναφορικά με την έρευνα και εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η προσφορά είναι έντονα κατακερματισμένη με μεγάλο αριθμό παραγωγών: περίπου 7000 επιχειρήσεις προσφέρουν 3000 προϊόντα και υπηρεσίες εξόρυξης.

Η επένδυση στον κλάδο των εξορύξεων χωρίζεται γενικά σε δύο κατηγορίες: στην κεφαλαιακή επένδυση (δαπάνες για ανακάλυψη και ανάπτυξη κοιτασμάτων) και στην λειτουργική επένδυση (δαπάνες για τη λειτουργία και περαιτέρω εκμετάλλευση των ανακαλυφθέντων κοιτασμάτων). Όσο ένα κοιτάσμα εξαντλείται και «ωριμάζει», αυξάνουν οι λειτουργικές δαπάνες εις βάρος των κεφαλαιουχικών. Τέτοια περίπτωση είναι εκείνη της Βόρειας Θάλασσας όπου αναπτύχθηκε η μεγαλύτερη εξορυκτική δραστηριότητα τα τελευταία 30 χρόνια

Η εξάντληση και μείωση των κοιτασμάτων σε αβαθή ύδατα (< 500 μέτρα βάθος), ανάγκασε τις επιχειρήσεις του κλάδου να προχωρήσουν σε αναζήτηση κοιτασμάτων σε μεγαλύτερα βάθη. Αυτή η αναγκαστική μεταστροφή προκάλεσε την αύξηση των επενδύσεων από μέρους των επιχειρήσεων σε πλωτά μέσα εξόρυξης (πλατφόρμες) καθώς επίσης και σε υποθαλάσσια τεχνολογία. Σχετικά με την τελευταία, άξια αναφοράς αποτελεί η περίπτωση της Γερμανίας, η οποία αποτελεί έναν σχετικά μικρό πετρελαιοπαραγωγό αλλά ίσως το σημαντικότερο παροχέα τεχνολογιών σχετικών με υποθαλάσσιες υποδομές, έρευνα και εκμετάλλευση κοιτασμάτων. Οι κυριότερες περιοχές υποθαλάσσιας άντλησης πετρελαίου (σε βάθος μεγαλύτερο των 500 μέτρων) είναι η Βραζιλία, η Βενεζουέλα, η Αγκόλα, η Νιγηρία και ο Κόλπος του Μεξικού. Το 2004 η παραγωγή πετρελαίου σε μεγάλα βάθη υπολογίστηκε σε 2,6 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα, αποτελώντας το 10% της παγκόσμιας παραγωγής offshore ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το φυσικό αέριο ανήλθε σε 7%.

Η αγορά της υποθαλάσσιας εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου αντιμετωπίζει ορισμένες προκλήσεις στις αρχές του 21^{ου} αιώνα: (i) η μείωση του κόστους παραγωγής κυρίως στους τομείς της γεώτρησης, των πλωτών πλατφόρμων και των πετρελαιοαγωγών, (ii) το γεγονός της ανακάλυψης και εκμετάλλευσης νέων κοιτασμάτων σε ολοένα και μεγαλύτερα βάθη συνιστά μια τεχνολογική πρόκληση σε όλες τις παραμέτρους της

παραγωγής: από την εγκατάσταση υλικού εξοπλισμού στο θαλάσσιο πυθμένα μέχρι την ορθή και σταθερή εγκατάσταση των πλατφόρμων σε βάθη άνω των 500 μέτρων. Και (iii) όλα αυτά με την ταυτόχρονη συγκράτηση του κόστους της κεφαλαιουχικής επένδυσης (σήμερα η επένδυση εγκατάστασης υποδομών για την εκμετάλλευση ενός κοιτάσματος σε βάθος μικρότερο των 500 μέτρων κοστίζει κατά μέσο όρο γύρω στα 5 εκατομμύρια \$, σε βάθος άνω των 500 μέτρων το κόστος αυξάνεται από 5 έως 20 φορές παραπάνω. Γενικότερα, στην αγορά υποθαλάσσιας εξόρυξης πετρελαίου αναμένεται μια ελαφρά αύξηση της παραγωγής. Από τη μια πλευρά η παραγωγή θα μειωθεί στα κοιτάσματα που βρίσκονται σε αβαθή ύδατα και τα οποία έχουν αρχίσει να «ωριμάζουν» και να εξαντλούνται, από την άλλη πλευρά όμως, η μείωση αυτή θα αντισταθμιστεί από τη σταδιακή αύξηση της παραγωγής στα ευρισκόμενα σε μεγάλα βάθη κοιτάσματα.

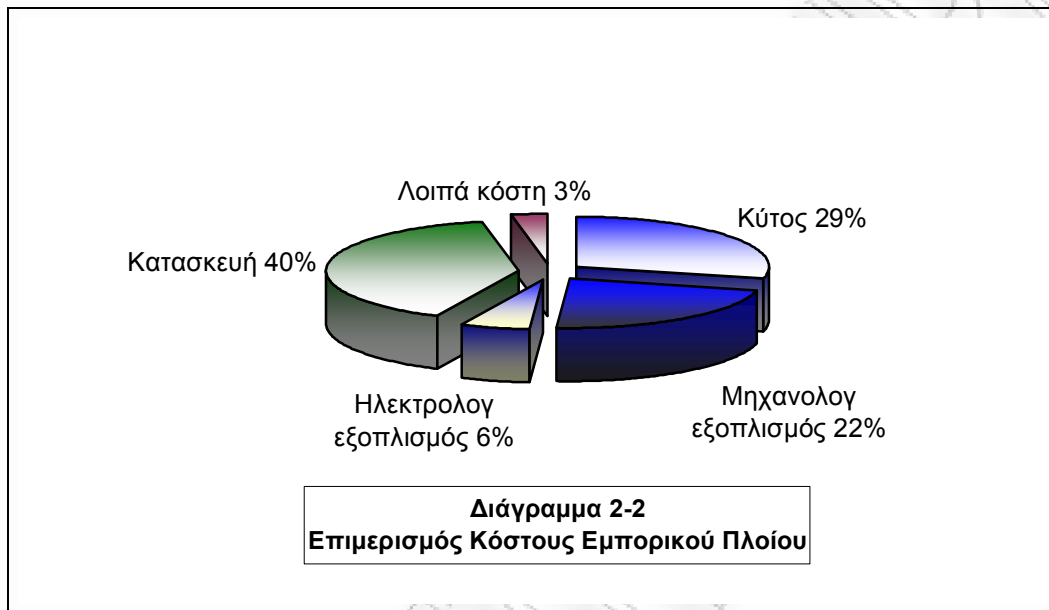
2.3.9 Υπηρεσίες Εφοδιασμού και εξοπλισμού

Η αγορά των υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού η οποία αφορά το ναυτιλιακό εξοπλισμό κατά κύριο λόγο διαχωρίζεται σε τρεις υποκατηγορίες: Την προμήθεια εξοπλισμού σε εμπορικά πλοία, την προμήθεια εξοπλισμού σε πολεμικά πλοία και την παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση του πλοίου. Όλοι οι παραπάνω τομείς παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις, αλλά ο τομέας παροχής υπηρεσιών μετά την πώληση αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς για τρεις λόγους. Πρώτον, ο μεγάλος αριθμός υπερήλικων πλοίων τα οποία έχουν ανάγκη περισσότερο τις υπηρεσίες των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού απ' ότι τα νεότερα πλοία. Δεύτερον, τα ολοένα και πιο προηγμένα τεχνολογικά συστήματα που εγκαθίστανται στα πλοία. Τρίτον, οι πιέσεις που υπάρχουν από πλευράς πλοιοκτητών για τη μείωση του κόστους επάνδρωσης.

Ο κλάδος των υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού είναι κλάδος έντασης τεχνολογίας. Τα προϊόντα που παράγει συχνά ενσωματώνουν προηγμένη τεχνολογία: λογισμικό, ολοκληρωμένα συστήματα γέφυρας, συσκευές ηχοβολισμού (sonar), συστήματα ελέγχου είναι ορισμένα τέτοια παραδείγματα. Επιπροσθέτως παρατηρείται έντονη κατάτμηση στην εν λόγω αγορά με 6000 προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού καταγεγραμμένους παγκοσμίως. Κάποιες από αυτές τις επιχειρήσεις, π.χ. γερμανικές και γιαπωνέζικες εταιρείες κατασκευάστριες μηχανών, θεωρούνται ηγέτιδες αφού καταλαμβάνουν ένα δυσανάλογο υψηλό μερίδιο αγοράς. Γεωγραφικά η κατάτμηση της αγοράς είναι παρόμοια με εκείνη των

αγορών εμπορικής ναυτιλίας και ναυπήγησης, στις οποίες βρίσκονται οι περισσότεροι πελάτες των επιχειρήσεων εφοδιασμού.

Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός και εφοδιασμός καταλαμβάνει ένα σημαντικό ποσοστό του κόστους κατασκευής ενός πλοίου, 60-75%. Στο κάτωθι γράφημα παρουσιάζεται ο καταμερισμός κόστους ναυπήγησης ενός τυπικού εμπορικού πλοίου.



Πηγή: World Marine Markets

Το κόστος εξοπλισμού (το οποίο ισούται με το άθροισμα του κόστους για την κατασκευή του κύτους συν τα κόστη για μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό), ανέρχεται στο 57% του συνολικού κόστους ναυπήγησης. Στην πολεμική ναυτιλία το εν λόγω κόστος είναι ελαφρά αυξημένο, γύρω στο 70-75%, λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους των απαιτούμενων συστημάτων.

Το μέγεθος της αγοράς υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού ανήλθε στα 57 δις € για το 2005 και αναμένεται περαιτέρω αύξηση αυτού του μεγέθους ως το 2010, λόγω κυρίως της ανάπτυξης των οικονομιών της Νοτιοανατολικής Ασίας. Η Ευρώπη θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους εξαγωγείς. Το 2000, ενώ κατείχε μερίδιο 16% της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς, ικανοποιούσε το 37% της ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες ναυτιλιακού εξοπλισμού παγκοσμίως.

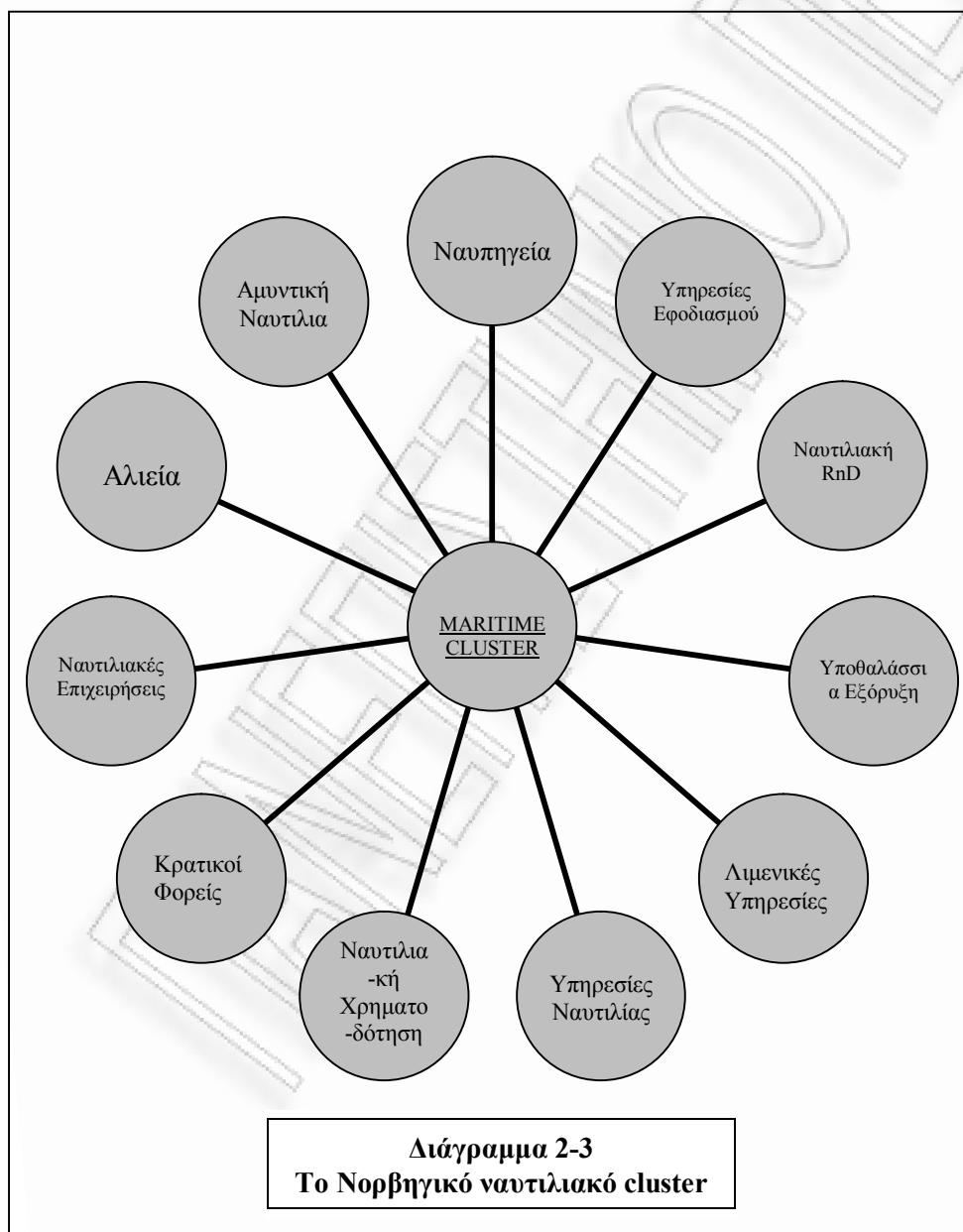
Η αγορά των υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος και συνιστά ακρογωνιαίο λίθο για την εύρυθμη και

απρόσκοπτη λειτουργία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε κάθε ναυτιλιακή αγορά. (Πηγή κεφαλαίου «Οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος»: World Marine Markets).

Παράρτημα Κεφαλαίου 2

Επισκόπηση των ναυτιλιακών cluster της Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

I. Νορβηγία



Πηγή: Development in the Norwegian Maritime Cluster, April 2004

Όπως γίνεται αντιληπτό και από το διάγραμμα 2-3, το νορβηγικό ναυτιλιακό cluster περιλαμβάνει τους παρακάτω τομείς:

- **Ναυπηγεία.** Στα ναυπηγεία της Νορβηγίας ναυπηγούνται τεχνολογικά προηγμένα πλοία για πλοιοκτήτες σε παγκόσμια κλίμακα. Κυρίως εξειδικεύονται στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων και LPG/LNG's. (ναυπηγεία του Κβέρνερ), ενώ στα ναυπηγεία Άκερ ναυπηγούνται ορισμένα από τα πιο μοντέρνα τεχνολογικά εμπορικά πλοία.
- **Υπηρεσίες Εφοδιασμού.** Η συγκεκριμένη αγορά αποτελείται από 300 επιχειρήσεις μικρού ή μεσαίου μεγέθους και 5 μεγάλες, ηγέτιδες του κλάδου. Οι επιχειρήσεις συνδέονται άμεσα, και λόγω γεωγραφικής εγγύτητας, με ερευνητικά κέντρα ούτως ώστε να συμβαδίζουν με τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις και να τις ενσωματώνουν, μαζί με καινοτόμες ιδέες, στα προϊόντα τους. Επίσης, ο εν λόγω κλάδος καλύπτει το 8% της παγκόσμιας προσφοράς εξοπλισμού, ενώ στους κόλπους του απασχολούνται περίπου 10.000 άτομα
- **Έρευνα κι Ανάπτυξη.** Διεθνούς φήμης και αναγνώρισης ερευνητικά κέντρα στον τομέα της ναυτιλίας είναι εγκατεστημένα στη Νορβηγία. Οι έρευνές τους εστιάζονται κυρίως στους τομείς της σχεδίασης πλοίων, της υδροδυναμικής, και της ναυπηγικής. Η ναυτιλιακή γνώση που παράγεται στα νορβηγικά ερευνητικά κέντρα διαχέεται παγκοσμίως.
- **Υποθαλάσσια εξόρυξη.** Κι εδώ η Νορβηγία διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, κατέχοντας το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στην Ευρώπη, 46%, με τον κύριο όγκο των εξορυκτικών της δραστηριοτήτων να λαμβάνει χώρα στη Βόρεια Θάλασσα.
- **Αμυντική Ναυτιλία.** Ο συγκεκριμένος κλάδος παρέχει κυρίως υπηρεσίες ασφάλειας και προστασίας της ακεραιότητας των νορβηγικών χωρικών υδάτων.
- **Υπηρεσίες Ναυτιλίας (Μεσιτείες, Ασφαλίσεις, Επιθεωρήσεις).** Ενεργό ρόλο για την αναδιοργάνωση ολόκληρης της νορβηγικής ναυτιλιακής βιομηχανίας και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών υπηρεσιών διεθνώς διαδραματίζουν οι επιχειρήσεις μεσιτείας και ασφαλειών. Οι δύο μεγαλύτεροι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I clubs) της Νορβηγίας (Gard και Skuld) παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη στο 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Επιπροσθέτως, στον τομέα των επιθεωρήσεων και της ποιότητας, ο νορβηγικός νηογνώμονας (Det Norske Veritas), από τους σημαντικότερους παγκοσμίως, υπεύθυνος για τη τήρηση των κανονισμών ασφαλείας και ποιότητας, παρακολουθεί τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σ' αυτόν με επιθεωρήσεις (περιοδικές ή έκτακτες) και χορηγεί τα απαραίτητα πιστοποιητικά,

κατατάσσοντας παράλληλα τα πλοία σε κλάσεις. Αυστηροί κανόνες διέπουν τη ναυπήγηση και λειτουργία των πλοίων. Ο νορβηγικός νηογνώμονας είναι υπεύθυνος για την πιστοποίηση και κατάταξη του 15% του παγκόσμιου στόλου.

- **Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση.** Τα νορβηγικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της Νορβηγίας είναι από τα πιο αξιόπιστα σε παγκόσμια κλίμακα, κατέχοντας μερίδιο 10% της παγκόσμιας τραπεζικής αγοράς και παρέχουν τις υπηρεσίες τους κυρίως σε πλοιοκτήτες, τράπεζες και προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού ανά τον κόσμο.
- **Κρατικοί φορείς.** Κύριος ρόλος των ναυτιλιακών κρατικών φορέων είναι η θέσπιση του νομοθετικού πλαισίου της ναυτιλιακής δραστηριότητας και η εποπτεία για την τήρηση αυτού. Το Τμήμα Ναυτιλίας του Υπουργείου Εμπορίου και Βιομηχανίας της Νορβηγίας είναι η ύψιστη αρχή του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster.
- **Αλιεία.** Η Νορβηγία κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στον κλάδο της αλιείας (30%) σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.
- **Λιμενική βιομηχανία.** Υψηλό επίπεδο λιμενικών υπηρεσιών παρέχονται στα λιμάνια της Νορβηγίας, με κυριότερα εκείνα του Όσλο (με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα), του Μπέργκεν (σημαντικό κέντρο εξαγωγών σε προϊόντα ξυλείας και βιομηχανικών προϊόντων) και του Χάμμερφεστ. Εδώ περιλαμβάνονται και υπηρεσίες βυθοκόρησης.

Στον πυρήνα του cluster βρίσκονται οι **πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες ναυτιλιακές επιχειρήσεις**, φορείς ναυτιλιακής τεχνογνωσίας (know how) και δέκτες των προϊόντων και των υπηρεσιών των υπόλοιπων τομέων του πλέγματος. Νορβηγικές εταιρείες έχουν τον έλεγχο του 10% του παγκόσμιου στόλου σε χωρητικότητα (περίπου 1600 πλοία), ως πλοιοκτήτες ή διαχειριστές. Στο σύνολό του το νορβηγικό ναυτιλιακό δίκτυο επιχειρήσεων απασχολεί στους κόλπους του 75.000 εργαζόμενους, ενώ και η συνεισφορά του στην οικονομία είναι σημαντική: το 20% των συνολικών εξαγωγών προέρχεται από τη ναυτιλία. Επίσης οι νορβηγικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατέχουν το 6-9% του συνολικού κύκλου εργασιών αποδίδοντας στο ΑΕΠ της χώρας προστιθέμενη αξία ίση με 50 δις νορβηγικές κορόνες (2002).

Τα ερευνητικά κέντρα του νορβηγικού ναυτιλιακού πλέγματος έχουν παράγει γνώση και καινοτομίες σε διάφορους τομείς, όπως υποθαλάσσια εξόρυξη, συστήματα πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών και logistics. Η παραγωγή νέων ιδεών και καινοτομιών είναι ιδιαίτερα σημαντική αφού συμβάλλει ενεργά στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του cluster και στη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος (όπως ελέχθη και στο Πρώτο Κεφάλαιο). Παράλληλα, οι νέες γνώσεις αποτελούν θετική εξωτερική οικονομία αφού σταδιακά

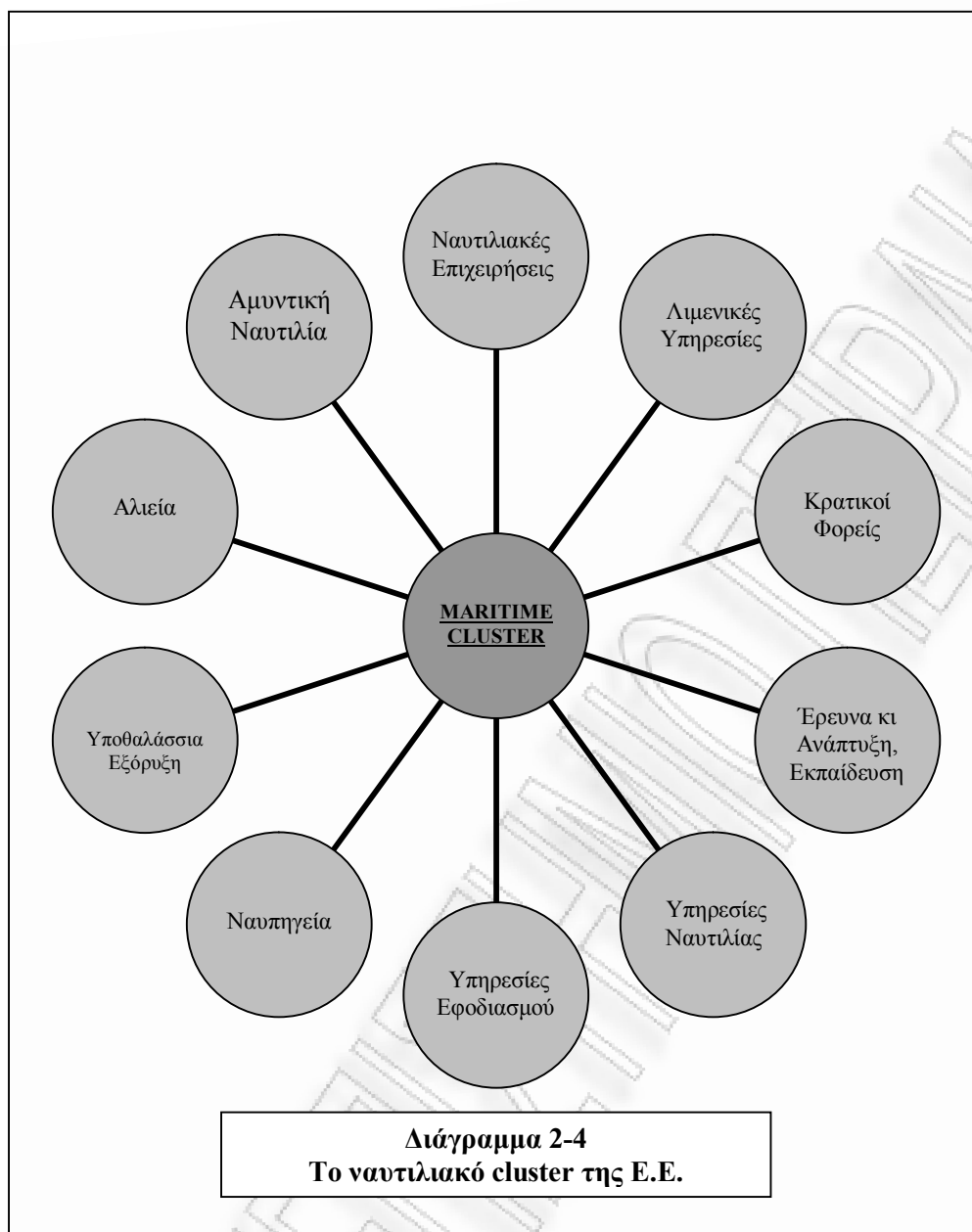
διαχέονται στην υπόλοιπη ναυτιλιακή κοινότητα. Τοιουτοτρόπως, το cluster ισχυροποιείται, αυξάνει το μέγεθος του και εμφανίζονται οικονομίες κλίμακας οι οποίες μειώνουν περαιτέρω το κόστος παραγωγής και αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα αυτού. Προκειμένου το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του νορβηγικού πλέγματος να διατηρηθεί απαιτείται η συνεχής και απρόσκοπτη παραγωγή γνώσης, κάτι το οποίο δύναται να επιτευχθεί αφενός με επενδύσεις σε τεχνολογία και Έρευνα κι Ανάπτυξη και αφετέρου με τη διατήρηση της συνοχής του cluster και της ενίσχυσης της συνεργασίας ανάμεσα στα μέλη του.

Στο σημείο αυτό, είναι αναγκαίο να τονιστεί ότι οι τομείς των ναυτιλιακών cluster δεν είναι ίδιοι για όλα τα cluster, αλλά διαφοροποιούνται ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε πλέγματος. Τοιουτοτρόπως, κάποιος τομέας ο οποίος δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος σε ένα cluster (ή δεν υπάρχει) ίσως να μην αναφερθεί, ή να περιλαμβάνεται σε κάποιον άλλο κλάδο του cluster (π.χ. η ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε κάποια cluster περιλαμβάνεται στις υπηρεσίες ναυτιλίας και σε κάποια άλλα αναφέρεται ως ξεχωριστός κλάδος) αλλά για κάποιο άλλο cluster ο τομέας αυτός να είναι ιδιαίτερα σημαντικός και (φυσικά) να αναφέρεται.

II. Ευρωπαϊκή Ένωση

Ένα πλέγμα δραστηριοτήτων ναυτιλιακού χαρακτήρα ιδιαίτερα σημαντικό τόσο για τις συμμετέχουσες σε αυτό χώρες, όσο και για την παγκόσμια ναυτιλία γενικότερα είναι αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το εν λόγω cluster, προκειμένου να γίνει περισσότερο ανταγωνιστικό, επιβάλλεται η στενότερη και καλύτερη συνεργασία ανάμεσα στα μέλη του η οποία θα οδηγήσει σε οικονομίες συνεργιών και μείωση του κόστους παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα θα αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων cluster και θα γίνει πιο παραγωγικό. Επιπροσθέτως, είναι αναγκαίο να τονιστεί ότι η παραγωγή γνώσης και νέων ιδεών διαδραματίζει και εδώ (όπως και σε κάθε cluster άλλωστε) σημαντικό ρόλο για την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Γενικά, το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα ενέχει ποικίλες θετικές επιδράσεις για τις οικονομίες των χωρών που το αποτελούν σε Προϊόν, Απασχόληση και Ισοζύγιο Πληρωμών, ενώ σημαντικές είναι και οι θετικές εξωτερικές οικονομίες που απορρέουν από τη δραστηριότητά του, όπως τεχνολογικές καινοτομίες, έργα υποδομής κλπ.



Πηγή: Economic Impact of Maritime Industries in Europe

Όπως φαίνεται και στο παραπάνω διάγραμμα το ναυτιλιακό cluster της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελείται από τους εξής τομείς:

- Ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις
- Υποθαλάσσια Εξόρυξη
- Λιμενικές υπηρεσίες (όπως πλοήγηση, δραστηριότητες βυθοκόρησης κλπ.).
- Κρατικοί φορείς
- Εκπαίδευση, Έρευνα κι Ανάπτυξη
- Υπηρεσίες Ναυτιλίας (π.χ. Χρηματοδότηση, Ασφάλιση, Επιθεώρηση)

- Ναυπηγεία
- Αλιεία
- Υπηρεσίες Εφοδιασμού
- Αμυντική Ναυτιλία

Ο στόλος του ναυτιλιακού cluster της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελείται από 7036 πλοία συνολικής χωρητικότητας 92 εκατομμυρίων gt. Επίσης, ο αριθμός των Ευρωπαίων ναυτικών ανέρχεται σε 135.000 (στοιχεία 2003). Η μελέτη «Economic Impact of Maritime Industries in Europe», διαπιστώνει τα εξής σχετικά με την επίδραση του ναυτιλιακού cluster στην Ευρωπαϊκή Ένωση (τα στοιχεία αφορούν την Ευρώπη των 15 μελών συν τη Νορβηγία):

- Κατά το έτος 1997 τα έσοδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το ναυτιλιακό πλέγμα ανήλθαν σε 159 δις €
- Κατά το ίδιο έτος, δημιούργησε συνολικά (άμεσες και έμμεσες) 2.4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας.
- Ακόμη, η συνολική δημιουργηθείσα Προστιθέμενη Αξία έφτασε τα 111 δις €.
- Τέλος, δημιουργήθηκαν δημόσια έσοδα από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα συνολικής αξίας 23 δις €.

Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτή η σπουδαιότητα του πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπροσθέτως, η είσοδος νέων κρατών μελών θα αποτελέσει τονωτική ένεση για το ναυτιλιακό cluster και θα ισχυροποιήσει τις θετικές επιδράσεις του για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σημαντικό ρόλο για το Ευρωπαϊκό ναυτιλιακό δίκτυο διαδραματίζει η Ελλάδα, της οποίας το πλέγμα δραστηριοτήτων ναυτιλιακού χαρακτήρα εξετάζεται παρακάτω.

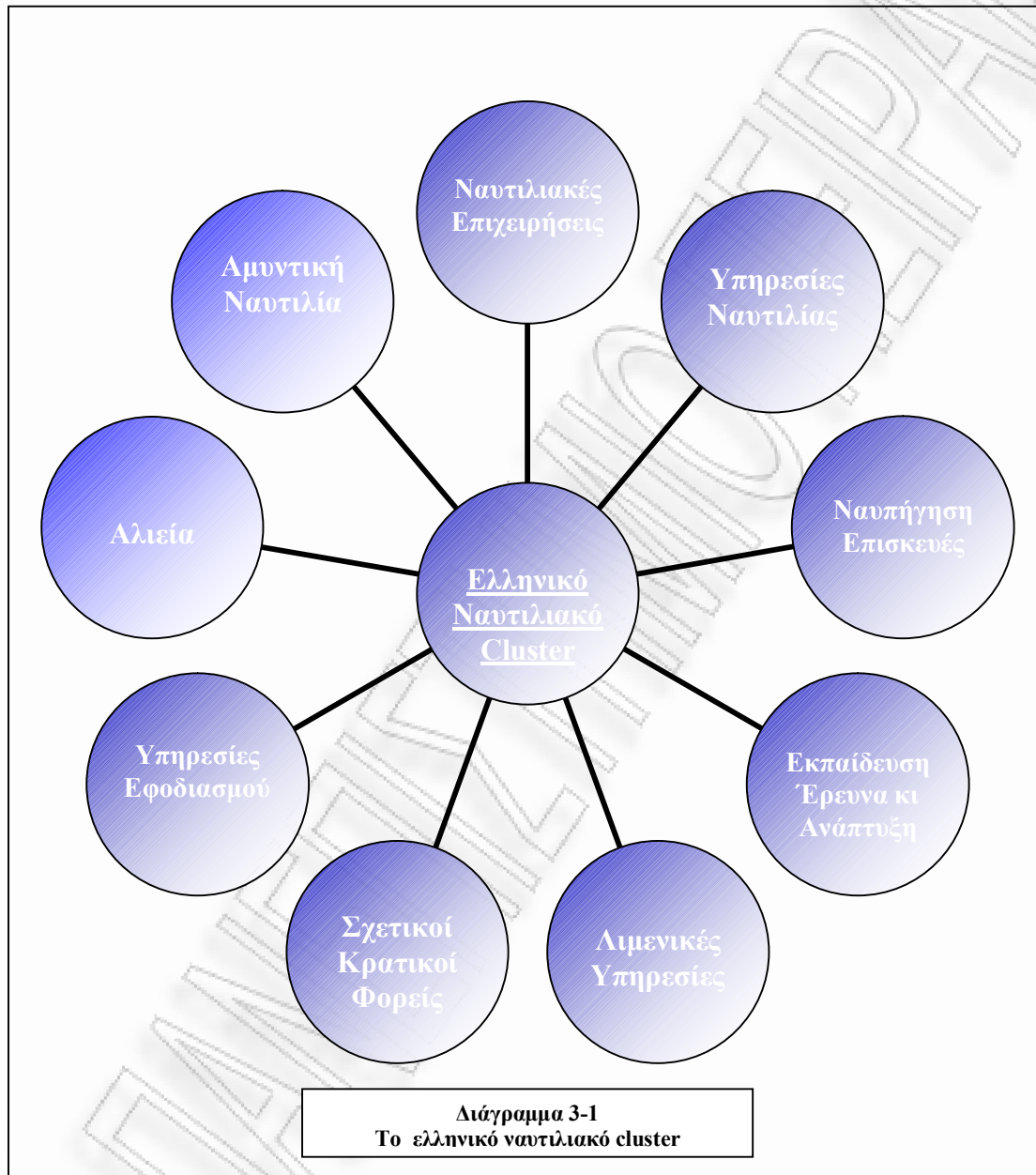
3. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (MARITIME CLUSTER)

3.1 Το περιεχόμενο του ελληνικού ναυτιλιακού cluster

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας με έντονη παρουσία και συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη αυτής. Επίσης, η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Τον Μάρτιο του 2006 τα πλοία ελληνικών συμφερόντων υπολογίζονταν σε 3.397 δηλαδή το 8,4% του παγκόσμιου αριθμού πλοίων. Σε χωρητικότητα, η ελληνόκτητη ναυτιλία ελέγχει το 16,1% του παγκόσμιου στόλου σε DWT (190.058.534 συνολικό DWT) ή το 13,7% του παγκόσμιου στόλου σε GRT (113.603.803 συνολικό GRT). Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων ολοένα και μειώνεται, ως αποτέλεσμα της ανανέωσης που πραγματοποίησαν οι Έλληνες εφοπλιστές στο στόλο τους προκειμένου να εναρμονισθούν με τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία. Τα τελευταία 6 χρόνια η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε κατά 5 χρόνια, από 20,3 έτη που ήταν το 2000, έφτασε τα 15,3 έτη το 2006. Οι Έλληνες εφοπλιστές και πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται κύρια στις μεταφορές χύδην ξηρών και υγρών φορτίων (National Bank of Greece: Press Releases. Greek Shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, May 2006).

Στην Ελλάδα ο κλάδος της ναυτιλίας αναπτύσσεται συνεχώς. Πάνω από 1.200 μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εδρεύουν στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, η πλειοψηφία τους στον Πειραιά, παρέχοντας άμεση απασχόληση σε 10.000 εργαζομένους. Επίσης, στον Πειραιά δραστηριοποιείται κι ένας σημαντικός αριθμός σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων. Οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες, γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων, σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν, μέσω των γραφείων τους στον Πειραιά να ασφαλίσουν το ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των ελληνικών συμφερόντων, η αξία του οποίου ξεπερνάει τα 100 δις δολάρια. Συνολικά, στην ελληνική ναυτιλία απασχολούνται περί τα 200.000 άτομα, εκ των οποίων 50.000 είναι στα πλοία, τα έσοδα δε που προσέφερε η ελληνόκτητη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία υπό μορφή εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος, άγγιξαν τα 14 δις €, περισσότερα από κάθε άλλο κλάδο. Δίκαια αποκαλείται λοιπόν, αιμοδότης της εθνικής οικονομίας.

Όσον αφορά το ελληνικό ναυτιλιακό cluster, αυτό δημιουργήθηκε κυρίως ως αποτέλεσμα της επιχειρηματικότητας και της δράσης του Έλληνα εφοπλιστή, καθώς επίσης και της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτουν οι Έλληνες ανώτεροι αξιωματικοί (κυρίως Πλοίαρχοι και Πρώτοι Μηχανικοί). Στο διάγραμμα 3-1 παρουσιάζεται το ελληνικό ναυτιλιακό cluster και οι τομείς από τους οποίους αποτελείται.



Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. 2006 Πεπραγμένα. Ειδική έκδοση «Δελτίου της Ναυτιλίας».

Στο κέντρο του cluster, ως πυρήνας, δεσπόζει η ναυτιλιακή τεχνογνωσία, η οποία αποτελεί συνδεδετικό κρίκο των μελών του πλέγματος και, σε συνδυασμό με τις καινοτομίες και την επιχειρηματικότητα, συμβάλλει στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του cluster και στην προώθηση της ανάπτυξής του. Τα μέλη που απαρτίζουν το ελληνικό ναυτιλιακό cluster είναι:

- **Ναυτιλιακές επιχειρήσεις.** Πρόκειται για εφοπλιστικά γραφεία, διαχειρίστριες και πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες ως αντικείμενο εργασιών έχουν κυρίως τη μεταφορική και τουριστική ναυτιλία, ελεύθερη (tramp) αλλά και γραμμών (liner). Εδώ περιλαμβάνονται η εμπορική ναυτιλία και η θαλάσσια μεταφορά. Πιο συγκεκριμένα, δραστηριοποιούνται σε τομείς όπως η ποντοπόρος ναυτιλία, η ακτοπλοΐα, η φορτηγός ναυτιλία και η ναυτιλία αναψυχής. Περίπου 700 τέτοιες επιχειρήσεις συναντώνται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, οι οποίες διαχειρίζονται περί τα 3.500 πλοία (τα οποία υπάγονται σε 43 διαφορετικές σημαίες) και τις οποίες στελεχώνουν περισσότεροι από 10.000 εργαζόμενοι.
- **Υπηρεσίες Ναυτιλίας.** Στο συγκεκριμένο τομέα ανήκουν όλες εκείνες οι επιχειρήσεις οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες ναυτιλιακού χαρακτήρα (κυρίως στις πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρείες). Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ασφαλιστικές εταιρείες, P&I Clubs, δικηγορικά γραφεία ναυτιλιακής εξειδίκευσης, διακανονιστές αβαριών, ναυτιλιακά πρακτορεία, μεσίτες (ασφαλειών, πλοίων και φορτίων), εταιρείες διαχείρισης πληρωμάτων στοιχειοθετούν τον τριτογενή τομέα της ελληνικής ναυτιλίας με παρεχόμενες υπηρεσίες όπως ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ασφαλιστική κάλυψη, πρακτόρευση, μεσιτεία κλπ. Ο αριθμός των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Πειραιά φτάνει τα πενήντα (στη συντριπτική τους πλειοψηφία πρόκειται για διεθνείς οίκους), ενώ πέντε από τις μεγαλύτερες εταιρείες στο χώρο της ναυτιλιακής λογιστικής διατηρούν ισχυρή παρουσία στον Πειραιά, στηριζόμενες και από μια ισχυρή ομάδα Ελλήνων λογιστών. Επίσης, 45 νομικές φίρμες είναι εγκατεστημένες στο μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι (εκ των οποίων οι 10 βρετανικές) οι οποίες, απασχολώντας 250 δικηγόρους και νομικούς συμβούλους, παρέχουν παντός είδους νομικές υπηρεσίες. Στον τομέα των ναυτασφαλίσεων, οκτώ από τις μεγαλύτερες ασφαλιστικές εταιρείες παγκοσμίως και 23 P&I clubs (τα περισσότερα βρετανικά) παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη. Τέλος, περίπου 200 μεσιτικά γραφεία και πλήθος ναυτιλιακών πρακτορείων (περί τα 150) προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο λιμάνι του Πειραιά. Η δράση των μεσιτών εντοπίζεται κυρίως στον τομέα των ξηρών φορτίων, αλλά και σε αγοραπωλησίες πλοίων. Τα ναυτιλιακά πρακτορεία αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση ναυτιλιακών γραφειοκρατικών διαδικασιών (απόπλους, κατάπλους, ανανέωση πιστοποιητικών πλοίου), διαδραματίζουν ρόλο αντιπρόσωπου για τις εταιρείες που πρακτορεύουν,

επωμίζονται θέματα οργάνωσης υδροδότησης, ηλεκτροδότησης και προμηθειών του πλοίου, έκδοσης εισιτηρίων (για ακτοπλοϊκές εταιρείες), πληρωμάτων κ.α.

- **Ναυπηγήσεις κι Επισκευές.** Ο κλάδος της ναυπηγικής-ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας του ελληνικού ναυτιλιακού cluster, έχει απολέσει μεγάλο μέρος από τα συγκριτικά πλεονεκτήματά του, μη μπορώντας πλέον να προσφέρει ανταγωνιστικές υπηρεσίες στον ελληνόκτητο και στον ξένο στόλο. Παρόλα αυτά στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού του Πειραιά (Πέραμα) υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών ναυπηγικού χαρακτήρα. Μια τέτοια υποδομή είναι η μεγάλη μόνιμη δεξαμενή της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος, χωρητικότητας 500.000 dwt. Γενικότερα ο τομέας των ναυπηγήσεων, επισκευών και τεχνικών θεμάτων γενικότερα περιλαμβάνει περίπου 600 επιχειρήσεις, εκ των οποίων οι 35 λογίζονται ως παροχής υπηρεσιών. Ακόμη, το επίπεδο των Ελλήνων τεχνικών είναι αρκετά υψηλό και πλήρως καταρτισμένο, ωστόσο το πρόβλημα της χαμηλής ανταγωνιστικότητας σε συνδυασμό με το ανεπαρκές νομοθετημένο λειτουργικό πλαίσιο παραμένει.
- **Εκπαιδευτικοί φορείς.** Η μεγαλύτερη ναυτική ακαδημία της Ελλάδας είναι εγκατεστημένη στον Πειραιά, ενώ η πιο παλιά παγκοσμίως βρίσκεται στην Ύδρα (έτος ίδρυσης 1749). Ακόμη, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών εκπαιδευτικών φορέων στην περιοχή του Πειραιά αναλαμβάνουν την επιμόρφωση κι εκπαίδευση ανθρώπινου δυναμικού, τόσο για το πλοίο, όσο και για θέσεις στην ξηρά. Ιδιαίτερης μνείας χρήζει η παρουσία του Πανεπιστημίου Πειραιώς, με αξιοσημείωτο έργο, τόσο στις ανώτερες ναυτιλιακές σπουδές, όσο και σε θέματα Έρευνας κι Ανάπτυξης. Τέλος, ορισμένοι από τους νηογώμονες που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Πειραιά συμμετέχουν στο εκπαιδευτικό έργο, (π.χ. ο DNV) παρέχοντας σεμινάρια επιμόρφωσης σε θεωρητικά και τεχνικά ναυτιλιακά θέματα.
- **Λιμενικές υπηρεσίες.** Ποικίλες λιμενικές υπηρεσίες προσφέρονται στα λιμάνια του ελληνικού ναυτιλιακού cluster. Πιο συγκεκριμένα, στο λιμάνι του Πειραιά υπάρχουν τερματικοί σταθμοί τόσο για επιβάτες, όσο και για εμπορεύματα (κοντέινερ, οχήματα, γενικό φορτίο). Όσον αφορά τα εμπορεύματα, προσφέρονται υπηρεσίες χειρισμού, αποθήκευσης και φύλαξης αυτών, ενώ στα ελλιμενισμένα πλοία παρέχονται υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, καθώς και υπηρεσίες επισκευών, πλοήγησης, ρυμούλκησης κλπ. Το λιμάνι του Πειραιά χαρακτηρίζεται από έντονη εμπορευματική και επιβατική κίνηση. Το 2005 1,4 εκατομμύρια κοντέινερ, 380.000 οχήματα και 20

εκατομμύρια επιβάτες διακινήθηκαν μέσω του Πειραιά. Χαρακτηριστικά στη διακίνηση κοντέινερ βρίσκεται ανάμεσα στα 50 μεγαλύτερα λιμάνια παγκοσμίως και είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης όσον αφορά την κίνηση των επιβατών. Στόχος των διοικούντων του μεγαλύτερου ελληνικού λιμανιού αποτελεί η σύνδεση αυτού με το σιδηροδρομικό δίκτυο προκειμένου να διευκολυνθούν οι συνδυασμένες μεταφορές και να αναδειχθεί περισσότερο ο χαρακτήρας του ως διαμετακομιστικό κέντρο. Αδιαμφισβήτητα το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί την κορωνίδα και τον πυρήνα γύρω από τον οποίο οφείλει να δικτυωθεί το ελληνικό ναυτιλιακό cluster. Επειδή όμως το ελληνικό ναυτιλιακό cluster δεν ταυτίζεται με τον Πειραιά, άξια αναφοράς είναι και άλλα ταχέως αναπτυσσόμενα ελληνικά λιμάνια στα οποία διενεργούνται σημαντικές παραγωγικές επενδύσεις, όπως η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, η Ηγουμενίτσα, η Καβάλα και το Ηράκλειο, το οποίο αποτελεί παράδειγμα σύγχρονου λιμανιού, ενταγμένου στα διευρωπαϊκά δίκτυα και ανεβάζοντας ψηλά τον πήχη του εκσυγχρονισμού για όλα τα λιμάνια της χώρας.

- **Κρατικοί ναυτιλιακοί φορείς.** Σημαντικό ρόλο για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων διαδραματίζει το κράτος. Ως παραδοσιακά ναυτικό κράτος η Ελλάδα διαθέτει υπουργείο ενασχολούμενο αποκλειστικά με ναυτιλιακά ζητήματα (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) το οποίο θέτει το γενικότερο ρυθμιστικό και νομοθετικό πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Παράλληλα, ο ρόλος του κράτους ενισχύεται και από το γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο γεγονός το οποίο σε αρκετές περιπτώσεις συνεπάγεται μείωση της αποτελεσματικότητάς τους. Πιο συγκεκριμένα, οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζονται από έντονη εξάρτηση από τα νομοθετικά μέτρα λειτουργίας, την κυβερνητική πολιτική και τον κρατικό προϋπολογισμό και το ίδιο συμβαίνει και με άλλα ελληνικά λιμάνια. Τέλος, ο Ελληνικός Νηογνώμονας παρέχει τις υπηρεσίες του σε πλοία διαφόρων εθνικοτήτων, πραγματοποιεί σημαντικά αναπτυξιακά βήματα τα τελευταία χρόνια και παγιώνεται ως βασική εθνική υποδομή.
- **Υπηρεσίες εφοδιασμού.** Αντικείμενο των υπηρεσιών εφοδιασμού (ship supplies) αποτελεί η προμήθεια των πλοίων με ανταλλακτικά και λοιπά εξαρτήματα και η διενέργεια κάποιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως ρυμούλκηση, διάσωση, παροχή τεχνικής υποστήριξης κλπ. Στην Ελλάδα, στον τομέα των προμηθειών, υπάρχει μια ιδιαίτερος ανταγωνιστική και διασπασμένη αγορά η οποία όχι μόνο ικανοποιεί τις εγχώριες ανάγκες αλλά παράλληλα εξάγει ανταλλακτικά κάθε είδους,

αυθεντικά ή απομιμήσεις, σε ναυπηγεία της Ευρώπης και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Όσον αφορά τη ρυμούλκηση και διάσωση πρόκειται για ένα σημαντικό κλάδο για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, ο οποίος προσφέρει τα μέγιστα στην εύρυθμη λειτουργία λιμένων και πλοίων. Όπως και άλλοι κλάδοι της ελληνικής ναυτιλίας όμως, πάσχει σε θέματα ανταγωνιστικότητας. (John Platsidakis, Piraeus: The hub of shipping knowledge, 2006).

- **Αλιεία.** Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο κλάδος της αλιείας για το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα. Παρά τη μικρή σχετικά συνεισφορά της στο Α.Ε.Π. (περίπου 0,8%), διαδραματίζει συνεκτικό κοινωνικά ρόλο αφού παρέχει περίπου 40.000 θέσεις εργασίας κυρίως σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους. Η ελληνική αλιεία σήμερα στη συντριπτική της πλειοψηφία είναι παράκτια και μικρής κλίμακας, ενώ αξίζει να τονιστεί ότι η Ελλάδα διαθέτει την υψηλότερη αναλογία αλιέων στην Ευρωπαϊκή Ένωση με 1% του ενεργού πληθυσμού της (στοιχεία από τη Ναυτεμπορική).
- **Αμυντική Ναυτιλία.** Η γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας, της επιβάλλει να διατηρεί μια ακμαία αμυντική ναυτιλία. Στον εν λόγω κλάδο ανήκουν το Πολεμικό Ναυτικό και το Λιμενικό Σώμα. Κύριοι σκοποί της αμυντικής ναυτιλίας είναι η προστασία και ασφάλεια των ελληνικών χωρικών υδάτων, η αποτροπή οποιασδήποτε θαλάσσιας ρύπανσης, η παροχή και αξιοποίηση πληροφοριών σχετικών με τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο (Υδρογραφική Υπηρεσία Πολεμικού Ναυτικού), η συντήρηση ναυτιλιακών υποδομών, όπως φάροι, κυματοθραύστες κλπ.

Το ναυτιλιακό cluster της Ελλάδας βρίσκεται ακόμη σε νηπιακό στάδιο, όσον αφορά τη συνοχή και τη δυναμική του. Αποτελεί αδήριτη ανάγκη η ενδυνάμωση και άνδρωσή του, με τη συνδρομή όλων των εμπλεκομένων και αρμόδιων φορέων, αφού σε αυτή την περίπτωση τα οφέλη για την ελληνική οικονομία θα είναι πολλά και ποικίλα.

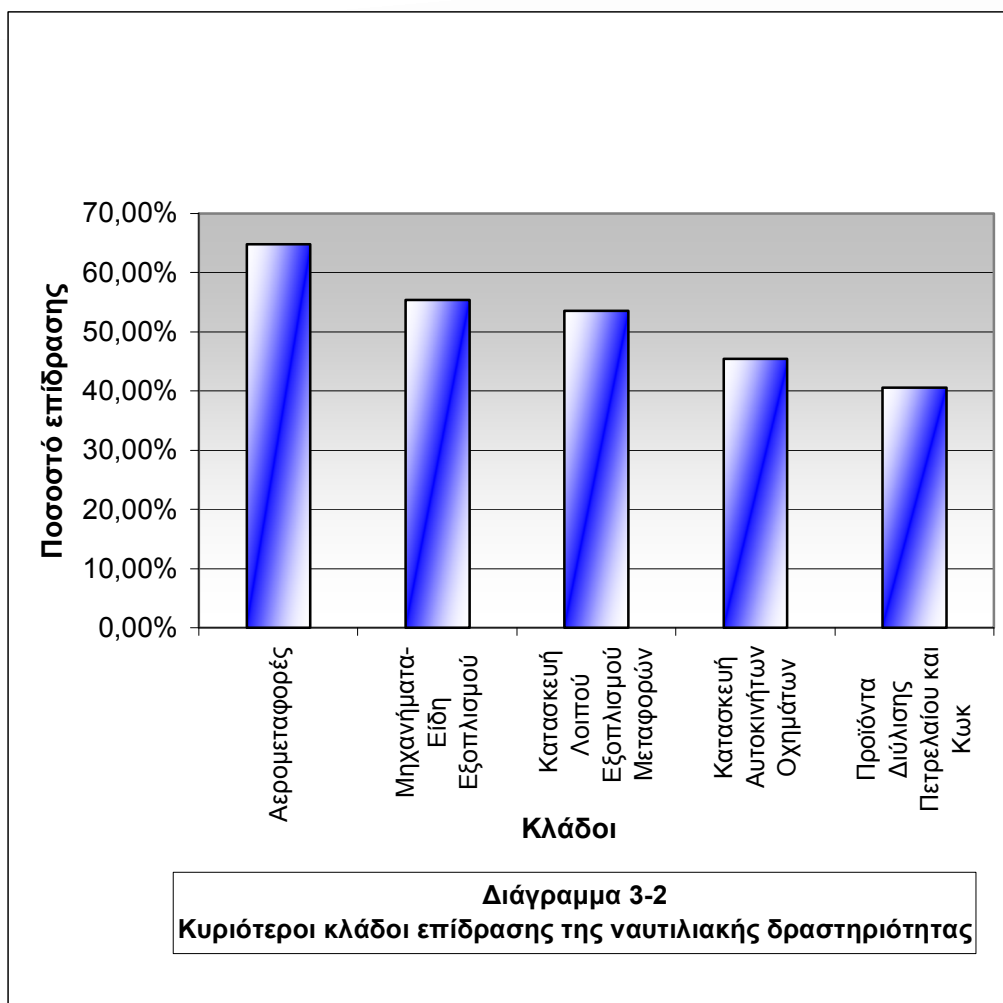
3.2 Η σημασία του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων για την υπόλοιπη οικονομία

Ιδιαίτερα σημαντικό για την ελληνική οικονομία είναι το πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με αξιοσημείωτες θετικές επιδράσεις στα διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη

αυτής. Οι επιδράσεις αυτές διαχέονται στους περισσότερους παραγωγικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας συμβάλλοντας κατ' αυτό τον τρόπο ενεργά στην αύξηση των αναπτυξιακών ρυθμών. Παρακάτω περιγράφονται οι κυριότερες επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία σε προστιθέμενη αξία, απασχόληση, ισοζύγιο πληρωμών και δημόσια έσοδα. Τα μεγέθη που αναφέρονται και τα στατιστικά στοιχεία βασίζονται σε δύο μελέτες του Πανεπιστημίου Πειραιώς, η μία σχετική με την καταγραφή και διερεύνηση των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία κατά την περίοδο 2003-2004 και η άλλη αναφορικά με τις επιδράσεις της ελληνόκτητης φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία το έτος 2000 (Οι επιδράσεις της ελληνόκτητης φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία: Ναυτεργατικό κόστος και κόστος επάνδρωσης του ελληνικού πλοίου).

3.2.1 Προστιθέμενη Αξία

Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς σχετικά με την καταγραφή και διερεύνηση των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία, κατά το έτος 2003 η επίδραση της ναυτιλιακής δραστηριότητας υπολογίστηκε στο 3,7% της συνολικής προστιθέμενης αξίας της ελληνικής οικονομίας, ενώ το 2004, χρονιά κατά την οποία η ναυτιλία είχε σημαντική αύξηση των εισοδημάτων που εισέρευσαν λόγω του θετικού κλίματος στη ναυλαγορά, το εν λόγω μέγεθος αυξήθηκε και ανήλθε στο 6,6% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της οικονομίας. Η επίδραση αυτή είναι αισθητή σε πολλούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, στους 34 από τους 36 που μελετήθηκαν. Μάλιστα, σε επτά από αυτούς η επίδραση είναι ιδιαίτερα σημαντική και μεγαλύτερη του 20%. Στο διάγραμμα 3-2, παρουσιάζονται οι τομείς με τη μεγαλύτερη θετική επίδραση από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα (έτος 2003).



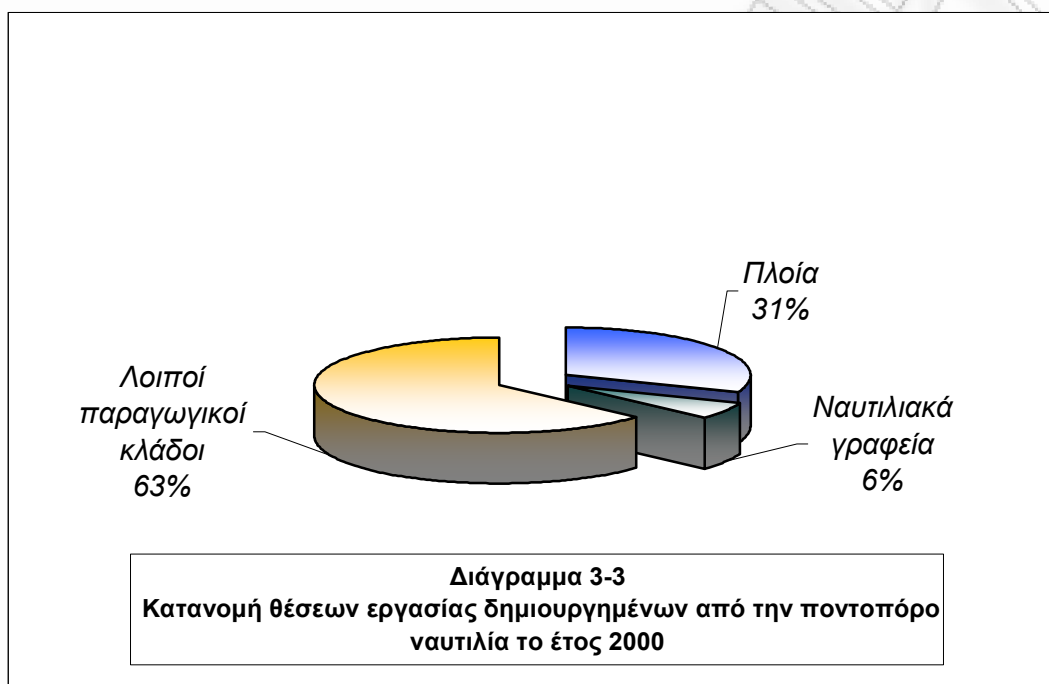
Πηγή: Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία.

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα, ο κλάδος που δέχεται τη μεγαλύτερη επίδραση είναι αυτός των αερομεταφορών με 64,8%. Ακολουθούν οι κλάδοι «Μηχανήματα και Είδη Εξοπλισμού» (55,4%), «Κατασκευή Λοιπού Εξοπλισμού Μεταφορών» (53,5%), «Κατασκευή Αυτοκινήτων Οχημάτων» (45,4%) και Προϊόντα Διύλισης Πετρελαίου και Κωκ» (40,6%).

Τέλος, σε έρευνα για την επίδραση της φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία, υπολογίστηκε ότι κατά το έτος 2000 η συνολική προστιθέμενη αξία από τις δραστηριότητες της ποντοπόρου ναυτιλίας (τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό) ανήλθε στα 1695 δις δραχμές, ή το 4,7% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας. Από το ποσό αυτό, 48 δις δρχ είναι οι αμοιβές και εργοδοτικές εισφορές των απασχολούμενων σε εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, 656 δις οι αμοιβές και εισφορές των Ελλήνων ναυτικών και 991 δις η δημιουργηθείσα ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στους εγχώριους παραγωγικούς κλάδους.

3.2.2 Απασχόληση

Σημαντική είναι η επίδραση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και στην απασχόληση. Κατά το έτος 2000, η ποντοπόρος ναυτιλία δημιούργησε συνολικά 194.000 θέσεις εργασίας (5% της συνολικής απασχόλησης), τόσο στα πλοία, όσο και στο εσωτερικό της χώρας. Η κατανομή αυτών των θέσεων φαίνεται στο διάγραμμα 3-3.



Πηγή: Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία

Από τις 194.000 θέσεις που δημιουργήθηκαν, οι 60.000 αφορούσαν Έλληνες ναυτικούς που απασχολήθηκαν στα ποντοπόρα πλοία (ποσοστό 31%), 11.000 ήταν θέσεις σε ναυτιλιακά γραφεία του εσωτερικού σχετικά με την ποντοπόρο ναυτιλία (ποσοστό 6% των συνολικών θέσεων) και 123.000 Έλληνες απασχολήθηκαν σε άλλους κλάδους (63% ποσοστό). Παρατηρούμε με άλλα λόγια ότι οι περισσότερες θέσεις απασχόλησης που δημιουργήθηκαν λόγω της ποντοπόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας αφορούσε άλλους παραγωγικούς κλάδους, πέραν της ναυτιλίας.

Πιο πρόσφατά, κατά το έτος 2004, περισσότερες από 140.000 θέσεις στο σύνολο της αγοράς εκτός ναυτιλίας δημιουργήθηκαν από την ποντοπόρο ναυτιλιακή δραστηριότητα. Οι κλάδοι που ωφελήθηκαν περισσότερο από τη θετική επίδραση της ναυτιλίας στην απασχόληση, ήταν «Μηχανήματα και είδη εξοπλισμού» (16.344 δημιουργηθείσες θέσεις), «Εμπόριο, επισκευές»

(15.551 θέσεις), «τρόφιμα, ποτά, καπνός (12.048) και «Βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητας» (11.577). Συνολικά και σε επίπεδα ναυτιλιακού συναλλάγματος του 2004, ο αριθμός των θέσεων που δημιουργήθηκαν είναι 255.000.

3.2.3 Δημόσια έσοδα

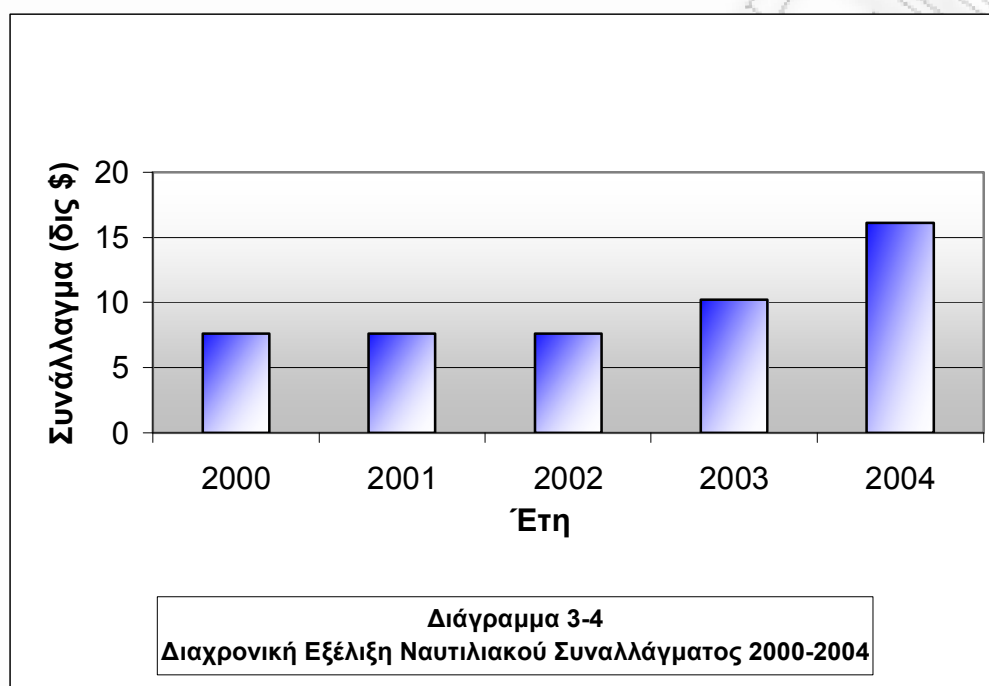
Πολλές και ποικίλες είναι οι επιδράσεις της ναυτιλιακής δράσης στα δημόσια έσοδα. Πιο συγκεκριμένα και για τα έτη 2003 και 2004:

- Τα έσοδα του κράτους από το ΦΠΑ που αποδόθηκε από ευνοημένους από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα κλάδους, υπολογίστηκαν σε 882,3 εκατομμύρια € το 2003 και 1.63 δις € κατά το 2004 (αύξηση 84,7%).
- Τα έσοδα από την άμεση φορολόγηση των πλοίων ανήλθαν στα 10 εκατομμύρια €, τόσο κατά το 2003, όσο και κατά το 2004.
- Η φορολόγηση των απασχολούμενων σε ναυτιλιακά γραφεία που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία, απέδωσε στο κράτος περίπου 11,6 εκατ. € για το 2003, ενώ αντίστοιχο ποσό εκτιμάται ότι θα αποδοθεί και το 2004.
- Η αντίστοιχη φορολόγηση των απασχολούμενων σε πλοία απέδωσε φόρους ύψους 38,5 εκατ. € κατά το 2003, ενώ το ίδιο ποσό υπολογίζεται να εισπραχθεί και για το 2004, δεδομένης της εκτιμώμενης καλής κατάστασης της ναυλαγοράς.
- Το σύνολο των φόρων (άμεσων και έμμεσων) από την ποντοπόρο ναυτιλιακή δραστηριότητα ανήλθε στα 144,1 εκατ. € για το 2003 και σε 221,8 εκατ. € για το 2004.
- Τέλος από την άμεση φορολόγηση φυσικών προσώπων και επιχειρήσεων άλλων κλάδων της οικονομίας που αυξάνουν τους κύκλους εργασιών τους λόγω της ναυτιλίας, εκτιμάται ότι προέκυψαν φορολογικά έσοδα ύψους 221,9 εκατ. € για το 2003 και 402,2 εκατ. € για το 2004.

Από την άθροιση των παραπάνω προκύπτει ότι τα συνολικά δημόσια έσοδα που προέκυψαν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ανήλθαν στο ποσό των 1,3 δις € για το 2003 και 2,3 δις € για το 2004. Τα περισσότερα από αυτά τα έσοδα εισπράχθηκαν από την απόδοση του ΦΠΑ κλάδων ευνοημένων από τη ναυτιλία. Το 68% των συνολικών δημοσίων εσόδων από τη ναυτιλία για το 2003 και το 71% για το 2004 εκτιμάται ότι προήλθαν από το ΦΠΑ των ευνοημένων από τη ναυτιλία κλάδων.

3.2.4 Ισοζύγιο πληρωμών και ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί την πρώτη συναλλαγματοφόρο βιομηχανία της χώρας καλύπτοντας το 37,3% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και το 31% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου για το 2004. Το ύψος του εισρέοντος συναλλάγματος τελεί υπό θετική σχέση με την κατάσταση της ναυλαγοράς. Όταν αυτή είναι ψηλά, η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος αυξάνει.



Πηγή: Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία

Όπως διακρίνεται και στο διάγραμμα 3-4, το μέγεθος του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι σταθερό τα έτη 2000,2001,2002 στα 7,6 δισ \$ περίπου, ενώ από το έτος 2003, που η ναυλαγορά αρχίζει να ανεβαίνει, σημειώνει μια αξιόλογη αύξηση και ανέρχεται στα 10,2 δισ δολάρια για να επακολουθήσει η «εκτίναξη» του κατά το 2004, που η ναυλαγορά συνεχίζει την ανοδική της πορεία, στα 16,1 δισ \$. Δηλαδή, σε σχέση με το 2000 πρόκειται για αύξηση της τάξης του 111%.

Όσον αφορά το ισοζύγιο πληρωμών, η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος καλύπτει κάθε έτος ένα σημαντικό μέρος του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της ελληνικής οικονομίας. Το 2000 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κάλυψε περίπου το 20% του ελλείμματος, ενώ τα επόμενα έτη το ποσοστό αυτό αυξήθηκε, ώστε το 2003 να φτάσει το 22,7% του ελλείμματος και το 2004 το 31% αυτού. Επίσης, οι καθαρές εισροές από μεταφορικές

υπηρεσίες, οι οποίες κατά συντριπτικό ποσοστό προέρχονται από τη ναυτιλία, κάλυψαν τα τελευταία 5 χρόνια περίπου το 40% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών. Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτή η σημασία της ναυτιλιακής δραστηριότητας για την κατάσταση του ισοζυγίου πληρωμών, αφού η ναυτιλία συμβάλλει ενεργά στη βελτίωση των επιμέρους ισοζυγίων που το αποτελούν, όπως είναι το εμπορικό ισοζύγιο και το ισοζύγιο υπηρεσιών.

Το ελληνικό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διαδραματίζει ρόλο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Αναμφίβολα, μεγάλο μέρος της οικονομικής ανάπτυξης και προόδου που έχει λάβει χώρα στην Ελλάδα οφείλεται στη ναυτιλία. Επιπροσθέτως, εξίσου σημαντικός είναι και ο κοινωνικός χαρακτήρας της ναυτιλίας για τη χώρα μας, αφού επιτελεί έργο σύνδεσης των νησιών με τα αστικά κέντρα, το οποίο, ειδικά για τους κατοίκους ακριτικών και απομακρυσμένων νησιών, αποτελεί δημόσιο αγαθό ζωογόνου χαρακτήρα.

3.3 Προβλήματα και προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

3.3.1 Προβλήματα

Τα κυριότερα προβλήματα τα οποία ταλανίζουν το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι η **χαμηλή ανταγωνιστικότητα** και η **έλλειψη συνοχής του ναυτιλιακού cluster**. Αναφορικά με τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα, αυτή οφείλεται κύρια στους εξής παράγοντες: (i) έλλειψη υποδομών, (ii) το ανεπαρκές ή ακατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο και (iii) την αδυναμία παραγωγής αξιόλογων υποστηρικτικών υπηρεσιών για τη ναυτιλία από την υπόλοιπη οικονομία.

Η έλλειψη υποδομών, ειδικά σε λιμάνια, ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, έχει ως συνέπεια την προσφορά υπηρεσιών μέτριας έως χαμηλής ποιότητας και ανταγωνιστικότητας. Για παράδειγμα, στα λιμάνια οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι ακριβές και αναξιόπιστες, γεγονός το οποίο οφείλεται αφενός στις ανεπαρκείς υποδομές και αφετέρου στο κρατικό μονοπώλιο παροχής λιμενικών υπηρεσιών (εδώ υπεισέρχεται και το νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο εμποδίζει την ιδιωτικοποίηση μέρους των λιμενικών υπηρεσιών). Ακόμη, λόγω (και) της έλλειψης υποδομών, τα ελληνικά ναυπηγεία δεν προσελκύουν ναυπηγικό και επισκευαστικό έργο.

Επίσης, το νομοθετικό πλαίσιο συχνά παρεμποδίζει αντί να προάγει την ανταγωνιστικότητα, γεγονός το οποίο συμβαίνει στους περισσότερους κλάδους του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Τα παραδείγματα όπου η νομοθεσία αποτελεί τροχοπέδη της ανάπτυξης του cluster είναι πολλά. Κατ' αρχήν, στην περίπτωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων, η νομοθεσία που επιβάλλει συγκεκριμένο αριθμό Ελλήνων αξιωματικών, σε συνδυασμό με τη χαμηλή προσφορά Ελλήνων αξιωματικών, δημιούργησε ένα έλλειμμα το οποίο προκάλεσε αύξηση στους μισθούς των ελληνικών πληρωμάτων, αυξάνοντας το κόστος επάνδρωσης των πλοίων και μειώνοντας την ανταγωνιστικότητα αυτών σε σχέση με πλοία που φέρουν άλλες σημαίες. Από τις αρχές του 2007, το μέτρο αυτό έπαψε να ισχύει και οι συνθέσεις ελαστικοποιήθηκαν προς όφελος της ανταγωνιστικότητας. Επιπροσθέτως, το νομοθετικό πλαίσιο και η ασκούμενη πολιτική των κρατικών ναυτιλιακών φορέων μετέτρεψε την Ελλάδα από πρωτοπόρο στο δυναμικά αναπτυσσόμενο κλάδο των κρουαζιέρων σε ουραγό, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει πλέον κρουαζιερόπλοιο διεθνών πλόων υπό ελληνική σημαία. Εν κατακλείδι, όλοι σχεδόν οι κλάδοι του ελληνικού ναυτιλιακού cluster (ακτοπλοΐα, ακτοπλοούσα φορτηγός ναυτιλία, ναυτασφαλίσεις κλπ.) έχουν πληγεί από λανθασμένες ασκούμενες πολιτικές ή ακατάλληλα νομοθετικά πλαίσια.

Ένα ακόμη ανασχετικός για την ανταγωνιστικότητα παράγοντας είναι το γεγονός ότι οι υπόλοιποι παραγωγικοί κλάδοι της ελληνικής οικονομίας σε πολλές περιπτώσεις αδυνατούν να στηρίξουν την ελληνική ναυτιλία όσον αφορά την παραγωγή εισροών υψηλής ποιότητας, απαραίτητων για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Με άλλα λόγια η ελληνική ναυτιλία είναι ένας ισχυρός και δυναμικά αναπτυσσόμενος κλάδος, όμως οι υπόλοιποι εγχώριοι παραγωγικοί κλάδοι δεν είναι αρκετά ισχυροί και ανεπτυγμένοι ώστε να του παρέχουν επαρκή υποστήριξη. Αποτέλεσμα της παραπάνω κατάστασης είναι η εισαγωγή εισροών από άλλες χώρες, γεγονός το οποίο συνεπάγεται αρνητικές επιπτώσεις για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. (Προτάσεις Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) σχετικά με την ετήσια έκθεση για την ανταγωνιστικότητα του 2004, Δελτίο της Ναυτιλίας).

Το ελληνικό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι υποτυπώδες, βρίσκεται με άλλα λόγια, ακόμη σε νηπιακή ηλικία. Σε επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών και εφαρμογών καινοτομιών απαιτείται πολλή προσπάθεια προκειμένου να ανέλθει στα επίπεδα των ναυτιλιακών cluster άλλων χωρών και να ανταγωνιστεί αυτά επί ίσοις όροις. Συνεπώς αποτελεί φυσικό επακόλουθο να αντιμετωπίζει προβλήματα συνοχής και «αυτογνωσίας», με την έννοια ότι δεν υπάρχει κάποιο **συντονιστικό όργανο** το οποίο αφενός θα αναλάβει την αρτιότερη οργάνωση και σύνδεση των μελών του cluster μεταξύ τους, αφετέρου δε θα πραγματοποιήσει μελέτες, ή θα τις αναθέσει σε εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικά

κέντρα, προκειμένου να υπολογιστούν με ακρίβεια τα μεγέθη του πλέγματος, να στοιχειοθετηθούν οι δυνατότητές του και οι προοπτικές ανάπτυξης. Η Ελλάδα, μια χώρα με μακράιωνη ναυτική παράδοση και την ισχυρότερη ίσως ναυτιλία στον κόσμο, είναι κρίμα να μη διαθέτει ακόμη ένα ισχυρό και ανταγωνιστικό cluster, η δράση του οποίου είναι βέβαιο πως θα μεγιστοποιήσει τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

3.3.2 Λύσεις και προοπτικές ανάπτυξης

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν επιτυχώς τα παραπάνω προβλήματα και να εξαλειφθούν ή έστω να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες που ενέχουν για την ελληνική ναυτιλία γενικότερα, προτείνονται ορισμένες λύσεις, οι οποίες εμπεριέχουν τη δυναμική ώστε σε κάποιο ορίζοντα χρόνου να επισημάνουν και να αναδείξουν νέες προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού cluster.

Κατ' αρχήν, προτείνεται η **βελτίωση των υποδομών** σε λιμάνια, ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες ως πρώτο μέτρο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Η βελτίωση των υποδομών θα οδηγήσει σε ποιοτική αναβάθμιση του προσφερόμενου λιμενικού προϊόντος και των ναυπηγικών κι επισκευαστικών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα την προσέλκυση ζήτησης για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες. Παραδείγματος χάριν, στον τομέα των σκαφών αναψυχής, η βελτίωση των υποδομών στις μαρίνες και η επέκταση αυτών, είναι βέβαιο ότι θα προκαλέσει αύξηση των τουριστικών σκαφών που θα ελλιμενίζονται σε ελληνικά λιμάνια, εις βάρος των άμεσων ανταγωνιστών (Αδριατική, Τουρκία). Ανάλογα ευεργετικά αποτελέσματα θα έχει η βελτίωση των υποδομών στα υπόλοιπα λιμάνια, στα ναυπηγεία και σε ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες.

Επίσης, προκειμένου να αντιμετωπιστεί επιτυχώς το πρόβλημα της χαμηλής ανταγωνιστικότητας απαιτείται **επισταμένη μελέτη του νομοθετικού πλαισίου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων** από τους αρμόδιους φορείς και η **πραγματοποίηση νομοθετικών μεταρρυθμίσεων και αλλαγών στην ακολουθούμενη από τους αρμόδιους φορείς πολιτική**, όπου κρίνεται απαραίτητο. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρόσφατα ενήργησε ορισμένες αλλαγές προς αυτή την κατεύθυνση, όπως το μέτρο της ελαστικοποίησης των συνθέσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων και η δημιουργία νομοθετικού πλαισίου για την ίδρυση ελληνικών αλληλασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs). Οι παραπάνω ενέργειες είναι βέβαιο ότι αφενός θα τονώσουν την ανταγωνιστικότητα του cluster και αφετέρου θα

συμβάλλουν στην ενίσχυση της συνοχής και στην περαιτέρω ανάπτυξή του. Παρόμοιες ενέργειες είναι αναγκαίο να γίνουν και σε άλλους κλάδους του ελληνικού ναυτιλιακού cluster (π.χ. κρουαζιερόπλοια, ακτοπλοΐα), ώστε το νομοθετικό πλαίσιο και η κρατική πολιτική να προάγουν την ανάπτυξη και την παραγωγικότητα του ναυτιλιακού πλέγματος αντί να την παρεμποδίζουν.

Επιπροσθέτως, αποτελεί αδήριτη ανάγκη η **δημιουργία ενός συντονιστικού οργάνου**, αντικείμενο απασχόλησης του οποίου θα αποτελεί το ναυτιλιακό cluster. Τα καθήκοντα του εν λόγω σχηματισμού θα άπτονται δραστηριοτήτων όπως η ανάθεση πραγματοποίησης μελετών σχετικά με το cluster σε εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα, η οργάνωση υπό μορφή forum συνεδρίων και συζητήσεων ανάμεσα στα μέλη του cluster, η διερεύνηση προοπτικών συνεργασίας με άλλα cluster (π.χ. τουρισμού), η κατάθεση προτάσεων στην Πολιτεία για τη βελτίωσή του κλπ. Μέσα από ενέργειες όπως οι παραπάνω, το cluster θα αποκτήσει οντότητα και συνείδηση της ταυτότητας και της ύπαρξής του. Άμεση συνέπεια θα είναι η στενότερη συνεργασία ανάμεσα στα μέλη του και η εντονότερη προώπιση των συμφερόντων του πλέγματος, ούτως ώστε, πέρα από τα αμιγώς οικονομικά οφέλη (οικονομίες συνεργιών, εξωτερικές οικονομίες κλπ) να υπάρχουν και οφέλη σε άλλα επίπεδα (αύξηση διαπραγματευτικής δύναμης, πολιτική ισχύς κλπ). Η δημιουργία ενός συντονιστικού οργάνου αποτελεί το πρώτο βήμα προκειμένου το ελληνικό ναυτιλιακό δίκτυο επιχειρήσεων να ανδρωθεί και να ανταγωνιστεί επί ίσοις όροις τα cluster άλλων, ανταγωνιστικών χωρών.

Τέλος, αναγκαιότητα αποτελεί επίσης και η **αναβάθμιση του ρόλου της καινοτομίας** μέσα στο cluster. Στο διεθνές περιβάλλον, η τάση ως προς την προσφορά υπηρεσιών ναυτιλιακού πλέγματος είναι η συμπίεση του κόστους ώστε αυτές να προσφέρονται σε όσο το δυνατό πιο ανταγωνιστικές τιμές. Σε επίπεδο τιμών, το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι δύσκολο να ανταγωνιστεί τα cluster άλλων χωρών. Ο μόνος τρόπος για να το πράξει είναι η προσφορά των υπηρεσιών σε υψηλότερες τιμές, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ενσωματώνουν καινοτομίες σε επίπεδο ποιότητας, οργάνωσης, νέων υπηρεσιών κλπ. Τοιουτοτρόπως η εισαγωγή καινοτομιών αφενός επιτρέπει την προσφορά των υπηρεσιών του πλέγματος σε υψηλότερη τιμή χωρίς να πληγούν τα συνολικά έσοδα, αφετέρου συνεπάγεται και κάποιες άλλες ευεργετικές επιδράσεις για το cluster (αύξηση παραγωγικότητας, εξοικονόμηση πόρων κλπ).

Οι παραπάνω προτάσεις, πέραν της συμβολής τους στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που ταλανίζουν το ελληνικό ναυτιλιακό cluster, είναι βέβαιο πως θα δώσουν την απαραίτητη ώθηση προκειμένου το πλέγμα δραστηριοτήτων της χώρας μας στον τομέα της ναυτιλίας να

πραγματοποιήσει υπέρβαση και να ανέλθει στο επίπεδο των προηγμένων ναυτιλιακών cluster και, με τη συμβολή της εύρωστης ελληνόκτητης ναυτιλίας, να αδράξει τα πρωτεία.

Η ενότητα που ακολουθεί αφορά την επισκόπηση και μελέτη της εικόνας, των εγγενών αδυναμιών, των προβλημάτων και των αναπτυξιακών προοπτικών ενός συγκεκριμένου κλάδου του ελληνικού ναυτιλιακού cluster, των ναυτικών πρακτορεύσεων.

4. ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

4.1 Παρουσίαση των ναυτικών πρακτορεύσεων: μια πρώτη εικόνα

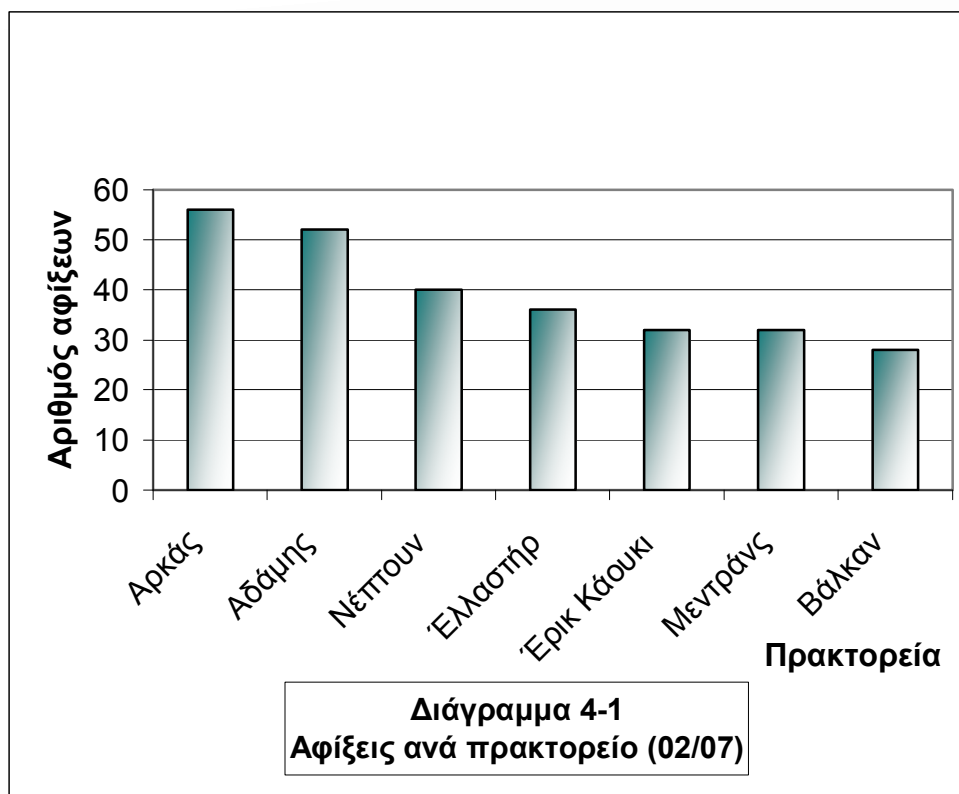
Οι ναυτικές πρακτορεύσεις αποτελούν ουσιαστικά έναν υπό-κλάδο του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, ο οποίος ανήκει στον ευρύτερο τομέα της ναυτιλίας υπηρεσιών, δηλαδή σε όλες εκείνες οι υπηρεσίες που προσφέρονται από ξηράς στη ναυτιλία. Άλλοι τομείς που περιλαμβάνονται σε αυτήν είναι οι μεσιτείες, ναυτιλιακή χρηματοδότηση, θαλάσσια ασφάλιση κλπ. Τα κυριότερα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι τα εξής:

- Αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη, και τον εκπροσωπεί έναντι των τοπικών αρχών.
- Μεριμνά για την ομαλή και απρόσκοπτη είσοδο και έξοδο προς και από το λιμάνι των πλοίων που πρακτορεύει, την αγκυροβολία και την παραβολή τους στην κατάλληλη θέση εντός του λιμένα.
- Φροντίζει για τη φόρτωση των εμπορευμάτων ή την παράδοση αυτών στον παραλήπτη. Επιπροσθέτως, διαθέτει το δικαίωμα έκδοσης φορτωτικών (bills of lading).
- Είναι υπεύθυνος για τον εφοδιασμό των πλοίων (καύσιμα, ηλεκτροδότηση, υδροδότηση, λοιπά εφόδια).
- Ενεργεί για την είσπραξη του ναύλου.
- Δίνει χρήματα στον πλοίαρχο (cash to master) έπειτα από έγκριση του πλοιοκτήτη.
- Φροντίζει για θέματα πληρωμάτων (έκδοση visa, πιστοποιητικά ναυτικών, παλιννόστηση κλπ).
- Είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των αναγκαίων δεξαμενισμών και επισκευών των πλοίων που πρακτορεύει στο λιμάνι που είναι εγκατεστημένος.
- Αναλαμβάνει ευθύνες έκδοσης και διάθεσης εισιτηρίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές για τα πλοία που πρακτορεύει.
- Τέλος, σε ελεύθερα φορτηγά πλοία αναζητεί φορτία προς μεταφορά (forwarding), συνάπτει συμβάσεις ναύλωσης για λογαριασμό του πλοιοκτήτη κλπ. (Κωνσταντίνου Γκιζιάκη, Εισαγωγή στις ναυλώσεις, 2002).

Οι δραστηριότητες των ναυτικών πρακτορεύσεων κατηγοριοποιούνται ως ακολούθως: πρακτορεύσεις στην ακτοπλοΐα, πρακτορεύσεις φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας, πρακτορεύσεις επισκευών και forwarding (εξεύρεση φορτίου για το πλοίο, μεσιτεία κατά μία έννοια). Η αμοιβή του πράκτορα λαμβάνει τη μορφή ποσοστού προμήθειας έναντι των ναύλων ή αντιμισθίας.

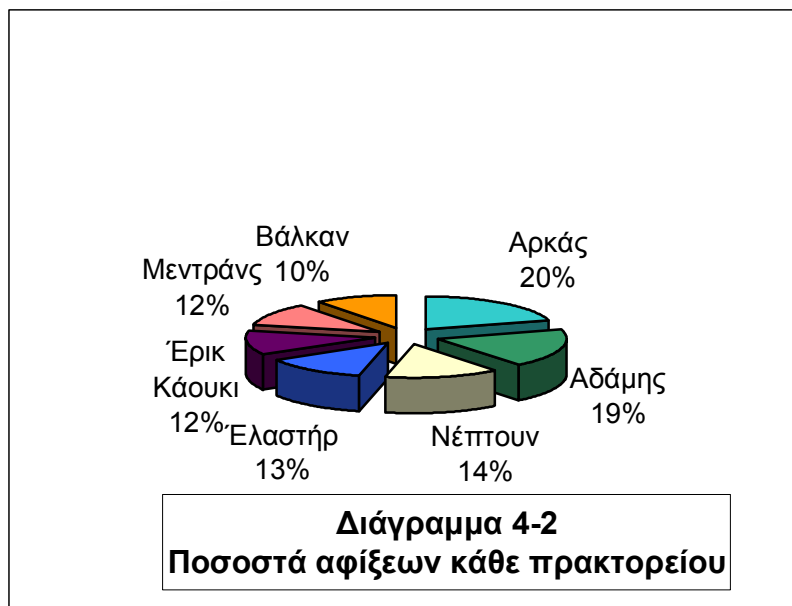
Η αγορά των ναυτικών πρακτορεύσεων στην Ελλάδα παρουσιάζει μια κατακερματισμένη εικόνα με πολλά μικρά πρακτορεία και υποπρακτορεία (περίπου 200 εν ενεργεία άδειες ναυτικής πρακτορεύσης στην ευρύτερη περιοχή Αθήνας, Πειραιά, Ελευσίνας και Λαυρίου, σύμφωνα με στοιχεία του Α΄ Τελωνείου Πειραιά). Στον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων, είναι επίσημα εγγεγραμμένα περίπου 180 ναυτικά πρακτορεία πανελλαδικώς. Όμως δραστηριοποιούνται και άλλα πρακτορεία τα οποία είτε είναι ευκαιριακά και δεν είναι εγγεγραμμένα, είτε πρόκειται για τουριστικά πρακτορεία τα οποία ασχολούνται και με ναυτικές πρακτορεύσεις ως δευτερεύουσα δραστηριότητα.

Βέβαια, πέραν των μικρών, υπάρχουν ορισμένα πρακτορεία μεγαλύτερου μεγέθους (Medtrans, Hellastir, Σκανδιναβικό κ.α.) τα οποία όμως δεν έχουν τέτοια ισχύ ώστε να επηρεάσουν σημαντικά με τις αποφάσεις τους παραμέτρους της αγοράς. Έπειτα από έρευνα και προκειμένου να δοθεί μέρος της εικόνας της αγοράς των πρακτορεύσεων, προέκυψαν τα παρακάτω αποτελέσματα για το μήνα Φεβρουάριο 2007 και για το λιμάνι του Πειραιά (αφίξεις φορτηγών πλοίων, containerships και δεξαμενόπλοιων):



Πηγή: Ναυτεμπορική

Έπειτα από καταμέτρηση των αφίξεων για τις οποίες ήταν υπεύθυνο κάθε πρακτορείο, προέκυψε ότι το πρακτορείο με τις περισσότερες αφίξεις ήταν αυτό του Αρκά με 56 πρακτορεύσεις αφίξεων για το Φεβρουάριο του 2007. Ακολούθησαν τα πρακτορεία «Αδάμης» και «Νέππου» με 52 και 40 αφίξεις αντίστοιχα, ενώ έπονταν τα «Έλλαστήρ», «Έρικ Κάουκι», «Μεντράνς» και «Βάλκαν» με 36, 32, 32 και 28 αφίξεις αντίστοιχα. Παρατηρούμε ότι ποσοστιαία, οι διαφορές μεταξύ των αφίξεων κάθε πρακτορείου δεν είναι μεγάλες, γεγονός που υποδηλώνει τον κατακερματισμό και τα μικρά μερίδια αγοράς:



Πηγή: Ναυτεμπορική

Όπως παρατηρούμε στο παραπάνω διάγραμμα, οι αφίξεις είναι σχετικά μοιρασμένες ανάμεσα στα διάφορα ναυτικά πρακτορεία. Εν κατακλείδι, η εν λόγω αγορά προσομοιάζει προς το μοντέλο του πλήρους ανταγωνισμού με πολλά, μικρά πρακτορεία-παραγωγούς και σταθερή σχετικά τιμή προσφοράς υπηρεσιών).

4.2 Οι ναυτικές πρακτορευσεις και η θεωρία των cluster

Οι ναυτικές πρακτορευσεις αποτελούν, όπως προαναφέρθηκε, μέρος ενός κλάδου του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Αναφορικά με τη σύνδεση των ναυτικών πρακτορευσεων και της θεωρίας των cluster προκύπτουν οι παρακάτω παρατηρήσεις.

Πρώτον, λόγω της ανάπτυξης της Πληροφορικής και των σύγχρονων τηλεπικοινωνιακών συστημάτων, ο ρόλος της τοποθεσίας για τις ναυτικές πρακτορευσεις είναι σχετικά υποβαθμισμένος. Το έργο των ναυτικών πρακτορειών διευκολύνεται από τη χρήση πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων σε τέτοιο βαθμό ώστε να μειώνεται η σημασία της τοποθεσίας εγκατάστασης του ναυτικού πρακτορείου. Βέβαια στη χώρα μας, όπου τα προβλήματα γραφειοκρατίας και έλλειψης μηχανογράφησης είναι έντονα, αρκετές εργασίες (π.χ. κατάθεση αναγγελιών απόπλου/ κατάπλου,) δε δύνανται να διεκπεραιωθούν ηλεκτρονικά και απαιτείται η φυσική παρουσία του πράκτορα. Επίσης, κάποιες άλλες εργασίες όσο και να εκσυγχρονιστούν τα πληροφοριακά και τηλεπικοινωνιακά συστήματα,

πάντα θα απαιτούν τη φυσική παρουσία του ναυτικού πράκτορα (επίβλεψη φόρτωσης, δεξαμενισμοί κλπ.). Εν κατακλείδι, η πρόοδος των τεχνολογιών Πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών μειώνει σε κάποιο βαθμό τη σημασία της τοποθεσίας για τα πρακτορεία αλλά δεν την υποβαθμίζει πλήρως.

Δεύτερον, η **προώθηση της στενότερης συνεργασίας ανάμεσα στα πρακτορεία** ενέχει ποικίλα πλεονεκτήματα για αυτά: αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων του κλάδου, κοινή τιμολογιακή πολιτική η οποία θα μεγιστοποιούσε τα κέρδη του κλάδου, ενδεχόμενες οικονομίες συνεργιών, παραγωγή καινοτόμων ιδεών, κοινή πολιτική σε άλλα θέματα (π.χ. κοινό marketing) κλπ. Με άλλα λόγια, η συνεργασία σε διάφορους τομείς θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου συνολικά και μελλοντικά ίσως η συνεργασία αυτή να εξελιχθεί σε ένα υπο-πλέγμα ναυτικών πρακτορεύσεων, με εκπαιδευτικά/επιμορφωτικά κέντρα, καινοτομίες, εξωτερικές οικονομίες (πρόσβαση σε πληροφόρηση, επιμόρφωση εργατικού δυναμικού), επιχειρήσεις παρεμφερών ναυτλιακών υπηρεσιών κλπ.

Τρίτον, **οι ναυτικές πρακτορεύσεις αλληλεπιδρούν με την υπόλοιπη οικονομία:** συνεπάγονται ορισμένες θετικές επιδράσεις για αυτήν (παραγωγή Προϊόντος, δημιουργία θέσεων απασχόλησης και φορολογικών εσόδων κλπ.) αλλά και επηρεάζονται από το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον και τους ενδεχόμενους περιορισμούς που αυτό θέτει (νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο, κρατική οικονομική πολιτική, επίπεδο υποδομών, κυρίως σε θέματα πληροφόρησης κλπ.).

4.3 Προβλήματα, λύσεις και προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου (θέσεις φορέων της αγοράς)

4.3.1 Προβλήματα

Ο κλάδος των ναυτικών πρακτορεύσεων ταλανίζεται από ορισμένα προβλήματα, τα οποία λειτουργούν ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξή του. Προκειμένου να ανιχνευθούν τα προβλήματα αυτά και να στοιχειοθετηθούν οι λύσεις τους και οι μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου, ζητήθηκαν οι απόψεις ορισμένων φορέων της αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, ερωτήθηκαν οι κύριοι **Θεολογίτης Ιωάννης**, Πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων, **Κουμελάς**

Κωνσταντίνος, ναυτικός πράκτορας και **Γαλανός Εμμανουήλ**, Γενικός Διευθυντής της εταιρείας πρακτορεύσεων «ΙΛΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ».

Όσον αφορά τα προβλήματα του κλάδου, ο κ. Κουμελάς τόνισε το **ασαφές νομοθετικό πλαίσιο** σχετικά με τις πρακτορεύσεις και στα πολλά κενά νόμου τα οποία επιτρέπουν σε ευκαιριακά πρακτορεία να εισέρχονται στον κλάδο και να εκμεταλλεύονται ευκαιρίες της αγοράς επιδιδόμενα σε αθέμιτο ανταγωνισμό με πολύ χαμηλά ποσοστά προμηθειών, και χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών (προχειρότητες, μειωμένη ποιότητα εργασιών) αντίστοιχα.

Ο κύριος Θεολογίτης, πέραν του ασαφούς και ξεπερασμένου νομοθετικού πλαισίου αναφέρθηκε στα **προβλήματα της πολυδιάσπασης των λιμενικών υπηρεσιών και της έλλειψης μιας υπεύθυνης αρχής ελέγχου και συντονισμού**. Πιο συγκεκριμένα, η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών συνεπάγεται καθυστερήσεις για το έργο του πράκτορα (οι οποίες με τη σειρά τους συνεπάγονται ζημιές για το πλοίο και τον πλοιοκτήτη) καθώς οι διάφορες εμπλεκόμενες υπηρεσίες (Οργανισμός Λιμένος, Τελωνείο, Υγειονομείο κλπ) δύνανται να ερμηνεύσουν μια εγκύκλιο κατά το δοκούν, προκαλώντας κωλύματα. Επιπροσθέτως, όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, οι διάφορες εμπλεκόμενες στο έργο του πράκτορα υπηρεσίες βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους, γεγονός το οποίο συνεπάγεται περαιτέρω καθυστερήσεις. Επίσης, σε περίπτωση που δημιουργηθεί κάποιο πρόβλημα, συναντάται το φαινόμενο της μετακύλισης ευθυνών από τη μία υπηρεσία στην άλλη, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ουσιαστικά κάποιος υπεύθυνος στον οποίο να μπορεί ο πράκτορας να αποταθεί για να λυθεί το πρόβλημα, απόρροια της έλλειψης μιας υπεύθυνης αρχής ελέγχου και συντονισμού του λιμανιού.

Η έλλειψη μιας τέτοιας αρχής ενέχει κι άλλες επιπτώσεις: κακή οργάνωση του προγράμματος αφίξεων και αναχωρήσεων με αποτέλεσμα να δημιουργείται συμφόρηση στο λιμάνι, απουσία ελέγχου για την κενότητα των θέσεων που δίνει ο Οργανισμός Λιμένος στα πλοία με αποτέλεσμα συχνά να παρατηρούνται φαινόμενα αυθαίρετης κατάληψης των εν λόγω θέσεων από άλλα σκάφη κλπ. Τα παραπάνω συνεπάγονται καθυστερήσεις, πρόστιμα, ζημιά για τον πλοιοκτήτη και μείωση της αμοιβής του πράκτορα. Αποτελεί αδήριτη ανάγκη η δημιουργία μια αρχής συντονισμού και ελέγχου (ή η ανάληψη ενός τέτοιου ρόλου από τον Οργανισμό Λιμένος) η οποία θα διαχειρίζεται τις διάφορες υπηρεσίες αποτελεσματικά (πλοηγοί, ρυμουλκά, λιμενεργάτες) και θα είναι υπεύθυνη απέναντι στον πελάτη-πράκτορα.

Ο κ. Γαλανός, τέλος, επεσήμανε τα **προβλήματα γραφειοκρατίας** που συναντώνται σε αρκετές διαδικασίες πρακτορεύσεων (απόπλους, κατάπλους, κλπ.) με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις, πράγμα που μεταφράζεται συχνά σε ζημιά για τον πλοιοκτήτη, στην **έλλειψη οργανωμένης εκπαίδευσης και επιμόρφωσης** για τις ανάγκες και απαιτήσεις

των πρακτορεύσεων (οι περισσότεροι πράκτορες διαθέτουν εμπειρικές γνώσεις) και στην **ανεξέλεγκτη χορήγηση αδειών πρακτόρευσης**, χωρίς να τίθενται κανενός είδους κριτήρια και προϋποθέσεις. Συνέπεια των παραπάνω είναι να δραστηριοποιούνται στον κλάδο πολλά πρακτορεία χωρίς τις αναγκαίες υποδομές και την κατάλληλη οργάνωση και να προσφέρουν υπηρεσίες χαμηλής στάθμης.

Συνοψίζοντας, τα κυριότερα προβλήματα του κλάδου των ναυτικών πρακτορεύσεων είναι:

- Ασαφές και παρωχημένο νομοθετικό πλαίσιο
- Πολυδιάσπαση λιμενικών υπηρεσιών και έλλειψη μιας υπεύθυνης αρχής ελέγχου και συντονισμού αυτών.
- Γραφειοκρατία
- Έλλειψη «παιδείας» πρακτορεύσεων.
- Ανεξέλεγκτη χορήγηση αδειών πρακτόρευσης από το κράτος.

4.3.2 Προτεινόμενες λύσεις και προοπτικές ανάπτυξης

Προκειμένου να επιλυθούν τα παραπάνω προβλήματα, ή έστω να αμβλυθούν οι επιπτώσεις τους για τον κλάδο, οι ερωτηθέντες πρότειναν τις παρακάτω λύσεις.

Κατ' αρχήν, τόσο ο κ. Κουμελάς, όσο και ο κ. Θεολογίτης συμφώνησαν ότι αποτελεί αναγκαιότητα ο **εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του νομοθετικού πλαισίου για τις πρακτορεύσεις**, προκειμένου αυτό να γίνει σαφέστερο, να βελτιωθεί το ποιοτικό επίπεδο των υπηρεσιών πρακτόρευσης και να σταματήσει η δράση των όχι καλά οργανωμένων και ευκαιριακών πρακτορείων.

Επιπλέον, ο κ. Θεολογίτης επεσήμανε την **αναγκαιότητα ίδρυσης ενός φορέα οργάνωσης και ελέγχου των λιμενικών υπηρεσιών**, υπεύθυνο απέναντι στους χρήστες του λιμανιού ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα ελλιπούς οργάνωσης, κακοδιαχείρισης των λιμενικών υπηρεσιών και μετακύλισης των ευθυνών. Επιπλέον, πρότεινε την εντονότερη **συσπείρωση των ναυτικών πρακτόρων** για την προάσπιση των συμφερόντων τους και τη διάσωση του κλάδου των ελεύθερων ναυτικών πρακτορείων από ενδεχόμενη συρρίκνωση και αφανισμό.

Ο κ. Γαλανός με τη σειρά του αναφέρθηκε στην **αναγκαιότητα καταπολέμησης της γραφειοκρατίας** (μέσω μηχανογράφησης των αρμόδιων υπηρεσιών, τελωνείων, λιμεναρχείων κλπ) και στη **θέσπιση επιμορφωτικών σεμιναρίων** προκειμένου να αναβαθμίσουν τις γνώσεις τους οι ναυτικοί πράκτορες και να αντιμετωπίσουν με συνέπεια τις απαιτήσεις του επαγγέλματός τους

Όσον αφορά το μέλλον του κλάδου και τις προοπτικές ανάπτυξης, άπαντες οι ερωτηθέντες κατέληξαν στο κοινό συμπέρασμα ότι το μέλλον των ελεύθερων ναυτικών πρακτόρων διαγράφεται δυσοίωνο. Κι αυτό γιατί υπάρχει μια τάση εγκόλπωσης των υπηρεσιών πρακτορεύσεων από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Με άλλα λόγια, αντί μια ναυτιλιακή εταιρεία να αποταθεί σε κάποιο πρακτορείο για την πρακτόρευση των πλοίων της, δημιουργεί δικό της τμήμα πρακτορεύσεων (όπως λ.χ. έχει τμήμα πληρωμάτων, τεχνικό κλπ.) το οποίο προσφέρει τις υπηρεσίες του και εντάσσεται στα πάγια έξοδά της εξοικονομώντας χρηματικούς πόρους. Κατ' αυτόν τον τρόπο πολλά ναυτικά πρακτορεία (ειδικά μεσαίου και μικρού μεγέθους) μένουν χωρίς αντικείμενο δραστηριότητας και εκτοπίζονται εκτός κλάδου. Συμπερασματικά, η μελλοντική εικόνα της αγοράς προβλέπεται να είναι λίγα, μεγάλα και καλά οργανωμένα πρακτορεία τα οποία θα είναι σε θέση λόγω μεγέθους (οικονομίες κλίμακας) να προσφέρουν χαμηλές τιμές και να αντέξουν στην τάση δημιουργίας τμημάτων πρακτόρευσης των ναυτιλιακών εταιρειών.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Από το παρόν πόνημα προέκυψαν ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Καταρχήν, αναδείχθηκε η χρησιμότητα του θεωρητικού μοντέλου των cluster για την ανάλυση και εξήγηση του τρόπου οργάνωσης, δράσης και αλληλεπίδρασης γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων μεταξύ τους επιχειρήσεων. Επίσης, έγινε κατανοητή η μεγάλη σημασία και ο ρόλος που διαδραματίζουν για τις επιχειρήσεις των cluster παράμετροι όπως το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, η καινοτομία, η γνώση και η τοποθεσία εγκατάστασης. Επιπροσθέτως, η μορφή οργάνωσης clustering χάρη στα ποικίλα πλεονεκτήματα που συνεπάγεται, οικονομίες συνεργιών, θετικές εξωτερικές οικονομίες, εξοικονόμηση πόρων, συμβάλλει ενεργά στην ανάπτυξη μιας οικονομίας, είτε άμεσα (παραγόμενη προστιθέμενη αξία, δημόσια έσοδα κλπ) είτε έμμεσα (πολλαπλασιαστικές επιδράσεις επί μακροοικονομικών μεγεθών, δημόσια έργα, προσέλκυση κεφαλαίων κλπ).

Στην περίπτωση του ναυτιλιακού cluster της Ελλάδας, πράγματι αυτό συμβάλλει τα μέγιστα στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας, έστω κι αν ακόμη βρίσκεται σε υποτυπώδη μορφή. Η συγκεκριμένη διαπίστωση πηγάζει από τις θετικές επιδράσεις του πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε απασχόληση, δημόσια έσοδα, ισοζύγιο πληρωμών και παραγωγή προστιθέμενης αξίας. Η ελληνική ναυτιλία, με τη σημαντική διεθνή παρουσία της και τον πανίσχυρο ελληνόκτητο στόλο, αποτελεί ταυτόχρονα τη σημαντικότερη βιομηχανία της εγχώριας οικονομίας και ακρογωνιαίο λίθο για την εύρυθμη και απρόσκοπτη ανάπτυξη αυτής.

Επιπλέον, μέσα απ' το παρόν πόνημα αναδείχθηκε ακόμη η αναγκαιότητα αναθεώρησης και εκσυγχρονισμού πολλών σημείων του νομοθετικού πλαισίου σε διάφορους τομείς του ελληνικού πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως στην ακτοπλοΐα, τη φορτηγό ναυτιλία, στις ναυτικές πρακτορεύσεις κλπ προκειμένου αυτό να γίνει πιο παραγωγικό και ανταγωνιστικό σε σύγκριση με τα cluster άλλων χωρών. Πρωταρχική μέριμνα των αρμόδιων κρατικών ναυτιλιακών φορέων επίσης, επιβάλλεται να αποτελέσει η ισχυροποίηση της συνοχής αυτού. Ένα πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση θα αποτελέσει η δημιουργία

ενός συντονιστικού οργάνου για το cluster μέσω των δραστηριοτήτων του οποίου να προαχθεί η συνοχή των μελών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Εν συνεχεία, όσον αφορά τις ναυτικές πρακτορεύσεις, προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα. Κατ' αρχήν, το επάγγελμα του ελεύθερου ναυτικού πράκτορα απειλείται από την τακτική πολλών ναυτιλιακών να αναλαμβάνουν μόνες τις πρακτορεύσεις των πλοίων που διαχειρίζονται. Επίσης, προκειμένου ο εν λόγω κλάδος να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που τον ταλανίζουν (ανεπαρκές νομοθετικό πλαίσιο, γραφειοκρατία και έλλειψη πρακτορικής «παιδείας» τα κυριότερα), αποτελεί αναγκαιότητα η πραγματοποίηση ορισμένων ενεργειών, όπως είναι ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου και η αναβάθμιση του επιπέδου γνώσεων των ναυτικών πρακτόρων από πλευράς του κράτους καθώς επίσης και η μεγαλύτερη συγκέντρωση των λιμενικών υπηρεσιών (μέσω κάποιου ενιαίου φορέα ίσως) προκειμένου οι εργασίες των ναυτικών πρακτόρων να διεκπεραιώνονται απρόσκοπτα και χωρίς καθυστερήσεις.

Συνοπτικά, όσον αφορά το **ελληνικό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων** κατ' αρχάς, προτάθηκαν:

1. Βελτίωση των υποδομών.
2. Διενέργεια νομοθετικών μεταρρυθμίσεων όπου κρίνεται απαραίτητο.
3. Δημιουργία ενός συντονιστικού οργάνου του ναυτιλιακού πλέγματος (υπό μορφή π.χ. επιτροπής ή φόρουμ).
4. Να δοθεί μεγαλύτερη σημασία στην καινοτομία από τα μέλη του cluster.

Αναφορικά με τον **κλάδο των ναυτικών πρακτορεύσεων** έπειτα:

1. Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του νομοθετικού πλαισίου.
2. Δημιουργία θεσμικού φορέα οργάνωσης και ελέγχου των λιμενικών υπηρεσιών.
3. Οργανωμένη επιμόρφωση των ναυτικών πρακτόρων.
4. Καταπολέμηση της γραφειοκρατίας.

Η σημασία και ο ρόλος που διαδραματίζει η ναυτιλία για την οικονομία και την κοινωνία της Ελλάδος επιβάλλει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη του πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας μας καθώς και στην ανάπτυξη των τομέων της ελληνικής οικονομίας που συνδέονται άμεσα με αυτό. Με άλλα λόγια είναι αναγκαίο να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές ώστε να αυξηθεί η συμμετοχή του maritime cluster στην εθνική οικονομία ούτως ώστε οι ωφέλειες αυτής από την ελληνική ναυτιλία να πολλαπλασιαστούν. Η Ελλάδα οφείλει να εκμεταλλευθεί στο έπακρο τις δυνατότητες που της παρέχει η πανίσχυρη ναυτιλία που διαθέτει.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Porter Michael, On Competition. Harvard Business Review, Boston 1998.
2. Παπαχρόνη Μαργαρίτα, Μαύρη Μαρία, Προσδιορισμός Περιφερειακών Βιομηχανικών Συμπλεγμάτων Επιχειρήσεων (Clusters) στην Ελληνική Οικονομία. Περιοδικό Σπουδαί, Περιοδική Έκδοση του Πανεπιστημίου Πειραιώς (πρώην Α.Β.Σ.Π.) Πειραιάς Απρίλιος-Ιούνιος 2006.
3. De Langen Peter W., The Performance Of Seaport Clusters. Peter W. De Langen, Erasmus Research Institute of Management Rotterdam 2003.
4. Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία. Ναυτεργατικό Κόστος και Κόστος Επάνδρωσης του Ελληνικού Πλοίου. Δελτίο της Ναυτιλίας, Περιοδική Έκδοση, Τζέι Τζέι Ελλάς Πειραιάς Ιούνιος 2006.
5. Προτάσεις Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE) σχετικά με την ετήσια έκθεση για την ανταγωνιστικότητα του 2004. Δελτίο της Ναυτιλίας, Περιοδική Έκδοση, Τζέι Τζέι Ελλάς Πειραιάς Ιούνιος 2005.
6. Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η. Εισαγωγή στις Ναυλώσεις. Σταμούλης Αθήνα 2002.
7. Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων. Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001.
8. Piraeus Shipping Cluster. Naftiliaki, the Greek Shipping Review. A. Vassilaki – D. Glass O.E. winter 2006
9. Ναυτιλία. Ειδική Έκδοση της Ναυτεμπορικής, με την ευκαιρία των «Ποσειδωνίων» Ιούνιος 2004.
10. Λίβας Πέτρος, Παζαρζής Μιχαήλ, Σκούντζος Θεόδωρος, Χρυσανθακόπουλος Ιωάννης, Τζωάννος Ιωάννης. Οι Επιδράσεις της Ελληνόκτητης Φορτηγού

Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιάς, Δεκέμβριος 2001.

11. 1st European Maritime Cluster Organisation Roundtable. Development in the Norwegian Maritime Cluster. Netherlands, April 2004.
12. National Bank of Greece, Press Releases. Greek shipping is modernised to remain a global leader and expand its contribution to the Greek economy. Ανασύρθηκε στις 5/2/2007 από: http://www.nbg.gr/en/pr_release_resb.asp?P_ID=463
13. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. 2006 Πεπραγμένα. Ειδική έκδοση «Δελτίου της Ναυτιλίας».
14. Marjolein C.J. Caniels, Henny A. Romijn. What drives innovativeness in industrial clusters?. Cambridge Journal of Economics, 479-515, Advance Access publication January 2005.
15. Platsidakis John. Piraeus Shipping Hub. Naftiliaki, Piraeus, summer 2006.
16. Christian Ketels. European Clusters. Hagbarth Publications 2004.
17. Καβάλλας Σ.Θ. Οικονομία της Γνώσης: Ευκαιρίες στην ελληνική πραγματικότητα. Ελληνική Βιομηχανία: προς την οικονομία της γνώσης. ΤΕΕ, Αθήνα, 3-5 Ιουλίου 2006.
18. Παύλος Δρακόπουλος. Το ανθρώπινο κεφάλαιο «χτίζει» αργά και σταθερά. Άρθρο στην εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», 27 Αυγούστου 2006.
19. World Marine Markets. Westwood Publications, 2005.
20. Lloyd's Register of Shipping-Fairplay. Greek Controlled Shipping. An information paper provided to GSCC by Lloyd's.
21. Chris Peeters. Economic Impact of Maritime Industries in Europe. High Tech at High Seas, European Parliament, November 2000.
22. Jan A. Van Der Linden. The economic impact study of maritime policy issues: application to the German case. Policy Research Corporation N.V., Jan Moorkensstraat, B-2600. Antwerp, Belgium.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΙΑΣ