

ΝΤΟΛΙΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**Μία Θεωρητική Προσέγγιση του Ρόλου των Ναυτιλιακών
Επιχειρηματικών Συστάδων (Maritime Business Clusters) στην
Ευρώπη και την Ελλάδα.**

ΑΝΤΩΝΗΣ ΝΤΟΛΙΟΣ

A.M. MN/08006

8^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Κεφάλαιο 1: Η θεωρητική ανάλυση των Επιχειρηματικών Συστάδων	
1.1	Εισαγωγή	10
1.2.1	Οι βιομηχανικές διοικητικές περιφέρειες του Alfred Marshall (Industrial Districts)	12
1.1.2	Τα περιφερειακά καινοτομικά συστήματα του Michael Porter	15
1.2.3	Η προσέγγιση της ομάδας GREMI (Innovative Milieux)	20
1.2.4	Ορισμός μιας Επιχειρηματικής Συστάδας	23
1.3	Τρεις αναγκαίες και απαραίτητες προϋποθέσεις (χαρακτηριστικά) που προσδιορίζουν μία Επιχειρηματική Συστάδα	24
1.3.1	Η γεωγραφική συγκέντρωση	24
1.3.2	Η εξειδίκευση μίας Επιχειρηματικής Συστάδας	27
1.3.3	Οι πολλαπλοί παράγοντες μίας Επιχειρηματικής Συστάδας	29
1.4	Τρία επιπλέον χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων	32
1.4.1	Ο κύκλος ζωής των Επιχειρηματικών Συστάδων	32
1.4.2	Συνεργασίες και ανταγωνισμός μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες	39
1.4.3	Ο ρόλος της καινοτομίας	41
1.4.4	Προϋποθέσεις και μηχανισμοί μίας Επιχειρηματικής Συστάδας για την δημιουργία καινοτομιών	43
	Κεφάλαιο 2: Ο ρόλος και η παρουσία των Επιχειρηματικών Συστάδων στην Ευρώπη.	
2.1	Η σημασία των Επιχειρηματικών Συστάδων για την Ε.Ε	45
2.1.1	Οι πολιτικές της Ε.Ε. για την προώθηση και την ανάπτυξη των Επιχειρηματικών	46

	Συστάδων	
2.1.2	Κοινά στοιχεία των πολιτικών μεταξύ των κρατών μελών	49
2.1.3	Κατηγοριοποίηση των πολιτικών με βάση το είδος	52
2.1.4	Η Ανάγκη για καλύτερο συντονισμό των πολιτικών προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης	54
2.1.5	Οι προκλήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκριθεί η Ε.Ε	56

	Κεφάλαιο 3: Η ναυτιλία και οι Επιχειρηματικές Συστάδες στην Ευρώπη.	
3.1	Η εξέλιξη της Ναυτιλίας στην Ευρώπη	61
3.1.1	Η εξέλιξη των πολιτικών προώθησης της ναυτιλίας και των μεταφορών σε επίπεδο Ε.Ε	63
3.1.2	Θεματικές Ενότητες των Πολιτικών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που σχετίζονται με τη Ναυτιλία	64
3.1.3	Η Ανάγκη συντονισμού των Ευρωπαϊκών Πολιτικών με στόχο τη δημιουργία Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων με σαφή Δομή και Χαρακτηριστικά στις περιφέρειες της Ε.Ε	71
3.2	Οι δραστηριότητες στις οποίες εκτείνονται οι Ευρωπαϊκές Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες	71
3.2.1	Οι βασικοί κλάδοι των Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων της Ευρώπης	73

	Κεφάλαιο 4: Η Περίπτωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.	
4.1	Η περίπτωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας	88

4.1.1	Οι τομείς της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας	90
4.1.2	Η οικονομική σημασία της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας	93
4.2	Η Θεσμική οργάνωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας	95
4.3	Τα χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων στην περίπτωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας	96
4.4	Οι πολιτικές στις οποίες οφείλει την επιτυχία του η Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας	98

	Κεφάλαιο 5: Οι Ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Ελλάδα και τον Πειραιά.	
5.1	Η Οικονομική σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας	102
5.2	Η οργάνωση των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων	104
5.2.1	Κατηγοριοποίηση των Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων στην Ευρύτερη περιοχή του Πειραιά	106
5.3	Η Θεσμική Οργάνωση των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων	110
5.4	Τα χαρακτηριστικά της θεωρητικής ανάλυσης των οικονομικών Επιχειρηματικών Συστάδων στις ελληνικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά	112

	Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα	114
	Βιβλιογραφία	119

ΠΙΝΑΚΕΣ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2		Σελ.
Πίνακας 2.1	Τομείς και οργανισμοί των Επιχειρηματικών Συστάδων.	47
Πίνακας 2.2	Η σημαντικότητα των πολιτικών προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3		
Πίνακας 3.1	Συνολικός αριθμός του παγκόσμιου στόλου κατά τύπο και μέγεθος.	75
Πίνακας 3.2	Συνολική Χωρητικότητα κατά τύπο και μέγεθος.	75
Διάγραμμα 3.1	Διαχείριση φορτίου σε εκατομμύρια τόνους από τους ευρωπαϊκούς λιμένες.	79
Πίνακας 3.3	Η πορεία των ναυπηγήσεων παγκοσμίως	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4		
Σχήμα 4.1	Οι σχέσεις μεταξύ των τομέων στη Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας	92
Διάγραμμα 4.1	Προστιθέμενη αξία της ολλανδικής ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας ανά τομέα.	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5		
Σχήμα 5.1	Η αποτύπωση της εξειδίκευσης της ελληνικής ναυτιλίας.	103
Πίνακας 5.1	Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου 1991-2005	104
Διάγραμμα 5.2	Κατάταξη της εμπορικής ναυτιλίας στην Ε.Ε. ανά κράτος μέλος	105
Διάγραμμα 5.3	Η κατανομή της απασχόλησης των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία.	110

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον κ. Παπαδημητρίου την κ. Παρδάλη και τον κ.Χλωμούδη για την στήριξη τους σε αυτήν την διπλωματική εργασία, αλλά κυρίως για αυτά που οι ίδιοι μου δίδαξαν μέσα στα αμφιθέατρα του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Οι ιδέες τους είναι εμφανείς σε πολλά σημεία του κειμένου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Περίληψη

Κύριος στόχος της παρούσας εργασίας είναι η χρήση της θεωρίας των Επιχειρηματικών Συστάδων ως πολύτιμο εργαλείο για την προώθηση και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής και της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας γίνεται μία σχετικά αναλυτική παρουσίαση της θεωρίας των οικονομικών Επιχειρηματικών Συστάδων (Business Cluster). Παρουσιάζονται τρεις από τις σημαντικότερες θεωρίες των Επιχειρηματικών Συστάδων οι οποίες εστιάζουν σε διαφορετικά σημεία της συμπεριφοράς των Επιχειρηματικών Συστάδων ως οικονομικών οργανισμών. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο οι θεωρίες αυτές δεν αντικρούουν η μία την άλλη αλλά είναι συμπληρωματικές μεταξύ τους. Μέσα από αυτήν την παρουσίαση των τριών θεωριών επιχειρείται ο ορισμός των οικονομικών Επιχειρηματικών Συστάδων. Στη συνέχεια αποτυπώνονται τα χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων, τα οποία αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για να χαρακτηριστούν οι οικονομικές δραστηριότητες μίας περιφέρειας Επιχειρηματική Συστάδα. Η θεωρητική ανάλυση είναι απαραίτητο εργαλείο για την ανάλυση τόσο των Ευρωπαϊκών Επιχειρηματικών Συστάδων και ειδικότερα των ναυτιλιακών, όσο και για την ανάλυση των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Στο δεύτερο μέρος τονίζεται η σημασία των Επιχειρηματικών Συστάδων ως εργαλείο επίτευξης της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης. Πραγματοποιείται μία σχετικά λεπτομερής ανάλυση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης τόσο αυτών που επηρεάζουν την ναυτιλία σε πιο γενικό επίπεδο, όσο και αυτών που στόχο έχουν την διατήρηση της πρωταγωνιστικής θέσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του στόχου κρίνεται ο συντονισμός των ευρωπαϊκών πολιτικών με κριτήριο την δημιουργία ευρωπαϊκών ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων στις περιφέρειες της Ε.Ε. με σαφή δομή και χαρακτηριστικά. Επίσης καταγράφονται και οι τομείς των ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων της Ευρώπης με έναν ευρύ τρόπο, ώστε να συμπεριλαμβάνουν τα διαφορετικά ποιοτικά χαρακτηριστικά στις ναυτιλιακές δραστηριότητες ανά κράτος μέλος.

Στο τρίτο μέρος της εργασίας παρουσιάζεται ως πρότυπο η Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα και γίνεται μία προσπάθεια σύγκρισης αυτής με την συγκέντρωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή του Πειραιά. Στόχος αυτής της σύγκρισης είναι η ανάδειξη των αδυναμιών

των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και η ταυτόχρονη άντληση των κατάλληλων πολιτικών για την αντιμετώπιση αυτών των αδυναμιών, από το πρότυπο της Ολλανδίας. Από την ανάλυση προκύπτει πως παρά την εύρυθμη λειτουργία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως ξεχωριστές οικονομικές μονάδες, η οργάνωσή τους σε συλλογικό επίπεδο είναι προβληματική, καθώς δεν λειτουργούν σε ένα πλαίσιο αμοιβαιότητας μέσω συνεργασιών και αλληλεπιδράσεων μεταξύ τους. Παράλληλα δεν υπάρχει καμία ουσιαστική καταγραφή των δραστηριοτήτων τους σε όρους παραγόμενης και προστιθέμενης αξίας, η οποία να περιλαμβάνει αναλυτικά στατιστικά στοιχεία ενώ επίσης η θεσμική τους οργάνωση είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη. Τέλος προτείνονται συγκεκριμένες λύσεις οι οποίες βασίζονται στην λογική τους στην σύγκριση με το πρότυπο ολλανδικό μοντέλο αλλά και στην θεωρητική ανάλυση του πρώτου κεφαλαίου.

Έννοιες και Λέξεις-κλειδιά

Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες (Maritime Business Clusters)

Γεωγραφική Συγκέντρωση

Εξειδίκευση

Πολλαπλοί Παράγοντες

Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα

Ελληνικές Ναυτιλιακές Δραστηριότητες

Ανταγωνιστικότητα

ABSTRACT

The main purpose in this thesis is to put forth the use of business cluster theories as a salutary instrument for the promotion and preservation of the European and Greek maritime activities. Primarily, the analysis is focusing on three different business cluster theories which examine the business clusters each from a different perspective but they complement each other a priori. In the second part the emphasis has been posed on the significance of business clusters in the European Union. In particular the branches of the European maritime clusters are being marked down whilst the policies needed to promote the clustering process are being laid out. Finally follows a presentation of the Dutch Maritime Cluster as an ideal model and an evaluation of differences amongst it and the concentration of Greek maritime activities in the region of Athens and Piraeus. Conclusively this analysis indicates that regardless the prosperous operation of Greek maritime enterprises as individual economic entities, their economic and institutional organic structure in terms of collectivity is inadequate.

Concepts and key-words

Maritime Business Clusters

Geographical Concentration

Clusters Multiple Actors

Clustering Process

Dutch Maritime Cluster

Greek Maritime Activities

Competitiveness

1. Η ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΑΔΩΝ.

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η δυναμική της παγκοσμιοποίησης μεταμορφώνει διαρκώς τους κοινωνικούς και οικονομικούς σχηματισμούς των εθνικών οικονομιών μετασχηματίζοντας, ακόμη και αλλάζοντας τους κινητήριους μοχλούς της ανάπτυξης τους. Η παγκοσμιοποίηση αποτελεί αιτία παράγωγής κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών φαινομένων τα οποία με τη σειρά τους συν-διαμορφώνουν και εν τέλει συμπαράγουν τη παγκοσμιοποίηση επηρεάζοντας τη δυναμική της.

Θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε τις Επιχειρηματικές Συστάδες ένα τέτοιο οικονομικό φαινόμενο το οποίο αναδείχθηκε στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης αποτελώντας μοχλό ανάπτυξης για τις οικονομίες σε τοπικό περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Η διεθνοποίηση των αγορών, η ανάγκη για επίτευξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων καθώς και η διατήρηση τους, η διασύνδεση και η αλληλεπίδραση μεταξύ των επιχειρήσεων που προκάλεσε η επανάσταση του διαδικτύου καθώς επίσης και η αύξηση της αποδοτικότητας και η μείωση του κόστους των μεταφορών, οδηγεί σταθερά τις επιχειρήσεις σε νέα μοντέλα οργάνωσης διαχείρισης και λειτουργίας.

Τις τελευταίες δεκαετίες η έννοια των Επιχειρηματικών Συστάδων έχει προσελκύσει το επιστημονικό ενδιαφέρον της ευρύτερης επιστημονικής-πανεπιστημιακής κοινότητας. Το ενδιαφέρον εστιάζεται στη σημασία και τη σπουδαιότητα της γεωγραφικής συγκέντρωσης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσα στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, η οποία χαρακτηρίζεται από τη διεθνοποίηση των αγορών και τον έντονο ανταγωνισμό.

Η ανάγκη προσαρμογής στα νέα αυτά δεδομένα και τα παραδείγματα περιοχών που ευημερούν χάρις στο γεγονός ότι οι οικονομίες τους βασίζονται σε τέτοιου είδους τοπικών δικτύων επιχειρήσεων, προκάλεσε επίσης το ενδιαφέρον των υπευθύνων για χάραξη οικονομικής και επιχειρηματικής πολιτικής σε τοπικό περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα να στρέψει το ενδιαφέρον των αρχών στην δημιουργία και εφαρμογή πολιτικών που έχουν ως στόχο

την στήριξη των Επιχειρηματικών Συστάδων. Έτσι ο ευρύτερος επανασχεδιασμός της οργάνωσης διαχείρισης και λειτουργίας των επιχειρήσεων λαμβάνει χώρα με μία σειρά στρατηγικών συμμαχιών, δικτύων και συνεργασιών μεταξύ τους αλλά ταυτόχρονα βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με κρατικούς φορείς, πανεπιστημιακά ιδρύματα, ερευνητικά ινστιτούτα και άλλους θεσμικούς παράγοντες σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό ακόμα και υπερεθνικό επίπεδο.

Για να κατανοηθεί καλύτερα η έννοια των Επιχειρηματικών Συστάδων και για να πραγματοποιηθεί μία συνολική προσέγγιση ώστε ο ορισμός του να καλύπτει ένα ευρύ και ταυτόχρονα ορισμένο φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων, θα ήταν καλύτερο να αναλυθούν περιγραφικά τρεις από τις σημαντικότερες προσεγγίσεις των Επιχειρηματικών Συστάδων.

- Η βιομηχανική περιφέρεια (Industrial Districts) του Alfred Marshall, η οποία δίνει έμφαση στις εξωτερικές οικονομίες που αναπτύσσονται κατά τη γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων, (localized industries).
- Η καινοτομική περιοχή (Innovative Milieux) της ομάδας GREMI, η οποία εμβαθύνει στην τεχνολογία και την οργάνωση, αλλά κυρίως στις αναπτυξιακές επιπτώσεις στην περιοχή που φιλοξενεί την Επιχειρηματική Συστάδα.
- Τα περιφερειακά καινοτομικά συστήματα (Regional Innovative Systems) του Michael Porter. Η θεωρία του Porter προσεγγίζει τις Επιχειρηματικές Συστάδες και τις επιπτώσεις που έχει η συμμετοχή των επιχειρήσεων σε αυτές με έμφαση στην ανταγωνιστικότητα και στην απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Κάθε μία από αυτές τις προσεγγίσεις εμβαθύνει σε κάποιο από τα χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων έτσι όπως τα γνωρίζουμε σήμερα, οπότε σε καμία περίπτωση δεν αντικρούει η μία την άλλη. Επομένως μόνο συμπληρωματικές θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν.

1.2.1 Οι Βιομηχανικές Διοικητικές Περιφέρειες (Industrial Districts) του Alfred Marshall

Ο Alfred Marshall στο βιβλίο του *“Principles of Economics”* (1890) αναφέρει: *An industry concentrated in certain localities is commonly, though perhaps not quite accurately, described as a localized industry.*

Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του Marshall να περιγράψει και να αναλύσει φαινόμενα που αφορούν την άνιση κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων σε σχέση με τον χώρο, αλλά και ειδικότερα την τάση που έχουν επιχειρήσεις, των οποίων οι δραστηριότητες μπορούν να χαρακτηριστούν ως συμπληρωματικές, να συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια για μακροπρόθεσμα διαστήματα, αποτελεί την πρώτη καταγεγραμμένη βιβλιογραφική προσπάθεια προσέγγισης του όρου που σήμερα περιγράφεται ως Επιχειρηματική Συστάδα (Business Cluster). Είναι η πρώτη φορά που αντικείμενο της οικονομικής ανάλυσης δεν αποτελεί η επιχείρηση ως μονάδα αλλά ένα σύνολο γεωγραφικά συγκεντρωμένων επιχειρήσεων που αναφέρεται ως *“Industrial Districts”*. Η ανάλυση του Marshall στρέφεται κυρίως στην εξέταση μεταβλητών που είναι εξωγενείς σε σχέση με την κάθε επιχείρηση ως μονάδα, αλλά ενδογενείς σε σχέση με την βιομηχανική περιφέρεια στην οποία αυτές βρίσκονται. (Maskell, Kebir, 2005)

Μέσα από αυτές τις παρατηρήσεις το ενδιαφέρον του Marshall εστιάζεται κυρίως στις εξωτερικές οικονομίες (local spillovers) που αναπτύσσονται μέσω των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων των γεωγραφικά συγκεντρωμένων επιχειρήσεων σε κάποια βιομηχανική περιφέρεια. Η ανάπτυξη των εξωτερικών οικονομιών κατά τον Marshall προκύπτει από την συγκέντρωση εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον ίδιο επιχειρηματικό κλάδο, σε μία οριοθετημένη γεωγραφική περιοχή. Ταυτόχρονα αποτελεί το κίνητρο για άλλες εταιρείες να εγκατασταθούν στον ίδιο γεωγραφικό χώρο.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η παγκοσμιοποίηση αποτελεί ένα δυναμικό φαινόμενο το οποίο παράγει πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά φαινόμενα που με τη σειρά τους αποτελούν τα ίδια φορείς παγκοσμιοποίησης. Έτσι μέσα από την ανάλυση του Marshall γίνεται διακριτό το εξής φαινόμενο: Οι αιτίες που οδηγούν στην εμφάνιση αυτού που ο ίδιος χαρακτηρίζει ως Industrial District, είναι οι ίδιες με αυτές που επανατροφοδοτούν την Επιχειρηματική Συστάδα ως οργανισμό και

ξεκινούν αυτό που χαρακτηρίζεται ως διαδικασία λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων (Clustering).

Οι κύριες αιτίες <<ανάφλεξης>> της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων που εξάγονται με κριτική ματιά από την ανάλυση του Marshall είναι:

1. Ο εις βάθος επιμερισμός της εργασίας ο οποίος λαμβάνει χώρα παράλληλα με την υψηλή εξειδίκευση του εργατικού δυναμικού. Ο συνδυασμός αυτός αναδεικνύει ανθρώπινο δυναμικό με ιδιαίτερα αναπτυγμένες ικανότητες.
2. Η δημιουργία υποδομών που προάγουν γενικά την λειτουργία των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες. Π.χ Οι χαμηλού κόστος μεταφορικές υπηρεσίες.
3. Η δημιουργία ενός περιβάλλοντος επικοινωνίας που καθιστά εύκολη την πρόσβαση στην πληροφόρηση ενώ επίσης μειώνει το κόστος της έρευνας και της ανάπτυξης.
4. Η υψηλή συγκέντρωση εξειδικευμένων προμηθευτών υπηρεσιών και αγαθών.
5. Η ανάπτυξη ενός συστήματος εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού που οδηγεί στην παραγωγή εξειδικευμένου και υψηλών ικανοτήτων προσωπικού. (Maskell, Kebir, 2005), (Marshall, 1890).

Εκτός όμως από τα παραπάνω τα οποία αποτελούν μετρήσιμα μεγέθη η ανάλυση του Marshall προχώρησε πολύ περισσότερο αναδεικνύοντας παράγοντες που η μέτρηση και αποτύπωση τους είναι δύσκολη.

1. Ανταγωνισμός. (Κυρίως περιγράφει τον ανταγωνισμό σε κοινωνικό επίπεδο των ατόμων-επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στην βιομηχανική περιοχή).
2. Το κόστος έρευνας και ανάπτυξης
3. Ο ρόλος των θεσμικών παραγόντων.
4. Τη βιομηχανική ατμόσφαιρα όπως ο ίδιος ο Marshall τη χαρακτήρισε, για να περιγράψει τις κοινωνικές δυνάμεις που συνεργάζονται με τις οικονομικές.

Παράλληλα όμως με τις αιτίες <<ανάφλεξης>> της διαδικασίας της λειτουργίας της Επιχειρηματικής Συστάδας αντιπαραβάλλονται και παράγοντες ο οποίοι προκύπτουν από τη συγκέντρωση επιχειρήσεων σε μία συγκεκριμένη

γεωγραφική περιοχή, και παράγουν αντιοικονομίες με αρνητικά αποτελέσματα για τη λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων. Οι κύριοι αυτοί παράγοντες είναι οι εξής:

1. Κόστος συμφόρησης που προκύπτει από τη συγκέντρωση επιχειρήσεων και σχετίζεται τόσο με την χρήση των υποδομών όσο και με τον ιδιαίτερο καταμερισμό και εξειδίκευση της εργασίας.
2. Υψηλό κόστος χρήσης γης εφόσον αναφερόμαστε στη βιομηχανική περιφέρεια η οποία περιγράφεται με σαφή συνοριακά κριτήρια.
3. Υψηλό κόστος του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού αλλά και των υπηρεσιών και των αγαθών που προσφέρουν οι προμηθευτές (Marshall, 1890).

Τα παραπάνω αποτελούν τη βάση από την οποία προκύπτουν οι εξωτερικές οικονομίες που υποκινούν τις επιχειρήσεις να συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένα γεωγραφικά πλαίσια. Ο όρος εξωτερικές οικονομίες αναφέρεται στο γεγονός πως τα πλεονεκτήματα αυτά προκύπτουν από την εσωτερική λειτουργία των επιχειρήσεων αλλά και από τη λειτουργία της διαδικασίας των Επιχειρηματικών Συστάδων. Οι οικονομίες δηλαδή που αναπτύσσονται προέρχονται από εξωγενείς παράγοντες σε σχέση με την κάθε επιχείρηση ξεχωριστά.

Επομένως με βάση τα παραπάνω μπορεί να γίνει λόγος για δύο χαρακτηριστικά που διέπουν τη βιομηχανική περιοχή του Alfred Marshall.

1. Οι αποφάσεις που λαμβάνει ο πληθυσμός στα γεωγραφικά όρια του οποίου εγκαθίσταται η βιομηχανική περιοχή, επηρεάζονται τόσο από κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες αλλά και από την αλληλεπίδραση αυτών.

Το παραγωγικό σύστημα της βιομηχανικής περιφέρειας χαρακτηρίζεται από ευρύ καταμερισμό εργασίας και ιδιαίτερα εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό καθώς και από επιχειρήσεις που ασκούν συμπληρωματικές δραστηριότητες (Tappi, 2001). Ως συμπέρασμα προκύπτει το ότι ο Marshall εξέτασε για πρώτη φορά αυτό που ο ίδιος χαρακτήρισε Βιομηχανική Διοικητική Περιφέρεια. Η πρωτοτυπία του έγκειται στο γεγονός πως εξέτασε περιοχές που συγκεντρώνουν την επιχειρηματική δραστηριότητα ως μοναδικές οικονομικές μονάδες και όχι την κάθε επιχείρηση ξεχωριστά. Έτσι εστίασε

κυρίως στις εξωτερικές οικονομίες που προκύπτουν από τη γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων.

2. Η ανάλυση του Marshall συμπεριέλαβε και τις αντικοινομίες που δημιουργούνται από την γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων και επομένως οδηγούν στην επέκταση της βιομηχανικής περιοχής.

1.2.2 Τα Περιφερειακά Καινοτομικά Συστήματα (Regional Innovative Systems) του Michael Porter.

Μπορεί ο Alfred Marshall να ήταν ο πρώτος που στο έργο του <<Principles of Economics>> προσέγγισε τις Επιχειρηματικές Συστάδες ως έννοια, περιγράφοντας αυτό που ο ίδιος ονόμασε industrial districts, όμως ο Michael Porter ήταν αυτός που καθιέρωσε τον όρο Επιχειρηματική Συστάδα (Business Cluster) για να περιγράψει την συγκέντρωση επιχειρήσεων σε συγκεκριμένα γεωγραφικά πλαίσια αλλά και τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από αυτήν.

Ο ίδιος ο Porter (1998) στο άρθρο του <<Επιχειρηματικών Συστάδων and the New Economics of Competition>> θέτει τον εξής προβληματισμό.

Εφόσον πλέον οι επιχειρήσεις μπορούν να αντλήσουν κεφάλαιο, αγαθά, πληροφόρηση και τεχνολογία από ολόκληρο τον κόσμο, περιορίζοντας συχνά τη διαδικασία αυτή σε μερικές κινήσεις του <<ποντικιού>> σε έναν Η/Υ, πως εξηγείται το φαινόμενο πως συγκεκριμένες περιοχές όπως η Βόρεια και Νότια Καρολίνα, η Νότιος Γερμανία και η Βόρεια Ιταλία διαθέτουν επιχειρηματικές δραστηριότητες με υψηλές αποδόσεις οι οποίες προσδιορίζονται με σαφή γεωγραφικά κριτήρια;

Το ερώτημα αυτό βρίσκει απάντηση μέσα από το εξής παράδοξο: τα διαρκή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία προκύπτουν από πλεονεκτήματα που γεννιούνται σε τοπικό επίπεδο όπως η γνώση και η πληροφόρηση, οι διαδραστικές σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων και τα κίνητρα που δημιουργούνται σε αυτό το τοπικό επίπεδο. Τα πλεονεκτήματα αυτά δε μπορούν να συνδυαστούν από απομακρυσμένες μεταξύ τους επιχειρησιακές μονάδες που δρουν μεν ανταγωνιστικά αλλά όχι συμπληρωματικά.

Επίσης ο Porter παρατηρεί πως στον σημερινό οικονομικό κόσμο ο οποίος εξελίσσεται δυναμικά οι επιχειρήσεις μπορούν να μειώσουν το κόστος που προέρχεται από τις εισροές τους εφόσον έχουν πρόσβαση σε οποιαδήποτε αγορά στον

κόσμο. Επομένως η κλασική έννοια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που αντλούσε τη δύναμη του από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μίας περιοχής χάνει την αποφασιστική της σημασία. Αντίθετα η απόκτηση και η διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος βασίζεται στην αποδοτικότερη αξιοποίηση των παραγωγικών εισροών που για να πραγματοποιηθεί είναι απαραίτητη η συνεχής καινοτομία (Porter, 1998). Ο Porter είναι από τους πρώτους μελετητές που διαπίστωσαν πως ο ρόλος της τοποθεσίας, ως αντικείμενο μελέτης, δεν αποκτούσε την αξία που του έπρεπε παρόλο το γεγονός πως η καινοτομία και η ανταγωνιστικότητα είναι σε πολλούς τομείς άμεσα συνδεδεμένες με τη γεωγραφική συγκέντρωση. Ως παραδείγματα στις πρώιμες αναλύσεις του αναφέρει το Hollywood στο χώρο της διασκέδασης, τη Wall Street, και την παραγωγή ηλεκτρονικών ειδών στην Ιαπωνία. Επομένως παρόλη τη σημασία που έχουν οι εσωτερικές λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα σε μία επιχείρηση οι επιχειρηματικοί αλλά και οι θεσμικοί δρώντες που περιβάλλουν μία επιχείρηση κατέχουν εξίσου σημαντικό και κρίσιμο ρόλο.

Από την παραπάνω ανάλυση είναι σαφές ότι στόχος του Porter δεν είναι να επικεντρωθεί στις εξωτερικές οικονομίες που προκύπτουν από τη γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων αλλά στα διαρκή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτό που ο ίδιος αποκάλεσε Επιχειρηματικές Συστάδες. Με λίγα λόγια η εμβάθυνση της ανάλυσης του δίνει έμφαση στα πλεονεκτήματα που προκύπτουν για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες μέσα από την δυναμική διαδικασία του ανταγωνισμού.

Παράλληλα ενώ στην ανάλυση του Marshall διακρίνεται διάχυτη η προσπάθεια να αποτελέσει αντικείμενο ανάλυσης το φαινόμενο της γεωγραφικής συγκέντρωσης των επιχειρήσεων και όχι η ίδια η επιχείρηση ως μονάδα, στη σύγχρονη ανάλυση του Porter αυτό αποτελεί το στόχο της ανάλυσης του.

Οι Επιχειρηματικές Συστάδες αποτελούν μία ουσιαστικά καινούργια μονάδα ανάλυσης εφόσον η θεωρία του Porter διατυπώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Όμως η ανάλυση των Επιχειρηματικών Συστάδων έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον πολλών μελετητών τα τελευταία χρόνια. Στόχος του Porter είναι να επικεντρωθεί στην δυναμική διαδικασία που λαμβάνει χώρα στα γεωγραφικά πλαίσια της Επιχειρηματικής Συστάδας και η οποία αναδεικνύει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτό. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μία επιχείρηση προκύπτει σύμφωνα με τον Porter από τρεις παράγοντες.

1. Τη δυνατότητα που έχουν οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες να λειτουργούν πιο παραγωγικά σε σχέση με την άντληση εκμετάλλευση των εισροών. Το γεγονός αυτό προέρχεται από:

- Την καλύτερη πρόσβαση σε εργατικό δυναμικό και προμηθευτές. Οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες έχουν την δυνατότητα να χρησιμοποιούν εργατικό δυναμικό με ιδιαίτερη εμπειρία και υψηλή εξειδίκευση καθώς η γεωγραφική συγκέντρωσή τους προσελκύει ικανούς εργαζόμενους από διάφορες τοποθεσίες ενώ παράλληλα μειώνει τον κίνδυνο μετανάστευσης αυτών. Επίσης στις Επιχειρηματικές Συστάδες συμμετέχουν και προμηθευτές που χαρακτηρίζονται από υψηλή εξειδίκευση. Έτσι η άντληση πρώτων υλών και υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο μειώνει το κόστος των συναλλαγών της επιχείρησης με τους προμηθευτές.
- Την εύκολη πρόσβαση στην πληροφόρηση. Οι σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες τους δίνουν την δυνατότητα μέσα από την ανταλλαγή γνώσεων και πληροφοριών να αποκτούν πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις. Η ροή των πληροφοριών που δημιουργείται είναι πολύ πιο γρήγορη σε σχέση με επιχειρήσεις που είναι απομακρυσμένες μεταξύ τους.
- Τις συμπληρωματικές δραστηριότητες που αναπτύσσουν μεταξύ τους οι επιχειρήσεις μέλη της Επιχειρηματικής Συστάδας. Η διασύνδεση των μελών της Επιχειρηματικής Συστάδας παράγει συμπληρωματικές δραστηριότητες. Έτσι οι συνολικές παραγωγικές δραστηριότητες της Επιχειρηματικής Συστάδας, οι οποίες είναι συμπληρωματικές, ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες των καταναλωτών ενώ ταυτόχρονα ο συντονισμός στις δραστηριότητες αυτών των επιχειρήσεων βελτιστοποιεί τη συνολική παραγωγικότητα της

Επιχειρηματικής Συστάδας. Με λίγα λόγια το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις – μέλη της Επιχειρηματικής Συστάδας διαθέτουν συμπληρωματικές μεταξύ τους δραστηριότητες δίνει σε αυτές, αλλά και συνολικά στις Επιχειρηματικές Συστάδες τη δυνατότητα να απολαμβάνει οικονομίες φάσματος οι οποίες οδηγούν σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

- Την δημιουργία κινήτρων. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων μίας Επιχειρηματικής Συστάδας, που φυσικά λαμβάνει χώρα σε τοπικό επίπεδο, αποτελεί περαιτέρω κίνητρο για τις επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας οι οποίες αντιμετωπίζουν και ανταγωνισμό εκτός αυτού. Έτσι ο ανταγωνισμός σε τοπικό επίπεδο ενισχύει την απόδοση των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας.
- Την ευκολία της μέτρησης της απόδοσης των επιχειρήσεων. Η σύγκριση και η μέτρηση της αποδοτικότητας είναι πολλές φορές ευκολότερη για τις επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας, επειδή η πρόσβαση και άρα η σύγκριση για μια επιχείρηση σε πληροφορίες που αφορούν το λειτουργικό κόστος αλλά και την απόδοση του εργατικού δυναμικού μιας άλλης, είναι πιο εύκολη. (Porter, 1998). Αυτό σημαίνει πως αποφάσεις όπως η εξωτερίκευση ή όχι μίας συγκεκριμένης δραστηριότητας είναι ευκολότερες για μία επιχείρηση που συμμετέχει σε μία Επιχειρηματική Συστάδα.

2. Την δυνατότητα που έχουν οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες να αυξάνουν την αποδοτικότητα και την παραγωγικότητα τους μέσω της συνεχούς καινοτομίας. Τα ίδια χαρακτηριστικά που αυξάνουν την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας προάγουν και την καινοτομία, η οποία έχει ακόμα μεγαλύτερη επίδραση στην αύξηση της παραγωγικότητας. Αυτό διότι:

- Η εξειδικευμένη ζήτηση για τα προϊόντα μίας Επιχειρηματικής Συστάδας είναι ένα ζωντανό κομμάτι της, επηρεάζοντας τη

δυναμική της. Έτσι οι επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας έχουν συνήθως καλύτερη εικόνα της αγοράς και μπορούν να ανταποκριθούν καλύτερα και γρηγορότερα στις αλλαγές και στις μεγαλύτερες απαιτήσεις της ζήτησης των καταναλωτών.

- Σε αυτό συμβάλει και η τακτική προσωπική επαφή μεταξύ των στελεχών των επιχειρήσεων μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες κάτι που δε συμβαίνει σε επιχειρήσεις του ίδιου ενδεχομένως κλάδου που είναι όμως απομακρυσμένες μεταξύ τους και δε συμμετέχουν σε κάποια Επιχειρηματική Συστάδα. Έτσι η διάχυση των πληροφοριών γίνεται εντατικά, τόσο σχετικά με την εξέλιξη των διάφορων τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή, όσο και με τις εξελίξεις σχετικά με τις πολιτικές που ακολουθούνται για την καλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες των καταναλωτών.

- Τέλος οι επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας μπορούν να αντλήσουν τις απαραίτητες εισροές που χρειάζονται για την εφαρμογή των καινοτομιών γρηγορότερα από τους ανταγωνιστές τους και αυτό γιατί όπως προαναφέρθηκε σχετίζονται με ιδιαίτερα εξειδικευμένους προμηθευτές. Έτσι τους δίνεται και η δυνατότητα να εξασφαλίσουν την πραγματική απόδοση των καινοτομιών εφόσον έχουν τα χρονικά περιθώρια να εντρυφήσουν πάνω σε αυτές (Porter, 1998).

3. Μία Επιχειρηματική Συστάδα αποτελεί από μόνη της ένα δυναμικό μόρφωμα και η διάδραση μεταξύ των μελών μίας Επιχειρηματικής Συστάδας είναι η αιτία των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν για τα ίδια τα μέλη. Έτσι η Επιχειρηματική Συστάδα αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και από τη δυνατότητα που έχει να αναδεικνύει νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Αυτό οφείλεται:

- Στις ευκαιρίες που δημιουργούνται για τους προμηθευτές από το γεγονός πως η συγκέντρωση των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας μειώνει τους κινδύνους για την

ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. (Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων)

- Στο γεγονός πως τα άτομα που δραστηριοποιούνται μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες αντιλαμβάνονται τις ελλείψεις σε εξειδικευμένα προϊόντα και υπηρεσίες πιο εύκολα και γρήγορα. Αυτό οφείλεται κυρίως στην εξειδικευμένη ζήτηση του καταναλωτικού κοινού το οποίο μάλιστα αισθάνεται ως ένα βαθμό μέρος της Επιχειρηματικής Συστάδας.

- Τέλος σε ένα μία Επιχειρηματική Συστάδα τα εμπόδια εισόδου είναι λιγότερα από οποιαδήποτε άλλη αγορά καθώς τα απαραίτητα μέσα και εισροές που χρειάζονται για την δραστηριοποίηση μίας νέας επιχείρησης είναι συγκεντρωμένα στις Επιχειρηματικές Συστάδες. Έτσι μειώνεται η επικινδυνότητα μίας επένδυσης καθώς και τα κεφάλαια που χρειάζονται για αυτήν (Porter, 1998). Αυτό οφείλεται στην ύπαρξη δικτύων μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες που επιτρέπουν την κοινή χρήση παραγωγικών συντελεστών όπως διάφορες υποδομές αλλά και γνώσεις.

Συνολικά όλα τα παραπάνω που αποτελούν ουσιαστικά δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε μία Επιχειρηματική Συστάδα προκύπτουν μέσα από μία δυναμική διαδικασία αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, η οποία λειτουργεί με κυκλικό και επαναληπτικό τρόπο. Η ίδια διαδικασία είναι και αυτή που οδηγεί την Επιχειρηματική Συστάδα σε επέκταση.

1.2.3 Η προσέγγιση της ομάδας GREMI (Group de Recherche Europeen sur les Milieux Innovateurs)

Η έννοια της καινοτομικής περιοχής έχει αναπτυχθεί από διάφορες ομάδες επιστημόνων οι οποίες δουλεύουν υπό την επίβλεψη της ομάδας GREMI. Ο όρος καινοτομική περιοχή επινοήθηκε από τον Aydalot, ο οποίος έκανε την παρακάτω υπόθεση:

Γεωγραφικές περιφέρειες προσδιορισμένες με σαφή τοπικά κριτήρια δρουν ως εκκολαπτήριο καινοτομιών αποτελώντας φορέα μέσα από τον οποίο

δημιουργούνται και επεξεργάζονται οι καινοτομίες δίνοντας έτσι στο συγκεκριμένο περιβάλλον μία ξεχωριστή, ιδιαίτερη μορφή. Η επιχείρηση δεν λειτουργεί ως ένας ξεχωριστός φορέας παραγωγής καινοτομίας αλλά αποτελεί υποκείμενο μίας περιφέρειας μέσα στην οποία δρα και αντιδρά. Η ιστορία της συγκεκριμένης περιφέρειας, η οργάνωση της σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο, η συλλογική συμπεριφορά που επιδεικνύουν τα άτομα που δραστηριοποιούνται σε αυτήν και η εσωτερική της διάρθρωση με βασικό στοιχείο την ομοιομορφία είναι τα βασικά στοιχεία που δημιουργούν την καινοτομία. Η υπόθεση αυτή καθιστά ικανή μία ανάλυση η οποία θα έχει ως κεντρικό υποκείμενο την καινοτομική περιφέρεια και όχι την επιχείρηση ως μονάδα και φορέα παραγωγής καινοτομίας. Επίσης οι παράγοντες που διεγείρουν την καινοτομία δεν αναλύονται σε εθνικό αλλά σε περιφερειακό επίπεδο. (Aydalot, 1986).

Από την υπόθεση αυτή προκύπτει πως η ικανότητα της καλλιέργειας μιας καινοτομίας ανήκει στην καινοτομική περιοχή και όχι ατομικά στις επιχειρήσεις ως μονάδες που δραστηριοποιούνται σε αυτήν. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην αλληλεπίδραση μεταξύ των μονάδων που δραστηριοποιούνται στην καινοτομική περιοχή και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της γεωγραφικής περιφέρειας η οποία όπως προαναφέρθηκε προσδιορίζεται με σαφή τοπικά κριτήρια. Το παραπάνω αποτελεί και την κύρια αιτία εμφάνισης των καινοτομιών. Επομένως το ερώτημα που προκύπτει είναι το γιατί κάποιες περιφέρειες γεωγραφικά συγκεντρωμένων επιχειρήσεων τείνουν να καλλιεργούν την καινοτομία περισσότερο από κάποιες άλλες; (Adaylot, Keemple, 1988) Ο Camagni δίνει την παρακάτω εξήγηση.

Μία καινοτομική περιοχή μπορεί να οριστεί ως ένα περίπλοκο δίκτυο άτυπων κυρίως κοινωνικών σχέσεων σε μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια που προσδιορίζει μία συγκεκριμένη δομή και εικόνα για την περιοχή στην οποία υπάρχει ανεπτυγμένο το αίσθημα της συμμετοχής σε μία ιδιαίτερη επαγγελματική κοινότητα. Αυτό είναι που οδηγεί στην καλλιέργεια των καινοτομιών μέσα από τη δημιουργία διάφορων συνεργιών και συλλογικών διαδικασιών μάθησης. (Camagni, 1991)

Από τον παραπάνω ορισμό εξάγεται το συμπέρασμα πως η διαδικασία της αλληλεπίδρασης μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην καινοτομική περιοχή δεν αποτυπώνεται μόνο με υλικές συναλλαγές. Η προσέγγιση της ομάδας GREMI σχετίζεται κυρίως με περιοχές που η παραγωγική τους δραστηριότητα

χαρακτηρίζεται από υψηλή τεχνολογία. Το πλαίσιο στο οποίο εξετάζεται ειδικότερα η καλλιέργεια των καινοτομιών είναι τόσο οι σχέσεις μεταξύ παραγωγού και καταναλωτή αλλά και αυτό στο οποίο είναι η ίδια η καινοτομική περιοχή που λειτουργεί ως εκκολαπτήριο των καινοτομιών. Η έμφαση δίνεται στον ρόλο της ίδιας της γεωγραφικής περιφέρειας στην δημιουργία της καινοτομίας. Στόχος της προσέγγισης της ομάδας GREMI είναι να καλύψει ένα κενό που υπήρχε σχετικά με την έρευνα των περιοχών που χαρακτηρίζονται από συγκέντρωση επιχειρήσεων. Η GREMI θεωρεί πως από τους δύο φορείς μέσα από τους οποίους διέρχεται για να αναδειχτεί η καινοτομία σε μία Επιχειρηματική Συστάδα, δηλαδή τις σχέσεις μεταξύ παραγωγού και καταναλωτή και τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των μονάδων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή και λειτουργούν ως εκκολαπτήριο καινοτομιών, ο δεύτερος είναι παραμελημένος. Ίσως αυτό να είναι βέβαια και λογικό ως ένα βαθμό εφόσον ουσιαστικά αναφέρεται σε άτυπες κοινωνικές σχέσεις της καινοτομικής περιοχής και των μονάδων που δραστηριοποιούνται σε αυτήν, οι οποίες δεν είναι εύκολα μετρήσιμες.

Σε αυτό το επίπεδο οι άτυπες σχέσεις που αναπτύσσονται στην κοινωνία η οποία βρίσκεται εντός των ορίων της καινοτομικής περιοχής και το αίσθημα συμμετοχής σε μία ιδιαίτερη επαγγελματική κοινότητα λειτουργούν και ως μηχανισμός μείωσης της αβεβαιότητας για τις επιχειρήσεις. Η μείωση της αβεβαιότητας επιτυγχάνεται μέσω της διάχυσης των πληροφοριών και της γνώσης αλλά και μέσω της δημιουργίας ενός ομοιόμορφου συστήματος λήψης αποφάσεων που προέρχονται από το πνεύμα συλλογικής συνεργασίας που υπάρχει στην καινοτομική περιοχή. Οι αλληλεπιδράσεις που περιγράφονται παραπάνω προκύπτουν μέσα από άτυπες προσωπικές σχέσεις μεταξύ των στελεχών και των οικογενειών τους, των συλλόγων και άλλων κοινωνικών οργανισμών διαθέτουν μηχανισμούς γρήγορης και εύκολης κυκλοφορίας της γνώσης και οι οποίοι χαρακτηρίζονται από μία κοινή κουλτούρα (Camagni, 1991). Επομένως τα παραπάνω αποτελούν τους παράγοντες που απαντούν στο ερώτημα, γιατί κάποιες περιοχές τείνουν να αποτελούν εκκολαπτήριο καινοτομιών ενώ κάποιες άλλες όχι, καθώς επίσης και στο πως μικρές επιχειρήσεις απολαμβάνουν σχετική επιτυχία στο πλαίσιο των καινοτομικών περιοχών.

Η συνοπτική περιγραφή των τριών αναλύσεων που προηγήθηκε έχει ως στόχο τον ευρύ αλλά ταυτόχρονα συγκεκριμένο και ολοκληρωμένο ορισμό του όρου που είναι γνωστός ως Επιχειρηματική Συστάδα. Στόχος επίσης είναι η διατύπωση ενός ορισμού ο οποίος δε θα παραπέμπει άμεσα σε κάποια βιβλιογραφική αναφορά αλλά ταυτόχρονα θα διαπνέεται από την επιστημονική αυθεντία τριών από τις κυριότερες επιστημονικές έρευνες σε σχέση με τις Επιχειρηματικές Συστάδες.

1.2.4 Ορισμός μιας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να γίνει μία προσπάθεια ορισμού των επιχειρηματικών συστάδων η οποία βασίζεται στις τρεις θεωρητικές προσεγγίσεις που αναλύθηκαν παραπάνω.

Έτσι μία Επιχειρηματική Συστάδα ορίζεται ως ένας ζωντανός οργανισμός ο οποίος διαθέτει την δική του ξεχωριστή ως ένα βαθμό δυναμική σε σχέση με την παγκόσμια οικονομία. Η δυναμική αυτή προκύπτει από τρία χαρακτηριστικά τα οποία αποτελούν αναγκαίες και απαραίτητες προϋποθέσεις για να ορισθούν οι επιχειρηματικές δραστηριότητες σε μία γεωγραφική περιοχή ως Επιχειρηματική Συστάδα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι η γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων, οι εξειδικευμένες δραστηριότητες αυτών και οι πολλαπλοί παράγοντες οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην περιοχή και μεταξύ των οποίων αναπτύσσονται αμοιβαίες σχέσεις και συνεργασίες.

Για να γίνει κατανοητή η έννοια της Επιχειρηματικής Συστάδας αλλά και το γεγονός πως αποτελεί αντικείμενο ανάλυσης ως ξεχωριστή οικονομική μονάδα, θα πρέπει να αποτυπωθούν οι μοναδικές αξίες που το διακρίνουν ως ξεχωριστό οργανισμό. Αυτά τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά της Επιχειρηματικής Συστάδας αποτελούν και τον πυρήνα της, ο οποίος διακρίνεται σε 3 κυρίαρχους κεντρικούς άξονες. Τα τρία αυτά χαρακτηριστικά είναι αυτά που συναντώνται κατ' εξακολούθηση στη βιβλιογραφία που σχετίζεται με την ανάλυση των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι, η γεωγραφική συγκέντρωση, η εξειδίκευση και η δράση πολλαπλών παραγόντων.

1.3 Τρεις αναγκαίες και απαραίτητες προϋποθέσεις (χαρακτηριστικά) που προσδιορίζουν μία Επιχειρηματική Συστάδα.

1.3.1 Η γεωγραφική συγκέντρωση.

Ο ορισμός των Επιχειρηματικών Συστάδων που συναντάται περισσότερο στη βιβλιογραφία είναι αυτός του Porter ο οποίος αναφέρει: Οι Επιχειρηματικές Συστάδες είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες και διασυνδεδεμένες μεταξύ τους επιχειρήσεις και θεσμοί σε μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Ο ορισμός αυτός θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως γενικός. Όμως περιέχει τα ουσιαστικότερα στοιχεία μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Από τον ορισμό προκύπτει πως οι Επιχειρηματικές Συστάδες έχουν σύνορα. Συγκεκριμένα σε μία Επιχειρηματική Συστάδα ανήκουν μόνο οι επιχειρήσεις και οι θεσμοί που υπάρχουν σε μία συγκεκριμένη περιοχή και χαρακτηρίζονται από κάποια ορισμένη τεχνολογική ομοιογένεια, καθώς και από εργασίες σε κάποια κοινά θέματα οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε μία παραγωγική αλυσίδα που αποτελεί τη βάση για αλληλεπίδραση μεταξύ των επιχειρήσεων και των θεσμών, τη δημιουργία συνεργιών και συμπληρωματικότητας. Ο παραπάνω ισχυρισμός έχει δύο διαστάσεις.

Η πρώτη αναφέρεται στο γεγονός πως επιχειρήσεις και οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στην ίδια γεωγραφική περιοχή αλλά η δραστηριότητα τους είναι διαφορετική από αυτήν των επιχειρήσεων και οργανισμών που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες, δεν ανήκουν σε αυτό. Επομένως την Επιχειρηματική Συστάδα ενδεχομένως να αποτελεί μέρος ενός περιφερειακού παραγωγικού συστήματος, που όμως διαφοροποιείται από επιχειρήσεις και οργανισμούς που συνυπάρχουν στην ίδια περιοχή, με κριτήριο τις δραστηριότητες του. Έχει δηλαδή ‘*θεματικά σύνορα*’. Η δεύτερη συνιστώσα αναφέρεται στην γεωγραφική εγγύτητα των επιχειρήσεων και του θεσμικού τους περιβάλλοντος. Επομένως μία Επιχειρηματική Συστάδα διαφοροποιείται επίσης από επιχειρήσεις και θεσμούς που δραστηριοποιούνται στο ίδιο θεματικό πεδίο αλλά εντοπίζονται σε άλλες γεωγραφικές περιοχές. (Menzel, Fornahl, 2009)

Το χαρακτηριστικό της γεωγραφικής συγκέντρωσης των επιχειρήσεων και των θεσμικών οργανισμών στο πλαίσιο της ανάλυσης της Επιχειρηματικής Συστάδας οδηγεί σε συγκριμένα πλεονεκτήματα τα οποία έχουν μετρήσιμες ποσοτικές

συνέπειες. Οι συνέπειες αυτές ουσιαστικά αποτελούν το εκκολαπτήριο της διαδικασίας που ξεκινά την Επιχειρηματική Συστάδα. Παράλληλα από τη γεωγραφική συγκέντρωση προκύπτουν και μη μετρίσιμες θετικές συνέπειες οι οποίες κρίνουν το βαθμό επιτυχίας μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Τα μετρήσιμα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής συγκέντρωσης είναι:

- Η διαθεσιμότητα φυσικών πόρων ή άλλων μοναδικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει η περιοχή στην οποία συγκεντρώνονται οι μονάδες της Επιχειρηματικής Συστάδας.
- Οι ευκαιρίες που δημιουργούνται για τις επιχειρήσεις για μείωση του κόστους που προκύπτει από τις συναλλαγές και οφείλεται κυρίως στην ευκολότερη πρόσβαση και μετάδοση γνώσεων και πληροφοριών.
- Η βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης οικονομιών κλίμακας και φάσματος μέσα από περιορισμένες στον αριθμό, αλλά αποδοτικές κοινές εγκαταστάσεις οι οποίες υπάρχουν στην περιοχή συγκέντρωσης.
- Το γεγονός ότι η πρόσβαση και η μετάδοση γνώσεων και πληροφοριών σε σχέση με την αγορά και την εξέλιξη της τεχνολογίας γίνεται περισσότερο αποδοτική στα πλαίσια μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής.
- Η αλληλεπίδραση μεταξύ των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας και των καταναλωτών ενεργοποιεί δυνάμεις που κάνουν τις επιχειρήσεις να ανταποκρίνονται καλύτερα στην εξειδικευμένη ζήτηση των πελατών η οποία με τη σειρά της φέρνει πιο κοντά την παραγωγική διαδικασία των επιχειρήσεων με τους πελάτες που καταναλώνουν τα προϊόντα της Επιχειρηματικής Συστάδας. (IKED, 2004)

Παράλληλα η λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων δημιουργεί πολλές φορές ένα παραγωγικό σύστημα το οποίο χαρακτηρίζεται από εκτεταμένο καταμερισμό εργασίας του εργατικού δυναμικού, των επιχειρήσεων που ασκούν συμπληρωματικές δραστηριότητες, καθώς και από υψηλή εξειδίκευση της εργασίας. Οι οριζόντιες αυτές σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων που βρίσκονται συγκεντρωμένες στην περιοχή, τους δίνει την δυνατότητα να απολαμβάνουν τα

πλεονεκτήματα των οικονομιών φάσματος και κλίμακας, χωρίς παράλληλα να χάνουν την ευελιξία που χαρακτηρίζει τις μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις. Επίσης το κόστος του συντελεστή εργασία διατηρείται χαμηλό καθώς μειώνεται το συναλλακτικό κόστος της εξεύρεσης εργατικού δυναμικού, εφόσον η προσέλκυση εργαζομένων με ιδιαίτερες ικανότητες και εξειδίκευση είναι εύκολη στην περιοχή που δραστηριοποιείται την Επιχειρηματική Συστάδα .

Ένα ακόμη πλεονέκτημα που προκύπτει από τη γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων ως χαρακτηριστικό της Επιχειρηματικής Συστάδας, εκτός από αυτό των ωφελειών που προκύπτουν από τις ‘‘συναλλακτικές’’ ικανότητες του, είναι αυτό που ο Marshall χαρακτήρισε ως *Industrial Atmosphere* και έχει ως συνέπεια τη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών στο επίπεδο της γνώσης. Συγκεκριμένα η γεωγραφική εγγύτητα μεταξύ των επιχειρήσεων και των άλλων θεσμικών οργανισμών που δραστηριοποιούνται μέσα στα όρια της Επιχειρηματικής Συστάδας δημιουργεί κίνητρα για την άτυπη ανταλλαγή γνώσεων και πληροφοριών οι οποίες είναι δύσκολο να μεταδοθούν μέσω του γραπτού ή του προφορικού λόγου. Το γεγονός αυτό προκύπτει από τις συνεργασίες που αναπτύσσονται μεταξύ των δικτύων που λειτουργούν στις Επιχειρηματικές Συστάδες και τα οποία μπορούν να σχετίζονται με την εκπαίδευση ανθρώπινου δυναμικού, την τεχνολογική ανάπτυξη, τον σχεδιασμό νέων προϊόντων, το μάρκετινγκ, τα δίκτυα διανομής κ.α. Στο παραπάνω συμβάλει το γεγονός πως οι συμμετέχοντες στις Επιχειρηματικές Συστάδες αισθάνονται πως ανήκουν σε μία στενή επαγγελματική κοινότητα. Οι καθημερινές πρόσωπο με πρόσωπο επαφές, αλλά και άλλες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε ανθρώπινο επίπεδο, τείνουν να δημιουργούν ένα ξεχωριστό και ιδιαίτερα ευνοϊκό περιβάλλον στο πλαίσιο του οποίου υπάρχει έντονο το φαινόμενο της ανταλλαγής και μετάδοσης γνώσεων, οι οποίες μάλιστα μερικές φορές είναι δύσκολο να μεταδοθούν. Έτσι παρά το γεγονός πως οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν εκμηδενίσει τις αποστάσεις σε θέματα επικοινωνίας, η εμπειρία δείχνει πως τα κόστη που προκύπτουν κατά την προσπάθεια μετάδοσης γνώσης, που δύσκολα μεταδίδεται μέσω του γραπτού και του προφορικού λόγου, αυξάνονται υπερβολικά στις μεγάλες αποστάσεις. Επομένως είναι γεγονός πως η γεωγραφική εγγύτητα δημιουργεί ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό περιβάλλον για την διάχυση γνώσεων. (Audtretsch, B. David, 1998)

Από όλα τα παραπάνω μπορεί ίσως να διατυπωθεί ο ισχυρισμός πως σε μία Επιχειρηματική Συστάδα δημιουργείται πολλές φορές ένας ακόμα παραγωγικός συντελεστής εκτός αυτών που αναφέρονται σε υλικό και ανθρώπινο κεφάλαιο. Ο παραγωγικός αυτός συντελεστής χαρακτηρίζεται ως **κοινωνικό κεφάλαιο**, και αποτελεί παράγοντα καθορισμού του συναλλακτικού κόστους καθώς και του κόστους παρακολούθησης της δραστηριότητας των επιχειρήσεων. Η κεντρική ιδέα που κρύβεται πίσω από τον όρο του κοινωνικού κεφαλαίου είναι πρώτον πως τα κοινωνικά δίκτυα δημιουργούν προστιθέμενη αξία κυρίως επειδή υποκινούν τα μέλη τους να δρουν σε όρους αμοιβαιότητας (Putnam, 1993).

Έτσι όπως το ανθρώπινο κεφάλαιο αναφέρεται στο άτομο, το κοινωνικό κεφάλαιο αναφέρεται στους δεσμούς σε κοινωνικό επίπεδο ανάμεσα στα άτομα (E. Mollona, 2002). Εύλογα ίσως προκύπτει ο παραλληλισμός ανάμεσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες ως οικονομική μονάδα ανάλυσης και στο κοινωνικό κεφάλαιο ως παραγωγικό συντελεστή αυτού. Ενώ λοιπόν στην οικονομική ανάλυση που σχετίζεται με οι Επιχειρηματικές Συστάδες το αντικείμενο δεν είναι η επιχείρηση ως μονάδα αλλά ένα ευρύτερο πλαίσιο σχέσεων και δραστηριοτήτων, έτσι εξετάζοντας το κοινωνικό κεφάλαιο ως συντελεστή που αυξάνει την προστιθέμενη αξία της παραγωγικής δραστηριότητας της Επιχειρηματικής Συστάδας, προκύπτει πως δεν αναφέρεται στο άτομο αλλά στους δεσμούς μεταξύ των ατόμων που συμμετέχουν στα κοινωνικά δίκτυα και δημιουργούνται στο πλαίσιο της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων .

1.3.2 Η εξειδίκευση μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Οι αλληλεπιδράσεις και η ανταλλαγή γνώσεων μεταξύ των επιχειρήσεων σε μία Επιχειρηματική Συστάδα δεν προέρχονται μόνο από την γεωγραφική εγγύτητα που τις χαρακτηρίζει. Ο βαθμός της τεχνολογικής εξειδίκευσης των επιχειρήσεων αποτελεί παράγοντα που σαφώς επηρεάζει την ποσότητα, αλλά και την ένταση των θετικών συνεργιών που δημιουργούνται ανάμεσα στις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται σε μία Επιχειρηματική Συστάδα. Η ομοιότητα που παρουσιάζουν οι δραστηριότητες και οι γνώσεις των επιχειρήσεων και των ατόμων της Επιχειρηματικής Συστάδας, προάγουν την διαδικασία εκμάθησης. Η τεχνολογική εξειδίκευση δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα.

Συγκεκριμένα οι παράγοντες που δραστηριοποιούνται και σχηματίζουν την Επιχειρηματική Συστάδα συνδέονται μεταξύ τους μέσω μιας κυρίαρχης δραστηριότητας που δημιουργεί και το παραγόμενο προϊόν της Επιχειρηματικής Συστάδας. Έτσι οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στα όρια της Επιχειρηματικής Συστάδας τείνουν να δίνουν έμφαση στις ίδιες δραστηριότητες και αγορές. (IKED, 2004). Η μεγάλη τομεακή εξειδίκευση των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας και η ομοιότητα στις δραστηριότητες τους ωθεί τις επιχειρήσεις στο να παράγουν προϊόντα με πολύ μικρές διαφοροποιήσεις, αυξάνοντας έτσι τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια, η λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων, να αποτελεί πηγή καινοτομίας και ανταγωνιστικότητας. (Dawid, Wershing, 2007)

Παράλληλα εκτός από το τις ομοιογενείς δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν τις επιχειρήσεις μίας Επιχειρηματικής Συστάδας οι παράγοντες που δραστηριοποιούνται στις Επιχειρηματικές Συστάδες μπορεί να διαθέτουν και συμπληρωματικές εξειδικευμένες δραστηριότητες οι οποίες έχουν άμεση αναφορά στην κυρίαρχη δραστηριότητα της Επιχειρηματικής Συστάδας, καθιστώντας εύκολη την ανταλλαγή γνώσεων και ιδεών που είναι ιδιαίτερα χρήσιμες και καινοτόμες στην παραγωγική διαδικασία. Επομένως και η τεχνολογική εξειδίκευση που χαρακτηρίζει τις διαφορετικές αλλά συμπληρωματικές δραστηριότητες των οργανισμών μίας Επιχειρηματικής Συστάδας δημιουργούν θετικές εξωτερικές οικονομίες προάγοντας τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων. (Co o m(re)tition)

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως η εξειδίκευση μίας Επιχειρηματικής Συστάδας δεν περιορίζεται απαραίτητα στον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται. Η εξέλιξη μίας Επιχειρηματικής Συστάδας μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πολλές κατευθύνσεις γεγονός το οποίο εξαρτάται από τις επιδράσεις που δέχεται σε εσωτερικό και εξωτερικό επίπεδο. Για παράδειγμα, οι εξειδικευμένοι προμηθευτές και πελάτες οι οποίοι λαμβάνουν τις αποφάσεις τους λαμβάνοντας υπόψη τους την προσφορά παρόμοιων αγορών, αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα της Επιχειρηματικής Συστάδας.

Επομένως η τεχνολογική εξειδίκευση που χαρακτηρίζει την ομοιογενή κυρίαρχη δραστηριότητα μίας Επιχειρηματικής Συστάδας καθώς και οι συμπληρωματικές δραστηριότητες που αποτελούν μέρος αυτής, δημιουργούν ένα

περιβάλλον παραγωγής καινοτομιών και ανταγωνιστικότητας μέσα από τον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας.

1.3.3 Οι πολλαπλοί παράγοντες που δραστηριοποιούνται σε μία Επιχειρηματική Συστάδα.

Οι επιχειρήσεις αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα σύνθεσης μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Παράλληλα όμως η έννοια της Επιχειρηματικής Συστάδας είναι στενά συνδεδεμένη με μία ποικιλία οργανισμών που δραστηριοποιούνται στα γεωγραφικά όρια της Επιχειρηματικής Συστάδας όπως διάφοροι θεσμοί, πανεπιστήμια, επαγγελματικές ενώσεις και δημόσιοι φορείς. Η παρουσία μόνο συγγενικών μεταξύ τους επιχειρήσεων και η απουσία τέτοιων οργανισμών δε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί Επιχειρηματική Συστάδα αλλά μάλλον θα αποτελούσε μία ενιαία, μεγάλη επιχείρηση. Οι επιχειρήσεις εστιάζουν και εξειδικεύονται σε μία δραστηριότητα η οποία μπορεί να είναι η κυρίαρχη της Επιχειρηματικής Συστάδας ή κάποια συμπληρωματική. Ταυτόχρονα αναπτύσσονται δεσμοί και διαδικασίες ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ διαφορετικών οργανισμών. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην ανάδειξη νέων επιχειρήσεων και για αυτό ακριβώς το λόγο στις περισσότερες Επιχειρηματικές Συστάδες παρατηρούνται πολλές μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Σε μία Επιχειρηματική Συστάδα εν τέλει, οι επιχειρήσεις αναπτύσσουν δεσμούς με διάφορους θεσμικούς παράγοντες όπως πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, δημόσιοι φορείς κ.α.

Υπάρχουν 4 κύριες κατηγορίες παραγόντων που συμμετέχουν σε μία Επιχειρηματική Συστάδα. Οι επιχειρήσεις, τα διάφορα ερευνητικά κέντρα (συμπεριλαμβανομένων των πανεπιστημίων), οργανισμοί που σχετίζονται με χρηματοοικονομικές δραστηριότητες και φυσικά οι κυβερνήσεις και οι υπόλοιποι δημόσιοι φορείς που με διάφορες δράσεις τους επηρεάζουν την δυναμική μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Η αλληλεπίδραση μεταξύ αυτών των τεσσάρων παραγόντων είναι και το συστατικό που προωθεί τη λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων και μετατρέπει την γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων σε ένα ζωντανό και δυναμικό οργανισμό. Ταυτόχρονα οι θεσμικοί οργανισμοί που συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία παράγουν πολιτικές οι οποίες υποκινούν τη λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων με οργανωμένες προσπάθειες που προωθούν την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα μίας Επιχειρηματικής

Συστάδας σε μία συγκεκριμένη περιοχή. (Solvell, Lingqvist, Ketels, 2003). Ο βαθμός στον οποίο πραγματοποιούνται τέτοιες προσπάθειες και αναλαμβάνονται πρωτοβουλίες για την γενικότερη προώθηση της ανάπτυξης μίας Επιχειρηματικής Συστάδας εξαρτάται από το κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στο οποίο εδρεύει, γεγονός που με τη σειρά του εξαρτάται από τα εθνικά χαρακτηριστικά της περιοχής που το φιλοξενεί. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια έχει γίνει και μία προσπάθεια καταγραφής αλλά και συστηματοποίησης αυτών των ενεργειών με στόχο την καλύτερη προώθηση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Οι θεσμικοί αυτοί οργανισμοί ονομάζονται **Οργανισμοί Προώθησης Συνεργασιών (IFC, Institutions for Collaboration)** και ο ρόλος τους έχει ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων. Κάποιες φορές προωθούν την ανάπτυξη μίας Επιχειρηματικής Συστάδας με ενέργειες που προωθούν καινούργιες μορφές συνεργασίας και ανάπτυξης ενώ άλλοτε αντιστοιχούν σε συνεργασίες χαμηλότερου επιπέδου οργανισμών όπως επιμελητήρια, επαγγελματικές ενώσεων, δίκτυα πανεπιστημίων, τεχνολογικά ινστιτούτα, βιομηχανικές ενώσεις κ.α. Επίσης η ενίσχυση ενός κλίματος συνεργασίας μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες γίνεται και μέσα από συνεργασίες οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με το παραγόμενο προϊόν της κάθε Επιχειρηματικής Συστάδας. Αυτές μπορεί να είναι βιομηχανικές ενώσεις, εξειδικευμένες επαγγελματικές ενώσεις κ.α. Γενικότερα οι Οργανισμοί προώθησης συνεργασίας βελτιώνουν το επιχειρηματικό περιβάλλον, δημιουργώντας σχέσεις εμπιστοσύνης οι οποίες ενισχύουν την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων πολιτικών και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για συλλογικές δράσεις. Επίσης καθορίζουν και επικοινωνούν τις κοινές αξίες και πεποιθήσεις που χαρακτηρίζουν τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στις Επιχειρηματικές Συστάδες ενώ παρέχουν και τους απαραίτητους μηχανισμούς μίας κοινής οικονομικής ατζέντας για την Επιχειρηματική Συστάδα.

Παράλληλα όμως με αυτή τη συλλογική μορφή προώθησης της ανάπτυξης μίας Επιχειρηματικής Συστάδας δημιουργούνται και διάφορα κίνητρα προσέλκυσης της ατομικής πρωτοβουλίας της οποίας ο ρόλος και οι ικανότητες ποικίλουν ανάλογα με το εθνικό - κοινωνικό περιβάλλον το οποίο φιλοξενεί την Επιχειρηματική Συστάδα. (IKED, 2004). Σε κάποιες χώρες οι δημόσιοι φορείς είναι αυτοί που κατά κύριο λόγο προωθούν τις αναπτυξιακές πολιτικές αναλαμβάνοντας πρωτοβουλίες για

την Επιχειρηματική Συστάδα. Παράλληλα μερικές φορές η ιδιωτική πρωτοβουλία είναι αυτή που κυριαρχεί προωθώντας αναπτυξιακές πολιτικές. Αυτό που συμβαίνει όμως συνήθως είναι να δραστηριοποιούνται οι περιφερειακές και τοπικές αρχές οι οποίες αποκτούν σημαντικότερο ρόλο από τις εθνικές κυβερνήσεις. Επομένως οι τοπικές αρχές κατέχουν ξεχωριστή σημασία στην προώθηση της ανάπτυξης μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Το παραπάνω βέβαια, δεν αναιρεί τη σημασία των εθνικών κυβερνήσεων προς αυτή την κατεύθυνση. Τέλος το θεσμικό και νομικό πλαίσιο που διέπει το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η Επιχειρηματική Συστάδα έχει ιδιαίτερη σημασία όπως άλλωστε και σε κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα.

Συμπερασματικά η ύπαρξη πολλαπλών παραγόντων συμπεριλαμβανομένων φυσικά και των επιχειρήσεων οι οποίες αλληλεπιδρούν μεταξύ τους αποτελεί το τρίτο συστατικό στοιχείο μίας Επιχειρηματικής Συστάδας, παρόλο το γεγονός ότι η μελέτη τους δε ξεκίνησε παράλληλα με τη μελέτη των Επιχειρηματικών Συστάδων εφόσον στην αρχή δινόταν σημασία μόνο στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε μία Επιχειρηματική Συστάδα. (C.H.M Ketels, 2003)

1.4 Τρία Επιπλέον Χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων.

1.4.1 Ο κύκλος Ζωής των Επιχειρηματικών Συστάδων.

Οι Επιχειρηματικές Συστάδες θεωρούνται πλέον ως ένα σημαντικό στοιχείο της οικονομικής ανάπτυξης. Οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε μία Επιχειρηματική Συστάδα τείνουν να έχουν υψηλότερα επίπεδα ανάπτυξης και καινοτομίας από αυτές που δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο αλλά εκτός της Επιχειρηματικής Συστάδας. Για να γίνει καλύτερα κατανοητή η λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων εκτός από την μελέτη των παραγόντων που συμμετέχουν σε αυτά, οι οποίοι αναλύονται λεπτομερώς στην υπάρχουσα βιβλιογραφία, θα πρέπει να αναλυθεί και η εξελικτική δυναμική τους στη διάρκεια του χρόνου. Τα αίτια στα οποία οφείλεται η ανάδειξη των Επιχειρηματικών Συστάδων διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή και οι όποιες μελέτες έχουν γίνει για αυτά δεν καταλήγουν σε μία συστηματική αποτύπωση τους. Παράλληλα η παρακμή των Επιχειρηματικών Συστάδων φαίνεται να προέρχεται από παράγοντες που αποτελούσαν πλεονεκτήματα στην αρχή του κύκλου ζωής τους. Από τα δύο αυτά ευρήματα της βιβλιογραφίας εξάγονται 2 συμπεράσματα. Πρώτον πως οι θεωρίες που αναλύουν και εξηγούν την λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων δεν είναι επαρκείς για να εξηγήσουν την εξέλιξη αυτών. Δεύτερον πως ο κύκλος ζωής μίας Επιχειρηματικής Συστάδας διακρίνεται σε στάδια τα οποία έχουν διαφορετικά μεταξύ τους χαρακτηριστικά. Το πρώτο στάδιο είναι η ανάδειξη της Επιχειρηματικής Συστάδας, το δεύτερο η ανάπτυξη και μεγέθυνση του και το τρίτο η παρακμή. (Menzel, Fornahl, 2009). Ένα ενδιάμεσο στάδιο που επίσης συναντάται στη βιβλιογραφία είναι η διατήρηση της αναπτυξιακής δυναμικής μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

1. Η ανάδειξη μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Η φάση στην οποία δημιουργείται και αναδεικνύεται μία Επιχειρηματική Συστάδα είναι πολύ δύσκολο να εντοπιστεί και να προσδιοριστεί. Μία αναδεικνυόμενη Επιχειρηματική Συστάδας δεν έχει τα χαρακτηριστικά μίας

ήδη ανεπτυγμένης Επιχειρηματικής Συστάδας και για αυτό ακριβώς το λόγο δεν είναι εύκολο να αναγνωρισθεί. Η πρώτη φάση της ανάδειξης της Επιχειρηματικής Συστάδας χαρακτηρίζεται από έναν αριθμό επιχειρήσεων και άλλων παραγόντων. Στη συνέχεια αυτοί οι οργανισμοί έχουν ως αναγνωρίσιμο χαρακτηριστικό τη γεωγραφική συγκέντρωση και κάποιες συνεργασίες που έχουν αναφορά σε μία κυρίαρχη δραστηριότητα χωρίς όμως αυτό να γίνεται στοχευόμενα. Παράλληλα έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούν μέσα από τις συνεργασίες πως οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται για ανάπτυξη είναι ως ένα βαθμό κοινές. Η κυρίαρχη δραστηριότητα με την οποία ασχολούνται οι επιχειρήσεις στην φάση ανάδειξης της Επιχειρηματικής Συστάδας έχει αρχίσει να αντιπροσωπεύει ήδη την μελλοντική τεχνολογική φιλοσοφία που διέπει την μελλοντική Επιχειρηματική Συστάδα. Όμως η ετερογένεια τους περιορίζει την δυνατότητα ανάπτυξης τοπικών δικτύων και οι εξειδικευμένες σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων και προμηθευτών σπανίζουν. Οι όποιες συνέργιες αναπτύσσονται οφείλονται κυρίως στην ύπαρξη ενός ερευνητικού κέντρου ή ίσως ενός πανεπιστημίου που συνδέει τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων σε συλλογικό επίπεδο. Επομένως δεν υπάρχει ακόμα το κυρίαρχο χαρακτηριστικό μίας Επιχειρηματικής Συστάδας που είναι η γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων στενά συνδεδεμένων με κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες, ή ένα κοινό παρονομαστή. Έτσι η περιοχή που φιλοξενεί την αναδεικνυόμενη Επιχειρηματική Συστάδα δε μπορεί να διακριθεί σε σχέση με άλλες περιοχές που διαθέτουν επιχειρηματική δράση αλλά όχι Συστάδα Επιχειρήσεων. (Menzel, Fornahl, 2009)

Η διαφορά μίας αναδουκνυόμενης Επιχειρηματικής Συστάδας από τις άλλες περιοχές έγκειται στο γεγονός πως μία ή περισσότερες επιχειρήσεις έχουν συνειδητοποιήσει πως υπάρχουν ευκαιρίες για τη δημιουργία τεχνολογιών που είναι καινοτομικές και έχουν αναφορά σε τοπικό επίπεδο. Παράλληλα δημιουργούνται οι προϋποθέσεις μέσα από την επιστημονική έρευνα ή τις πολιτικές πρωτοβουλίες για να αποκτήσει η αναδεικνυόμενη Επιχειρηματική Συστάδα κάποια κυρίαρχα χαρακτηριστικά. Σε αυτή τη διαδικασία αναδεικνύονται νέοι παράγοντες με παρόμοιες ή συμπληρωματικές δραστηριότητες και δημιουργούνται νέοι σύνδεσμοι μεταξύ αυτών και των

άλλων ήδη υπάρχοντων οργανισμών. Άτυπα ή τυπικά οι Οργανισμοί Προώθησης Συνεργασιών (IFC) εντάσσονται στη λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων, δημιουργώντας έτσι ένα περιβάλλον το οποίο αποκτά την κρίσιμη μάζα μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Η κρίσιμη μάζα αποτελεί ένα χαρακτηριστικό που είναι απαραίτητο για να αποκτήσει μία Επιχειρηματική Συστάδα δυναμική λειτουργία και εν τέλει να είναι αναγνωρίσιμο. Για να επιτευχθεί είναι απαραίτητος ένας βαθμός συγκέντρωσης εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού όλων των επιπέδων. Οι αλληλεπιδράσεις που δημιουργούνται μεταξύ του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, των επιχειρήσεων και των άλλων οργανισμών που δραστηριοποιούνται στη γεωγραφική περιοχή της αναδεικνυόμενης Επιχειρηματικής Συστάδας, συνηγορούν στο να δημιουργηθεί ένα καινοτόμο περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζεται από διαδικασίες συλλογικής εκμάθησης, με αποτέλεσμα να οδηγείται η υβριδική Επιχειρηματική Συστάδα στις οικονομίες κλίμακας και φάσματος που είναι απαραίτητες για την επίτευξη της κρίσιμης μάζας. Η παρουσία αυτής της κρίσιμης μάζας δημιουργεί συνεχείς ανακατατάξεις στην οργανωτική και παραγωγική δομή της υβριδικής Επιχειρηματικής Συστάδας, γεγονός που δημιουργεί και ενισχύει συνδέσμους και συμπληρωματικότητες μεταξύ μικρών σε μέγεθος αλλά ευέλικτων επιχειρήσεων και μεγάλων προμηθευτών. (IKED, 2004). Η κρίσιμη μάζα διαφέρει από Συστάδα σε Συστάδα, ενώ παράλληλα μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αλλαγών. Επίσης ενώ θεωρείται απαραίτητο συστατικό μίας Επιχειρηματικής Συστάδας, η σημασία της και η δυσκολία με την οποία τελικά επιτυγχάνεται ποικίλει.

Η φάση της ανάδειξης μίας Επιχειρηματικής Συστάδας μπορεί να έχει 2 καταλήξεις-αποτελέσματα. (OECD, 1999) Στην πρώτη περίπτωση η Επιχειρηματική Συστάδα αποκτά μία λειτουργική δυναμική στην οποία επιτυγχάνει να δημιουργήσει την κρίσιμη μάζα και οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτήν γνωρίζουν υψηλότερη ανάπτυξη από αυτές που δραστηριοποιούνται εκτός των ορίων της Επιχειρηματικής Συστάδας. Η επιτυχία αυτή οφείλεται συνήθως στο γεγονός πως ακριβώς επειδή οι επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας αναπτύσσονται πιο γρήγορα, νέες επιχειρήσεις δημιουργούνται στην περιοχή. Παράλληλα δημιουργούνται και τα απαραίτητα κοινωνικά δίκτυα τα οποία χαρακτηρίζονται από την γρήγορη

μετάδοση της γνώσης, δημιουργώντας έτσι ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον. Στην δεύτερη περίπτωση η Επιχειρηματική Συστάδα χάνει τη δυναμική της και τείνει να εκλείψει, είτε επειδή οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτήν δεν συνεχίζουν με κάποια κοινά σημεία αναφοράς, είτε επειδή μειώνεται ο αριθμός τους από χρεωκοπίες και μεταναστεύσεις.

2. Η ανάπτυξη μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Αφού έχει ολοκληρωθεί η φάση της ανάδειξης, η Επιχειρηματική Συστάδα έχει σχηματιστεί και αποκτήσει την κρίσιμη μάζα παραγόντων που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Επίσης έχει αναπτύξει σχέσεις με παράγοντες εκτός των ορίων της, ενώ έχει δημιουργηθεί μία εσωτερική δυναμική ανάδειξης νέων επιχειρήσεων μέσα από κοινοπραξίες και εξωτερίκευση δραστηριοτήτων των ήδη υπαρχόντων επιχειρήσεων (Spin Offs). Έτσι παρατηρείται αύξηση στον αριθμό των εργαζομένων και η Επιχειρηματική Συστάδα μπαίνει σε τροχιά ανάπτυξης, ενώ οι ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις αλλά και οι νεοεισερχόμενες στις Επιχειρηματικές Συστάδες, έχουν κοινό σημείο αναφοράς την κυρίαρχη παραγωγική δραστηριότητα ή άλλες συμπληρωματικές δραστηριότητες. Αυτό το κοινό σημείο αναφοράς μειώνει και την ετερογένεια των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας, γεγονός που της δίνει τη δυνατότητα να εστιάζει στην κυρίαρχη δραστηριότητα της, εφόσον η πυκνότητα των επιχειρήσεων και των θεσμών στα όρια της είναι υψηλή δημιουργώντας καινοτομικά συστήματα, τόσο σε σχέση με τις παραγωγικές δραστηριότητες, αλλά και στις σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων και των άλλων παραγόντων που δραστηριοποιούνται σε αυτήν. Ταυτόχρονα μέσα από αυτή τη διαδικασία δημιουργείται και μία δεξαμενή εξειδικευμένων εργαζομένων που προσθέτουν αξία σε ολόκληρη την Επιχειρηματική Συστάδα. Τέλος δημιουργούνται υποδομές και εγκαταστάσεις που βοηθούν το σύνολο της Επιχειρηματικής Συστάδας να αντιμετωπίσει τις ανάγκες της.

Η φάση της ανάπτυξης τελειώνει όταν ο βαθμός της ανάπτυξης των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας προσαρμόζεται στο μέσο όρο

του κλάδου, ενώ όμως η Επιχειρηματική Συστάδα διατηρεί υψηλότερο βαθμό παραγωγικότητας. Το παραπάνω γεγονός είναι αποτέλεσμα της εξάντλησης της δυνατότητας να δημιουργούνται νέες συνέργιες αλλά και των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από τη συγκέντρωση σε μία κυρίαρχη παραγωγική δραστηριότητα και στις συμπληρωματικές αυτής. (Menzel, Fornahl, 2009)

3. Η φάση της διατήρησης της δυναμικής της Επιχειρηματικής Συστάδας.

Σε αυτή τη φάση η Επιχειρηματική Συστάδα χαρακτηρίζεται από μία ισόρροπη κατάσταση χωρίς να επιδεικνύει υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης από επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου εκτός της Επιχειρηματικής Συστάδας αλλά χωρίς επίσης να παρατηρείται μείωση των επιχειρήσεων ή του εργατικού δυναμικού. Οι διακυμάνσεις που αντιμετωπίζει έχουν χαρακτήρα περισσότερο κυκλικό παρά δομικό και τα ήδη εγκατεστημένα δίκτυα διαχέουν τις καινοτομίες και τη γνώση. Επίσης οι σχέσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας με οργανώσεις εκτός των ορίων της, δημιουργούν εισροή καινούργιων γνώσεων με αποτέλεσμα να δραστηριοποιούνται και πάλι τα δίκτυα. Παράλληλα οι θεματικές ενότητες με τις οποίες ασχολείται η Επιχειρηματική Συστάδα επηρεάζονται και μεταμορφώνονται ως αποτέλεσμα των νέων τεχνολογιών που ενσωματώνονται σε αυτήν. Το στάδιο το οποίο περιγράφεται έχει και αυτό με τη σειρά του 2 καταλήξεις. Στην πρώτη περίπτωση ακολουθείται ο φυσικός κύκλος μίας Επιχειρηματικής Συστάδας και αρχίζει η παρακμή. Στη δεύτερη περίπτωση ενώ οι αγορές, οι τεχνολογίες και άλλοι παράγοντες που είναι στενά συνδεδεμένοι με την έννοια της Επιχειρηματικής Συστάδας αλλάζουν, η Επιχειρηματική Συστάδα αλλάζει και αυτή ενσωματώνοντας αυτές τις αλλαγές δημιουργώντας έτσι καινούργιες θεματικές ενότητες με αποτέλεσμα να οδηγείται σε μία νέα φάση ανάπτυξης. Η νέα αυτή φάση ανάπτυξης είναι τόσο διαφορετική σε σχέση με την Επιχειρηματική Συστάδα πριν συμβούν οι αλλαγές, που μπορεί να αποτελεί ουσιαστικά μία καινούργια Επιχειρηματική Συστάδα ή απλά να αλλάξει την ίδια την παραγωγική διαδικασία. Όμως αξίζει να σημειωθεί πως οι αλλαγές αυτές και η ανανέωση της Επιχειρηματικής Συστάδας συχνά παίρνουν αρχικά

τη μορφή μίας κρίσης και για αυτό έρχονται συνήθως μετά από ένα στάδιο παρακμής. (Martin, Sunley, 2006)¹⁸, (Menzel, Fornahl, 2009)

4. Η παρακμή

Το τελευταίο στάδιο του κύκλου ζωής μίας Επιχειρηματικής Συστάδας είναι το στάδιο της παρακμής. Μία παρακμάζουσα Επιχειρηματική Συστάδα χαρακτηρίζεται από μείωση των επιχειρήσεων αλλά και των εργαζομένων σε αυτήν οι οποίες οφείλονται σε αποτυχίες, συγχωνεύσεις αλλά και εξορθολογισμό της παραγωγής. Η περιοχή η οποία φιλοξενεί την παρακμάζουσα Συστάδα τείνει να περιορίζεται σε δραστηριότητες προερχόμενες από αυτήν και μόνο. Η τάση αυτή προέρχεται από την υψηλή εξειδίκευση και ικανότητα των εργαζομένων στις Επιχειρηματικές Συστάδες, τις συγκεκριμένες δεξαμενές σκέψεις που διαθέτει, αλλά και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτό, οι οποίες εστιάζουν σε συγκεκριμένες αγορές και τεχνολογίες. Παράλληλα η ικανότητα να μετατρέπονται τα παραπάνω χαρακτηριστικά σε πλεονεκτήματα υπάρχει μόνο σε λίγες επιχειρήσεις. (Menzel, Fornahl, 2009)

Το παραπάνω, σε συνδυασμό με το γεγονός πως επιχειρήσεις εξωτερικές σε σχέση με την Επιχειρηματική Συστάδα αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με τεχνολογίες που χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες σε σχέση με αυτές της Επιχειρηματικής Συστάδας, οδηγεί τις λειτουργίες που μέχρι τώρα εξασφάλιζαν στις Επιχειρηματικές Συστάδες ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε αποσυσχέτιση με τις αγορές. Ένα παράδειγμα αποτελεί η Επιχειρηματική Συστάδα της Νέας Αγγλίας που παρήγαγε εξοπλισμό για golf και το οποίο έχασε μεγάλο μέρος της αγοράς όταν επιχειρήσεις με έδρα την Καλιφόρνια, άρχισαν να παράγουν τον εξοπλισμό με νέα βελτιωμένα υλικά ενώ η Επιχειρηματική Συστάδα της Νέας Αγγλίας βασιζόταν στο χάλυβα και στο ξύλο (Porter, 1998). Μία άλλη εξωγενής απειλή που αντιμετωπίζουν οι Επιχειρηματικές Συστάδες είναι οι αλλαγές της ζήτησης οι οποίες δημιουργούν αποκλίσεις μεταξύ της τοπικής ζήτησης για το προϊόν της Επιχειρηματικής Συστάδας και των χαρακτηριστικών της ζήτησης εκτός της γεωγραφικής περιοχής της Επιχειρηματικής Συστάδας. Έτσι δεν υπάρχουν κίνητρα για αλλαγή της παραγωγικής διαδικασίας με στόχο να

ανταποκρίνεται στη ζήτηση, γεγονός που καθυστερεί την καινοτομία και μειώνει την ανταγωνιστικότητα. Η παρακμή των Επιχειρηματικών Συστάδων οφείλεται πολλές φορές και σε ενδογενείς παράγοντες. Η υπερβολική αίσθηση συλλογικότητας των επιχειρήσεων και οι λειτουργίες των δικτύων όπως και η δημιουργία καρτέλ περιορίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ τους. Αποτέλεσμα είναι η δυσκολία παραγωγής νέων ιδεών καθώς και μία γενικότερη στασιμότητα που χαρακτηρίζεται από την έλλειψη κατανόησης της ανάγκης για ριζοσπαστικές καινοτομίες. Επίσης ο ρόλος των θεσμικών παραγόντων της Επιχειρηματικής Συστάδας μπορεί να αρχίσει να δημιουργεί προβλήματα που χαρακτηρίζονται από ανελαστικότητα των ρυθμιστικών πλαισίων, ενώ η άκαμπτη, πολλές φορές λειτουργία, των εργατικών σωματείων περιορίζει την βελτίωση της παραγωγικότητας. (Porter, 1998)

Σε αυτές τις διαδικασίες και παρά την παρακμή που αντιμετωπίζει την Επιχειρηματική Συστάδα κυρίως λόγω ανταγωνιστικών πιέσεων, μπορεί να δημιουργεί και καινοτομίες. Όμως αυτές περιορίζονται στο ήδη κορεσμένο μονοπάτι ανάπτυξης γεγονός που οδηγεί την Επιχειρηματική Συστάδα στο προηγουμένως πετυχημένο μοντέλο ανάπτυξης με αρνητικά όμως αποτελέσματα. Ο λόγος αυτής της λανθασμένης κατεύθυνσης είναι πως τα ομογενοποιημένα και κλειστά δίκτυα τα οποία λειτουργούν στις Επιχειρηματικές Συστάδες δεν είναι πλέον ικανά να συσχετιστούν και να ενσωματώσουν νέες γνώσεις που μπορεί να προέρχονται και από το εξωτερικό περιβάλλον της Επιχειρηματικής Συστάδας. Επομένως η παρακμάζουσα Επιχειρηματική Συστάδα έχει χάσει την ικανότητα της να διατηρεί την ποικιλομορφία της, που της δίνει τη δυνατότητα να προσαρμόζεται στις αλλαγές του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, καθώς και την ικανότητα της για ανανέωση εκ των έσω. Παρόλα αυτά η δυνατότητα που έχουν οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στις Επιχειρηματικές Συστάδες για συλλογική δράση μπορεί να αποτελέσει ισχυρό εργαλείο πίεσης για τις τοπικές και όχι μόνο αρχές ώστε να το υποστηρίξουν με διάφορες πολιτικές.

1.4.2 Συνεργασίες και ανταγωνισμός μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των Επιχειρηματικών Συστάδων αποτελεί το γεγονός πως θρέφουν τόσο τον ανταγωνισμό όσο και τη συνεργασία μεταξύ των οργανισμών της. Οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την απόκτηση ή τη διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος ενώ παράλληλα οι συνεργασίες που δημιουργούνται μεταξύ επιχειρήσεων με συμπληρωματικές δραστηριότητες, αλλά και με θεσμικούς παράγοντες, δημιουργούν ένα πρωτότυπο και ευνοϊκό περιβάλλον για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και συνολικά της Επιχειρηματικής Συστάδας. Ο ανταγωνισμός συνυπάρχει με τις συνεργασίες, εφόσον λαμβάνουν χώρα σε διαφορετικές διαστάσεις και μεταξύ διαφορετικών παραγόντων.

Ο ανταγωνισμός σε μία Επιχειρηματική Συστάδα είναι ιδιαίτερα δυναμικός. Είναι βασισμένος στην καινοτομία και στην αναζήτηση στρατηγικών πλεονεκτημάτων. Η φιλοσοφία που διέπει τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων έχει δύο διαστάσεις. Η πρώτη και βασικότερη αναφέρεται στην λειτουργική αποτελεσματικότητα η οποία σχετίζεται με την παραγωγική διαδικασία, με τις τεχνολογίες που αναπτύσσει μία επιχείρηση και με τις τεχνικές μανάτζμεντ που επιλέγει να εφαρμόσει ώστε να μειώσει το συνολικό κόστος και όχι μόνο το κόστος μισθοδοσίας. Το παραπάνω οδηγεί σε αναβάθμιση της αποτελεσματικότητας τόσο της παραγωγικής διαδικασίας όσο και των δικτύων διανομής των υπηρεσιών ή και προϊόντων. Η δεύτερη αναφέρεται στις στρατηγικές που επιλέγει να εφαρμόσει η επιχείρηση όπως η ικανότητα να διαφοροποιεί τις υπηρεσίες και τα προϊόντα της και να μην εστιάζει μόνο στη μείωση του κόστους παραγωγής. Επίσης οι υπηρεσίες που επιλέγει να προσφέρει και οι τακτικές που ακολουθεί στους τομείς του διεθνούς μάρκετινγκ είναι σημαντικοί παράγοντες. (Porter, 2000). Φυσικά ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας οι οποίες βρίσκονται σε γεωγραφική εγγύτητα εξαρτάται και από το μικροοικονομικό και μακροοικονομικό περιβάλλον της περιοχής που το φιλοξενεί καθώς και από την πολιτική σταθερότητα και το φορολογικό σύστημα που διέπει την λειτουργία της αγοράς. Η γεωγραφική εγγύτητα των επιχειρήσεων εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους και μειώνει τον χρόνο και τα στάδια της δημιουργίας εξωτερικών οικονομιών από τον ανταγωνισμό.

Ο ανταγωνισμός μέσα στις Επιχειρηματικές Συστάδες έχει 3 λειτουργίες.

1. Αυξάνει την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων.
2. Αυξάνει τον αριθμό των επιχειρήσεων που στοχεύουν στην καινοτομία και την αύξηση της παραγωγικότητας.
3. Δημιουργεί κίνητρα για την δημιουργία και εγκατάσταση στις Επιχειρηματικές Συστάδες νέων εταιρειών γεγονός που προάγει την καινοτομία και αυξάνει το μέγεθος αλλά και το είδος των δραστηριοτήτων της Επιχειρηματικής Συστάδας.

Παράλληλα με τον ανταγωνισμό στις Επιχειρηματικές Συστάδες συνυπάρχουν και διάφορες μορφές συνεργασίας. Αυτές δημιουργούνται γύρω από την κυρίαρχη δραστηριότητα της Επιχειρηματικής Συστάδας όπου οι παράγοντες που λειτουργούν σε αυτό χρησιμοποιούν τις ικανότητες τους σε συμπληρωματικές δραστηριότητες. Έτσι οι επιχειρήσεις καταφέρνουν να αποκτήσουν πόρους και υπηρεσίες που ενδεχομένως να μην ήταν δυνατό εάν δε συμμετείχαν στις Επιχειρηματικές Συστάδες. Δημιουργούν έτσι κοινές δεξαμενές παραγωγικών πόρων και συμπληρωματικές δραστηριότητες απολαμβάνοντας οικονομίες κλίμακας και φάσματος. Το κοινωνικό κεφάλαιο μίας Επιχειρηματικής Συστάδας όπως έχει περιγραφεί παραπάνω, ως ένας τρίτος παραγωγικός συντελεστής ουσιαστικά, ενδυναμώνει τη συλλογική δράση κάνοντας την πιο αποτελεσματική. (IKED, 2004). Οι επαναλαμβανόμενες διαδικασίες αλληλεπίδρασης μεταξύ των οργανισμών μίας Επιχειρηματικής Συστάδας δημιουργούν σχέσεις εμπιστοσύνης και ανοιχτής επικοινωνίας ενώ παράλληλα μειώνουν το συναλλακτικό κόστος και το κόστος που δημιουργείται από την προσπάθεια καλλιέργειας σχέσεων με την αγορά.

Συνολικά οι Επιχειρηματικές Συστάδες πρέπει να αντιμετωπίζονται ως συνδυασμός ανταγωνισμού και συνεργασιών από τα οποία προκύπτουν διάφορες συνέργιες που εν τέλει δημιουργούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας, οδηγώντας τις σε υψηλή ανάπτυξη και παραγωγικότητα. Βασικό χαρακτηριστικό αυτής της συνύπαρξης ανταγωνισμού και συνεργασίας είναι ότι λαμβάνουν χώρα σε διαφορετικές διαστάσεις και μεταξύ διαφορετικών παραγόντων, χωρίς επομένως ο ανταγωνισμός να ακυρώνει το κλίμα συνεργασιών και αντίστοιχα. Η ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών μεταξύ των πολλαπλών παραγόντων της Επιχειρηματικής Συστάδας, συνδυάζονται με τις

δυνάμεις του ανταγωνισμού και ο συνδυασμός αυτός παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην επιτυχή ανάπτυξη μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

1.4.3 Ο ρόλος της καινοτομίας.

Ο όρος καινοτομία αναφέρεται στην ανανέωση ή τη βελτίωση με κύριο χαρακτηριστικό την ποιότητα του νέου ως επίπτωση από αυτήν την ανανέωση ή βελτίωση. Για να γίνει πραγματικότητα η βελτίωση-ανανέωση, θα πρέπει οι άνθρωποι να αλλάξουν τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνουν αποφάσεις ή να πάρουν αποφάσεις εκτός των συνηθισμένων προτύπων τους.

Η καινοτομία αλλάζει τις αξίες στις οποίες βασίζεται ένα σύστημα. Όταν οι άνθρωποι αλλάζουν το σύστημα αξιών τους τότε το παλιό (οικονομικό) σύστημα αλλάζει, για να δημιουργήσει χώρο για ένα καλύτερο. Όταν το παραπάνω συμβαίνει τότε είναι προϊόν καινοτομίας. (Schumpeter, 1930). Όταν η έννοια της καινοτομίας αναφέρεται στην οικονομία τότε η αλλαγή που συμβαίνει θα πρέπει να δημιουργεί αξία. Στόχος της καινοτομίας είναι η αλλαγή που έχει θετικές επιπτώσεις. Η καινοτομία και η εισαγωγή αυτής σε ένα σύστημα οδηγεί σε αυξημένη παραγωγικότητα που φυσικά αποτελεί βασικό συστατικό στοιχείο πλούτου σε μία οικονομία. Επομένως, εφόσον η καινοτομία είναι τόσο σημαντική για τις οικονομίες, ειδικά όταν οδηγεί σε παραγωγή νέων αγαθών και υπηρεσιών ή σε αύξηση της παραγωγικότητας, οι παράγοντες που οδηγούν στην καινοτομία αποτελούν και αυτοί κρίσιμο εργαλείο για την χάραξη πολιτικής. Έτσι υποστηρίζονται πολλές πολιτικές που ευνοούν την καινοτομία και την ανάπτυξη μέσω αυτής.

Παρότι συνήθως σε πολλούς τομείς η καινοτομία ταυτίζεται με το αποτέλεσμα της καινοτομικής διαδικασίας, στα οικονομικά δίνεται έμφαση στην ίδια την διαδικασία. Από τη γέννηση της ιδέας, στην μεταμόρφωση της σε κάτι χρήσιμο και εν τέλει στην εφαρμογή της. Παράλληλα αντικείμενο μελέτης εκτός της καινοτομικής διαδικασίας αποτελεί και το σύστημα το οποίο φιλοξενεί την καινοτομική διαδικασία.

Στην περίπτωση των επιχειρήσεων η καινοτομία ορίζεται ως η διαδικασία με την οποία οι επιχειρήσεις γεννούν ιδέες και τις μετατρέπουν σε προϊόντα και παραγωγικές διαδικασίες που είναι καινούργια για αυτές ανεξάρτητα αν είναι κάτι καινούργιο συνολικά στον υπόλοιπο κόσμο. Στην πραγματικότητα η καινοτομία έχει διάφορες μορφές. Μπορεί να προέρχεται από την επιστήμη και τις νέες τεχνολογίες ή

από νέους τρόπους οργάνωσης των δραστηριοτήτων (IKED, 2004). Επίσης η καινοτομία δεν είναι προϊόν από τη δραστηριότητα μίας επιχείρησης. Απαιτεί μία διαδικασία, στην οποία συμπεριλαμβάνονται διάφορες επιχειρήσεις και άλλοι παράγοντες, η οποία τους επιτρέπει να αποκτούν πρόσβαση σε νέες δεξαμενές γνώσης και τεχνολογίας που χρησιμοποιούνται στο σχεδιασμό νέων προϊόντων και την οργάνωση νέων παραγωγικών διαδικασιών. Ο παραπάνω ισχυρισμός υποδηλώνει πως η ανταγωνιστικότητα μιας επιχείρησης βρίσκεται σε εξάρτηση με συμπληρωματικές γνώσεις που αποκτούνται από άλλες επιχειρήσεις και θεσμικούς παράγοντες. Η αυξημένη πολυπλοκότητα ενός τέτοιου συστήματος αλλά και το κόστος και το ρίσκο που δημιουργεί η επιδίωξη της καινοτομίας, ενισχύουν τις συνεργασίες μέσω δικτύωσης των επιχειρήσεων, μειώνοντας έτσι τον *ηθικό κίνδυνο* και το συναλλακτικό κόστος, δημιουργώντας πληθώρα συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων με συμπληρωματικές παραγωγικές διαδικασίες και συμπληρωματικούς παραγωγικούς συντελεστές, σε συνδυασμό πάντα με συνεργασίες μεταξύ πελατών και προμηθευτών (OECD, 1999).

Έτσι ειδικότερα σε μία Επιχειρηματική Συστάδα η οποία διαθέτει και έναν επιπλέον συντελεστή που ονομάστηκε κοινωνικό κεφάλαιο και το οποίο επιτρέπει την γρήγορη ανταλλαγή πληροφοριών και γνώσεων που μάλιστα είναι δύσκολο να μεταδοθούν σε προφορική ή γραπτή μορφή, οι επιχειρήσεις δημιουργούν διαδικασίες αμοιβαίας εκμάθησης. Παράλληλα οι καινοτομίες είναι αυξημένες σε μία Επιχειρηματική Συστάδα σε σχέση με επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου εκτός Συστάδας εφόσον τα δίκτυα που επιτρέπουν την αλληλεπίδραση μεταξύ των επιχειρήσεων προϋπάρχουν εντείνοντας τις καινοτομικές διαδικασίες.

Στις μοντέρνες θεωρίες της καινοτομίας, η στρατηγική συμπεριφορά και οι συμμαχίες των επιχειρήσεων όπως και οι αλληλεπιδράσεις και οι ανταλλαγές γνώσεων μεταξύ τους αλλά και με ερευνητικά ινστιτούτα, πανεπιστήμια και άλλους θεσμικούς παράγοντες, κατέχουν κεντρικό ρόλο στη διαδικασία δημιουργίας καινοτομιών. Η καινοτομία και η αναβάθμιση της παραγωγικής διαδικασίας είναι μία δυναμική κοινωνική διαδικασία, που εξελίσσεται πολύ πιο πετυχημένα σε δίκτυα στα οποία υπάρχει έντονη αλληλεπίδραση μεταξύ αυτών που παράγουν και αυτών που αποκτούν και χρησιμοποιούν τη γνώση. Ως αποτέλεσμα του παραπάνω οι πολιτικές προσπάθειες που πραγματοποιούνται για την προαγωγή της καινοτομίας δίνουν έμφαση στην αποτελεσματικότητα και την ένταση με τις οποίες παράγεται και

διαχέεται η γνώση και στην λειτουργία των σχετικών παραγωγικών και καινοτομικών δικτύων. (Solvell, Lindqvist, Ketels, 1999).

1.4.4 Προϋποθέσεις και μηχανισμοί μίας Επιχειρηματικής Συστάδας για την δημιουργία καινοτομιών.

Το περιβάλλον μίας Επιχειρηματικής Συστάδας περιέχει συνήθως τις απαραίτητες προϋποθέσεις αλλά και τους μηχανισμούς για τη δημιουργία καινοτομιών. Σαν αναγκαίες προϋποθέσεις για να υπάρξει η καινοτομία στη βιβλιογραφία αποτυπώνονται οι παρακάτω.

1. Ο ανταγωνισμός και οι συνεργασίες που αναπτύσσονται μεταξύ των επιχειρήσεων. Ο συνδυασμός αυτός έχει περιγραφθεί παραπάνω.
2. Επίσης η επιστήμη αποτελεί πλέον σημαντική πηγή καινοτομιών σε σχέση με το παρελθόν χωρίς η σχέση τους να θεωρείται γραμμική. Η επιτάχυνση των επιστημονικών ανακαλύψεων επηρεάζει θετικά την καινοτομική διαδικασία και αυτό εκφράζεται μέσα από την έντονη αλληλεπίδραση μεταξύ συμπληρωματικών τεχνολογιών, επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και σχέσεων μεταξύ των παραγόντων της αγοράς. Επομένως ο ρόλος της επιστήμης και της τεχνολογίας σε σχέση με την καινοτομία είναι πολυεπίπεδος και αποτυπώνεται στον ρόλο των δικτύων και της ανταλλαγής γνώσεων και πληροφοριών.
3. Σημαντικός είναι και ο ρόλος της επιχειρηματικότητας και ειδικά σε σχέση με τη δημιουργία μικρομεσαίων επιχειρήσεων των οποίων η εμφάνιση και λειτουργία εντείνει τον ανταγωνισμό και την εμπορευματοποίηση της τεχνολογίας, παρόλο το γεγονός πως οι μεγάλες εταιρείες διαθέτουν περισσότερες δυνατότητες έρευνας και ανάπτυξης. Η επιχειρηματικότητα βέβαια θα πρέπει να συνδυάζεται και με μία τάση αλλά και ανοχή σε νέες ιδέες και εφαρμογές τόσο από τους επιχειρηματίες αλλά και από τους μάντζερ. Ο ρόλος και η νοοτροπία των πελατών και το πώς αυτοί αντιδρούν σε ένα νέο προϊόν ή υπηρεσία είναι επίσης σημαντικός.
4. Το διανοητικό κεφάλαιο ή άλλα μη ποσοτικά στοιχεία που είναι δύσκολο να μετρηθούν είναι αποφασιστικά στην παραγωγή και σωστή χρησιμοποίηση της

γνώσης. Μία Επιχειρηματική Συστάδα διαθέτει τέτοια στοιχεία κυρίως λόγω της προσέλευσης ικανών εργαζομένων.

5. Η αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα κυρίως στα αρχικά στάδια μίας καινοτομικής επιχείρησης βοηθάει ιδιαίτερα στην ανάδειξη των καινοτομιών οι οποίες χρειάζονται χρηματοδότηση ενώ χαρακτηρίζονται από αβεβαιότητα σε σχέση με την απόδοση.

Εκτός από τις προϋποθέσεις που δημιουργούν ευνοϊκό περιβάλλον για την δημιουργία και εφαρμογή καινοτομιών υπάρχουν και μηχανισμοί οι οποίοι αποτελούν και μοναδικό στοιχείο της οργάνωσης των Επιχειρηματικών Συστάδων, οι οποίοι προάγουν τις καινοτομίες. Οι μηχανισμοί αυτοί είναι:

1. Η εμφάνιση νέων εταιρειών και η τεχνολογική διαφοροποίηση των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας. Πολλές φορές η καινοτομία είναι αποτέλεσμα των ήδη υπαρχόντων επιχειρήσεων οι οποίες ερευνούν τρόπους για να αυξήσουν την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητα τους. Μερικές φορές όμως με την ήδη υπάρχουσα τεχνολογία δημιουργούνται συνεργασίες με θεσμικούς οργανισμούς και άλλες επιχειρήσεις οι οποίες μετατρέπονται σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες με καινοτομικά χαρακτηριστικά. Οι νέες καινοτομικές επιχειρήσεις πολλές φορές δημιουργούνται με τη μορφή κοινοπραξιών και υποστηρίζονται από ήδη εγκατεστημένες εταιρείες.

2. Η διαδικασία διάχυσης της γνώσης και των πληροφοριών μεταξύ των παραγόντων της Επιχειρηματικής Συστάδας καθώς επίσης και με εξωτερικούς παράγοντες, ειδικά σε σχέση με γνώσεις και πληροφορίες που δε μπορούν να μεταβιβαστούν προφορικά ή γραπτώς. Οι οργανισμοί προώθησης συνεργασιών ή οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και άλλοι οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στις Επιχειρηματικές Συστάδες ενισχύουν τις συλλογικές διαδικασίες και δρουν σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση. Ενώ τέλος το "κοινωνικό κεφάλαιο" μίας επιχειρηματικής συστάδας που αποτελεί και μοναδικό στοιχείο της οργάνωσης της προάγει ακόμη περισσότερο αυτές τις διαδικασίες.

2. Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΣΥΣΤΑΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

2.1 Η σημασία των Επιχειρηματικών Συστάδων για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Όπως και στον υπόλοιπο κόσμο έτσι και στην Ευρώπη οι προσεγγίσεις των Επιχειρηματικών Συστάδων αναγνωρίζονται όλο και περισσότερο ως ένα πολύτιμο εργαλείο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή που είναι και το κύριο θεσμικό όργανο παραγωγής πολιτικής σε επίπεδο Ε.Ε., έχει ως στόχο να προωθήσει την ανάπτυξη μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων μέσα από την μεταξύ τους συνεργασία σε τοπικό, εθνικό ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο καθώς επίσης και τη συνεργασία μεταξύ μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων με θεσμικούς παράγοντες, όπως υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικά και ερευνητικά ινστιτούτα. Τα δίκτυα και οι Επιχειρηματικές Συστάδες αποτελούν για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημαντικές μεταβλητές για την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, εφόσον τις βοηθούν να βελτιώσουν την παραγωγικότητα τους, να ενισχύσουν την καινοτομική τους δυνατότητα, να δημιουργήσουν υψηλά επίπεδα απασχόλησης αλλά και να προωθήσουν την εμπορευματοποίηση των καινοτομιών τους. Επίσης Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει πως εκτός από την οικονομική ανάπτυξη που επιφέρει η λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων, έχει και θετικές κοινωνικές επιπτώσεις για την περιοχή που φιλοξενεί την Επιχειρηματική Συστάδα. (European Commission, 2011)

Παράλληλα σε συγκριτική έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η οποία έχει τίτλο “Οι Περιφερειακές Επιχειρηματικές Συστάδες στην Ευρώπη, Regional Clusters in Europe” έχουν αναγνωριστεί 34 Επιχειρηματικές Συστάδες σε 17 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από αυτές οι μισές περίπου κρίνονται παραδοσιακές ενώ οι υπόλοιπες μισές αντλούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα βασιζόμενες στην επιστημονική γνώση. Από αυτή τη μελέτη προκύπτει πως στην πλειοψηφία τους οι Επιχειρηματικές Συστάδες αναπτύσσονται και μεγεθύνονται τόσο σε σχέση με τον αριθμό των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτές, όσο και στον αριθμό των εργαζομένων που απασχολούν. Επίσης από τη μελέτη προκύπτουν ενδείξεις πως η παραγωγικότητα των

επιχειρήσεων των Επιχειρηματικών Συστάδων βρίσκεται σε υψηλότερο επίπεδο σε σχέση με επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου αλλά εκτός Επιχειρηματικής Συστάδας σε εθνικό επίπεδο.

2.1.1 Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προώθηση και την ανάπτυξη των Επιχειρηματικών Συστάδων.

Οι πολιτικές για την προώθηση και την ανάπτυξη των Επιχειρηματικών Συστάδων προέρχονται από 2 παράγοντες.

1. Τους θεσμικούς οργανισμούς που δραστηριοποιούνται μέσα στο ίδιο την Επιχειρηματική Συστάδα .
2. Τις κυβερνητικές πολιτικές που εφαρμόζονται.

Η πλειοψηφία των Επιχειρηματικών Συστάδων και ειδικότερα αυτές που βασίζονται στην επιστημονική γνώση (science based), διαθέτουν εξειδικευμένους θεσμικούς οργανισμούς που προάγουν την ανάπτυξη της Επιχειρηματικής Συστάδας μέσα από κοινές και συνεργατικές δράσεις μεταξύ τους αλλά και μεταξύ των επιχειρήσεων. Οι Επιχειρηματικές Συστάδες οι οποίες βασίζονται στην επιστημονική γνώση διαθέτουν συνήθως περισσότερους τέτοιους θεσμικούς παράγοντες ακριβώς επειδή η εξειδικευμένη γνώση έχει πολύ σημαντικό ρόλο σε αυτές. Αυτό το είδος Επιχειρηματικών Συστάδων το συναντάμε κυρίως εκεί που υπάρχουν θετικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ παραγόντων όπως τα πανεπιστήμια και τα ερευνητικά κέντρα. Πολλές φορές μάλιστα αυτοί οι θεσμικοί παράγοντες κατέχουν ιδιαίτερο ρόλο και στην εκπαίδευση και επιμόρφωση των εργαζομένων στις Επιχειρηματικές Συστάδες. Μία σημαντική δραστηριότητα αυτών των οργανισμών είναι η δημιουργία σχέσεων με τους φορείς εξουσίας, όπως η καλλιέργεια δημοσίων σχέσεων ο συντονισμός σε θέματα συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σε διάφορες επενδύσεις, η ένταξη των επιχειρήσεων σε διάφορα ειδικά προγράμματα κα. Μία άλλη σημαντική δραστηριότητα αυτών των οργανισμών είναι η εκπαίδευση, η οποία συναντάται επίσης συχνότερα στις Επιχειρηματικές Συστάδες που βασίζονται στην επιστημονική γνώση. Επίσης η έρευνα και η ανάπτυξη αποτελεί πεδίο στο οποίο δραστηριοποιούνται οι εξειδικευμένοι θεσμικοί οργανισμοί των Επιχειρηματικών Συστάδων και μάλιστα έχει εξίσου την ίδια σημασία και στους δύο τύπους. Εκτός από τα παραπάνω οι εξειδικευμένοι οργανισμοί που αποτελούν μέρος της Επιχειρηματικής Συστάδας δραστηριοποιούνται και σε άλλους τομείς.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συνοπτικά το σύνολο των τομέων και ο αριθμός των οργανισμών που διαθέτει η κάθε Επιχειρηματική Συστάδα ανάλογα με βασίζεται στην επιστημονική γνώση ή την παράδοση. Μερικά παραδείγματα Επιχειρηματικών Συστάδων βασισμένων στη γνώση είναι η Επιχειρηματική Συστάδα της αεροπορικής βιομηχανίας στην κοιλάδα της Τουλούζ στη Γαλλία, η Επιχειρηματική Συστάδα πολυμέσων στο Hilversum της Ολλανδίας, ενώ Επιχειρηματικές Συστάδες βασισμένες στην παράδοση είναι η Επιχειρηματική Συστάδα στα χρηματοοικονομικά του Λονδίνου, και η Επιχειρηματική Συστάδα ένδυσης και υπόδυσης στη Ν. Ιταλία.

Πίνακας 2.1 Τομείς και οργανισμοί της κάθε Επιχειρηματικής Συστάδας

		Επ.Συστ Βασισμένες στη γνώση	Επ. Συστ Βασισμένες στην παράδοση
Έρευνα & Ανάπτυξη	Έρευνα	5	5
	Εφαρμοσμένη Έρευνα	9	8
Παραγωγική Διαδικασία	Παραγωγή	3	1
	Άθροιση προϊόντων και υπηρεσιών από διάφορες εταιρείες	6	3
Εισροές	Από κοινού απόκτηση πρώτων υλών	3	0
	Από κοινού απόκτηση υπηρεσιών	5	4
Εκπαίδευση	Εκπαίδευση στο μανάτζμεντ	9	8
	Γενικότερη εκπαίδευση	13	11
	Τεχνολογική εκπαίδευση	7	8
Μάρκετινγκ	Έρευνα αγοράς	5	7
	Από κοινού πωλήσεις	6	5
	Από κοινού προώθηση εμπορικού σήματος	2	3
Logistics	Από κοινού αποθήκευση	0	2
	Από κοινού μεταφορά	2	2
Σχέσεις με κυβερνητικούς φορείς.	Δημιουργία ομάδων πίεσης	15	12
	Συντονισμός συνεργασιών δημοσίου και ιδιωτικού φορέα	12	8

Πηγή: (Observatory of European SME's, Regional Επιχειρηματικών Συστάδων in Europe)

Σημαντικός παράγοντας προώθησης πολιτικών ανάπτυξης της Επιχειρηματικής Συστάδας είναι φυσικά και οι πολιτικές που παράγονται σε κυβερνητικό επίπεδο. Οι μελετητές των Επιχειρηματικών Συστάδων θεωρούν πως οι φορείς εξουσίας σε περιφερειακό επίπεδο κατέχουν το σημαντικότερο ρόλο ενώ οι πολιτικές που προκύπτουν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, (από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης), θεωρούνται οι λιγότερο σημαντικές. Η αιτία έγκειται κυρίως στο γεγονός πως η κάθε Επιχειρηματική Συστάδα είναι διαφορετική και η διαφορετικότητα της σχετίζεται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής - περιφέρειας που την φιλοξενεί όπως οι σχέσεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα

αλλά και σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων και των εργαζομένων. Για αυτό ακριβώς το λόγο ο σχεδιασμός των πολιτικών προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε Επιχειρηματικής Συστάδας και επομένως ο πιο αποτελεσματικός τρόπος να γίνει αυτό είναι σε περιφερειακό επίπεδο. Παρόλα αυτά οι πολιτικές που παράγονται σε επίπεδο κεντρικής κυβέρνησης έχουν τον ρόλο τους και κρίνονται αναγκαίες. Ο ρόλος των περιφερειακών φορέων εξουσίας θα πρέπει να στοχεύει στην ανάπτυξη συνεργατικών σχέσεων μεταξύ των επιχειρήσεων και των θεσμικών παραγόντων της Επιχειρηματικής Συστάδας καθώς και να προωθεί επενδύσεις που βελτιώνουν τις παραγωγικές υποδομές και την εκπαίδευση με τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της. Το παραπάνω αποτελεί και αιτία δημιουργίας των εξειδικευμένων οργανισμών που προαναφέρθηκαν και οι οποίοι δημιουργούνται τόσο από τους άμεσα ενδιαφερομένους για την Επιχειρηματική Συστάδα, δηλαδή τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτήν και άλλους ιδιωτικούς φορείς, όσο και από τους δημόσιους φορείς εξουσίας των οποίων η υποστήριξη είναι πάντα απαραίτητη.

Οι πιο σημαντικές πολιτικές προώθησης της ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων που εφαρμόζονται από τους φορείς εξουσίας είναι : α) Η οικονομική υποστήριξη στα σχέδια των ιδιωτικών επιχειρήσεων, β) η δημιουργία προϋποθέσεων που να βελτιώνουν το περιβάλλον που φιλοξενεί την Επιχειρηματική Συστάδα , όπως οι υποδομές, γ) η υποστήριξη της εκπαίδευσης, της επιμόρφωσης και προγραμμάτων έρευνας με τρόπο που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της Επιχειρηματικής Συστάδας και δ) η προώθηση σχέσεων συνεργασίας και δικτύωσης των παραγόντων που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες.

Το παρακάτω σχήμα δείχνει την σημαντικότητα αυτών των πολιτικών σε διάφορες Ευρωπαϊκές Επιχειρηματικές Συστάδες.

Πίνακας 2.2: Η σημαντικότητα των πολιτικών προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων.

		Μη Σημαντικές	Σημαντικές
Πολιτικές σε σχέση με τις επιχειρήσεις	Οικονομική υποστήριξη επιχειρηματικών σχεδίων	11	18
Πολιτικές προσέλευσης	Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε επιχειρήσεις	16	11
	Προσέλκυση επιχειρήσεων εκτός της Επ. Συστ σε αυτήν	14	15
Πολιτικές σε σχέση με τις υποδομές	Φυσικές υποδομές	9	20
Παροχή πληροφοριών	Υποδομές σε σχέση με τη γνώση	13	16
	Εξειδικευμένες υπηρεσίες και τεχνολογικά κέντρα	12	18
	Διάφοροι άλλοι οργανισμοί προώθησης των Επ. Συστ.	12	10
	Σε τεχνολογικό επίπεδο	16	11
	Σε επιχειρηματικό επίπεδο	18	8
	Σε επίπεδο αγοράς και εξαγωγών	18	9
Πολιτικές σε σχέση με την εκπαίδευση, την έρευνα και την στελέχωση	Προγράμματα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης	10	19
	Ερευνητικά προγράμματα	10	18
Πολιτικές προώθησης συνεργασιών	Δημιουργία ευέλικτων πλαισίων	18	6
	Δικτύωση και συνεργασία	14	16
	Κοινωνική αλληλεπίδραση	17	7

Πηγή: (Observatory of European SME's, Regional Επιχειρηματικών Συστάδων in Europe)

2.1.2 Κοινά στοιχεία των πολιτικών μεταξύ των κρατών μελών.

Οι Ευρωπαϊκές Κυβερνήσεις έχουν σχεδιάσει και εφαρμόσει διάφορων ειδών πολιτικές για να προάγουν την ανάπτυξη των Επιχειρηματικών Συστάδων. Συνήθως οι προσεγγίσεις και η ορολογία που χρησιμοποιούνται έχουν διαφοροποιήσεις, ενώ οι διάφορες πολιτικές έχουν κοινά σημεία και χαρακτηριστικά κυρίως σχετικά με:

1. Το γεγονός ότι οι πολιτικές που εφαρμόζονται αναφέρονται σε γενικό επίπεδο κυρίως επειδή αντιμετωπίζονται ως εργαλείο προώθησης της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης και δομικών αλλαγών.
2. Το ότι βασίζονται στη γενικότερη βελτίωση της λειτουργίας των επιχειρήσεων αλλά παράλληλα προωθούν της συνεργασίες μεταξύ των δικτύων.
3. Το ότι δίνουν έμφαση στην συνδεσιμότητα των επιχειρήσεων μέσω κοινών τεχνολογικών υποδομών σε περιφερειακό επίπεδο.
4. Το ότι δίνουν έμφαση στο ρόλο δημόσιων ή ήμι-δημόσιων οργανισμών οι οποίοι προάγουν την συνδεσιμότητα και την δικτύωση μεταξύ των επιχειρήσεων καθώς και τη δημιουργία κοινοπραξιών.

5. Το ότι υπογραμμίζουν την ανάγκη για βελτίωση της καινοτομικής δυνατότητας των επιχειρήσεων και του τρόπου με τον οποίο διαχειρίζονται την γνώση (knowledge management), μέσα από την ανάπτυξη διαδραστικών διαδικασιών εκμάθησης (interactive learning processes) μεταξύ των επιχειρήσεων και του περιβάλλοντος της.
6. Το ότι εστιάζουν στην ανάγκη να ενισχυθεί η δημιουργικότητα των εξειδικευμένων παραγόντων, που αποτελούν και βασικό χαρακτηριστικό των Επιχειρηματικών Συστάδων, και ειδικά της εξειδικευμένης γνώσης.
7. Το ότι περιγράφουν την ανάγκη δημιουργίας των προϋποθέσεων ώστε να μπορέσουν οι επιχειρήσεις, οι οποίες συνεργάζονται και αλληλεπιδρούν τοπικά, να επιτύχουν την κρίσιμη μάζα όπως αυτή έχει περιγραφθεί παραπάνω.

Εν τέλει, δύο είναι οι γενικότεροι στόχοι που μπορούν να συνοψίσουν τα παραπάνω κοινά στοιχεία.

1. Η ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων και της δημιουργίας δικτύων μεταξύ τους ώστε να προαχθεί η λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων ειδικά σε περιπτώσεις εμβρυικών Επιχειρηματικών Συστάδων.
2. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και προσεγγίσεις που στοχεύουν στην δημιουργία και την ενδυνάμωση οργανισμών που προάγουν την μεταφορά γνώσεων και τεχνολογιών, που να ανταποκρίνονται της ανάγκης των επιχειρήσεων. (European Commission, 2002)

Σε μία άλλη μελέτη που έχει λάβει χώρα υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο “ *Οι πολιτικές προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων και ο ρόλος τους στην ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία, The Concept of Clusters and Cluster policies and their role for Competitiveness and Innovation*” αναγνωρίζεται πως έχουν αποτυπωθεί περισσότερες από 130 δράσεις σε εθνικό επίπεδο σε 31 χώρες της Ευρώπης οι οποίες στηρίζουν και προάγουν οι Επιχειρηματικές Συστάδες ως εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης. Η συγκεκριμένη μελέτη υποστηρίζει πως σχεδόν σε τις Ευρωπαϊκές χώρες έχουν καταγραφεί τέτοιου είδους πολιτικές. Για αυτούς που χαράσσουν πολιτική, η προσέγγιση των Επιχειρηματικών Συστάδων ανταποκρίνεται στην ανάγκη για εφαρμογή μοντέρνων πολιτικών τα οποία διεγείρουν την ανάπτυξη και την καινοτομία, βοηθώντας έτσι τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε

περιφερειακό επίπεδο να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι προσεγγίσεις των Επιχειρηματικών Συστάδων προσφέρουν στους πολιτικούς την ευκαιρία να συγχρονίσουν διαφορετικές μεταξύ τους πολιτικές, στοχεύοντας πάντα στην ανάπτυξη και την καινοτομία. Έτσι δημιουργούνται διάφορες συνεργίες μεταξύ των πολιτικών και ενεργοποιούνται όσο δυνατόν περισσότεροι από τους ενδιαφερόμενους φορείς ώστε να δραστηριοποιηθούν με στόχο την οικονομική ανάπτυξη. Με αυτήν την έννοια πολιτικές που προάγουν την διαδικασία της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων αποτελούν βασικό στοιχείο της ανάπτυξης και της καινοτομίας έννοιες η πρακτική σημασία των οποίων είναι ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομική μεγέθυνση και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου απασχόλησης.

Θα πρέπει βέβαια να υπογραμμιστεί πως ενώ υπάρχουν συγκεκριμένα παραδείγματα πολιτικών που βοήθησαν στην ανάπτυξη των Επιχειρηματικών Συστάδων σε κάποιες συγκεκριμένες περιοχές, δε θα πρέπει οι ίδιες πολιτικές να εφαρμόζονται σε όλες τις προσπάθειες ανάπτυξης Επιχειρηματικών Συστάδων, καθώς θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και της δυναμικής της οικονομικής ανάπτυξη ανά περιοχή και περιφέρεια. Το κοινωνικό περιβάλλον της κάθε περιφέρειας, οι διαφορετικές οικονομικές κουλτούρες που τις χαρακτηρίζουν και οι διαφορετικοί βιομηχανικοί τομείς στους οποίους δραστηριοποιούνται, σε όρους μεγέθους μορφής και οργάνωσης, καθιστούν διαφορετική την κάθε περιφέρεια σε σχέση με τις ανάγκες της αλλά και με εμπόδια σε σχέση με την δυνατότητα που έχει για καινοτομία. Επομένως οι πολιτικές που εφαρμόζονται για την προώθηση της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων δεν προέρχονται από ένα συγκεκριμένο μοντέλο. Μάλιστα είναι οι ιδιαιτερότητες της κάθε περιφέρειας εκείνες που αποτελούν στοιχεία στα οποία θα πρέπει να δίνεται έμφαση για την προώθηση πολιτικών που προάγουν την καινοτομία (European Commission, 2002). Συγκεκριμένα οι πολιτικές που προάγουν την διαδικασία της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων θα πρέπει να συσχετιστούν με το πώς αντιλαμβάνεται η κάθε περιοχή την θέση της στο παγκόσμιο ανταγωνισμό μεσοπρόθεσμα. Το παραπάνω δε σημαίνει βέβαια πως οι περιφέρειες που φιλοξενούν μία εκκολαπτόμενη ή μία ήδη υπάρχουσα Επιχειρηματική Συστάδα πρέπει να αρκούνται αποκλειστικά σε πολιτικές σε σχέση με την εσωτερική λειτουργία της Επιχειρηματικής Συστάδας. (European Commission, 2008)

2.1.3 Κατηγοριοποίηση των πολιτικών με βάση το είδος.

Οι πολιτικές προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων μπορούν να διαχωριστούν σε τρεις κατηγορίες με κριτήριο τα κίνητρα τα οποία δημιουργούν και τους στόχους τους οποίους έχουν. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει πολιτικές οι οποίες δημιουργούν τις προϋποθέσεις εκείνες που είναι απαραίτητες για την ανάδειξη ενός ευνοϊκού μικροοικονομικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος το οποίο προάγει άμεσα την ανάπτυξη και την καινοτομία ενώ παράλληλα ενεργοποιεί έμμεσα την διαδικασία της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων. Η δεύτερη κατηγορία πολιτικών συνδυάζει παραδοσιακές πολιτικές με στόχο την ανάπτυξη και προώθηση συνεργατικών σχέσεων και δικτύων, όπως πολιτικές που αφορούν συγκεκριμένο κλάδο ή πολιτικές που προωθούν την ανάπτυξη και λειτουργία των μικρό-μεσαίων επιχειρήσεων και περιφερειακές πολιτικές, πολιτικές δηλαδή που εφαρμόζονται σε περιφερειακό επίπεδο. Η Τρίτη κατηγορία η οποία είναι και η πιο στενά συνδεδεμένη με τις Επιχειρηματικές Συστάδες. Συγκεντρώνει πολιτικές οι οποίες στοχεύουν στο να δημιουργήσουν ή να ενισχύσουν μία συγκεκριμένη κατηγορία Επιχειρηματικών Συστάδων και έχουν ως αποτέλεσμα την εκκίνηση πρωτοβουλιών σε ένα συγκεκριμένο τομέα.

Οι πολιτικές προώθησης της ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο αποτυπώνονται με τη μορφή οδηγιών, κανονισμών και νομοθετημάτων παρά μέσω δομημένων προγραμμάτων και οργανισμών. Παράλληλα υπάρχει και η γενικότερη πολιτική που υποστηρίζει την ανάπτυξη και προώθηση των Επιχειρηματικών Συστάδων ως εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης. Από τη σχέση Ευρωπαϊκής Ένωσης και κρατών μελών, από την προσπάθεια θεσμικού ισομορφισμού αλλά και από τους άλλους μηχανισμούς Εξευρωπαϊσμού που διαθέτει η Ένωση, προκύπτουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά για τις πολιτικές προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων σε εθνικό επίπεδο.

Στην πλειοψηφία τους τα κράτη μέλη δε διαθέτουν κάποιο συγκεκριμένο οργανισμό που να είναι συνδεδεμένος ως μονάδα άμεσα με τις πολιτικές προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Στη μελέτη που αναφέρθηκε παραπάνω αποτυπώνεται πως 21 από τις 31 χώρες που μελετήθηκαν δε διαθέτουν κάποιο τέτοιο οργανισμό. Μόνο σε 9 από τις 31 χώρες οι πολιτικές προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων συνδέονται άμεσα με ένα συγκεκριμένο οργανισμό ή πρόσωπο. Αυτές οι χώρες είναι

κυρίως οι χώρες της Βόρειας Ευρώπης. Παράλληλα μόνο 5 από τις 31 χώρες δεν διαθέτουν σε εθνικό επίπεδο κάποιο πρόγραμμα προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Παρά το γεγονός ότι είναι δύσκολο να αναγνωριστούν τέτοιες προσπάθειες ως προγράμματα προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων, επειδή στην πλειοψηφία τους δεν περιλαμβάνουν τον όρο στην ονομασία τους, αναγνωρίζεται ένα γενικότερο πλαίσιο προώθησης των προϋποθέσεων που υποκινούν την διαδικασία της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων. Η μεγάλη πλειοψηφία των χωρών διαθέτουν κάποια προγράμματα προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Χαρακτηριστικό επίσης είναι και το γεγονός πως οι 5 χώρες που δε διαθέτουν κάποιο πρόγραμμα προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων σε εθνικό επίπεδο, είναι ομοσπονδιακές χώρες οι οποίες όμως έχουν ανάλογα προγράμματα κυρίως σε περιφερειακό επίπεδο. Στην πλειοψηφία τους οι χώρες της Ευρώπης διαθέτουν ένα ή δύο τέτοια προγράμματα ενώ υπάρχουν και 8 χώρες που διαθέτουν περισσότερα.

Όσον αφορά στην κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπουργείων των κρατών-μελών αποτυπώνεται μία έντονη διαφοροποίηση σε σχέση με την εφαρμογή πολιτικών προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Σε κάποιες από τις χώρες δύο ή περισσότερα υπουργεία είναι υπεύθυνα γεγονός το οποίο συναντάται στις δυτικές Ευρωπαϊκές χώρες. Οι διαφορετικοί συνδυασμοί πολιτικών που ακολουθούνται και οι διαφορετικοί φορείς (υπουργεία) οι οποίοι εμπλέκονται σε κάθε χώρα, καθιστούν ιδιαίτερα δύσκολη την αποτύπωση κοινών προτύπων. Ένα κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι στην πλειοψηφία των χωρών τα υπουργεία που διαθέτουν αρμοδιότητες και εφαρμόζουν πολιτικές σχετικά με την προώθηση των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι αυτά των υπουργείων οικονομικών και των υπουργείων βιομηχανίας. Το υπουργείο ανάπτυξης κατέχει σημαντικό ρόλο σε τέτοιου είδους προσπάθειες σε αρκετές χώρες. Μπορεί επίσης να γίνει μία κατηγοριοποίηση σε σχέση με τις αναπτυσσόμενες και τις παραδοσιακές οικονομικές δυνάμεις στην Ευρώπη, όπου στις μεν πρώτες το υπουργείο οικονομικών έχει πρωτεύων ρόλο στην προώθηση της ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων, ενώ στις δε δεύτερες παρόμοιες προσπάθειες είναι καταμεμημένες σε θεματικά πλαίσια ανά υπουργείο.

Το πώς αντιλαμβάνονται οι Ευρωπαϊκές χώρες την σημασία των πολιτικών προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι κάτι που επίσης διαφοροποιείται έντονα. Ουσιαστικά σε ποσοστό 30% οι Ευρωπαϊκές χώρες θεωρούν

σημαντικές τις πολιτικές για τις Επιχειρηματικές Συστάδες , ενώ σε ποσοστό 30% τις θεωρούν μέτρια σημαντικές και σε ποσοστό 40% τις θεωρούν ελάχιστα σημαντικές. Οι χώρες που τις θεωρούν ιδιαίτερα σημαντικές έχουν συνήθως 2 κοινά χαρακτηριστικά. Πρώτον ότι κάποιες από αυτές τις χώρες είναι πολιτικά οργανωμένες σε ομοσπονδία και δεύτερον ότι κάποιες από αυτές διαθέτουν παρόμοιες πολιτικές σε περιφερειακό επίπεδο καθώς η πολιτική τους οργάνωση διαθέτει ιδιαίτερη αυτονομία σε αυτό το επίπεδο (Europe INNOVA, Cluster policy in Europe, 2008).

2.1.4 Ανάγκη για καλύτερο συντονισμό των πολιτικών προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο καλύτερος συντονισμός των πολιτικών που λαμβάνουν χώρα σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο σε σχέση με τις Επιχειρηματικές Συστάδες, κρίνεται πλέον αναγκαίος για την δημιουργία μίας Ευρώπης ανταγωνιστικής και καινοτομικής. Παρόλο που οι Επιχειρηματικές Συστάδες είναι κυρίως περιφερειακό και τοπικό φαινόμενο, οι πολιτικές σε Ευρωπαϊκό επίπεδο μπορούν να βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση δίνοντας έμφαση στο τρίπτυχο: εκπαίδευση, έρευνα και καινοτομικές επιχειρήσεις μέσα σε ένα πλαίσιο αμοιβαίας εκμάθησης και υπερεθνικής συνεργασίας. Αυτό που τονίζεται στη βιβλιογραφία είναι πως δεν υπάρχει η ανάγκη για περισσότερες πολιτικές προώθησης και ανάπτυξης του γενικότερου πλαισίου των Επιχειρηματικών Συστάδων αλλά για καλύτερο συντονισμό των ήδη υπαρχόντων.

Κεντρικός άξονας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε επίπεδο Ε.Ε. είναι να εφαρμόζει πολιτικές που οδηγούν σε μεγαλύτερη ολοκλήρωση την ήδη Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά αίροντας εμπόδια σχετικά με το εμπόριο αλλά και την κινητικότητα των παραγωγικών συντελεστών, καθώς και την ελαστικότητα της εργασίας με στόχο να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό περιβάλλον ανάδειξης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Η βέλτιστη λειτουργία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς αποτελεί απαραίτητη συνθήκη για την ενίσχυση της υπερεθνικής συνεργασίας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, την γεωγραφική εξειδίκευση και τη δημιουργία ισχυρών Επιχειρηματικών Συστάδων στην Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρα και υποστηρίζει επίσης τις Επιχειρηματικές Συστάδες μέσα από την

ενδυνάμωση της διαδικασίας διάχυσης της γνώσης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και την προώθηση της διαδικασίας παραγωγής καινοτομιών με διάφορα προγράμματα και σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο. Τα τρία κύρια όργανα που εκφράζουν και χρηματοδοτούν αυτήν την προσπάθεια είναι: το έβδομο πρόγραμμα για έρευνα και ανάπτυξη (7th Framework Program for Research and Development), το πρόγραμμα ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας (Competitiveness and Innovation Framework Program) και οι δομικοί πόροι (structural funds) που προκύπτουν από τον προϋπολογισμό της Ένωσης.

Τα προγράμματα αυτά περιλαμβάνουν διάφορες δράσεις προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων και κύριος στόχος τους είναι η δημιουργία μίας ευρωπαϊκής οικονομίας η οποία βασίζεται στην γνώση και την καινοτομία. Κάτω από το γενικότερο στόχο της σύγκλισης των Ευρωπαϊκών οικονομιών, οι δράσεις αυτές δίνουν έμφαση σε συνιστώσες της οικονομίας όπως η έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη η καινοτομία και η επιχειρηματικότητα η βελτίωση των συνεργασιών και των δικτύων μεταξύ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στις περιφέρειες, αλλά και άλλων θεσμικών οργανισμών καθώς και την προώθηση άτυπων σχέσεων μεταξύ επιχειρήσεων, οργανισμών, προμηθευτών και εργατικού δυναμικού. Η ανάπτυξη συνεργιών μεταξύ αυτών των δράσεων πρέπει να διασφαλιστεί ώστε να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα.

Οι στρατηγικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περίοδο 2007-2013 οι οποίες εκφράζονται με τα ΕΣΠΑ (Εθνικά Στρατηγικά Πλαίσια Αναφοράς) ως κυρίαρχο όργανο προώθησης της πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προωθούν την συνεργασία μεταξύ αυτών των προγραμμάτων παρέχοντας τις κατευθυντήριες γραμμές σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Ο καλύτερος συντονισμός των δράσεων των προγραμμάτων αλλά και των πολιτικών περιλαμβάνει και προσπάθειες που βοηθούν στο να μην συγχέονται οι δράσεις των οργάνων με τις δράσεις των κοινοτικών πρωτοβουλιών (π.χ. Interreg) σε διαπεριφερειακό επίπεδο. Αυτό που ουσιαστικά προτείνεται είναι η συνολική προσέγγιση των πολιτικών, μέσα σε ένα κοινό πλαίσιο προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων αλλά και της συνεργασίας μεταξύ των μονάδων της Επιχειρηματικής Συστάδας σε εσωτερικό επίπεδο. Παράλληλα, αναγνωρίζεται και το γεγονός πως οι δράσεις και οι πολιτικές που σχετίζονται με τις Επιχειρηματικές Συστάδες , δε μπορούν να συγκεντρωθούν σε ένα και μοναδικό οργανισμό ο οποίος θα έχει μία και μοναδική δομημένη προσέγγιση. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητο να

υπάρξει καλύτερος συντονισμός όλων των προσπαθειών και των οργανισμών της Κοινότητας για την υποστήριξη των Επιχειρηματικών Συστάδων. Επομένως υποστηρίζεται πως κυρίαρχο ρόλο στις δράσεις και τις πολιτικές προώθησης των Επιχειρηματικών Συστάδων θα πρέπει να έχουν τα 3 κυρίαρχα όργανα που αναφέρθηκαν παραπάνω, ενώ σημαντικό ρόλο θα έχει και η πρωτοβουλία PRO INNO Europe Initiative.

2.1.5 Οι προκλήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκριθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι προσπάθειες που θα γίνουν στο μέλλον θα πρέπει να ανταποκρίνονται σε κάποιες συγκεκριμένες προκλήσεις μέσα από ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικών που θα έχουν συμφωνηθεί σε επίπεδο κρατών μελών. Οι προκλήσεις αυτές είναι:

1. Η αποτύπωση προτεραιοτήτων πολιτικών προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων στα κράτη μέλη, για τη δημιουργία Επιχειρηματικών Συστάδων παγκόσμιας εμβέλειας στην Ε.Ε.

Το πρόβλημα σε αυτήν την περίπτωση είναι πως ενώ αναλαμβάνονται πολλές πρωτοβουλίες και πολιτικές για την προώθηση της ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων σε περιφερειακό επίπεδο στην Ε.Ε., υπάρχει αδυναμία αποτύπωσης αυτών των πρωτοβουλιών με βάση συγκεκριμένες προτεραιότητες. Παράλληλα παρατηρείται και αδυναμία εστίασης των δράσεων και των πολιτικών στην δημιουργία εξωστρεφών Επιχειρηματικών Συστάδων που να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις ενός παγκοσμίου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

Ως λύση προτείνεται η ίδρυση μίας Ευρωπαϊκής Ομάδας Πολιτικών για τις Επιχειρηματικές Συστάδες (European Cluster Policy Group) η οποία θα συντίθεται από ανεξάρτητους ειδικευμένους σχετικά με τις Επιχειρηματικές Συστάδες φορείς, φορείς εξουσίας, καθώς και φορείς του επιχειρηματικού και του ακαδημαϊκού τομέα. Ως κύρια προτεραιότητα αυτού του οργανισμού υποδεικνύεται η άρση των εμποδίων που αναστέλλουν την εξειδίκευση, όπως αυτή ορίζεται ως χαρακτηριστικό των Επιχειρηματικών Συστάδων, αλλά και η κινητοποίηση των πολιτικών δυνάμεων προς την κατεύθυνση της δημιουργίας μίας συνολικής στρατηγικής προώθησης των

Επιχειρηματικών Συστάδων, εγκαθιστώντας παράλληλα δομές συνεργασίας και διαλόγου μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα των δράσεων αυτών και συγκεκριμένα της Ευρωπαϊκής Ομάδας Πολιτικών για τις Επιχειρηματικές Συστάδες , είναι η δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος συζήτησης και εφαρμογής των πολιτικών προώθησης της δυναμικής των αναδεικνυόμενων Επιχειρηματικών Συστάδων. Στόχος είναι η δημιουργία Επιχειρηματικών Συστάδων οι οποίες μπορούν να ανταποκριθούν στο παγκόσμιο ανταγωνιστικό περιβάλλον, διασφαλίζοντας την συνέπεια και την συνέχεια των διαφόρων πολιτικών σε επίπεδο περιφερειακό αλλά και εθνικό. Ο αναπροσανατολισμός θα πρέπει να γίνει με βάση τον καλύτερο συντονισμό αυτών, αλλά και την βελτιστοποίηση της κατανομής των πόρων ώστε να αποκτήσουν τα οι Ευρωπαϊκές Επιχειρηματικές Συστάδες παγκόσμια δυναμική. Επίσης ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων Επιχειρηματικών Συστάδων ενδέχεται να προκύψουν από την καλύτερη εκμετάλλευση των ωφελειών της καινοτομίας και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. Παράλληλα έμφαση πρέπει να δοθεί και στην ενδυνάμωση των δεσμών ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες πολιτικές ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων, και το σχεδιασμό νέων.

2. Η άντληση περισσοτέρων αλλά και πιο αξιόπιστων πληροφοριών σχετικά με τις Επιχειρηματικές Συστάδες , οι οποίες θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη στις πολιτικές τους. Η συλλογή στοιχείων για τις δραστηριότητες των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι ένα δύσκολο έργο. Μάλιστα γίνεται δυσκολότερο από το γεγονός πως οι πληροφορίες και τα στοιχεία που συλλέγονται θα πρέπει να αποτυπωθούν σε σχέση με την γεωγραφική σύσταση των Ευρωπαϊκών Επιχειρηματικών Συστάδων , ώστε να είναι αποτελεσματικότερες οι πολιτικές προώθησης αυτών. Η χρησιμοποίηση δεικτών εκτός αυτών που σχετίζονται με τη συγκέντρωση εργατικού δυναμικού έχει κρίσιμο ρόλο. Δείκτες που αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις δραστηριότητες μίας Επιχειρηματικής Συστάδας και συγκεκριμένα τις ωφέλειες που προκύπτουν από χαρακτηριστικές ιδιότητες των Επιχειρηματικών Συστάδων, ως οικονομική μονάδα ανάλυσης, όπως η απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και η καινοτομία, κρίνονται απαραίτητοι. Τέλος η καλύτερη πληροφόρηση των κρατών μελών σχετικά με

τις λειτουργίες και τα πλεονεκτήματα των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι επίσης απαραίτητη. Το παραπάνω θα πρέπει να συμπεριλάβει και καλύτερη πληροφόρηση σε επίπεδο ποσότητας για τις πολιτικές που εφαρμόζονται για τις Επιχειρηματικές Συστάδες από διάφορους οργανισμούς.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα μιας τέτοιου είδους προσπάθειας είναι η βελτίωση της αναλυτικής ικανότητας των κρατών μελών σε σχέση με τις Επιχειρηματικές Συστάδες και επομένως η βελτίωση των πολιτικών που σχεδιάζουν και εφαρμόζουν. Η συγκριτική ανάλυση μεταξύ των ήδη υπάρχοντων Επιχειρηματικών Συστάδων και η μελέτη που εστιάζει στις επιτυχίες και αποτυχίες τους, μπορεί να δημιουργήσει μία δεξαμενή πρακτικών πληροφοριών που να βοηθούν στην κατανόηση των Επιχειρηματικών Συστάδων όχι μόνο σε επιστημονικό και ακαδημαϊκό επίπεδο, αλλά και σε επιχειρηματικό. Αυτό θα είχε και ως αποτέλεσμα τον προσανατολισμό των επενδυτών σε δραστηριότητες που συνδέονται με κάποια Επιχειρηματική Συστάδα και κατά συνέπεια η επενδυτική δραστηριότητα σε τέτοιους τομείς θα τονώσει την διαδικασία της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων εκεί που ήδη υπάρχει ή θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία υβριδικών Επιχειρηματικών Συστάδων.

3. Η δημιουργία ενός πλαισίου <<στενότερης>> συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών σε σχέση με τις πολιτικές ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Σε αυτήν την κατεύθυνση θα πρέπει να θεσμοθετηθούν δράσεις οι οποίες προάγουν τη λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων και η εφαρμογή των οποίων θα αποτελέσει πολύτιμη εμπειρία αλλά και υλικό για περαιτέρω ανάλυση. Παράλληλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να εστιάσουν σε διασυνοριακή συνεργασία η οποία έχει πρακτική εφαρμογή και αποτελέσματα. Πολιτικές που κινούνται σε θεωρητικό επίπεδο και στοχεύουν στην στρατηγική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών δε προσφέρουν λύσεις όσον αφορά την υπερεθνική συνεργασία. Η European Cluster Alliance είναι μία πλατφόρμα η οποία μπορεί να συνεισφέρει άμεσα σε αυτήν την κατεύθυνση. Σε αυτήν συμμετέχουν περισσότερα από 70 Ευρωπαϊκά Υπουργεία, τοπικές αρχές και άλλοι θεσμικοί οργανισμοί σε όλη την Ευρώπη και μπορεί αναλάβει δράσεις που να αίρουν τα εμπόδια που αναστέλλουν την υπερεθνική συνεργασία μεταξύ των Επιχειρηματικών Συστάδων και των

κρατών μελών - περιφερειών που τα φιλοξενούν. Η δραστηριοποίηση μέσα από πλατφόρμες όπως η European Cluster Alliance μπορεί να προσφέρει αποδοτικότερες και εφαρμόσιμες πολιτικές οι οποίες να προάγουν την λειτουργία των Ευρωπαϊκών Επιχειρηματικών Συστάδων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η κύρια λειτουργία για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η δημιουργία ενός κοινού παρονομαστή ο οποίος ομογενοποιεί τις πολιτικές των κρατών μελών θέτοντας τις βάσεις για συνεργασία μεταξύ των δικτύων των Επιχειρηματικών Συστάδων. Απαραίτητος είναι βέβαια και ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων πρωτοβουλιών της Κοινότητας.

4. Η εστίαση στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ειδικότερα στις καινοτομικές και στο πως αυτές θα μπορούσαν να ενσωματωθούν ή να συνταιριαστούν σε Επιχειρηματικές Συστάδες. Οι Επιχειρηματικές Συστάδες ως δυναμικός οργανισμός αντλούν πολλά οφέλη από τις λειτουργίες μεγάλων επιχειρήσεων οι οποίες διαθέτουν στο <<οπλοστάσιο>> τους πλεονεκτήματα που δε μπορούν να έχουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, όπως οικονομίες κλίμακας και φάσματος. Όμως συνήθως μία Επιχειρηματική Συστάδα συμπεριέχει και πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις οι οποίες οργανώνονται σε δίκτυα και αποτελούν κρίσιμο παράγοντα δημιουργίας καινοτομιών. Στις περισσότερες των περιπτώσεων οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τα δίκτυα που δημιουργούν μεταξύ τους δεν αποτελούν υποκείμενο ανάλυσης και παραγωγής πολιτικών για την προώθηση των Επιχειρηματικών Συστάδων. Ένας από τους στόχους της Europe INNOVA Cluster Networks είναι η δημιουργία κινήτρων για τη συμμετοχή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στις Επιχειρηματικές Συστάδες και η προώθηση της συνεργασίας τους με άλλες επιχειρήσεις. Η προσπάθεια αυτή θα πρέπει και πάλι να περάσει μέσα από ένα κοινό παρονομαστή ο οποίος σε Ευρωπαϊκό επίπεδο θα έχει το ρόλο του συνδετικού κρίκου μεταξύ των ήδη δραστηριοποιούμενων Επιχειρηματικών Συστάδων στις περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος θα είναι η κινητοποίηση των μικρομεσαίων καινοτομικών επιχειρήσεων, ώστε να συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες και να αποκτήσουν πρόσβαση στις διεθνείς αγορές. Γενικότερος στόχος είναι οι μικρομεσαίες καινοτομικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν μεγαλύτερη εξωστρέφεια μέσα από τη σχέση τους με τις Επιχειρηματικές Συστάδες, διεθνοποιώντας τις δραστηριότητες

τους. Το παραπάνω αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα την βελτίωση της καινοτομικής ικανότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων αλλά και την ενίσχυση των ήδη υπάρχοντων Επιχειρηματικών Συστάδων από την ποικιλία των δραστηριοτήτων αλλά και την ευελιξία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

5. Η βελτίωση της ποιότητας του μάνατζμεντ στις Επιχειρηματικές Συστάδες . Οι Επιχειρηματικές Συστάδες ως ξεχωριστοί οργανισμοί αντλούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από διάφορους παράγοντες που έχουν αναλυθεί παραπάνω. Ένας από αυτούς είναι οι εξειδικευμένες υπηρεσίες και προϊόντα που προσφέρουν. Ακριβώς γι'αυτό το λόγο, όπως και σε κάθε άλλη οικονομική μονάδα, πρέπει να εφαρμόζονται οι βέλτιστες δυνατές πρακτικές μάνατζμεντ. Σε αυτόν τον τομέα φαίνεται να υπάρχει έλλειψη σε επίπεδο Ευρωπαϊκών κρατών. Έτσι, ελλοχεύει ο κίνδυνος οι Επιχειρηματικές Συστάδες να μη μπορούν να εκμεταλλευτούν πλήρως τις δυνατότητες τους και οι προσπάθειες που γίνονται σε σχέση με την εφαρμογή πολιτικών να μην έχουν την αναμενόμενη απόδοση. Επομένως στόχος είναι η καλύτερη αξιοποίηση των παραγωγικών πόρων η οποία έχει ακόμη μεγαλύτερη σημασία στην προσπάθεια ενσωμάτωσης των δικτύων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων. Άρα η ανάληψη πρωτοβουλιών οι οποίες προωθούν την βέλτιστη εφαρμογή πρακτικών μάνατζμεντ στις Επιχειρηματικές Συστάδες της Ευρώπης κρίνεται απαραίτητη. Μία τέτοια προσπάθεια θα ήταν αποδοτικότερη αν γινόταν μέσα από μία κοινή οργανωτική δομή σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η οποία θα έχει συγκεκριμένες λειτουργίες και θα πιστοποιεί τις πρακτικές μάνατζμεντ που εφαρμόζονται στις ευρωπαϊκές Επιχειρηματικές Συστάδες. Ουσιαστικά, πρόκειται για έναν οργανισμό που θα δημιουργήσει οργανωτικά πρότυπα παρόμοια με αυτά οργανισμών διοίκησης ολικής ποιότητας, τα οποία όμως θα αντιστοιχούν αποκλειστικά στις Επιχειρηματικές Συστάδες ως οικονομικές οντότητες. Το γεγονός αυτό θα αποτελέσει κίνητρο αριστοποίησης των πρακτικών μάνατζμεντ που εφαρμόζουν τα στελέχη των Επιχειρηματικών Συστάδων. Επίσης ίσως δημιουργήσει ένα νέο τομέα σχετικά με το μάνατζμεντ γεγονός που θα βοηθήσει στην παραγωγή στελεχών εξειδικευμένων σε σχέση με την Επιχειρηματική Συστάδα.

3. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

3.1 Η εξέλιξη της ναυτιλίας στην Ευρώπη.

Οι θάλασσες και οι ωκεανοί αποτελούν την επιφάνεια στην οποία διεξάγεται σχεδόν το 90% των εμπορικών μεταφορών κάτι το οποίο ενισχύεται με το πέρασμα του χρόνου.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή ιστορία επιβεβαιώνει τον κυρίαρχο ρόλο της ηπείρου σε ότι αφορά το εμπόριο και ειδικότερα τη ναυτιλία . Οι χώρες της Ευρώπης είχαν πρωταγωνιστικό ρόλο στην εξερεύνηση του πλανήτη και στην ανακάλυψη νέων ιδεών και τεχνολογιών οι οποίες ανεξαρτητοποίησαν ως ένα βαθμό τη ναυτιλία από τις καιρικές συνθήκες με την εφεύρεση των ατμομηχανών. Ο ρόλος του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την Ευρώπη. Η τελευταία περιβάλλεται από τέσσερις θάλασσες και δύο ωκεανούς, Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη θάλασσα και Βόρεια Θάλασσα, Ατλαντικός και Αρκτικός ωκεανός. Η γεωγραφική πραγματικότητα που χαρακτηρίζει την Ευρώπη είναι ο κύριος παράγοντας από τον οποίο προέρχεται αυτή η ξεχωριστή σχέση των Ευρωπαϊκών κρατών με το θαλάσσιο περιβάλλον. Το τεράστιο μήκος των ακτογραμμών τους, μήκος το οποίο είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των Ηνωμένων Πολιτειών ή της Ρωσίας, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Ευρώπης. Παράλληλα οι περιοχές οι οποίες διαθέτουν ναυτιλιακές δραστηριότητες είναι υπεύθυνες για την παραγωγή του 40% του ακαθάριστου προϊόντος της Ευρώπης ενώ οι καθαρά ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελούν το 3-5% του ΑΕΠ της Ευρώπης, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται σε αυτό η αξία των πρώτων υλών, όπως το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο, και τα τρόφιμα (European Commission, 2006)

Η ναυτιλιακή ιστορία της Ευρώπης έθεσε τα θεμέλια για τον πρωταγωνιστικό ρόλο της Ευρώπης στη βιομηχανία και το εμπόριο. Επίσης οι ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελούσαν εξ' ορισμού έναν βιομηχανικό τομέα ο οποίος λειτουργούσε με όρους παγκοσμιοποίησης πολύ πριν ο όρος αρχίσει να χρησιμοποιείται με την έννοια που του προσδίδεται σήμερα. Ακόμη η ναυτιλία αποτελεί στυλοβάτη της παγκοσμιοποίησης καθώς παρέχει τα μέσα για την ενοποίηση των αγορών μέσα από ένα ασφαλές αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα μεταφοράς. Όμως παράλληλα η

ναυτιλία αποτελεί οικονομική δραστηριότητα εκ φύσεως διεθνοποιημένη, δέχεται και η ίδια ισχυρότερες επιρροές σε σχέση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Η ναυτιλία και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις βάσιζαν πάντα την λειτουργία τους στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Στην πορεία του χρόνου και ειδικότερα από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 η ανάγκη αυτή ολοένα και αυξανόταν. Το παραπάνω εκφράστηκε μέσα από μία διαδικασία εκτεταμένων συγχωνεύσεων και εξαγορών σε σχεδόν όλους τους κλάδους των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και ειδικότερα στους mega carriers και στον κλάδο της διαχείρισης τερματικών σταθμών στους λιμένες. Κρίσιμο ρόλο στην αλλαγή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είχε και η εμφάνιση των συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες επέδρασαν στην διάρθρωση και στην οργάνωση ολόκληρης της αλυσίδας των συστημάτων μεταφοράς μεταξύ φορτωτή και παραλήπτη. Έτσι το παραδοσιακό σύστημα μεταφορών στο οποίο συμμετείχαν διάφοροι παράγοντες δραστηριοποιούμενοι στα διάφορα τμήματα της μεταφοράς, αντικαταστάθηκε σταδιακά από ένα σύστημα στο οποίο ένας μεταφορέας έχει την ευθύνη σε όλα τα στάδια της μεταφοράς (Door to Door). Οι παραπάνω αλλαγές που μετασχημάτισαν τα συστήματα μεταφορών αναμφισβήτητα επηρέασαν σε πολύ μεγάλο βαθμό και τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στη ναυτιλία σε επίπεδο Ευρώπης βασιζόταν και βασίζεται στους περισσότερους τομείς στη δυνατότητα να παρέχει τις πιο προηγμένες επιχειρήσεις και προϊόντα. Τα ανανεωμένα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών και η ανάγκη για επιχειρήσεις οι οποίες μπορούν να ανταποκριθούν σε ένα διαρκώς μεταλλασσόμενο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον άλλαξαν τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία τοποθετούνται έναντι του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Σε αυτές τις αλλαγές οι οποίες μεταμόρφωσαν και την οργανωτική κουλτούρα των επιχειρήσεων μέσα από κάθετες και οριζόντιες ολοκληρώσεις, ο τρόπος με τον οποίο οφείλει να απαντήσει η Ευρώπη και η Ευρωπαϊκή Ένωση για να συνεχίζει να παρέχει προϊόντα και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, είναι η οργάνωση των επιχειρήσεων σε Επιχειρηματικές Συστάδες. Η πολιτική οργάνωση της Ευρώπης σε επίπεδο περιφερειών οι οποίες υπάρχουν μέσα στα κράτη μέλη βοηθάει προς αυτή τη κατεύθυνση.

Η ευρωπαϊκή Ένωση και τα θεσμικά όργανα της (Ευρωπαϊκή Επιτροπή) προσπαθούν να εκμεταλλευθούν την ευκαιρία δημιουργώντας Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ενδυναμώνοντας τους

συνδέσμους μεταξύ της ναυτιλίας και των πολιτικών προώθησης και ανάπτυξης των Επιχειρηματικών Συστάδων. Στόχος επίσης είναι η αναγνώριση και η αποτύπωση εκείνων των προϋποθέσεων που αποτελούν εκκολαπτήριες δυνάμεις των ήδη πετυχημένων ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων στην Ευρώπη. (European Commission, 2007)

Η πράσινη βίβλος σχετικά με τη ναυτιλιακή πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και έχει εκπονηθεί υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, θέτει το παρακάτω ερώτημα:

Ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος της ανάπτυξης Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων σε σχέση με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, την βελτίωση της εικόνας της εργασίας στη ναυτιλία και την προώθηση μίας κοινής ναυτιλιακής ταυτότητας; Πως μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να θέσει τις προϋποθέσεις για την δημιουργία συνεργιών μεταξύ των διάφορων τομέων της ναυτιλίας;

Οι πολιτικές παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην οικονομία της Ενιαίας Αγοράς και κατά συνέπεια στις οικονομίες των κρατών μελών πληθαίνουν και ισχυροποιούνται με την πάροδο του χρόνου. Κάποιες από αυτές τις πολιτικές επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τους διάφορους τομείς της ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα η ανάπτυξη και εφαρμογή Ευρωπαϊκών πολιτικών που σχετίζονται με τη ναυτιλία, προέρχεται από τη γενική οδηγία για τις μεταφορές και την κινητικότητα στην ένωση (European Commission, Directorate General for Mobility and Transport).

3.1.1 Η Εξέλιξη των πολιτικών προώθησης της ναυτιλίας και των μεταφορών σε επίπεδο Ε.Ε.

Η εφαρμογή πολιτικών για τις μεταφορές στην Ένωση ξεκινάει από το 1992 με την έκδοση της πρώτης λευκής βίβλου, στην οποία κύριος στόχος ήταν η δημιουργία μίας ενιαίας και ελεύθερης αγοράς μεταφορικών υπηρεσιών στην Ε.Ε. Στην συνέχεια το 2001 και αφού ο παραπάνω στόχος είχε επιτευχτεί σε μεγάλο βαθμό, εκδόθηκε η δεύτερη Λευκή Βίβλος η οποία προσπαθούσε να αντιμετωπίσει τις επιπτώσεις από την μεγάλη αύξηση της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, όπως το κόστος της συμφόρησης και οι βλαβερές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Η Τρίτη

Λευκή Βίβλος που εκδόθηκε μέσα στο 2011, συνεχίζει την προσπάθεια επίτευξης των παραπάνω στόχων, δίνοντας έμφαση στην μείωση των εκπομπών των *θερμοκηπιακών αερίων* κατά 80% με 95% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, ως το 2050. Το παραπάνω επηρεάζει άμεσα τη ναυτιλία καθώς στην προσπάθεια μείωσης των εκπομπών αερίου, τα πλοία υποχρεώνονται να χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (0.1%) γεγονός που αυξάνει το κόστος των καυσίμων. Παρά το γεγονός πως οι μεταφορές έχουν καταστεί αρκετά πιο καθαρές σε σχέση με το παρελθόν, η αύξηση του όγκου τους σημαίνει πως εξακολουθούν να αποτελούν πηγή θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Επίσης επισημαίνεται η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο, ενώ η ανεξάρτηση των Ευρωπαϊκών μεταφορών από αυτό το βλαβερό καύσιμο παρουσιάζεται ως πιθανό μελλοντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των Ευρωπαϊκών μεταφορών σε σχέση με των αυξανόμενο ανταγωνισμό από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

3.1.2 Θεματικές ενότητες των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σχετίζονται με τη ναυτιλία .

Μεταφορές.

Κυρίαρχος στόχος της Λευκής Βίβλου του 2011 είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης των Ευρωπαϊκών μεταφορών. Το παραπάνω θα βασίζεται:

1. Στην βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των οχημάτων σε όλα τα είδη των μεταφορών και με στόχο τη χρήση καυσίμων και μηχανημάτων με βιώσιμο τρόπο.
2. Στην βελτιστοποίηση της απόδοσης του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών με χρήση τεχνικών *μάντζμεντ* της εφοδιαστικής αλυσίδας (Supply Chain Management), καθώς και καλύτερη κατανομή των πόρων ανάμεσα στα μέσα των μεταφορών. Η ναυτιλία αποτελεί το αποδοτικότερο μέσο μεταφοράς τόσο σε όρους κόστους και όγκου όσο και σε όρους ρύπανσης. Επομένως θα πρέπει να υπάρξει ανακατανομή των επενδυτικών πόρων σε σχέση με τις μεταφορές στα μέσα που είναι αποδοτικότερα και πιο φιλικά προς το περιβάλλον. Αυτό θα σήμαινε περισσότερες επενδύσεις στη ναυτιλία και το σιδηρόδρομο και λιγότερες σε εγκατάσταση οδικών δικτύων. Οι επενδύσεις και οι πόροι αυτών πρέπει να κατανεμηθούν με βάση την

προαγωγή της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων δημιουργώντας κοινές υποδομές για τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτές. Η ομαλότερη λειτουργία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς εξασφαλίζει και καλύτερη διείσδυση των Επιχειρηματικών Συστάδων στις ευρωπαϊκές αγορές.

3. Στην αποδοτικότερη χρήση των μεταφορικών μέσων και των υποδομών μέσα από τη χρήση πληροφοριακών συστημάτων. Παράλληλα απαραίτητες είναι και δράσεις που θα εξασφαλίσουν την ομαλότερη λειτουργία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς όπως η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών, άρση των περιορισμών στην ακτοπλοΐα, κατάργηση των φραγμών στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τιμολογιακή πολιτική χωρίς στρεβλώσεις κτλ.
4. Στην δημιουργία λειτουργικών μεταφορικών δικτύων εντός της Ένωσης τα οποία θα ενισχύσουν την ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς και την οικονομική και κοινωνική συνοχή στις χώρες της Ε.Ε. Άλλωστε βασική προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία μίας νομισματικής ένωσης είναι η κινητικότητα κεφαλαίου και εργατικού δυναμικού, προϋποθέσεις οι οποίες ενισχύονται με την αποδοτική λειτουργία ενός πανευρωπαϊκού ενιαίου δικτύου μεταφορών. Ο στόχος αυτός εκφράζεται μέσα από τα Υπερ-Ευρωπαϊκά δίκτυα (Trans European Networks) τα οποία ως ιδέα περιλαμβάνουν την δια-συνδεσιμότητα και την δια-λειτουργικότητα των εθνικών συστημάτων μεταφορών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Την δημιουργία δηλαδή ενός ενιαίου δικτύου μεταφορών το οποίο ενσωματώνει τις θαλάσσιες, τις σιδηροδρομικές και τις οδικές μεταφορές σε όλη την έκταση της Ένωσης. Το παραπάνω βοηθάει και τις τις Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες και τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτές να ολοκληρωθούν σε οριζόντιο επίπεδο.

Η Φορολογία.

Μία ακόμη θεματική ενότητα στην οποία η Ε.Ε. παράγει κοινές πολιτικές και επηρεάζει τη ναυτιλία είναι η φορολογία. Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε αυτόν τον τομέα έχει ως κεντρικό άξονα τον γενικότερο στόχο της δημιουργίας μίας ανταγωνιστικής Ευρώπης στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας. Σε αυτήν την κατεύθυνση κρίνεται απαραίτητος ο συντονισμός των εθνικών φορολογικών

πολιτικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στόχος της Ευρωπαϊκής επιτροπής είναι να επιλυθούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα άτομα και οι επιχειρήσεις μέσα στην Ενιαία Αγορά από ένα σχετικά ομογενοποιημένο φορολογικό σύστημα. Ειδικότερα στη ναυτιλία που όπως έχει προαναφερθεί αποτελεί εκ φύσεως μία διεθνοποιημένη δραστηριότητα ο στόχος αυτός είναι ακόμη σημαντικότερος. Επίσης η δημιουργία φορολογικών κινήτρων για τη συμμετοχή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στις Επιχειρηματικές Συστάδες θα μπορούσε να αποτελέσει μέτρο ενίσχυσης της ποικιλομορφίας αυτών και άρα αύξησης των συνεργασιών και της συνολικής προστιθέμενης αξίας μίας Επιχειρηματικής Συστάδας.

Η Έρευνα και Ανάπτυξη.

Η χάραξη και η εφαρμογή πολιτικών προώθησης της έρευνας και της ανάπτυξης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι πολιτική αλλά και νομική υποχρέωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προκύπτει από τη συνθήκη του Άμστερνταμ, η οποία μάλιστα αφιερώνει ένα ολόκληρο κεφάλαιο σε αυτό το θέμα. Η οργάνωση και ο συντονισμός σε όλα τα επίπεδα της Ε.Ε. και κυρίως σε εθνικό και περιφερειακό, έχει ως στόχο τη δημιουργία δικτύων και κινητικότητας ατόμων και ιδεών, που θα προκύπτουν από την εκσυγχρονισμένη έρευνα στο πλαίσιο ενός παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος (Wijnolst, Jenssen, Sodal, 2003). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διακρίνει 13 θεματικές ενότητες στις οποίες χαράσσει πολιτικές. Σε σχέση με τις μεταφορές διακρίνονται 3 κατηγορίες: 1) Οι Αερομεταφορές, 2) Οι μεταφορές που γίνονται στην επιφάνεια της θάλασσας ή της γης, και 3) Άλλων ειδών μεταφορές. Η ναυτιλία εντάσσεται ως τομέας στη δεύτερη θεματική ενότητα. Κατά την περίοδο 1998-2002 αναπτύχθηκε η δράση για τις Γήινες Μεταφορές και τις Ναυτικές τεχνολογίες. Η δράση αυτή στόχευε στην ανάπτυξη των τεχνολογικών υποδομών που είναι απαραίτητες για την καινοτομία. Παράλληλα στόχος ήταν η διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης των Ευρωπαϊκών μεταφορών (οδικών σιδηροδρομικών και ναυτιλιακών) αλλά και η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Οι μελλοντικοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκφράζονται μέσα από μία νέα δράση που ονομάζεται Waterborne Technology Platform και η οποία έχει προοπτική ως το 2020.

Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι οποίες αποτυπώνονται σε αυτή τη πλατφόρμα είναι η εγκαθίδρυση ενός βιώσιμου συστήματος θαλασσιών μεταφορών, η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία αλλά λαμβάνουν χώρα και στην

ενδοχώρα, ενώ παράλληλα σχετίζονται κυρίως με φυσικούς πόρους, και η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων της ναυτιλίας στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για να είναι επιτυχής η ανταπόκριση της Ένωσης σε αυτές τις προκλήσεις η έρευνα και η συλλογή πληροφοριών για τη λειτουργία της ναυτιλίας ακολουθεί τις παρακάτω κατευθύνσεις.

1. **Ασφάλεια.** Ασφαλείς, βιώσιμες και αποδοτικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο βιώσιμο τρόπο μεταφορών σε σχέση με τις οικονομίες κλίμακας που προσφέρουν αλλά και τις μικρές, σχετικά με τα άλλα μέσα, επιπτώσεις στο περιβάλλον (εκπομπές ρύπων). Παράλληλα μεγάλη πρόοδος έχει γίνει και σε σχέση με τα ναυτιλιακά ατυχήματα. Ειδικά σε κάποιες κατηγορίες πλοίων, όπως τα δεξαμενόπλοια, τα ατυχήματα τη δεκαετία του 1970 ήταν τρεις φορές περισσότερα από τα αντίστοιχα της δεκαετίας του 1990. Ταυτόχρονα οι όλο και αυξανόμενοι ρυθμοί παγκοσμιοποίησης, η αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού που οδηγεί και στην αύξηση της ζήτησης για τροφή και ενέργεια, αποτελούν παράγοντες που κατευθύνουν στην ανακατανομή του όγκου αλλά και των πόρων μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Παρατηρείται με λίγα λόγια, η τάση για μεταφορά πόρων και μεταφερόμενου όγκου από τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές στη ναυτιλία η οποία όπως προαναφέρθηκε αποτελεί και το πιο αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς σε οικονομικούς και περιβαλλοντικούς όρους. Σε αυτήν την εξέλιξη η ναυτιλία θα πρέπει να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα της με συνεχείς και αποδοτικές σε όρους κόστους καινοτομίες και βελτιώσεις. Η οργάνωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στις περιφέρειες της Ε.Ε. ενισχύει την καινοτομική δυνατότητα της ναυτιλίας.
2. **Ανταγωνιστικότητα.** Μία ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία που εδρεύει σε μία από τις πλουσιότερες περιοχές του κόσμου θα πρέπει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του συνεχώς μεταλλασσόμενου οικονομικού περιβάλλοντος διατηρώντας την ανταγωνιστικότητα της. Το παραπάνω θα πρέπει να επιτευχθεί μέσα από την έρευνα και την καινοτομία σε τεχνολογικό και διαχειριστικό επίπεδο. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία θα πρέπει να ενσωματώσει το νέο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, έχοντας ρόλο σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα. Επίσης σε σχέση με την έρευνα έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην

κατασκευή νέων τύπων ανταγωνιστικών πλοίων και στον εκσυγχρονισμό των υποδομών. Με τον όγκο του παγκοσμίου εμπορίου να συνεχίζει να αυξάνεται και εφόσον η ναυτιλία εξυπηρετεί από 80-90% αυτού του όγκου, η ευρωπαϊκή ναυτιλία θα πρέπει να διατηρήσει την παγκόσμια πρωτοπορία της έτσι ώστε να συνεχίσει να συμβάλει τα μέγιστα στην κοινωνική και οικονομική ευημερία των Ευρωπαϊκών κρατών. Σε αυτήν την κατεύθυνση θα πρέπει να συνεχίσουν να παράγονται νέοι καινοτομικού τύποι πλοίων όπως και καινοτομικός ναυτιλιακός εξοπλισμός και πληροφοριακά συστήματα. Τα παραπάνω θα επηρεάσουν την αποδοτικότητα και τη λειτουργικότητα του τρόπου με τον οποίο διεξάγονται σήμερα, οι οικονομικές δραστηριότητες της Ευρώπης σε σχέση με τη θάλασσα.

3. **Επαρκείς υποδομές.** Για λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί το εμπόριο και ο τρόπος με τον οποίο διεξάγονται οι διεθνείς συναλλαγές συνεχώς αλλάζει. Η αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού και η αύξηση του όγκου του εμπορίου θα πρέπει να βρει την Ευρωπαϊκή Ένωση έτοιμη να ανταποκριθεί με επαρκείς, αποδοτικές και σύγχρονες υποδομές. Οι λιμένες της Ευρώπης θα πρέπει να μπορέσουν να ανταποκριθούν στην συνεχή αύξηση του μεγέθους αλλά και του αριθμού των πλοίων που εισέρχονται σε αυτούς. Αυτό απαιτεί μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και τη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου λιμένων που θα εξελίσσεται συνεχώς για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του αυξανόμενου εμπορίου. Επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αυξανόμενη ζήτηση για ψυχαγωγικές δραστηριότητες που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον. Για την επίτευξη αυτών των στόχων προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα όπως:

- a. Η επιτάχυνση της ανάπτυξης νέων λιμένων και υποδομών σε συνδυασμό με την αύξηση της αποδοτικότητας νέων και παλαιών, πάντα σε σχέση με τον στρατηγικό στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης.
- b. Ο σχεδιασμός της ενίσχυσης της συνδεσιμότητας και την διαλειτουργικότητας μεταξύ των λιμένων και των άλλων υποδομών.
- c. Η ανάπτυξη νέων και αποδοτικότερων τεχνολογιών σε σχέση με τις μεταφορές και η χρησιμοποίηση σύγχρονων πληροφοριακών συστήματα διαχείρισης.

- d. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και προσανατολισμός της επιβατικής και εμπορικής κίνησης στην Ευρώπη, με στόχο την ανακατανομή της κίνησης ανάμεσα στα δίκτυα μεταφορών του Βορρά και του Νότου.
- e. Τέλος όλα αυτά θα πρέπει να συμβούν σε ένα πλαίσιο κατανόησης των επιπτώσεων στο περιβάλλον, ειδικότερα όσον αφορά την κατασκευή νέων ή την αναμόρφωση ήδη υπάρχοντων λιμένων.

Το Εξωτερικό Εμπόριο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί την μεγαλύτερη εμπορική περιφέρεια σε παγκόσμιο επίπεδο. Για αυτό ακριβώς το λόγο κατέχει και ισχυρό ρόλο στην χάραξη πολιτικών από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει τον ρόλο του Παγκόσμιου Οργανισμού σε μία σειρά ζητημάτων όπως η περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, η αποτύπωση και εφαρμογή κανόνων στο διεθνές εμπόριο και η προώθηση ενός βιώσιμου μοντέλου ανάπτυξης. Με τη σειρά της η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί συγκεκριμένα ζητήματα μέσα από την παρουσία της στον Π.Ο.Ε . τα οποία είναι:

1. Η διασφάλιση της πρόσβασης ευρωπαϊκών εταιρειών σε νέες αγορές.
2. Η παρακολούθηση της δημιουργίας και εφαρμογής των κανόνων σε σχέση με το διεθνές εμπόριο.
3. Η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης σε τομείς που σχετίζονται με την Ένωση.

Η ελεύθερη πρόσβαση σε νέες αγορές είναι ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας για σχεδόν όλους τους τομείς της ναυτιλίας στην Ευρώπη. Προβλήματα σε σχέση με εμπόδια εισόδου σε αγορές αντιμετωπίζουν πολλές ήδη ανεπτυγμένες χώρες. Ακόμα και μέσα στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν διαφόρων ειδών προβλήματα. Παράλληλα το διεθνές εμπόριο αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες οι οποίες όπως έχει ήδη διατυπωθεί είναι εκ φύσεως διεθνοποιημένες. Η χάραξη επομένως πολιτικών από τον Π.Ο.Ε. επηρεάζει άμεσα την ανάπτυξη των ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων στην Ευρώπη. Η δημιουργία εξωστρεφών και παγκόσμιας εμβέλειας ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων στις περιφέρειες της Ε.Ε. προϋποθέτει την ελεύθερη πρόσβαση του προϊόντος των Επιχειρηματικών Συστάδων σε νέες αγορές και ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες. Για αυτό ακριβώς το λόγο η

τελευταία οφείλει να ισχυροποιήσει την θέση της στους διεθνείς οργανισμούς. Το πραγματικό μέγεθος της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας πρέπει να αναδειχθεί και να αποτυπωθεί διεθνώς ώστε να ισχυροποιηθεί η θέση της Ευρώπης σε οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ που αποτελεί και τον κύριο παράγοντα παραγωγής θεσμικών πλαισίων σε παγκόσμιο επίπεδο για τη ναυτιλία .

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες είτε άμεσα είτε έμμεσα και με πολιτικές σε διάφορες άλλες θεματικές ενότητες. Η περαιτέρω ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς χρειάζεται ακόμα κάποιες δομικές και νομικές αλλαγές, γεγονός που θα συμβάλει και στην δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και λειτουργικού δικτύου ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ευρώπη. Η δημιουργία ενός δικτύου μεταξύ των ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων της Ευρώπης θα συμβάλει σε αυτή την κατεύθυνση ενώ ταυτόχρονα θα βοηθήσει τις Επιχειρηματικές Συστάδες να αντλήσουν πετυχημένες πολιτικές η μία από την άλλη. Επίσης η δημιουργία σχέσεων και συνεργασιών μεταξύ των Επιχειρηματικών Συστάδων τις καθιστά περισσότερο εξωστρεφείς με αποτέλεσμα να ενσωματώνουν ευκολότερα τις αλλαγές του πολιτικού και οικονομικού περιβάλλοντος. Ακόμη στην προσπάθεια επίτευξης του στρατηγικού στόχου της δημιουργίας μίας ευρωπαϊκής επιχειρηματικής κοινωνίας που βασίζεται στη γνώση και στην καινοτομία και ειδικά σε ότι αφορά στην ανάπτυξη δικτύων μεταξύ μικρομεσαίων επιχειρήσεων χαράσσονται πολιτικές που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη των Επιχειρηματικών Συστάδων στην Ευρώπη. Τέλος η ενεργειακή πολιτική της Ένωσης επηρεάζει άμεσα τη ναυτιλία κυρίως όσον αφορά την μείωση των εκπομπών αερίων των πλοίων, γεγονός που έχει άμεσες επιπτώσεις στο κόστος διαχείρισης του πλοίου, αλλά και σε άλλους τομείς. Η οργάνωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στις περιφέρειες της Ε.Ε. σε Επιχειρηματικές Συστάδες θα πρέπει να συντονιστεί με τις πολιτικές της Ένωσης σε σχέση με τις μεταφορές και τη ναυτιλία αποτελώντας ίσως ένα ξεχωριστό τομέα χάραξης και εφαρμογής πολιτικών.

3.1.3 Η Ανάγκη συντονισμού των Ευρωπαϊκών Πολιτικών με στόχο τη δημιουργία Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων με σαφή Δομή και Χαρακτηριστικά στις περιφέρειες της Ε.Ε.

Οι προσπάθειες χάραξης και εφαρμογής πολιτικών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προώθηση των Επιχειρηματικών Συστάδων, ειδικότερα σε ότι αφορά τη ναυτιλία, ήταν στο παρελθόν ιδιαίτερα σπασμωδικές και χωρίς συνοχή. Τα τελευταία χρόνια έχουν καταβληθεί έντονες προσπάθειες για το συντονισμό των πολιτικών, ενώ παράλληλα αποτυπώνονται και οι προϋποθέσεις για την δημιουργία μιας ξεχωριστής πολιτικής για την προώθηση των Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων. Υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι που η ναυτιλία τόσο όσο αφορά τις επιχειρήσεις αυτής, όσο και τους θεσμικούς οργανισμούς που σχετίζονται με αυτήν, πρέπει να αποτελεί ξεχωριστή θεματική ενότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι λόγοι αυτοί είναι στρατηγικοί, οικονομικοί αλλά και γεωγραφικοί. Η πρωτοπορία της Ευρώπης σε σχέση με τις ναυτιλιακές μεταφορές είναι απαραίτητο να συνεχιστεί για να μπορέσει η τελευταία να διατηρήσει τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Για να είναι εφικτός ο παραπάνω στόχος η Ευρώπη θα πρέπει να διατηρήσει ή και να αυξήσει “κομμάτι της πίτας” που διαθέτει στο σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας και του παγκόσμιου στόλου. Παράλληλα ο όρος ναυτιλία περιλαμβάνει διάφορους τομείς και δραστηριότητες. Επομένως ο στόχος που τίθεται είναι η συνολική προώθηση όλων των τομέων της ναυτιλίας που αντιμετωπίζονται ως ένα ενιαίο σύνολο. Η ανάπτυξη δικτύων και συνδέσμων μεταξύ τους με έμφαση στην καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα είναι απαραίτητος όρος για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ναυτιλίας στην Ευρώπη. Έτσι το καλύτερο ίσως εργαλείο για την επίτευξη του παραπάνω στρατηγικού στόχου είναι η οργάνωση της ναυτιλίας σε Επιχειρηματικές Συστάδες οι οποίες αποτελούν οργανισμούς που μπορούν να ανταποκριθούν καλύτερα στις νέες προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης. Εκτός από στρατηγικούς και οικονομικούς λόγους για τους οποίους η προσέγγιση του κλάδου της ναυτιλίας στην Ευρώπη πρέπει να γίνει με την ανάλυση των Επιχειρηματικών Συστάδων, υπάρχουν και γεωγραφικοί λόγοι. Συγκεκριμένα οι ναυτιλιακές μεταφορές και ειδικότερα η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να έχει σημαντικό ρόλο στην μείωση της συμφόρησης των μεταφορικών δικτύων στην ενδοχώρα της Ευρώπης και κυρίως στη Βόρεια Ευρώπη όπου παρατηρούνται και τα

μεγαλύτερα προβλήματα συμφόρησης παρά την μεγάλη αποδοτικότητα των εκεί μεταφορικών συστημάτων.

3.2 Οι δραστηριότητες στις οποίες εκτείνονται οι Ευρωπαϊκές Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αποτυπωθεί ένας ορισμός της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Παρόλο το γεγονός πως η πρακτική σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τουλάχιστον στην Ελλάδα περιλαμβάνει μόνο τους πιο στενά συνδεδεμένους κλάδους της ναυτιλίας, δηλαδή την εμπορική ναυτιλία, την διαχείριση λιμένων και τερματικών σταθμών και τις ναυτιλιακές υπηρεσίες, για τις ανάγκες της εργασίας **η ναυτιλιακή βιομηχανία ορίζεται ως όλες οι ναυτιλιακές δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται μεταξύ τους τόσο με εννοιολογικούς αλλά κυρίως με οικονομικούς όρους.**

Επομένως η ναυτιλία δεν αποτελεί μία βιομηχανία που συγκροτείται από μία κυρίαρχη δραστηριότητα. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες διαχωρίζονται σε διάφορους τομείς οι οποίοι ναί μεν συνδέονται μεταξύ τους αλλά πρέπει να εξετάζονται, αρχικά τουλάχιστον, ξεχωριστά. Επομένως θα πρέπει να υπάρξει μία κατηγοριοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε τομείς. Παράλληλα θα πρέπει να συμπεριληφθούν και τομείς οι οποίοι δεν έχουν άμεση συσχέτιση ή εξάρτηση με τη ναυτιλία, όπως ο τουρισμός, αλλά σίγουρα επηρεάζουν και επηρεάζονται από αυτήν. Ο ευρύς ορισμός της ναυτιλιακής βιομηχανίας εξυπηρετεί καλύτερα και την μελέτη των Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων καθώς το εύρος των δραστηριοτήτων τους συνήθως υπερβαίνει τα όρια του στενού ορισμού της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

Ένας από τους στόχους αυτής της εργασίας είναι να δείξει την σημασία της ανάλυσης των Επιχειρηματικών Συστάδων ως οικονομικών οργανισμών οι οποίοι έχουν ξεχωριστή οργανωτική δομή και συγκεκριμένα πλεονεκτήματα. Ο ορισμός των Επιχειρηματικών Συστάδων στη βιβλιογραφία αλλά και ο τρόπος με τον οποίο ορίστηκαν στο παρόν κείμενο, υποδεικνύουν ως κύρια χαρακτηριστικά τους την γεωγραφική εγγύτητα – συγκέντρωση των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε αυτές, τον εις βάθος επιμερισμό και εξειδίκευση της εργασίας και του εργατικού τους δυναμικού καθώς και τις συνέργιες που αναπτύσσονται μεταξύ των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας μέσα από τυπικές ή άτυπες μορφές συνεργασιών.

Σε προηγούμενη ενότητα τονίστηκαν ιδιαίτερα οι αλλαγές που έχουν συμβεί παγκοσμίως στα συστήματα μεταφορών, ειδικότερα σε σχέση με τα νέα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών και τη νέα “door to door” φιλοσοφία της μεταφορικής υπηρεσίας. Το παραπάνω σε συνάρτηση με το γεγονός πως οι μηχανισμοί της παγκοσμιοποίησης έχουν δημιουργήσει μία ουσιαστικά παγκόσμια ενιαία αγορά, ειδικότερα σε τομείς όπως η ναυτιλία που είναι εκ φύσεως διεθνοποιημένη οικονομική δραστηριότητα, έχει αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο ανταγωνίζονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε όλους τους κλάδους. Η Ευρώπη ως παραδοσιακός πρωταγωνιστής στις ναυτιλιακές αγορές, οφείλει να ανταποκριθεί σε αυτές τις προκλήσεις. Έννοιες όπως η ανταγωνιστικότητα και η αποδοτικότητα είναι κυρίαρχες πλέον στην παγκόσμια οικονομία. Επομένως χρειάζονται διαφορετικοί τρόποι αντίληψης και οργάνωσης των διάφορων κλάδων της οικονομίας και επομένως απαραίτητα είναι και νέα διαφορετικά εργαλεία ανάλυσης. Το παρών κείμενο θεωρεί πως η οργάνωση τόσο σε θεωρητικό όσο και σε εφαρμοστικό επίπεδο σε Επιχειρηματικές Συστάδες, είναι ο τρόπος με τον οποίο μπορεί και οφείλει να απαντήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και ειδικότερα η ναυτιλία, στις νέες αυτές προκλήσεις.

Οι κλάδοι της ναυτιλίας οι οποίοι αναφέρονται παρακάτω αποτελούν και τις επιμέρους συμπληρωματικές δραστηριότητες των Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων, μέσα από τις οποίες δημιουργούνται ή θα πρέπει να αποτελεί στόχο να δημιουργούνται διάφορες συνέργιες και εξωτερικές οικονομίες. Αυτό βέβαια δε σημαίνει πως για να χαρακτηριστεί μία γεωγραφική περιοχή που διαθέτει διάφορες ναυτιλιακές δραστηριότητες ως Επιχειρηματική Συστάδα θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει όλους τους τομείς που θα συνθέταν μία ολοκληρωμένη Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα. Παράλληλα υπάρχουν και τομείς οι οποίοι έχουν άμεση συσχέτιση με τη ναυτιλία, όπως η εκπαίδευση, οι οποίοι είναι ακόμα δυσκολότερο να καταγραφούν ως μέρος της Επιχειρηματικής Συστάδα

3.2.1 Οι βασικοί κλάδοι των Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων της Ευρώπης.

- **Οι μεταφορές.** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει την εμπορική ναυτιλία την λειτουργία των λιμένων και των τερματικών σταθμών αλλά και την ναυτιλιακές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην ενδοχώρα (λίμνες-ποτάμια).

Ο όρος της εμπορικής ναυτιλίας αναφέρεται στην μεταφορά φορτίων προς εξυπηρέτηση του παγκοσμίου εμπορίου. Τα είδη των μεταφερόμενων φορτίων είναι χύδην ξηρά φορτία (Dry Bulk), μοναδοποιημένα φορτία (containers), χύδην υγρά και υγροποιημένα φορτία. Η εμπορική ναυτιλία κατηγοριοποιείται και ανάλογα με το είδος των μεταφορικών υπηρεσιών οι οποίες είναι δύο 1) Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία (tramp) και η ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner). Στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία ένα πλοίο εκτελεί ταξίδια στη βάση ενός, κάθε φορά, ναυλοσυμφώνου για τη μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου, μεταξύ δύο λιμένων και έναντι ναύλου, που όλα συμφωνούνται μεταξύ μεταφορέα και ναυλωτή, μέσω του ναυλοσυμφώνου. (Γ.Π Βλάχος, 2003) Η ναυτιλία γραμμών ικανοποιεί την ζήτηση γενικών φορτίων και αναφέρεται σε συγκεκριμένα δρομολόγια πλοίων τα οποία σε αντίθεση με την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία πραγματοποιούν προγραμματισμένα δρομολόγια κατόπιν μιας συμφωνίας που διέπει όλα τα δρομολόγια.

Ο παγκόσμιος στόλος ακολουθεί μία αυξητική τάση εδώ και 100 περίπου χρόνια. Η μόνη διακοπή σε αυτήν την πορεία συνέβη στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και προερχόταν από τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση. Την παρούσα χρονική στιγμή και σύμφωνα με στοιχεία του 2009 ο συνολικός παγκόσμιος στόλος αποτελείται από 74.951 πλοία διαφόρων ειδών και μεγεθών.

ΝΤΟΛΙΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Πίνακας 3.1 Συνολικός αριθμός του παγκοσμίου στόλου κατά τύπο και μέγεθος.

Τύπος Πλοίου	Μικρά		Μεσαία		Μεγάλα		Πολύ μεγάλα		Σύνολο	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
Γενικού φορτίου	1.649	22.7%	53.816	25.9%	6.254	2.0%			61.720	7.2%
Εξειδικευμένου φορτίου	6	0.1%	1.293	0.6%	1.706	0.6%	64	0.0%	3.070	0.4%
Εμπορευματοκιβωτίων	5	0.1%	27.744	13.4%	59.078	19.3%	56.303	17.0%	143.130	16.8%
Ro-Ro	11	0.2%	8.275	4%	24.441	8.0%	6.908	2.1%	39.636	4.6%
Χύδην φορτίων	153	2.1%	47.350	22.8%	114.333	37.3%	88.921	26.8%	250.757	29.4%
Πετρελαίου και χημικών	640	8.8%	38.469	18.5%	81.116	26.4%	128.831	38.9%	249.056	29.2%
Φυσικό αέριο	18	0.2%	5.014	2.4%	8.265	2.7%	32.031	9.7%	45.328	5.3%
Άλλα tankers	36	0.5%	42	0.0%					78	0.0%
Επιβατικά	841	11.6%	11.612	5.6%	9.289	3.0%	11.180	3.4%	32.922	3.9%
Offshore	565	7.8%	7.359	3.5%	1.877	0.6%	7.233	2.2%	17.034	2.0%
Υπηρεσιών	473	6.5%	5.896	2.8%	478	0.2%			6.847	0.8%
Tug	2.873	39.5%	825	0.4%					3.698	0.4%
Σύνολο	7.270	100%	207.697	100%	306.837	100%	331.472	100%	853.276	100%

Πηγή: The World Merchant fleet in 2009, Equasis Statistics

Η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου ανάγεται σε 853.276.000 τόνους.

Πίνακας 3.2 Συνολική χωρητικότητα παγκοσμίου στόλου (σε 1000t), κατά μέγεθος και τύπο

Τύπος Πλοίου	Μικρά		Μεσαία		Μεγάλα		Πολύ μεγάλα		Σύνολο	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
Γενικού φορτίου	4.971	18.4%	12.971	35.7%	208	2.5%			18.150	24.2%
Εξειδικευμένου φορτίου	17	0.1%	168	0.5%	47	0.6%	1	0.0%	233	0.3%
Εμπορευματοκιβωτίων	12	0.0%	2.380	6.6%	1.541	18.6%	683	20.1%	4.616	6.2%
Ro-Ro	29	0.1%	877	2.4%	534	6.5%	108	3.2%	1.548	2.1%
Χύδην φορτίων	403	1.5%	3.416	9.4%	3.233	39.5%	968	28.5%	8.020	10.7%
Πετρελαίου και χημικών	1.968	7.3%	6.440	17.7%	2.112	25.8%	1.149	33.8%	11.669	15.6%
Φυσικό αέριο	47	0.2%	957	2.6%		2.3%	300	8,8%	1.494	2.0%
Άλλα tankers	132	0.5%	31	0.1%	190				163	0.2%
Επιβατικά	3.374	12.5%	2.534	7.0%	263	3.2%	119	3.5%	6.290	8.4%
Offshore	2.032	7.5%	3.693	10.2%	42	0.5%	71	2.1%	5.838	7.8%
Υπηρεσιών	1.783	6.6%	1.981	5.5%	13	0.2%			3.777	5.0%
Tug	12.316	45.5%	837	2.3%					13.153	17.5%
Σύνολο	7.270	100%	36.285	100%	8.183	100%	3.399	100%	74.951	100%

Πηγή: The World Merchant fleet in 2009, Equasis Statistics

Η ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία κατέχει περίπου το 40% του παγκόσμιου στόλου και αποτελεί την κυρίαρχη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε επίπεδο Ευρώπης. Η άμεση παραγόμενη αξία (direct turnover) της ευρωπαϊκής εμπορικής ναυτιλίας ανέρχεται περίπου σε 50 δις ευρώ. Όμως το ποσό αυτό δεν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα εφόσον υπάρχουν μεγάλα προβλήματα σε σχέση με τη συλλογή στοιχείων. Για παράδειγμα η Ελλάδα η

οποία είναι η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια χώρα παγκοσμίως κατατάσσεται ως ένατη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στην Ευρώπη γεγονός που σε καμία περίπτωση δεν αντιστοιχεί στην πραγματικότητα. Αυτό συμβαίνει διότι μεγάλο μέρος των πλοίων Ελληνικών συμφερόντων δεν διαθέτουν Ελληνική σημαία. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί πως ο κλάδος των μοναδοποιημένων φορτίων (containers), τείνει παρά τις προσπάθειες που γίνανε από τον IMO με την απαγόρευση των Conferences, να χαρακτηριστεί από ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Ενδεικτικό είναι το γεγονός πως οι 5 μεγαλύτερες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων κατέχουν σύμφωνα με στοιχεία του 2007 το 42% της αγοράς.

Στον κλάδο της διαχείρισης των λιμένων και των τερματικών σταθμών ο διαχειριζόμενος όγκος των εμπορευμάτων είναι τουλάχιστον διπλάσιος από αυτόν που μεταφέρει η εμπορική ναυτιλία. Το παραπάνω προκύπτει εύλογα αν αναλογιστούμε ότι τα φορτία που καταφθάνουν στα λιμάνια πρέπει να φορτωθούν και να ξεφορτωθούν. Ο όγκος των φορτίων αυξάνεται ακόμα περισσότερο αν αναλογιστούμε πως στον κλάδο των μοναδοποιημένων φορτίων πολλές φορές τα φορτία μεταφορτώνονται σε "hub and spoke" λιμένες. Η μεγέθυνση της ναυτιλίας, ως βιομηχανικός κλάδος, σε παγκόσμιο επίπεδο αντικατοπτρίζεται και στην αύξηση του διαχειριστικού έργου των λιμένων και την μεγέθυνση της αγοράς των διαχειριστών τερματικών σταθμών. Η διαχείριση των τερματικών σταθμών γίνεται κυρίως από ιδιωτικές επιχειρήσεις σε αντίθεση με το παρελθόν όπου δημόσιες επιχειρήσεις διαχειριζόταν την πλειοψηφία των λιμένων και των τερματικών σταθμών στην Ευρώπη. Παράλληλα στην συγκεκριμένη αγορά είναι χαρακτηριστική η τάση συγκέντρωσης που παρουσιάζεται σε Ασία και Ευρώπη με τις 5 μεγαλύτερες επιχειρήσεις να κατέχουν το 55% της αγοράς σύμφωνα με στοιχεία του 2008. Από τους Ευρωπαϊκούς λιμένες διεξάγεται σχεδόν όλο το εξωτερικό εμπόριο της Ευρώπης, με κριτήριο πάντα τον όγκο καθώς οι αερομεταφορές κατέχουν σημαντικό τμήμα του εμπορίου αν αναλογιστούμε την αξία των εμπορευμάτων. Επομένως εκτός από τον πρωταρχικό ρόλο μίας επιχείρησης που δραστηριοποιείται στην διαχείριση τερματικών σταθμών, που είναι η διαχείριση του φορτίου, είναι απαραίτητο οι ίδιες επιχειρήσεις να διαθέτουν και υπηρεσίες logistics οι οποίες να

εξυπηρετούν το εξωτερικό αλλά και το εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης. Το παραπάνω σε συνδυασμό με την ανάγκη συνδυασμένων μεταφορών, που έχει περιγραφθεί σε προηγούμενη ενότητα, άλλαξε και τον ρόλο των λιμένων στην παγκόσμια οικονομία. Οι λιμένες δεν αντιμετωπίζονται πλέον ως μέσο ανάπτυξης της οικονομίας και της ενδοχώρας που τους φιλοξενεί. Αλλά αποτελούν ένα σταθμό-σημείο στην μεταφορική αλυσίδα. Είναι εύλογο επομένως οι τερματικοί σταθμοί των λιμένων να λειτουργούν με όρους παραγωγικότητας και αποδοτικότητας για να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Το σύνολο των υπηρεσιών που προσφέρουν οι λιμένες ως λιμενική υπηρεσία ορίζεται ως τελικό λιμενικό προϊόν και συμπεριλαμβάνει τις παρακάτω δραστηριότητες.

- Πλοήγηση του πλοίου σε συγκεκριμένο χώρο πρόσδεσης.
- Ρύθμιση και διαχείριση της κυκλοφορίας εντός του λιμανιού ώστε να αποφεύγεται η συμφόρηση.
- Ρυμούλκηση.
- Τροφοδοσία και προμήθεια πλοίων.
- Διαχείριση φορτίων, η οποία περιλαμβάνει την φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφορά φορτίων προς τις αποθήκες.
- Αποθήκευση και προετοιμασία για τη διανομή
- Παροχή διαφόρων πληροφοριών στους χρήστες μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων.
- Διάφορες άλλες υπηρεσίες όπως αστυνόμευση, πυρόσβεση, βυθοκόρηση, επισκευές πλοίων και άλλες υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των επιβατών. (Χλωμούδης, 2001)

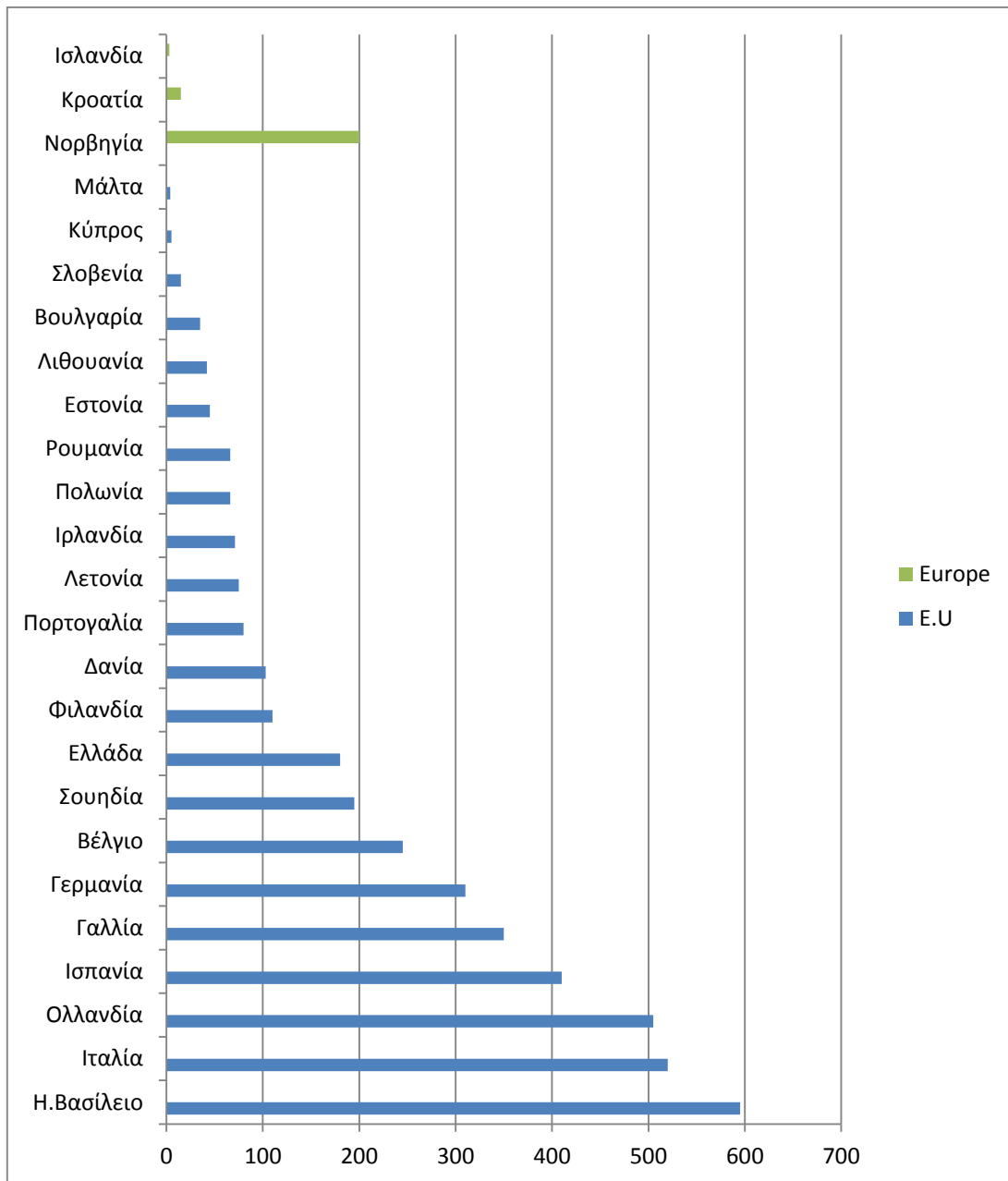
Όλοι αυτοί οι τομείς και ιδιαίτερα η διαχείριση φορτίων χαρακτηρίζονται από υψηλούς ρυθμούς καινοτομιών, οι οποίες με τη σειρά τους προκαλούν και επενδύσεις. Ειδικά στον τομέα της διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων οι επενδύσεις που απαιτούνται είναι τεράστιες, ενώ παράλληλα η αναγκαιότητα για επανεπενδύσεις είναι συχνότερη. Η ανάγκη για συνεχείς επενδύσεις ενδεχομένως να μειώνει ακόμα περισσότερο την δυνατότητα των δημοσίων φορέων να διαχειρίζονται αποτελεσματικά

τερματικούς σταθμούς. Η Ένωση Ιδιωτών Διαχειριστών Τερματικών Σταθμών της Ευρώπης (FEPORT), ισχυρίζεται βάση των παραπάνω πως μειώνεται και η ανάγκη για κρατικές παρεμβάσεις στη συγκεκριμένη αγορά.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να ληφθεί υπόψη η συμφόρηση που αντιμετωπίζουν τα Ευρωπαϊκά οδικά δίκτυα, ιδιαίτερα στο Βορρά. Επομένως πρέπει και τείνει να ενισχυθεί ο ρόλος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ώστε να αποσυμφορηθούν τα οδικά δίκτυα. Το παραπάνω θα ενισχύσει ακόμη περισσότερο τον ρόλο των λιμένων στην ευρωπαϊκή οικονομία.

Στην Ευρώπη των 27 οι Ευρωπαϊκοί λιμένες διαχειρίστηκαν 3.944 εκατομμύρια τόνους το 2007. Η αύξηση του όγκου σε σχέση με το 2006 ήταν 2,5%. Οι λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου διαχειρίστηκαν την ίδια περίοδο 582 εκατομμύρια τόνους έχοντας την πρωτοκαθεδρία στην Ευρώπη με 15% επί του συνόλου. Το Ηνωμένο Βασίλειο ακολουθούν η Ολλανδία, η Εσθονία, η Λιθουανία, η Φιλανδία, το Βέλγιο και η Σουηδία. (Eurostat, 2010)

Διάγραμμα 3.1: Διαχείριση φορτίου σε εκατομμύρια τόνους από τους Ευρωπαϊκούς λιμένες.



Πηγή: Eurostat Yearbook 2010

- **Ο κατασκευαστικός κλάδος της ναυτιλίας.** Οι δύο κυρίαρχες δραστηριότητες του κατασκευαστικού κλάδου της ναυτιλίας είναι οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων και η παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού. Στην ίδια κατηγορία ναυτιλιακών δραστηριοτήτων περιλαμβάνονται και άλλες δραστηριότητες όπως επισκευαστικές εργασίες, μετατροπές πλοίων και κατασκευή εξοπλισμού που χρησιμοποιείται στην ξηρά.

Σε μία χρονική περίοδο 40 ετών οι ναυπηγήσεις πλοίων είχαν ένα σταθερό μέσο όρο 1500 πλοίων το χρόνο παγκοσμίως. Με εξαίρεση την

ΝΤΟΛΙΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

περίοδο των αρχών του 1970 όπου η παγκόσμια κατασκευή πλοίων έφτασε τα 3000 πλοία το χρόνο. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται και πάλι αύξηση στις ναυπηγήσεις πλοίων. Ενώ από το 2003 ως και το 2009 παρατηρείται μία αυξητική τάση.

Έτος Χώρα	2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009		
	No	GT	%	No	GT	%	No	GT	%	No	GT	%	No	GT	%	No	GT	%	No	GT	%
Βέλγιο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0
Δανία	7	379	1,1	5	290	0,7	7	493	1,0	5	538	1,0	6	855	1,5	7	566	0,8	7	456	0,6
Γαλλία	11	373	1,0	16	63	0,2	8	42	0,1	6	241	0,5	8	191	0,3	4	232	0,3	8	146	0,2
Γερμανία	49	905	2,5	54	958	2,4	67	1.236	2,6	59	1.259	2,4	70	1.362	2,4	70	1.350	2,0	48	755	1,0
Ελλάδα	0	0	0	3	9	0	1	8	0	1	2	0	1	16	0	3	2	0	8	11	0
Ιταλία	28	644	1,8	22	599	1,5	18	356	0,8	22	519	1,0	26	716	1,2	24	700	1,0	22	554	0,7
Ολλανδία	50	173	0,5	76	212	0,5	72	170	0,4	91	187	0,4	56	194	0,3	43	140	0,2	35	158	0,2
Η.Βασίλειο	13	33	0,1	7	2	0	8	3	0	4	3	0	3	1	0	6	2	0	6	1	0
Φιλανδία	2	224	0,6	4	237	0,6	1	7	0,0	4	227	0,4	4	288	0,5	5	308	0,5	3	304	0,4
Νορβηγία	19	96	0,3	3	5	0	10	10	0	16	24	0	17	60	0,1	18	71	0,1	15	44	0,1
Σουηδία	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	0	2	19	0,0	1	9	0
Ισπανία	89	364	1	76	309	0,8	77	94	0,2	43	99	0,2	70	233	0,4	64	210	0,3	50	206	0,3
Πορτογαλία	6	32	0,1	6	30	0,1	4	22	0	5	15	0	5	28	0	2	16	0	6	26	0
Ευρώπη	275	3.258	9,0	272	2.712	6,8	273	2.440	5,2	256	3.112	6,0	269	3.956	6,9	248	3.616	5,3	209	2.671	3,5
Σύνολο																					
Ιαπωνία	405	12,688	35,1	430	14,515	36,1	469	16,434	35,0	534	18,176	34,9	543	17,525	30,6	562	18,658	27,6	574	18,893	24,6
Ν.Κορέα	255	13,683	37,9	282	14,768	36,8	326	17,689	37,7	377	18,717	35,9	430	50,593	35,9	620	23,379	39	522	28,937	37,6
Κίνα	203	3,763	10,4	216	4,679	11,6	420	6,466	13,8	493	7,665	14,7	661	10,553	18,4	861	13,956	20,6	1064	21,846	28,04
Βραζιλία	6	13	0	17	28	0,1	12	25	0,1	11	30	0,1	16	31	0,1	24	48	0,1	24	75	0,1
Πολωνία	29	412	1,1	42	606	1,5	55	787	1,7	57	838	1,6	60	587	1,0	63	672	1,0	59	359	0,5
Σγκαπούρη	23	49	0,1	38	68	0,2	45	68	0,1	47	156	0,3	43	88	0,2	59	157	0,2	31	32	0
Ταϊβάν	16	698	1,9	14	691	1,78	19	629	1,3	21	672	1,3	16	671	1,2	18	622	0,9	18	476	0,6
Η.Π.Α.	51	308	0,9	63	765	1,9	24	546	1,2	25	569	1,1	25	709	1,2	27	617	0,9	16	412	0,5
Κροατία	13	379	1	25	765	1,9	24	546	1,2	25	569	1,1	25	709	1,2	27	617	0,9	16	412	0,5
Άλλες	264	880	2,4	330	1050	2,6	440	1,454	3,1	568	1,900	3,6	653	2,444	4,3	751	2,801	4,1	831	2,922	3,8
Σύνολο	1540	36,131	100	1729	40171	100	2129	46,970	100	2,447	52,118	100	2,782	57,320	100	3,242	67,690	100	3,445	76,914	100
Παγκοσμίως																					

Πίνακας 3.3: Η πορεία των ναυπηγήσεων παγκοσμίως.

Πηγή: Shipbuilding statistics, The shipbuilders Association of Japan

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι χώρες που πρωταγωνιστούν στις ναυπηγήσεις είναι η Νορβηγία η Ολλανδία, η Ισπανία η Ιταλία και η Γερμανία, όπως φαίνεται και από το διάγραμμα. Παγκοσμίως οι πρωταγωνιστές είναι η Ιαπωνία η Ν. Κορέα και η Κίνα. Η Ευρώπη διαθέτει 150 ναυπηγεία από τα οποία τα 40 δραστηριοποιούνται στις διεθνείς αγορές. Οι εργαζόμενοι στον κλάδο των ναυπηγήσεων, τόσο της εμπορικής όσο και της πολεμικής ναυτιλίας αγγίζουν τους 140.000. Τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία κατέχουν περίπου το 20% της παγκόσμιας παραγωγής με βάση τον όγκο, ενώ πρωτοπορούν σε διάφορους τύπους πλοίων όπως μεγάλα επιβατικά πλοία (ferries) και άλλα υψηλής εξειδίκευσης μικρά πλοιάρια (Εξερευνητικά, ψαράδικα κ.α.). Τα Ευρωπαϊκά κράτη συνολικά κατέχουν εξέχουσα θέση στη ναυπήγηση νέων πλοίων ειδικότερα σε όρους άμεσης παραγόμενης αξίας και παραγωγής καινοτομικών προϊόντων. Παράλληλα επανεπενδύουν 10% της παραγόμενης αξίας τους, σε έρευνα και ανάπτυξη καινοτομιών κάθε χρόνο. (Dutch Maritime Network, 2005) Η σημασία του κλάδου των ναυπηγήσεων για την Ευρώπη είναι ιδιαίτερα σημαντική. Μπορεί η εμπορική ναυτιλία να είναι η κυρίαρχη δραστηριότητα επί του συνόλου των Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όμως λόγω της φύσης του ο κλάδος των ναυπηγήσεων επηρεάζει όλους τους τομείς της ναυτιλίας και ένας ανταγωνιστικός τομέας ναυπηγήσεων είναι κρίσιμος για την συνεχή βελτίωση της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός. Είναι προφανής η συσχέτιση μεταξύ του κλάδου των ναυπηγήσεων και του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο το μέλλον του κλάδου του ναυτιλιακού εξοπλισμού εξαρτάται από την ανάπτυξη των ναυπηγήσεων και την ικανότητα των Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων να εξάγουν σε χώρες της Ασίας που κατέχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις ναυπηγήσεις. Για να συνεχίσουν να είναι βιώσιμοι και ανταγωνιστικοί οι ευρωπαίοι κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι απαραίτητη η ύπαρξη μίας ευρωπαϊκής αγοράς για τα προϊόντα τους. Παράλληλα η περαιτέρω μείωση του τομέα των ευρωπαϊκών ναυπηγήσεων ενδέχεται να έχει δραματικές επιπτώσεις στον κλάδο του ναυτιλιακού εξοπλισμού και κατά συνέπεια και στους υπόλοιπους κλάδους. Επομένως η μείωση της παραγόμενης αξίας του κλάδου των ναυπηγήσεων δε θα πρέπει να μετριέται μόνο σε όρους του συγκεκριμένου κλάδου, αλλά θα πρέπει να

ληφθούν υπόψη και οι επιπτώσεις που έχει αυτή η μείωση στους άλλους τομείς των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων.(Wijnolst, Jenssen, Sodal, 2003). Οι εργαζόμενοι στον κλάδο του ναυτιλιακού εξοπλισμού στην Ευρώπη ανέρχονται σε 262.000 ενώ ο μέσος όρος της άμεσης παραγόμενης αξίας του κλάδου αγγίζει τα 26 δις ευρώ. Οι εξαγωγές ανέρχονται στο 46% του κλάδου ενώ ο τελευταίος έρχεται τρίτος σε μέγεθος με όρους προστιθέμενης αξίας των Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων. (Dutch Maritime Network, 2005) Η ευρωπαϊκή βιομηχανία παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού κατέχει περίπου το 35% της παγκόσμιας αγοράς. Τέλος αξίζει να τονισθεί πως ο ναυτιλιακός εξοπλισμός ενός πλοίου ενδέχεται να φτάνει το 75% της αξίας του, ποσοστό το οποίο αυξάνεται για τα πολεμικά πλοία.

Ο επισκευαστικός τομέας του κατασκευαστικού κλάδου αποτελείται από περίπου 37.000 επιχειρήσεις στην πλειοψηφία τους μικρομεσαίες. Ο κλάδος είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικός ενώ παράλληλα μεγεθύνεται συνεχώς.

- **Ναυτιλιακές Υπηρεσίες.** Ο όρος αναφέρεται στο σύνολο των υπηρεσιών που προσφέρονται στον γενικότερο κλάδο της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα οι κυρίαρχες δραστηριότητες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής.
 - Ναυλώσεις.
 - Ναυτασφαλίσεις.
 - Λειτουργία και διαχείριση πλοίων.
 - Ναυτιλιακές υπηρεσίες νομικού χαρακτήρα.
 - Χρηματοδότηση.
 - Εκπαίδευση
 - Μεσιτείες πλοίων και φορτίων
 - Διαφόρων ειδών επιθεωρήσεις όπως, κατάταξη πλοίων σε κλάσεις, εργασίες νηογνωμόνων κ.α.

Η αύξηση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες και ειδικότερα για τις υπηρεσίες που προσφέρει η εμπορική ναυτιλία επηρεάζει θετικά και την ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Επομένως οι Ευρωπαϊκές χώρες που διαθέτουν ισχυρή εμπορική ναυτιλία θα πρέπει να διαθέτουν και ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στον συγκεκριμένο κλάδο οι χώρες της Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης κυριαρχούν. Το Λονδίνο θεωρείται η πόλη

“σήμα κατατεθέν” της προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών, γεγονός που έχει ιστορικές ρίζες. Παράλληλα χώρες όπως η Ελλάδα που ενώ διαθέτουν ισχυρότατη θέση στην εμπορική ναυτιλία, δεν διαθέτουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ναυτιλιακών υπηρεσιών θα πρέπει να κινηθούν προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης τέτοιων δραστηριοτήτων, αν θέλουν διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας.

- **Εκμετάλλευση θαλάσσιων πόρων.** Ο κλάδος αυτός περιλαμβάνει την αλιεία και την εξόρυξη ορυκτού πλούτου.

Ο ρόλος του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην προμήθεια ενέργειας είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Περισσότερο από το 1/3 της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου προέρχεται από το θαλάσσιο περιβάλλον, ποσοστό το οποίο αναμένεται να φτάσει το 40% ως το 2015. Παράλληλα η εξόρυξη φυσικού αερίου από το θαλάσσιο περιβάλλον εκτιμάται περίπου στο 30% της παγκόσμιας παραγωγής, ποσοστό που επίσης αναμένεται να αυξηθεί στα επόμενα χρόνια. Χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης βιομηχανίας είναι ότι η ανακάλυψη φυσικού αερίου και η παραγωγή του στις περιοχές όπου υπάρχουν κοιτάσματα είναι πολύ απομακρυσμένη από τις αγορές στις οποίες καταναλώνεται. Το παραπάνω ενισχύει τον ρόλο της εμπορικής ναυτιλίας στην μεταφορά φυσικού αερίου και αναμένεται αύξηση του μεταφερόμενου όγκου των LNG από 230 εκατομμύρια τόνους το 2010 σε 350/380 εκατομμύρια τόνους το 2020. Η παραγωγή φυσικού αερίου στην Ευρώπη καλύπτει περίπου το 60% της ζήτησης, ενώ περίπου το 40% της ζήτησης καλύπτει η παραγωγή πετρελαίου.

Σχετικά πρόσφατα η βιομηχανία εξόρυξης ορυκτού πλούτου από το θαλάσσιο περιβάλλον εξελίχθηκε μέσα από σημαντικές καινοτομίες σε τεχνολογικό και οικονομικό επίπεδο. Οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούμενες στον κλάδο έστρεψαν την προσοχή τους στην μείωση του χρόνου από την ανακάλυψη των κοιτασμάτων μέχρι την εξόρυξη και την διάθεση τους στην αγορά. Στόχος είναι η διάθεση των ορυκτών σε διάστημα τριών χρόνων από την ανακάλυψη τους. (European Commission, 2007) Η τάση αυτή σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών του πετρελαίου αναμένεται να αυξήσει τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά υγροποιημένων φορτίων στη ναυτιλία. Ήδη παρατηρείται η ενίσχυση αυτού του τομέα της ναυτιλίας, η

οποία εκφράζεται με την αλλαγή παραγγελιών νεότευκτων πλοίων από πλοία χύδην φορτίου σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φορτίου.

Η Ευρώπη διαθέτει τεχνολογικό προβάδισμα στην παραγωγή εξοπλισμού και κατασκευή υποδομών εξόρυξης. Οι εταιρείες που ηγούνται του κλάδου προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες και συγκεκριμένα την Γαλλία, την Ιταλία και τη Νορβηγία. Για να συνεχίσει όμως να διατηρεί την πρωταγωνιστική της θέση σε σχέση με τους μη Ευρωπαίους ανταγωνιστές πρέπει να αναπτύξει ακόμη περισσότερο τις ικανότητες της με την πολιτική υποστήριξη των κρατών. (Dutch Maritime Network, 2005)

Από τις πιο παραδοσιακές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα είναι η αλιεία. Παρόλο το γεγονός πως η αλιεία ως οικονομική δραστηριότητα δεν συσχετίζεται άμεσα με τη ναυτιλία και έχει σίγουρα πολύ μικρές αλληλεπιδράσεις με τους υπόλοιπους κλάδους των Επιχειρηματικών Συστάδων στις περιφέρειες της Ε.Ε., συμπεριλαμβάνεται στον κλάδο της εκμετάλλευσης θαλάσσιων πόρων. Η ζήτηση για τα προϊόντα της αλιείας συνεχίζει να αυξάνεται, κυρίως από την αύξηση του παγκοσμίου πληθυσμού. Όμως η προσφορά χαρακτηρίζεται από αρνητική τάση. Αυτό οφείλεται κυρίως στην υπερ-αλίευση και την αλλοίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από θαλάσσιες από περιβαλλοντικές καταστροφές και τη γενικότερη μόλυνση που υφίσταται, αλλά και από τις ποσοτώσεις που επιβάλλουν μερικά κράτη στην αλιεία. Η διαφορά που προκύπτει από τις αυξητική τάση στη ζήτηση των θαλασσινών προϊόντων και την μείωση της προσφοράς αναμένεται να καλυφθεί από την περαιτέρω ανάπτυξη της ιχθυοκαλλιέργειας. Η ιχθυοκαλλιέργεια αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο κλάδο τροφίμων και το μερίδιό της στην αγορά αλιευμάτων αυξάνεται συνεχώς. Στον κλάδο κυριαρχούν χώρες της Ασίας όπως επίσης συμβαίνει και στον κλάδο της επεξεργασίας αλιευμάτων ο οποίος έχει θεωρείται πως έχει σημαντικά περιθώρια καινοτομιών και ανάπτυξης.

Την παρούσα χρονική στιγμή η ιχθυοκαλλιέργεια αποτελεί περίπου το 20% της συνολικής παραγωγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αναμένεται να αυξηθεί στο 50% έως το 2030. Η πρόκληση στην οποία οφείλει να ανταποκριθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η κάλυψη των αναγκών της ζήτησης με τρόπο βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον.

Σε παγκόσμιο επίπεδο ο αλιευτικός στόλος χαρακτηρίζεται από μικρή αύξηση. Από το 1975 όπου ο παγκόσμιος αλιευτικός στόλος διέθετε 19.000 πλοία με 11,3 εκατομμύρια χωρητικότητα GT, το 2001 ο αριθμός αυτός έφτασε τα 24.000 πλοία με μεταφορική ικανότητα 12,4 εκατομμύρια. Η Ρωσία είναι ο πρωταγωνιστής στον τομέα της αλιείας και την ακολουθούν, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και η Ν. Κορέα. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι πρωταγωνιστές χώρες είναι η Νορβηγία και η Ισπανία, οι οποίες σε παγκόσμιο επίπεδο έπονται των παραπάνω

- Τουρισμός.** Η σημασία του τουρισμού στην ευρωπαϊκή οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική. Αποτελεί μία από τις σημαντικότερες σε οικονομικούς όρους δραστηριότητες της Ε.Ε. ενώ θεωρείται πως υπάρχουν πολλά περιθώρια για σημαντική μεγέθυνση. Με τον πιο στενό ορισμό του ο τουρισμός ως οικονομική δραστηριότητα αντιστοιχεί περίπου στο 4% του ΑΕΠ της Ε.Ε. ενώ οι έμμεσες επιπτώσεις του στην ευρωπαϊκή οικονομία υπολογίζεται σε 10% του ΑΕΠ της Ε.Ε. Επίσης αναμένεται αύξηση της ζήτησης για τουριστικά προϊόντα περίπου 3% για τα επόμενα χρόνια. Παράλληλα διατηρεί υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης νέων σε σχέση με άλλες βιομηχανίες και η αύξηση της απασχόλησης του τουρισμού είναι υψηλότερη σε σχέση με την υπόλοιπη οικονομία. Επομένως η λειτουργία της τουριστικής βιομηχανίας εξυπηρετεί και τους στόχους των Ευρωπαϊκών συνθηκών, για δημιουργία νέων και καλύτερων θέσεων εργασίας (European Commission, 2007). Ο τουρισμός έχει κάποιες ιδιαιτερότητες ως βιομηχανικός κλάδος αλλά και ως κλάδος που σχετίζεται έμμεσα με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αποτελεί τον τομέα που βρίσκεται σε πολύ μεγαλύτερη αλληλεπίδραση με το περιβάλλον και την κοινωνία από τους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας, γεγονός που οφείλεται στις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ιδιαιτερότητες των διάφορων τουριστικών προορισμών. Παράλληλα είναι και ο τομέας ο οποίος έχει την μικρότερη εξάρτηση σε σχέση με τους άλλους τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Οι τάσεις που υπάρχουν στην τουριστική βιομηχανία εξαρτώνται σε μεγαλύτερο βαθμό από το βιοτικό επίπεδο και την γενικότερη ανάπτυξη της οικονομίας.

Ο παραλιακός τουρισμός εκτιμήθηκε το 2004 πως συνεισφέρει 70 δις ευρώ στην ευρωπαϊκή οικονομία. Περίπου 3 εκατομμύρια Ευρωπαίοι πολίτες

πραγματοποίησαν τις διακοπές τους σε παραλιακούς προορισμούς χρησιμοποιώντας την κρουαζιέρα ως μέσο μεταφοράς το 2004, ενώ δύο εκατομμύρια αυτών έμειναν εντός συνόρων της Ένωσης. Η παραπάνω δραστηριότητα συνεισέφερε 8,5 εκατομμύρια επιβάτες στους Ευρωπαϊκούς λιμένες. Τα στοιχεία αυτά αναδεικνύουν την προσφορά της τουριστικής βιομηχανίας στην ευρωπαϊκή οικονομία, συνεισφορά η οποία γίνεται ακόμα σημαντικότερη αν αναλογιστεί κανείς πως όλα τα κρουαζιερόπλοια κατασκευάζονται από Ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Τέλος αξίζει να γίνει μία αναφορά σε έναν ειδικό κλάδο του τουρισμού τα σκάφη αναψυχής. Η Ευρωπαϊκή ένωση είναι ο πρωταγωνιστής σε ότι αφορά τα σκάφη αναψυχής στην παγκόσμια οικονομία και ο κλάδος αντιμετωπίζει μία συνεχή μεγέθυνση. Έχει προαναφερθεί πως η τουριστική βιομηχανία εξαρτάται περισσότερο από την εξέλιξη των οικονομιών των Ευρωπαϊκών κρατών και λιγότερο από τις ειδικές εξελίξεις στη ναυτιλία. Το ίδιο ισχύει και σε ότι αφορά τα σκάφη αναψυχής. Σε αυτόν τον τομέα κυρίαρχες δυνάμεις είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ιταλία.

Αναδυόμενες αγορές στον τομέα των σκαφών αναψυχής αποτελούν οι αγορές της Ασίας και συγκεκριμένα της Κίνας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να αδράξει την ευκαιρία και να επεκτείνει τις δραστηριότητες της στον τομέα των σκαφών αναψυχής σε αυτές τις αναδυόμενες αγορές.

Οι προσπάθειες ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού τουρισμού θα πρέπει να λάβουν χώρα σε ένα πλαίσιο διαχείρισης των φυσικών και περιβαλλοντικών πόρων ελαχιστοποιώντας τις αρνητικές επιπτώσεις της τουριστικής βιομηχανίας στο περιβάλλον και διατηρώντας έτσι ένα βιώσιμο τουριστικό μοντέλο ανάπτυξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομία.** Οι διάφοροι τομείς της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας κατηγοριοποιούνται στη βιβλιογραφία με διάφορους τρόπους. Επίσης σε όλες τις αναλύσεις που πραγματοποιούνται σε σχέση με τα Επιχειρηματικές Συστάδες ξεχωριστό ρόλο διαθέτουν έννοιες όπως η έρευνα, η ανάπτυξη και η καινοτομία. Οι έννοιες αυτές και οι θεσμικοί οργανισμοί που δραστηριοποιούνται σε άμεση συσχέτιση με τις επιχειρήσεις, αποτελούν μέρος μίας Επιχειρηματικής Συστάδας τόσο σε συνολικό επίπεδο όσο και σε κάθε τομέα της Επιχειρηματικής Συστάδας ξεχωριστά. Παράλληλα

η μέτρηση της προστιθέμενης αξίας η οποία προέρχεται μέσα από διαδικασίες έρευνας και ανάπτυξης στις οποίες συμμετέχουν τόσο επιχειρήσεις όσο και θεσμικοί οργανισμοί είναι ιδιαίτερα δύσκολη και ίσως αδύνατη εφόσον αναφέρονται σε μη ποσοτικές έννοιες. Επομένως η έρευνα, η ανάπτυξη οι καινοτομίες και οι θεσμικοί οργανισμοί που δραστηριοποιούνται σε μία Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα, δε μπορούν να θεωρηθούν ξεχωριστός κλάδος αυτής, αξίζει όμως να αναφερθούν εφόσον αποτελούν μία σημαντική μεταβλητή.

Η Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα αποτελεί μία έννοια που συνοψίζει σε ένα ικανοποιητικό βαθμό τις ναυτιλιακές δραστηριότητες σε μία περιοχή. Μέχρι στιγμής αντικείμενο του κειμένου έχουν αποτελέσει οι Ευρωπαϊκές Επιχειρηματικές Συστάδες και συγκεκριμένα οι Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες στις περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτές περιλαμβάνονται κατασκευαστικές δραστηριότητες (ναυπηγήσεις, ναυτιλιακός εξοπλισμός), μεταφορές και υποδομές (εμπορική ναυτιλία λιμένες, τερματικοί σταθμοί), ναυτιλιακές υπηρεσίες (ναυλώσεις, πρακτορεύσεις), εκμετάλλευση θαλάσσιων πόρων (αλιεία, εξορύξεις), τουρισμός και συσχετιζόμενες δραστηριότητες (σκάφη αναψυχής) καθώς και θεσμικοί οργανισμοί, δημόσιοι και ιδιωτικοί, που προάγουν την έρευνα και την ανάπτυξη. Η ανάλυση της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων αποτυπώνει με πολύ ρεαλιστικό τρόπο τις Ναυτιλιακές δραστηριότητες στις περιφέρειες της Ε.Ε. εφόσον αυτές χαρακτηρίζονται από έντονες αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους. Η έννοια της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων αντιπροσωπεύεται σε ιδιαίτερα ικανοποιητικό βαθμό από τοπικές και περιφερειακές Επιχειρηματικές Συστάδες σε επίπεδο Ε.Ε., οι οποίες δημιουργούν διάφορες συνέργιες μεταξύ διαφορετικών τομέων της ναυτιλίας και των δραστηριοτήτων τους. Η λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων στην ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ως αποτέλεσμα την προσφορά ναυτιλιακών προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας ως συμπαγές μέρος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνει πολλές πρωτοβουλίες για να ενισχύσει αυτήν την πραγματικότητα σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Στόχος είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικής και πρωταγωνιστικής θέσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.

Στη συνέχεια του κειμένου θα γίνει μία προσπάθεια αποτύπωσης, εν συντομία, της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας, η οποία θεωρείται από τα πιο πετυχημένες στην Ε.Ε., καθώς και μία περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα. Επίσης εξετάζεται αν η Ελλάδα διαθέτει μία Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα με βάση τα θεωρητικά εργαλεία που έχουν αναπτυχθεί προηγουμένως.

4. Η περίπτωση της Ολλανδικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας.

4.1 Η περίπτωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.

Μία από τις πλέον ισχυρές ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως εντοπίζεται στις ακτές της Βόρειας Θάλασσας, όπου συναντούνται 3 από τα μεγαλύτερα ποτάμια της Ευρώπης. Η Ολλανδία διαθέτει ένα δυναμικό σύστημα 11.000 επιχειρήσεων που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία και οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε μία ακτίνα 100 χιλιομέτρων! Σε αυτήν την περιοχή συνεργάζονται μεταξύ τους χιλιάδες άνθρωποι με κοινό στοιχείο τη ναυτιλία. Κατασκευαστές πλοίων και μεγάλων σκαφών αναψυχής συνεργάζονται με ναυπηγούς, εφοπλιστές και διαχειριστές πλοίων συνεργάζονται με ναυλωτές, και θεσμικοί οργανισμοί που προάγουν την έρευνα και την ανάπτυξη συνεργάζονται με εξειδικευμένους συμβούλους επιχειρήσεων. Όλα τα παραπάνω διαδραματίζονται σε μία χώρα όπου το παρελθόν το παρόν και το μέλλον της είναι στενά συνδεδεμένο με το θαλάσσιο περιβάλλον. Ο Ολλανδοί πρωταγωνιστούν στην παγκόσμια ναυτιλία εδώ και αιώνες και έχουν αναπτύξει μία ξεχωριστή σχέση με το υδάτινο στοιχείο, καθώς ζουν σε μία μικρή χώρα η οποία βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Στο παρελθόν ο ρόλος της Ολλανδίας ήταν ιδιαίτερα κρίσιμος στην ανακάλυψη καινούργιων περιοχών και στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα, οι Ολλανδοί διεξήγαγαν το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου. Στο υψηλότερο σημείο της ακμής του ο Ολλανδικός στόλος αποτελούταν από 20.000 πλοία από 50 έως 600 τόνους. Παράλληλα εκτός από τις ναυπηγήσεις, η χρυσή εποχή της Ολλανδικής ναυτιλίας περιελάμβανε και την ανάπτυξη της βιομηχανίας της αλιείας,

την κατασκευή των πρώτων μεγάλων σκαφών αναψυχής παγκοσμίως, το άνοιγμα νέων λιμένων, την μεταφορά και αποθήκευση αγαθών και την αυξημένη διεξαγωγή εμπορίου μέσω ποταμών και λιμνών.

Σήμερα η Ολλανδία φιλοξενεί πολλές επιχειρήσεις οι οποίες βρίσκονται στο κύκνειο άσμα της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας. Διαθέτει μία ισχυρή Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα έντεκα διαφορετικών τομέων οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους μέσω των ποταμών και των θαλασσών παρέχοντας ένα δυναμικό συνδυασμό εξειδίκευσης και εμπειρίας. Σε αυτό το πλαίσιο η χώρα αυτή εξάγει σχεδόν τα 2/3 των ναυτιλιακών επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων γεγονός που επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία. Η Ολλανδία ευθύνεται για την κατασκευή του Νησιού του Φοίνικα στο Ντουμπάι, οι λιμένες και τα πλοία της ασκούν καταλυτικό ρόλο στην ναυτιλία παγκοσμίως, ναυτιλιακός εξοπλισμός προερχόμενος από την Ολλανδία εξυπηρετεί την λειτουργία περίπλοκων και εξειδικευμένων πλοίων. Επίσης Ολλανδοί επιχειρηματίες φροντίζουν για την προστασία αστικών περιοχών από την αύξηση του επιπέδου της θάλασσας, ενώ καινοτομούν στην θαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η γενικότερη φιλοσοφία των Ολλανδών σε σχέση με τη ναυτιλία είναι πως όλα τα προβλήματα έχουν λύση.

Ένας παράγοντας επιτυχίας της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας είναι πως δημιουργεί προστιθέμενη αξία η οποία διαχέεται στην κοινωνία, σεβόμενη τις κλιματικές αλλαγές, τα προβλήματα από την αύξηση του πληθυσμού και την σπανιότητα των ενεργειακών πηγών. Η βιωσιμότητα αποτελεί λέξη κλειδί στο λεξιλόγιο των ναυτιλιακών δράσεων των Ολλανδών, πρωτοπορώντας με καινοτομίες, ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες και συνεχή έρευνα για την χρησιμοποίηση λιγότερο βλαβερών υλικών που μειώνουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των δραστηριοτήτων τους.

Κεντρικός άξονας των ολλανδικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι η συνεργασία. Οι επιχειρήσεις και οι θεσμικοί οργανισμοί που συμμετέχουν στην Επιχειρηματική Συστάδα δρουν σε ένα πλαίσιο αμοιβαιότητας με κοινούς στόχους και οράματα, γεγονός που όπως φαίνεται έχει δημιουργήσει μία ιδιαίτερα ανταγωνιστική ναυτιλιακή βιομηχανία στην Ολλανδία.

4.1.1 Οι Τομείς της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.

Η Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας διαθέτει δραστηριότητες οι οποίες παράγουν οικονομική και κοινωνική αξία για πελάτες ανά τον κόσμο, δημιουργώντας έναν συνδυασμό εξειδίκευσης, συνεργασίας και φαντασίας. Οι προσπάθειες που καταβάλλονται στοχεύουν στην συνοχή μεταξύ των έντεκα τομέων της Επιχειρηματικής Συστάδας οι οποίοι είναι:

1. Η εμπορική ναυτιλία .
 2. Οι ναυπηγήσεις.
 3. Η προμήθεια ναυτιλιακού εξοπλισμού.
 4. Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών.
 5. Η εμπορική ναυτιλία της ενδοχώρας.
 6. Η λειτουργία των λιμένων.
 7. Η αλιεία.
 8. Η πολεμική ναυτιλία
 9. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα μακριά από τις ακτές.
 10. Η ναυπήγηση σκαφών αναψυχής.
 11. Η διάνοιξη θαλάσσιων δρόμων.
- Ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας περιλαμβάνει όλες τις εταιρείες οι οποίες εδρεύουν στην Ολλανδία και δραστηριοποιούνται στην εμπορική ναυτιλία και διαχείριση πλοίων, τα οποία είναι είτε ιδιόκτητα είτε ανήκουν σε τρίτους εντός και εκτός της Ολλανδίας.
 - Ο τομέας των ναυπηγήσεων περιλαμβάνει τη ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων, την επισκευή και μετατροπή πλοίων, την ναυπήγηση και επισκευή πλοίων που χρησιμοποιούνται σε ποταμούς και λίμνες, την κατασκευή και επισκευή μεγάλων σκαφών αναψυχής και την κατασκευή ή επισκευή πολεμικών πλοίων.
 - Ο τομέας του ναυτιλιακού εξοπλισμού χωρίζεται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με το που χρησιμοποιείται ο εξοπλισμός. Για παράδειγμα μία κατηγορία περιλαμβάνει την κατασκευή εξοπλισμού προώθησης των πλοίων, μία άλλη περιλαμβάνει την κατασκευή εξοπλισμού που χρησιμοποιείται στο κατάστρωμα κτλ. Αυτό που είναι ιδιαίτερα σημαντικό είναι πως όταν

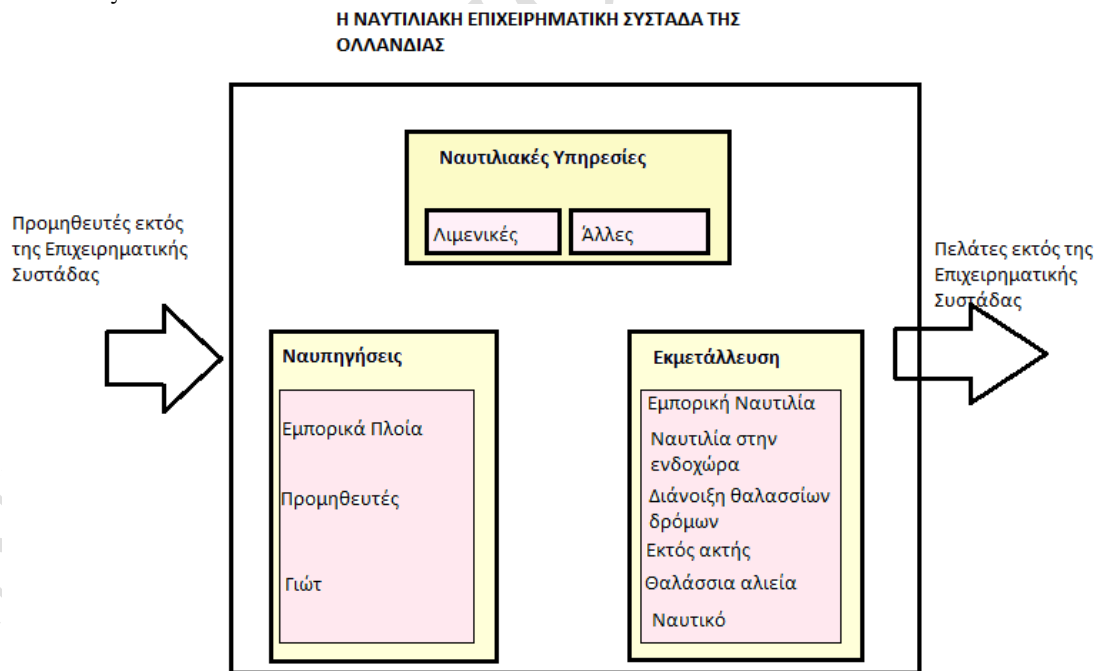
αναφέρονται επιχειρήσεις ναυτιλιακού εξοπλισμού δε σημαίνει αποκλειστικά επιχειρήσεις που έχουν κατασκευαστικές δραστηριότητες. Ο τομέας περιλαμβάνει επίσης εμπόρους και εισαγωγείς ναυτιλιακού εξοπλισμού. Επομένως με βάση αυτό το κριτήριο ο τομέας κατηγοριοποιείται σε κατασκευαστές και εμπόρους.

- Ο τομέας των ναυτιλιακών υπηρεσιών περιλαμβάνει κατηγορίες όπως η τροφοδότηση των πλοίων με καύσιμα και άλλες προμήθειες, οι έλεγχοι και επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται στα πλοία, οι ναυτασφαλίσεις, οι ερευνητικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες, καθώς και εκπαιδευτικές υπηρεσίες.
- Η εμπορική ναυτιλία που πραγματοποιείται στην ενδοχώρα περιλαμβάνει διάφορους τομείς. Ως κριτήριο κατηγοριοποίησης χρησιμοποιείται η φύση και το μέγεθος των πλοίων.
- Ο τομέας της διάνοιξης θαλασσιών δρόμων κατηγοριοποιείται με κριτήριο τη φύση των δραστηριοτήτων. Με το αν δηλαδή είναι παγκοσμιοποιημένες, αποκλειστικά εσωτερικές ή ευρωπαϊκές. Είναι χαρακτηριστικό πως ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο είναι πολύ μικρός, αλλά το μέγεθος τους είναι τέτοιο ώστε τους επιτρέπει να επηρεάζουν τον συγκεκριμένο κλάδο.
- Ο τομέας των λιμένων περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες. Αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχουν δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα με τους λιμένες αλλά δε περιλαμβάνονται στον τομέα της λειτουργίας τους, όπως για παράδειγμα οι *surveys* που κατατάσσονται στις ναυτιλιακές υπηρεσίες.
- Στον τομέα της αλιείας διακρίνονται 4 κατηγορίες. Η μέση αλιεία, η παράκτια αλιεία, η αλιεία των λιμνών και των ποταμών και την αλιεία οστρακοειδών. Η ιχθυοκαλλιέργεια και η επεξεργασία των αλιευμάτων δεν περιλαμβάνονται στον τομέα εφόσον θεωρείται πως δεν σχετίζονται με τη ναυτιλία.
- Ο τομέας της πολεμικής ναυτιλίας περιλαμβάνει 4 κατηγορίες. Τις ναυτιλιακές δραστηριότητες των πολεμικών πλοίων, την ναυπήγηση και επισκευή των τελευταίων, την έρευνα και την εκπαίδευση, καθώς και το διοικητικό προσωπικό.

- Ο τομέας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα μακριά από τις ακτές ορίζεται ως όλες εκείνες οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην ξηρά και στη θάλασσα αλλά δεν είναι παράκτιες. Ο Τομέας κατηγοριοποιείται σε εξερεύνηση και εξόρυξη, κατασκευή και εγκατάσταση, συμβουλευτικές υπηρεσίες και διάφορες άλλες δραστηριότητες.
- Ο τομέας της κατασκευής σκαφών αναψυχής περιλαμβάνει σκάφη αναψυχής τα οποία είναι κάτω από 24 μέτρα εφόσον τα μεγάλα σκάφη (πάνω από 24 μέτρα) κατατάσσονται στον τομέα των ναυπηγήσεων. Ο τομέας περιλαμβάνει τις πωλήσεις, τις υπηρεσίες που προσφέρονται στις μαρίνες, τους ναυλομεσίτες, τις τουριστικές δραστηριότητες και τις ενοικιάσεις.

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται η σχέση μεταξύ των τομέων της Επιχειρηματικής Συστάδας.

Σχήμα 4.1: Οι σχέσεις μεταξύ των τομέων στη Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας



Πηγή: P.W. de Langen, Clustering and performance: the case of Netherlands

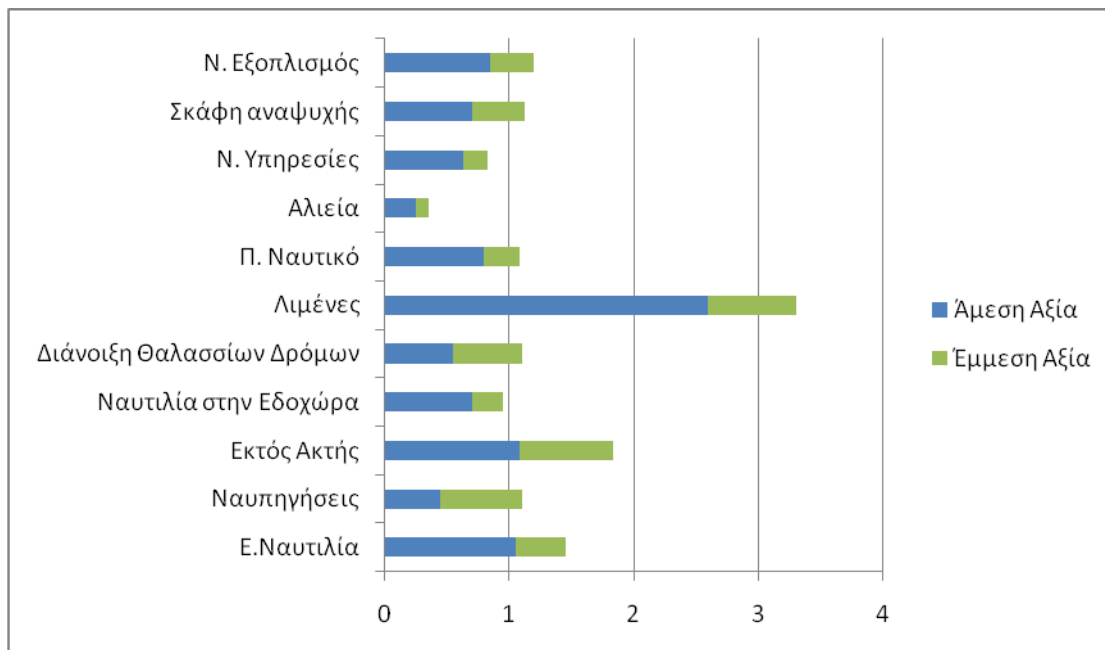
4.1.2 Η Οικονομική σημασία της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.

Η οικονομική σημασία της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας εκφράζεται τόσο άμεσα όσο και έμμεσα. Η άμεση προσφορά της στην οικονομία εκφράζει την εσωτερική αξία που παράγει η Επιχειρηματική Συστάδα. Όμως δε θα ήταν σωστό να αγνοηθεί η έμμεση συνεισφορά της Επιχειρηματικής Συστάδας στην οικονομία που προέρχεται από τις οικονομικές σχέσεις των τομέων του με άλλους τομείς της οικονομίας. Ένα σημαντικό ποσοστό της έμμεσης συνεισφοράς στην Ολλανδική οικονομία της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας προέρχεται από τα έσοδα που δημιουργεί σε κρατικό επίπεδο από το φορολογία των επιχειρήσεων και των εργαζομένων. Το ποσό αυτό το 2002 υπολογίστηκε κοντά στα 4,5 δις ευρώ

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο το Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα παράγει περίπου το 10% επί του συνόλου της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ ο μέσος όρος των κρατών μελών της ένωσης είναι 5%.

Ο μεγαλύτερος τομέας της Επιχειρηματικής Συστάδας σε όρους παραγόμενης αξίας είναι η λειτουργία των λιμένων του. Περίπου το 29% της παραγόμενης αξίας της Επιχειρηματικής Συστάδας παράγεται από τη λιμενική βιομηχανία ενώ 19% του εργατικού δυναμικού της Επιχειρηματικής Συστάδας απασχολείται σε αυτήν. Η οικονομική σημασία του κάθε τομέα ξεχωριστά φαίνεται από το παρακάτω σχήμα σύμφωνα με στοιχεία του 2002:

Διάγραμμα 4.1: Προστιθέμενη αξία της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας ανά τομέα



Πηγή: European Maritime Επιχειρηματικών Συστάδων

Παράλληλα οι ροές μεταξύ των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας που αποτυπώνουν τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των τομέων του δείχνουν πως ο τομέας των ναυπηγήσεων επηρεάζει όλους τους υπόλοιπους τομείς. Σχεδόν 50% των εκροών του τροφοδοτεί τομείς και επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας, ενώ 20% των εισροών του προέρχεται από επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις Επιχειρηματικές Συστάδες. Τα παραπάνω ποσοστά έχουν διφυή νόημα καθώς από ότι φαίνεται, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της παραγόμενης αξίας της Επιχειρηματικής Συστάδας τροφοδοτεί την ίδια την Επιχειρηματική Συστάδα, γεγονός που επιδεικνύει τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των τομέων. Ταυτόχρονα όμως ένα αντίστοιχα μεγάλο ποσοστό της παραγόμενης αξίας εξάγεται γεγονός που αποδεικνύει την εξωστρέφεια της Ολλανδικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματική Συστάδας, ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς πως το αντίστοιχο ποσοστό στο σύνολο της Ολλανδικής οικονομίας είναι 25%. Αξίζει να σημειωθεί πως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας είναι η εμπορική ναυτιλία καθώς εξάγει το 93% των δραστηριοτήτων της.

Οι τομείς που εμφανίζουν την μικρότερη συσχέτιση με την υπόλοιπη Επιχειρηματική Συστάδα είναι το πολεμικό ναυτικό, η αλιεία και ναυτιλιακές δραστηριότητες της ξηράς. Οι τομείς της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων επιδεικνύουν και αυτοί μικρή σχετικά συσχέτιση, σε όρους πάντα εισροών και

εκροών, με την υπόλοιπη Επιχειρηματική Συστάδα, γεγονός που υποδεικνύει πως η πλειοψηφία των πελατών τους βρίσκεται εκτός Συστάδας. Σε όρους εργατικού δυναμικού το πολεμικό ναυτικό και οι ναυπηγήσεις έχουν το μεγαλύτερο ανά επιχείρηση μέσο όρο αριθμό εργαζομένων. Το παραπάνω προκύπτει κυρίως από τις αδιαιρετότητες που αντιμετωπίζει η φύση των δραστηριοτήτων των δύο τομέων. Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί έναν τομέα έντασης κεφαλαίου, ενώ διαθέτει την μεγαλύτερη παραγόμενη αξία ανά εργαζόμενο. Οι τομείς της ναυτιλίας που πραγματοποιείται στην ενδοχώρα και η κατασκευή σκαφών αναψυχής χαρακτηρίζονται από μεγάλο αριθμό σχετικά μικρών επιχειρήσεων.

4.2 Η Θεσμική Οργάνωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.

Εκτός από την οικονομική οργάνωση της Επιχειρηματικής Συστάδας η οποία εκφράζεται από την αποτύπωση των 11 τομέων του και οι οποίοι χαρακτηρίζονται από έντονες αλληλεπιδράσεις και αμοιβαιότητα, οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα έχουν οργανωθεί σε διάφορες συμμαχίες (οργανώσεις) οι οποίες έχουν και θεσμικό χαρακτήρα. Θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν και ως επιμελητήρια. Επομένως εκτός από τη σαφή οικονομική οργάνωση τους σε Επιχειρηματική Συστάδα οι Ολλανδοί οργανώνουν τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες και θεσμικά με σκοπό την από κοινού επίτευξη των στόχων τους. Η κύρια λειτουργία αυτών των οργανισμών είναι να δημιουργήσουν ευνοϊκές προϋποθέσεις για την λειτουργία της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας μέσα από τη σχέση τους με τις τοπικές Αρχές και την κεντρική κυβέρνηση. Η λειτουργία αυτών των οργανώσεων εξασφαλίζεται από τα χρήματα που συγκεντρώνονται από συνεισφορές των επιχειρήσεων που ανήκουν σε αυτές.

Σε αυτές τις οργανώσεις παρατηρήθηκε το φαινόμενο των συγχωνεύσεων, γεγονός που συντέλεσε ακόμα περισσότερο στην αποδοτική σχέση και συνεργασία με τις Δημόσιες Αρχές. Οι περαιτέρω συγχωνεύσεις θεωρείται μάλιστα πως θα οδηγήσουν σε ακόμα μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Παράλληλα διατυπώνεται πως οι οργανώσεις αυτές οφείλουν να δρουν για τη συνεχή ολοκλήρωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας, ενσωματώνοντας ακόμα μεγαλύτερο αριθμό τοπικών επιχειρήσεων.

Ένας διαφορετικός οργανισμός που δραστηριοποιείται με στόχο την προώθηση και την ανάπτυξη της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας είναι το Dutch Maritime Network (Ολλανδικό Ναυτιλιακό Δίκτυο). Ο παραπάνω οργανισμός ιδρύθηκε το 1997 και ο ρόλος του είναι να συγκεντρώνει και να αποτυπώνει συντονισμένα και με ακρίβεια, τις απόψεις και τις πολιτικές που διαμορφώνονται και στοχεύουν στην αποδοτικότερη λειτουργία της Επιχειρηματικής Συστάδας. Η σύνθεση του φέρνει σε επαφή τις οργανώσεις, οι οποίες έχουν ρόλο στις αποφάσεις του οργανισμού, με τις Δημόσιες Αρχές οι οποίες ναι μεν παρατηρούν αλλά δεν έχουν κάποια ελεγκτική ή συμβουλευτική αρμοδιότητα.

4.3 Τα Χαρακτηριστικά της θεωρίας των Επιχειρηματικών Συστάδων στην περίπτωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.

Από τον τρόπο οργάνωσης σε θεσμικό επίπεδο της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας παρατηρείται πως οι οργανώσεις της καθώς και το Ολλανδικό Ναυτιλιακό Δίκτυο, αποτελούν ουσιαστικά Οργανισμούς Προώθησης Συνεργασιών (IFC's). Συναντούμε δηλαδή τις συνεργασίες και εκείνο το συλλογικό αίσθημα συμμετοχής σε μία επαγγελματική κοινότητα που, όπως έχει προαναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα αποτελεί μία από τις εκκολαπτήριες δυνάμεις της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων . Επίσης παράλληλα με το συνεργατικό πνεύμα που επικρατεί, υπάρχει και εσωτερικός ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας. Επιχειρήσεις οι οποίες ανήκουν στην ίδια οργάνωση ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Όμως όπως ισχυρίζεται ο D.W. de Laangen στην περίπτωση μελέτης που έχει κάνει σχετικά με την Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας, ενώ η πλειοψηφία των επιχειρήσεων της Επιχειρηματικής Συστάδας έχουν περισσότερους από 3 ανταγωνιστές, υπάρχουν αρκετές επιχειρήσεις οι οποίες δεν αντιμετωπίζουν ιδιαίτερο ανταγωνισμό έχοντας λιγότερους από 3 ανταγωνιστές, γεγονός που προφανώς μειώνει το επίπεδο του ανταγωνισμού μεταξύ τους και άρα και την ανταγωνιστικότητα της Επιχειρηματικής Συστάδας.

Από τη μελέτη της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας, εξάγεται σχετικά εύκολα το συμπέρασμα πως εμπεριέχει τα χαρακτηριστικά της Επιχειρηματικής Συστάδας γενικότερα, όπως αυτά έχουν αποτυπωθεί στο παρόν κείμενο.

Η κυρίαρχη δραστηριότητα της Ολλανδικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας είναι αναμφισβήτητα η λιμενική βιομηχανία. Παράλληλα υπάρχουν και πολλές άλλες συμπληρωματικές μεταξύ τους δραστηριότητες και αυτό φαίνεται από την παραπάνω αποτύπωση των 11 τομέων της Επιχειρηματικής Συστάδας. Βέβαια κάποιες δραστηριότητες χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερες αλληλεπιδράσεις σε σχέση με άλλες για παράδειγμα οι κατηγορίες του πολεμικού ναυτικού και της αλιείας, είναι δύο τομείς που δεν συσχετίζονται ιδιαίτερα με τους υπόλοιπους της Επιχειρηματικής Συστάδας.

Ο ορισμός μέρους της ολλανδικής ναυτιλίας ως Επιχειρηματική Συστάδα επιβεβαιώνεται από το γεγονός πως συναντάμε σε αυτήν σχεδόν όλα τα χαρακτηριστικά της θεωρίας των Επιχειρηματικών Συστάδων. **Πρώτον** η γεωγραφική συγκέντρωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Ολλανδίας αποδεικνύεται μονάχα ίσως από το γεγονός πως μία χώρα με τόσο περιορισμένη γεωγραφική έκταση παράγει ιδιαίτερα μεγάλη αξία στις ναυτιλιακές αγορές παγκοσμίως. Ένας πιο εξειδικευμένο παράδειγμα είναι πως 8/10 σημαντικότερους προμηθευτές των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Ολλανδίας εντάσσονται μέσα στα οικονομικά και γεωγραφικά πλαίσια αυτού που ορίζεται ως ολλανδική ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα. Ακόμη, περισσότερο από 50% των εξόδων που πραγματοποιούνται από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες τους πραγματοποιείται μέσα και προς όφελος της Επιχειρηματικής Συστάδας, γεγονός που σίγουρα υποδεικνύει την ισχυρή παρουσία, ενός δικτύου προμηθευτών. Το παραπάνω αποτελεί ίσως και πλεονέκτημα που προάγει την ανταγωνιστικότητα της (P.W. de Langen, 2010). Επίσης, σημαντικό στοιχείο αποτελεί και το γεγονός πως 24% της νέας γνώσης που χρησιμοποιείται από την Επιχειρηματική Συστάδα παράγεται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτήν. Παράλληλα σχεδόν 40% αυτής της γνώσης προέρχεται από παράγοντες που δραστηριοποιούνται στην Επιχειρηματική Συστάδα και αποδεικνύει τις εξωτερικές οικονομίες που αναπτύσσονται σε σχέση με τη γνώση, γεγονός που αναμφισβήτητα προάγει την ανταγωνιστικότητα της. Σε αυτό το γεγονός σίγουρα έχουν κρίσιμο ρόλο οι αλληλεπιδράσεις που δημιουργούνται μεταξύ των επιχειρήσεων και των θεσμικών παραγόντων που δραστηριοποιούνται στην Επιχειρηματική Συστάδα και οι οποίες λαμβάνουν χώρα πάντα σε ένα πλαίσιο αμοιβαιότητας. Παραδείγματα αυτών των θεσμικών οργανώσεων είναι εκείνες οι οργανώσεις που προαναφέρθηκαν στην ενότητα, “Η Θεσμική Οργάνωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας”. Το παραπάνω σε

συνδυασμό με την ύπαρξη 11 διαφορετικών τομέων στην Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας, επιβεβαιώνει **την ύπαρξη πολλαπλών παραγόντων** σε αυτήν, γεγονός που αποτελεί το **δεύτερο** από τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Το τρίτο κυρίαρχο χαρακτηριστικό μίας Επιχειρηματικής Συστάδας είναι όπως αποτυπώθηκε στην πρώτη ενότητα, η εξειδίκευση των δραστηριοτήτων της Επιχειρηματικής Συστάδας. Το χαρακτηριστικό αυτό συναντάται επίσης στην ολλανδική ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα καθώς σε αυτήν απασχολούνται περισσότεροι από 135.000 εξειδικευμένους εργαζόμενους. Παράλληλα περισσότερα από 20 εκπαιδευτικά ιδρύματα με εκπαιδευτικά προγράμματα σχετικά με όλους τους τομείς της Επιχειρηματικής Συστάδας παράγουν εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό που υποδεικνύει την εξειδίκευση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας είναι πως περίπου το 30% της παραγόμενης αξίας της προέρχεται από 1 τομέα, αυτόν της λειτουργίας των λιμένων. Άλλωστε είναι γνωστό πως ο λιμένας του Rotterdam αποτελεί τον μεγαλύτερο Ευρωπαϊκό λιμένα σε όρους διαχειριζόμενου φορτίου. Η αναγνωρισιμότητα του και το μέγεθος της συνεισφοράς του στην Επιχειρηματική Συστάδα αποδεικνύει και την εξειδίκευση της Ολλανδικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας σε σχέση με μία κυρίαρχη δραστηριότητα όπως αποτυπώνεται και στη θεωρία.

4.4 Οι πολιτικές στις οποίες οφείλει την επιτυχία της η ολλανδική ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα.

Η Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα αποτελεί παράδειγμα το οποίο θα πρέπει να μιμηθούν και άλλες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις όπως η Ελλάδα. Η επιτυχία της Επιχειρηματικής Συστάδας στην Ολλανδία οφείλεται σε διάφορους παράγοντες οι οποίοι συνήθως έχουν αναφορά σε συγκριτικά πλεονεκτήματα. Παράλληλα όμως στην επιτυχία έχουν συμβάλει και οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν σε εθνικό επίπεδο.

Βασικό στοιχείο της πολιτικής προσέγγισης των Ολλανδών με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ολλανδικής ναυτιλίας ήταν πως αντί να εστιάσουν σε μία προσπάθεια διατήρησης της ολλανδικής σημαίας στα ολλανδικά πλοία εμπορικής ναυτιλίας και στην ανάπτυξη νέων καινοτόμων εξειδικευμένων πλοίων, προσπάθησαν να δημιουργήσουν ένα

περιβάλλον το οποίο συμβάλει στην μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας επί του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ολλανδία. Ο στόχος αυτός βασίστηκε στην εξής παρατήρηση. Το 70% της συνολικής παραγόμενης προστιθέμενης αξίας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων προερχόταν από δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην ξηρά ή από παράκτιες δραστηριότητες, ενώ μόλις το 30% προερχόταν από την εμπορική ναυτιλία και γενικότερα από δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα. Επομένως είναι προφανές πως οι παράκτιες δραστηριότητες και οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην ξηρά μαζί με τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις τους, αποτελούσαν το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη συγκεκριμένη χώρα. Έτσι οι παραδοσιακές πολιτικές προώθησης της ανάπτυξης της ναυτιλίας δεν κατένειμαν σωστά τις προσπάθειες και τους πόρους. Η λογική συνέχεια των παραπάνω παρατηρήσεων ήταν πως η ολλανδική οικονομική ναυτιλιακή πολιτική εστίασε στην προώθηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε όλους τους τομείς και στην δημιουργία καλύτερων και περισσότερων συνδέσμων μεταξύ τους καθώς και στην δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου οι επιχειρήσεις δρουν με όρους αμοιβαιότητας. Παράλληλα εστίασε στην προσέλκυση πλοιοκτητριών εταιρειών ανεξάρτητα με το αν έφεραν την ολλανδική σημαία ή αν ήταν ολλανδικών συμφερόντων.

Βασική προϋπόθεση για να συμβεί όμως το παραπάνω και για να πραγματοποιηθεί μία συνολική προσέγγιση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και του τρόπου με τον οποίο συνθέτουν την Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα, ήταν η σχετικά αναλυτική καταγραφή σε όρους αξίας των σχέσεων μεταξύ των επιχειρήσεων που την συνθέτουν. Η προσπάθεια αυτή είχε ως συνέπεια την ευαισθητοποίηση των ενδιαφερομένων (stakeholders) στο να συμμετέχουν σε μία από κοινού προσπάθεια ανάπτυξης της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας. Το συμπέρασμα αυτών των μελετών οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1990 ήταν πως, οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Ολλανδία πληρούν όντως τις προϋποθέσεις μίας Επιχειρηματικής Συστάδας όπως αυτή περιγράφηκε και ορίστηκε από τον M. Porter. Οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ των διαφόρων τομέων, η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού και η διάχυση της γνώσης και της καινοτομίας επί του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων,

επιβεβαιώνουν αυτό το συμπέρασμα. Επίσης αξίζει να σημειωθεί πως οι καινοτομίες στην Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα αναφέρονται κατά πλειοψηφία σε νέους τρόπους οργάνωσης και διαχείρισης και όχι σε τεχνολογικές καινοτομίες. Η σπουδαιότερη ίσως καινοτομία είναι πως πραγματοποιήθηκε μία στοχευμένη προσπάθεια οργάνωσης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Ολλανδίας σε Επιχειρηματική Συστάδα και πως σε αυτήν την προσπάθεια συμμετείχαν όσο το δυνατό περισσότεροι από τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Συγκεκριμένα η χάραξη πολιτικής για την προώθηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Επιχειρηματικής Συστάδας είχε τις εξής συνιστώσες.

- Την ενίσχυση των καινοτομικών δικτύων που αναπτύσσουν μεταξύ τους οι διάφοροι τομείς της Επιχειρηματικής Συστάδας, με την δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Forum για την Καινοτομία μέσα από το οποίο οι “εμπορικές οργανώσεις” συνεργάζονται και λαμβάνουν πρωτοβουλίες για την προώθηση καινοτομικών σχεδίων μεταξύ των τομέων.
- Η ίδια πολιτική εφαρμόστηκε και για τις εξαγωγές της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας ιδρύοντας το Ναυτιλιακό Forum εξαγωγών, στο οποίο συμμετέχουν οι “εμπορικές οργανώσεις” με στόχο την από κοινού προώθηση των εξαγωγών τους.
- Την συνεχή αναβάθμιση των πολιτικών που ακολουθήθηκαν για την ενίσχυση της εγχώριας αγοράς. Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν από τις ολλανδικές κυβερνήσεις για την προστασία της εγχώριας αγοράς μιμήθηκαν από διάφορες χώρες και επομένως διαπιστώθηκε η ανάγκη για συνεχή αναβάθμιση.
- Την δημιουργία συνεργασιών Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, ώστε να επιταχυνθεί η κατασκευή μεγάλων έργων υποδομών με στόχο τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ολλανδικών λιμένων.
- Την ανακατανομή των πόρων μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Την εξασφάλιση της ίσης μεταχείρισης των Ολλανδικών επιχειρήσεων στις διεθνείς αγορές και την δημιουργία ενός οργανισμού ο οποίος θα παρακολουθεί τις εξελίξεις σε τυχόν σε θέματα άνισης μεταχείρισης τόσο σε εξωτερικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

- Την διευκόλυνση της πρόσβασης σε κεφαλαιακές αγορές για τις μικρές και τις μεσαίες επιχειρήσεις. Σε αυτήν την κατεύθυνση δημιουργήθηκε και το Ναυτιλιακό Forum.
- Την δημιουργία περισσότερο ευέλικτων δομών στην αγορά εργασίας της ναυτιλίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως η σημαντικότερη ίσως πολιτική που εφαρμόστηκε για την προώθηση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας στην Ολλανδία, εκτός από τα πιο εξειδικευμένα μέτρα που εφαρμόστηκαν ανά τομέα, είναι η σύσταση θεσμικών οργανισμών οι οποίοι λειτουργούν ως Οργανισμοί Προώθησης Συνεργασιών, αυξάνοντας έτσι τις συνεργασίες μεταξύ των τομέων και δημιουργώντας συνέργιες με πολλαπλασιαστικές αναπτυξιακές συνέπειες. Αν η Ολλανδία αποτελεί ίσως πρότυπο οργάνωσης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων το οφείλει στις καινοτόμες δομές που ανέπτυξε σε επίπεδο οργάνωσης και στην δημιουργία ενός περιβάλλοντος στο οποίο διάφοροι κλάδοι της οικονομίας και οι ενδιαφερόμενοι (stakeholder) που συμμετέχουν σε αυτούς, θέτουν κοινούς στόχους και τους πραγματοποιούν σε ένα πλαίσιο αμοιβαιότητας και συνεργασιών. Το παραπάνω ίσως να αποτελεί την κατάλληλη βάση και για άλλες χώρες ώστε να επιτύχουν την οργάνωση, των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων, σε Επιχειρηματικές Συστάδες με σαφή δομή και χαρακτηριστικά.

5. ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η Ελλάδα αποτελεί μία από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως. Από την αρχαιότητα έως και σήμερα σίγουρα σε αυτό έχει συμβάλει η γεωγραφική της θέση. Παράλληλα οι ακτογραμμές της χώρας είναι σχεδόν ίδιου μεγέθους με αυτές των Ηνωμένων Πολιτειών αν εξαιρεθεί η Αλάσκα. Σε αυτές (απόσταση 40 χιλιομέτρων) ζει περίπου το 85% του Ελληνικού πληθυσμού.

Ήδη από τα τέλη του 1 αιώνα π.Χ. ο Ελληνικός εμπορικός στόλος κυριαρχούσε στη Μεσόγειο. Παρά την μείωση της δύναμης της κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η Ελληνική ναυτιλία επανέκαμψε κατά τους τελευταίους αιώνες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Στη μετέπειτα πορεία της, η εξέλιξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα αποτελεί μία

ιστορία επιτευγμάτων. Η μεγέθυνση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τα τελευταία 100 χρόνια αγγίζει το εξωφρενικό ποσοστό του 1000%!! Στις Αρχές του 20^{ου} αιώνα η Ελλάδα αριθμούσε περί τα 100 πλοία, ενώ σήμερα αριθμεί περισσότερα από 3.500. Την ίδια ιστορική περίοδο ο Βρετανικός στόλος που ήταν ο μεγαλύτερος στόλος του κόσμου στις αρχές του 1900 σημείωνε διαρκή συρρίκνωση, μέχρι να είναι σχεδόν είδος υπό εξαφάνιση κατά τη δεκαετία του 1980. Οι μόνες χώρες που μπορούν να συγκριθούν σε ρυθμούς ανάπτυξης κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου είναι ίσως η Νορβηγία και η Ιαπωνία.

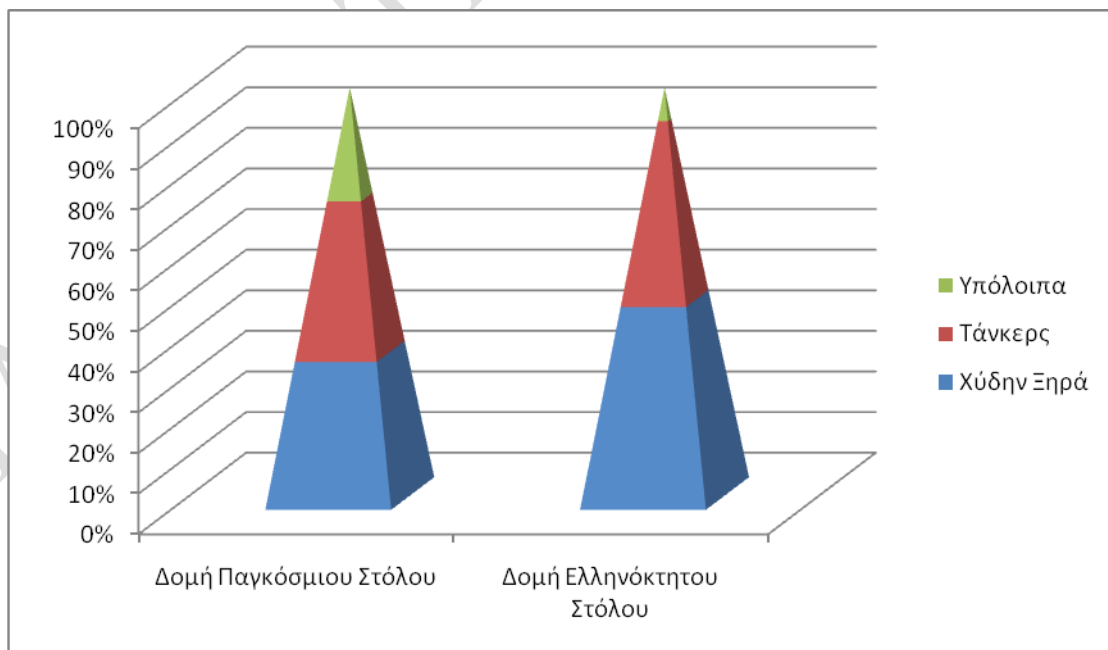
Σήμερα η Ελλάδα παραμένει η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως, θέση που δεν κινδυνεύει να απολέσει, τουλάχιστον άμεσα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως η Ελληνική ναυτιλία είναι υπεύθυνη για την μεταφορά του 25% των εξαγωγών των Ηνωμένων Πολιτειών, επίτευγμα που ίσως αποτελεί και τον κινητήριο μοχλό της Εμπορικής ναυτιλίας. Δύο ακόμη χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι πως χτίστηκε βασισμένη στην εθνικότητα και τους στενούς οικογενειακούς δεσμούς, που αποτέλεσαν και σημαντικό μέσο κοινωνικοποίησης της γνώσης. Παράλληλα οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποδείχθηκαν πρόθυμοι να μεταφέρουν τις επιχειρήσεις τους από χώρα σε χώρα, ανάλογα με το εγχώριο και το διεθνές οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον. Το παραπάνω φαινόμενο παρατηρήθηκε κατά τα μέσα του 20^{ου} αιώνα, όπου πολλές Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μετέφεραν την έδρα τους στο Λονδίνο. Στη συνέχεια και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις επανήλθαν στην ελληνική επικράτεια μεταφέροντας τις δραστηριότητες τους στον Πειραιά.

5.1 Η Οικονομική σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η Ελληνική ναυτιλία έχει το μεγαλύτερο μερίδιο παγκοσμίως στην αγορά της Εμπορικής Ναυτιλίας διαθέτοντας περίπου το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας με περισσότερα από 3.966 πλοία σύμφωνα με τελευταία στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping. Τα πλοία αυτά αντιστοιχούν σε 258.121.898 DWT 14,9% του παγκόσμιου στόλου. Παράλληλα από στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδας προκύπτει πως η εμπορική ναυτιλία συνεισφέρει με εισόδημα περίπου 11 δις ευρώ στην Ελληνική οικονομία καλύπτοντας περίπου το ¼ του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον μεγαλύτερο εξαγωγικό κλάδο στην Ελλάδα που το ποσοστό του ανέρχεται στο 65% της συνολικής αξίας των Ελληνικών

εξαγωγών. Οι εισπράξεις από την προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αναλογούν περίπου στο 4% του Ελληνικού Α.Ε.Π. ενώ αντιστοιχούν σχεδόν στο μισό του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες. (Bank of Greece). Το 2007 η ναυτιλία συνεισέφερε με 17 δις ευρώ συνάλλαγμα στην Ελληνική Οικονομία, ποσό που αντιστοιχεί στο 7% του Α.Ε.Π. Παράλληλα την επόμενη χρονιά παρατηρήθηκε και 8% αύξηση στο ισοζύγιο των υπηρεσιών από τα έσοδα της ναυτιλίας. Χαρακτηριστικό του μεγέθους και της σημαντικότητας της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι πως οι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές της είναι η Κίνα, η Γερμανία και η Ιαπωνία, χώρες που αποτελούν και εξαγωγικούς ‘κόλοσσους’, σε αντίθεση με την Ελλάδα που οι συνολικές της εξαγωγές δεν έχουν κάποιον ιδιαίτερο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Η επιτυχία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οφείλεται ως ένα βαθμό στην εξειδίκευση της στους τομείς των χύδην ξηρών και χύδην υγρών φορτίων, κλάδοι που έχουν μεγεθυνθεί πολύ γρηγορότερα σε σχέση με άλλους της αγοράς μεταφορικών υπηρεσιών (φορτίων). Αυτή τη στιγμή οι κλάδοι των χύδην ξηρών και χύδην υγρών φορτίων αντιστοιχούν περίπου στο 70% της συνολικής αγοράς. (Icaza, Marzo, Popa, Sahbaz, Saravelos, 2009). Το παρακάτω σχήμα δείχνει την εξειδίκευση της Ελληνικής ναυτιλίας στους συγκεκριμένους τομείς.

Σχήμα 5.1: Η αποτύπωση της εξειδίκευσης στην Ελληνική ναυτιλία .



Πηγή: Greece Shipping 2010

Ο πρωταγωνιστικός ρόλος της Ελληνικής ναυτιλίας διατηρείται εδώ και τρεις δεκαετίες. Όμως τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία τάση συρρίκνωσης καθώς οι ανταγωνιστές της και ιδιαίτερα οι Γερμανία, Κίνα και Ιαπωνία μεγεθύνουν την εμπορική τους ναυτιλία με γρηγορότερους ρυθμούς. Ενδεικτικός είναι ο παρακάτω πίνακας.

Πίνακας:5.1 Ελληνόκτητος στόλος 1991-2005

Έτος	Αρ. Πλοίων	DWT	GRT	Διαφορά Αρ. Πλοίων	Διαφορά DWT	Διαφορά GRT
1991	2454	87.102.785	47.906.852			
1992	2688	98.218.176	53.891.528	234	11.115.391	5.984.676
1993	2749	103.958.104	56.918.268	61	5.739.928	3.026.740
1994	3019	120.650.373	66.342.046	270	16.692.269	9.423.778
1995	3142	126.128.352	71.666.943	123	5.477.979	5.324.897
1996	3246	129.737.336	75.156.763	104	3.608.984	3.489.820
1997	3204	127.782.567	74.982.110	-42	-1.954.769	-174.653
1998	3358	133.646.831	78.900.843	154	5.864.264	3.918.733
1999	3424	139.255.184	83.454.890	66	5.608.353	4.554.047
2000	3584	150.966.324	90.227.491	160	11.711.140	6.772.601
2001	3618	168.434.370	100.220.348	34	17.468.046	9.992.857
2002	3480	164.613.935	98.195.100	-138	-3.820.465	-2.025.248
2003	3355	171.593.487	103.807.860	-125	6.979.552	5.612.760
2004	3370	180.140.898	108.929.135	15	8.547.411	5.121.275
2005	3338	182.540.868	109.377.819	-32	2.399.970	448.654

Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Δεκέμβριος 2005

Παρατηρώντας τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται πως η ανοδική τάση του Ελληνόκτητου στόλου που παρατηρείται από το 1991 ανακόπτεται κατά την περίοδο του 2001 σε απόλυτους αριθμούς. Όμως η πορεία της συνολικής χωρητικότητας του στόλου παραμένει αυξητική. Το παραπάνω ενδεχομένως να σημαίνει μία στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών σε πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας. Παράλληλα όμως ενδεχομένως να σημαίνει και γενικότερη μείωση του όγκου της εμπορικής ναυτιλίας γενικά. (Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2005)

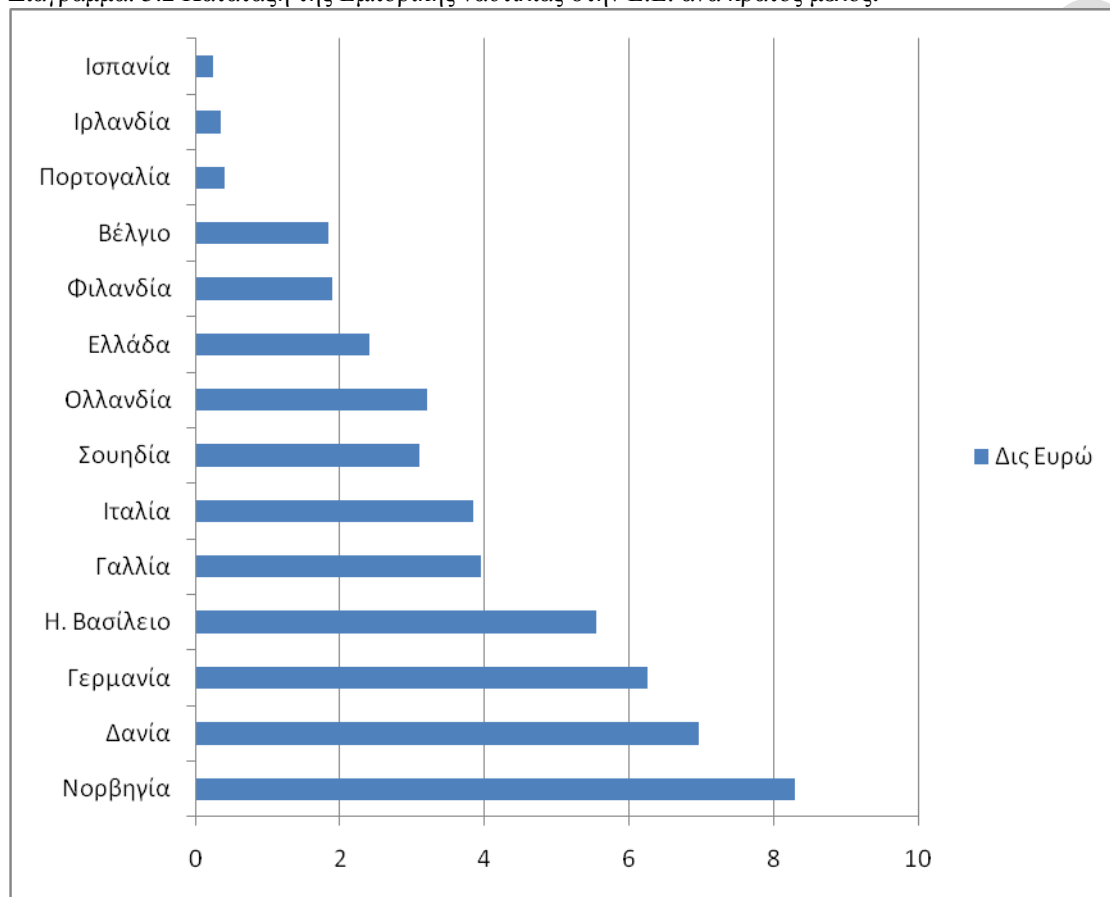
5.2 Η οργάνωση των Ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Το ερώτημα που οφείλει να απαντήσει το παρόν κείμενο είναι το αν οι ελληνικές ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελούν μία Επιχειρηματική Συστάδα.

Μία παρατήρηση που είναι απαραίτητη και αναγκαία προϋπόθεση για τη συνέχιση του κειμένου, είναι πως θα ήταν λάθος να συμπεριλάβει κανείς στην ανάλυση για την ύπαρξη ή όχι της Ελληνικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται από ελληνικών συμφερόντων εταιρείες. Το παραπάνω θα ήταν άτοπο καθώς μεγάλο ποσοστό των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων των Ελλήνων πραγματοποιείται εκτός

Ελλάδας. Ενώ η πλοιοκτησία Ελληνικών συμφερόντων κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο παγκοσμίως όπως έχει προαναφερθεί, κατατάσσεται μόλις ένατη, σε μεγέθη προστιθέμενης αξίας, στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός πως μεγάλο μέρος της ελληνικής πλοιοκτησίας δεν βρίσκεται υπό την ελληνική σημαία και επιχειρεί εκτός Ελλάδος.

Διάγραμμα: 5.2 Κατάταξη της Εμπορικής ναυτιλίας στην Ε.Ε. ανά κράτος μέλος.



Πηγή: European Maritime Επιχειρηματικών Συστάδων

Επίσης μία ακόμη παρατήρηση είναι πως η ανάλυση της ύπαρξης ή όχι μιας Ελληνικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας πραγματοποιείται με άμεση αναφορά στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αλλά και των Αθηνών, εφόσον εκεί παρατηρείται η συγκέντρωση επιχειρήσεων. Η ανάλυση του θεωρητικού υπόβαθρου των Επιχειρηματικών Συστάδων που πραγματοποιήθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, αλλά και ο τρόπος οικονομικής και θεσμικής οργάνωσης της πρότυπης Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας θα αποτελέσουν τα κριτήρια με βάση τα οποία θα απαντηθεί το παραπάνω ερώτημα.

5.2.1 Κατηγοριοποίηση των Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων στην Ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Στην Ευρύτερη περιοχή του Πειραιά δραστηριοποιείται ένας ιδιαίτερα σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων ο οποίος αποτελεί και το μεγαλύτερο μέρος των Ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η υψηλή συγκέντρωση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που παρατηρείται στην περιοχή του Πειραιά αποτελεί φυσικά και το κυριότερο κίνητρο για τη μελέτη των εκεί ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και συγκεκριμένα χρησιμοποιώντας την ανάλυση των Επιχειρηματικών Συστάδων. Με βάση την θεωρητική ανάλυση που προηγήθηκε αλλά και τον τρόπο με τον οποίο ορίστηκαν οι Επιχειρηματικές Συστάδες στο κείμενο, θα εξετασθεί το αν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αποτελούν μία Επιχειρηματική Συστάδα. Πρώτα όμως θα πρέπει να γίνει μία κατηγοριοποίηση των δραστηριοτήτων σε τομείς ώστε να διευκολυνθεί η μελέτη τους.

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην περιοχή του Πειραιά αναπτύχθηκαν γύρω από το λιμάνι. Όμως οι ναυτιλιακές δραστηριότητες υπερέβησαν τις λιμενικές γεγονός που δεν καθιστά πλέον το ίδιο το λιμάνι του Πειραιά ως το κέντρο της ανάλυσης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην περιοχή. Στο παρελθόν το λιμάνι αποτέλεσε πόλο έλξης κάποιων εθνικών βιομηχανικών κλάδων και οι λιμενικές δραστηριότητες αναπτυσσόταν σε συνδυασμό και παράλληλα με τις βιομηχανικές. Σήμερα όμως, οι βιομηχανικές δραστηριότητες αντικαταστάθηκαν από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες οι οποίες συνεισφέρουν με πολύ μεγάλη προστιθέμενη αξία στις δραστηριότητες γύρω από το λιμάνι. (V.K. Zagkas, D.V. Lyridis, 2010)

Συνολικά οι κυρίαρχες ναυτιλιακές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά είναι η εμπορική ναυτιλία, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και κλάδος του ναυτιλιακού εξοπλισμού.

- Η εμπορική ναυτιλία. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί την κυρίαρχη δραστηριότητα της Ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Σε αυτήν συμπεριλαμβάνονται πλοιοκτήτες και διαχειριστές κυρίως χύδην ξηρού και χύδην υγρού φορτίου. Οι δραστηριότητες της εμπορικής ναυτιλίας είναι οι πιο σημαντικές στις Επιχειρηματικές Συστάδες όχι μόνο ως τάξη μεγέθους αλλά και επειδή αποτελούν τον περισσότερο εξωστρεφή κλάδο των Ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία διαθέτει

περισσότερες από 800 επιχειρήσεις από τις οποίες η μεγάλη πλειοψηφία (πάνω από 600) δραστηριοποιείται στον Πειραιά. Οι τέσσερις μεγαλύτεροι παίκτες κατέχουν το 19% επί του συνόλου της αγοράς, (Angelicooussis group 7%, Cardiff Marine 5%, TEN 4%, Dynacom 3%). Ο τομέας χαρακτηρίζεται από υψηλού επιπέδου ανταγωνισμό ενώ διαθέτει μεγάλο αριθμό μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (SME's) οικογενειακού χαρακτήρα. Η εμπορική ναυτιλία είναι και ο μεγαλύτερος, με διαφορά, εργοδότης των Ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αντιστοιχώντας στο 16% της απασχόλησης επί του συνόλου της Επιχειρηματικής Συστάδας, απασχολώντας σχεδόν 42.000 άτομα. (European Commission, 2006)

- Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στην Ελληνική Ναυτιλιακή Βιομηχανία δραστηριοποιούνται περισσότερες από 1.200 επιχειρήσεις που προσφέρουν διάφορες ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στο μεγαλύτερο ποσοστό οι δραστηριότητες τους καλύπτουν την τοπική ζήτηση που δημιουργείται από τις επιχειρήσεις της εμπορικής ναυτιλίας που δραστηριοποιούνται τοπικά. Ο τομέας των ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελείται από ναυλομεσιτικές δραστηριότητες, επιχειρήσεις τεχνικών συμβούλων και επιθεωρητών, επιχειρήσεις νομικών συμβούλων καθώς και τραπεζικές και χρηματοοικονομικές δραστηριότητες. Περίπου 290 είναι οι επιχειρήσεις που ασκούν ναυλομεσιτικές δραστηριότητες. Κάποιες από αυτές τις επιχειρήσεις είναι αρκετά μεγάλες και έχουν διεθνή φήμη. Εξίσου σημαντικές δραστηριότητες ασκούν και οι επιχειρήσεις τεχνικών συμβούλων. Ο αριθμός τους ανέρχεται σε 168 επιχειρήσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.(V.K. Zagkas, D.V. Lyridis, 2010). Επίσης νομικές υπηρεσίες προσφέρουν περισσότεροι από 100 δικηγόροι στην περιοχή, οι οποίοι είναι εξειδικευμένοι στο ναυτικό δίκαιο. Τέλος περίπου 210 οργανισμοί δραστηριοποιούνται στην παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Στους παραπάνω οργανισμούς συμπεριλαμβάνονται τόσο τοπικές τράπεζες και εταιρείες όσο και διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όπως η Royal Bank of Scotland και η HSBC. Στον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν υπάρχουν σαφή στατιστικά στοιχεία. Εκτιμήσεις του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρουν έναν αριθμό περίπου 10.000 εργαζομένων που εργάζονται σε κάποιους από τους τομείς των ναυτιλιακών υπηρεσιών που προαναφέρθηκαν. Επομένως δε

μπορεί να αποτυπωθεί μία σαφής εικόνα για την απασχόληση στον συγκεκριμένο τομέα.

- Ναυτιλιακός εξοπλισμός. Ο τομέας του ναυτιλιακού εξοπλισμού, περιλαμβάνει κατασκευαστές και προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού καθώς επίσης και επισκευές εξαρτημάτων και μηχανών. Το σύνολο αυτών των επιχειρήσεων ανάγεται σε λιγότερες από 600 επιχειρήσεις. Ο αριθμός των τοπικών επιχειρήσεων που κατασκευάζουν ναυτιλιακό εξοπλισμό είναι μικρός, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό αποτελείται από εισαγωγές και διανομές του εξοπλισμού. Η απασχόληση που δημιουργεί ο τομέας του ναυτιλιακού εξοπλισμού δεν είναι σαφής. Υπολογίζεται περίπου στους 3.300 εργαζομένους χωρίς να υπάρχουν σαφή στοιχεία.

Παράλληλα με αυτές τις 3 κυρίαρχες δραστηριότητες συνυπάρχουν και άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία χωρίς όμως να χαρακτηρίζονται ως συμπληρωματικές εφόσον δεν υπάρχουν έντονες αλληλεπιδράσεις ούτε αμοιβαίες σχέσεις μεταξύ αυτών και των δραστηριοτήτων που περιγράφηκαν ως κυρίαρχες παραπάνω. Αυτές είναι οι παρακάτω:

- Αλιεία. Σε απόλυτους αριθμούς η Ελληνική αλιεία διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στην Ευρώπη αποτελούμενο κυρίως από μικρά αλιευτικά. Σε όρους παραγόμενης αξίας η Ελλάδα έρχεται έκτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρά την μικρή συνεισφορά της στο Α.Ε.Π η αλιεία απασχολεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων, περίπου 40.000 οι οποίοι δραστηριοποιούνται φυσικά σε παράκτιες περιοχές.
- Το Πολεμικό Ναυτικό και οι Ναυπηγήσεις. Το πολεμικό ναυτικό είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εργοδότης στην ελληνική ναυτιλία σε όρους απασχόλησης. Απασχολεί περίπου 20.000 εργαζόμενους. Έχει στενούς συνδέσμους με την εμπορική ναυτιλία καθώς μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού του, απασχολείται σε επιχειρήσεις εμπορικής ναυτιλίας μετά τη συνταξιοδότηση τους. Ο κλάδος των ναυπηγήσεων συμπεριλαμβάνεται στον ίδιο κλάδο με το πολεμικό ναυτικό, ως ένας τομέας, επειδή τα 3 μεγαλύτερα ελληνικά ναυπηγεία αντλούν τις δραστηριότητες τους από αναθέσεις του πολεμικού ναυτικού. Οι σύγχρονες ναυπηγικές δραστηριότητες ξεκίνησαν το

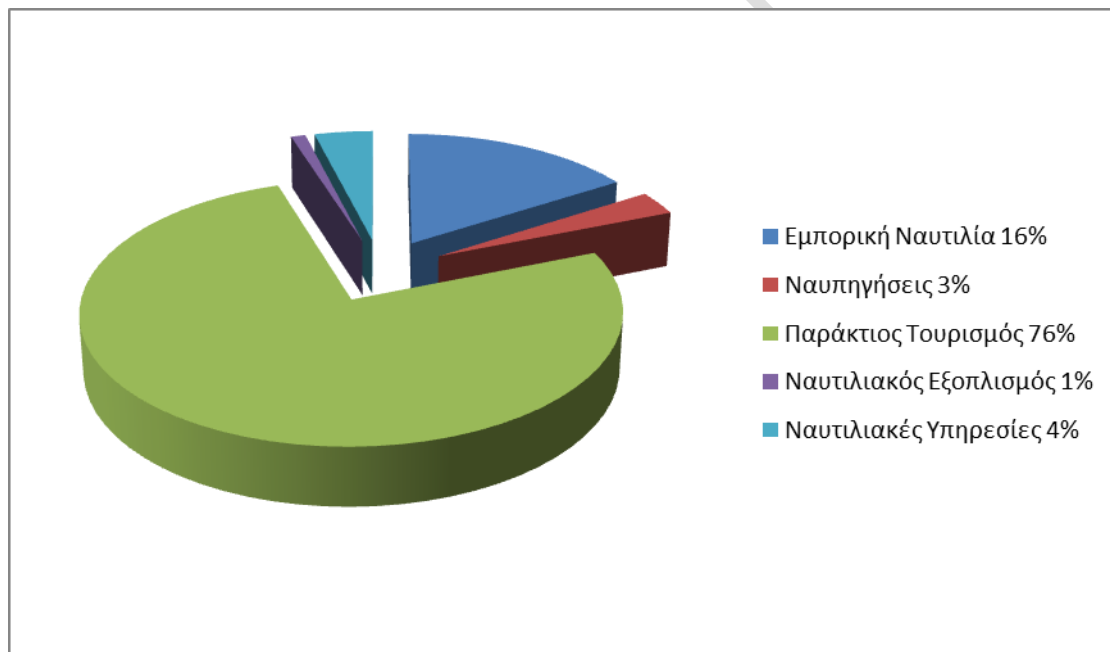
1965 με την εταιρεία “Ελληνικά Ναυπηγεία” και στην συνέχεια δημιουργήθηκαν και οι “Ναυπηγεία Ελευσίνας” και “Ναυπηγεία Χαλκίδας”. Όταν ξεκίνησαν τις δραστηριότητες τους αποτελούσαν ιδιωτικές επιχειρήσεις ενώ στην πορεία κρατικοποιήθηκαν και τελικώς ιδιωτικοποιήθηκαν ξανά. Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από μία συνεχή ύφεση και έλλειψη ανταγωνιστικότητας. Είναι χαρακτηριστικό πως από το 2001 όπου η παραγόμενη αξία του κλάδου ήταν 99 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το 2003 μειώθηκε στα 57 εκατομμύρια ευρώ. Ο κλάδος απασχολεί, σύμφωνα με στοιχεία του 2004 3.174 εργαζομένους.

- Ο παράκτιος τουρισμός. Ο τουρισμός αποτελεί μαζί με την ναυτιλία τη σημαντικότερη οικονομική δραστηριότητα για την Ελληνική οικονομία. Η Ελλάδα βρίσκεται μέσα στους 20 πρώτους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως ενώ η οικονομική σημασία του τομέα διπλασιάστηκε σε μία περίοδο 20 ετών από το 1981 ως το 2001. Περίπου 800.000 εργαζόμενοι απασχολούνται στην τουριστική βιομηχανία όμως φυσικά η απασχόληση αυτή έχει εποχιακά χαρακτηριστικά. (European Commission, 2006)
- Η Λιμενική Βιομηχανία. Στον τομέα της λιμενικής βιομηχανίας υπάρχουν 10 λιμένες με κυρίαρχο του Πειραιά και μακράν δεύτερο της Θεσσαλονίκης οι οποίοι εξυπηρετούν 210 επιχειρήσεις σε υπηρεσίες που συσχετίζονται αμιγώς με τη λιμενική βιομηχανία. Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης σε όρους επιβατικής κίνησης καθώς εξυπηρετεί συνολικά, περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιανατολικό της άκρο. (ΟΛΠ) Ο μεγάλος όγκος της επιβατικής κίνησης του λιμανιού του Πειραιά συνδέεται προφανώς με την τουριστική βιομηχανία της χώρας. Επίσης το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου στην διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος σε σχέση με την απασχόληση δεν υπάρχουν σαφή στοιχεία που να αποτυπώνουν ρεαλιστικά το εργατικό δυναμικό του κλάδου.

Παρόλο που οι δευτερεύουσες δραστηριότητες που σχετίζονται ως ένα βαθμό με τη ναυτιλιακή βιομηχανία δε μπορούν να χαρακτηριστούν συμπληρωματικές αυτό δε σημαίνει πως οι σχέσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων – κλάδων είναι μηδενικές. Για παράδειγμα οι αλιείς επισκευάζουν τα σκάφη τους και προμηθεύονται ναυτιλιακό εξοπλισμό για αυτά από προμηθευτές και επισκευαστές που προέρχονται από τον κλάδο του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Εργαζόμενοι στον τομέα των ναυπηγήσεων και του πολεμικού ναυτικού μεταπηδούν στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Επίσης είναι εμφανής και η σχέση μεταξύ του παράκτιου τουρισμού και της επιβατικής κίνησης στο λιμένα του Πειραιά.

Συνολικά οι τομείς που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον στην Ελλάδα απασχολούν περίπου 258.000 εργαζόμενους σύμφωνα με στοιχεία του 2004. Στους παραδοσιακούς τομείς της ναυτιλίας η εμπορική ναυτιλία είναι μακράν ο τομέας με τη μεγαλύτερη απασχόληση με συνολικό ποσοστό 16%.

Διάγραμμα: 5.3 Η κατανομή της απασχόλησης των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία.



Πηγή: European Commission 2006

5.3 Η Θεσμική Οργάνωση των Ελληνικών ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων.

Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές δραστηριότητες δε διαθέτουν μία θεσμική οργάνωση με σαφή δομή και χαρακτηριστικά. Οι διάφοροι πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων έχουν οργανωθεί σε 5 ενώσεις που όμως οι κύριες δραστηριότητες τους περιορίζονται στην προσέλκυση και εκπαίδευση νέων ναυτικών και στην αντιπροσώπευση σε διάφορες συνδιασκέψεις που σχετίζονται με την χάραξη πολιτικών για τη ναυτιλία .

Μία ακόμα δραστηριότητα αυτών των ενώσεων είναι η δυναμική εκπροσώπηση των Ελλήνων πλοιοκτητών και διαχειριστών πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση Πλοιοκτητών (European Community of Ship-owners Association), η οποία αποτελεί μία ισχυρή ένωση των εθνών κρατών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Επίσης υπάρχουν διάφορα ινστιτούτα τα οποία προάγουν την έρευνα και την ανάπτυξη και χρηματοδοτούνται κυρίως από την κυβέρνηση, ενώ παράλληλα υφίστανται και διάφορες επαγγελματικές ενώσεις όπως η Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων. Συνολικά ένας τολμηρός χαρακτηρισμός για τις ενώσεις των εμπλεκόμενων στην Ελληνική Ναυτιλιακή Βιομηχανία θα ήταν ότι αποτελούν “συνδικαλιστές πολυτελείας” και όχι Οργανισμούς Προώθησης Συνεργασιών (IFC’s) όπως στην Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας.

Οι αρμοδιότητες σχετικά με τη ναυτιλία σε κυβερνητικό επίπεδο ανήκουν πλέον στο Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας μετά την κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Υπουργείο συνδιαλέγεται με τις ενώσεις μέσω ενός μικτού οργανισμού, του Ελληνικού Ναυτικού επιμελητηρίου. Οι δράσεις της Πολιτείας περιορίζονται παραδοσιακά στην δημιουργία ενός ευνοϊκού φορολογικού περιβάλλοντος για τη ναυτιλία. Αντίθετα οι εμπλεκόμενοι στην Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα έχουν τονίσει ήδη από το 1997 την ανάγκη για πολιτικές προαγωγής του συνόλου της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας και όχι μόνο την δημιουργία πολιτικών προστασίας της εγχώριας αγοράς.

Τέλος στον τομέα της εκπαίδευσης, υπάρχουν 9 εκπαιδευτικές ακαδημίες για πλοιάρχους και 2 για μηχανικούς. Πανεπιστημιακά ιδρύματα που προσφέρουν οικονομική εξειδίκευση στη ναυτιλία είναι ουσιαστικά 2 αυτά του Πανεπιστημίου Πειραιώς και του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Επομένως παίρνοντας ως παράδειγμα την θεσμική οργάνωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας, η οποία αποτελεί ίσως την πιο επιτυχημένη Ναυτιλιακό Επιχειρηματική Συστάδα μαζί με αυτήν της Νορβηγίας, θα ήταν άτοπο να υποστηριχθεί πως οι Ελληνικές Ναυτιλιακές δραστηριότητες διαθέτουν μία θεσμική οργάνωση με σαφή δομή και χαρακτηριστικά. Η θεσμική οργάνωση των Ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι ιδιαίτερα σποραδική και δεν αντιστοιχεί στην θεσμική οργάνωση μίας Επιχειρηματικής Συστάδας. Παράλληλα δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος οργανισμός που αναγνωριστικό του στοιχείο να αποτελεί η προσπάθεια προαγωγής της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων. Σε αντίθεση με την Ολλανδία όπου το Ολλανδικό

Ναυτιλιακό Δίκτυο (Dutch Maritime Network) αποτελεί εκκολαπτήρια δύναμη της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων, δημιουργώντας ένα περιβάλλον συνεργασιών και ανταλλαγής απόψεων με τις Οργανώσεις που υπάρχουν στην Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα και τις Ολλανδικές Αρχές. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε 2 κυρίως λόγους:

1. Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές δραστηριότητες διαθέτουν πρώιμα χαρακτηριστικά σε σχέση με την οργάνωση τους σε Επιχειρηματική Συστάδα ενώ η κατηγοριοποίηση τους σε τομείς είναι ιδιαίτερα δύσκολη καθώς υπάρχει μεγάλο έλλειμμα στατιστικών δεδομένων, ενώ επίσης υπάρχει έλλειμμα επισημοποίησης των τομέων.
2. Η Ελλάδα είναι μία χώρα που χαρακτηρίζεται παραδοσιακά από γενικότερο θεσμικό έλλειμμα. Οι θεσμοί τυπικοί ή άτυποι είναι σχετικά απαρχαιωμένοι και αργούν να ανταποκριθούν στις αλλαγές του παγκοσμίου οικονομικού και πολιτικού περιβάλλοντος.

5.4 Τα χαρακτηριστικά της θεωρητικής ανάλυσης των οικονομικών Επιχειρηματικών Συστάδων στις ελληνικές ναυτιλιακές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Η διάκριση των Ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε Επιχειρηματική Συστάδα είναι σίγουρα δυσκολότερη από αυτήν της περίπτωσης της Ολλανδίας. Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των διαφόρων τομέων δεν είναι εύκολα διακριτές, τουλάχιστον επίσημα, εφόσον υπάρχει μεγάλη έλλειψη καταγραφής των δραστηριοτήτων τους και συλλογής στοιχείων. Παράλληλα είναι σχεδόν βέβαιο πως ακόμα και οι εμπλεκόμενοι στις τρεις κυρίαρχες δραστηριότητες της Ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (εμπορική ναυτιλία , ναυτιλιακές υπηρεσίες και ναυτιλιακός εξοπλισμός) δεν δρουν με βάση την πεποίθηση πως ανήκουν σε μία ιδιαίτερη επαγγελματική κοινότητα και επομένως δεν υπάρχει η αίσθηση της αμοιβαιότητας στις συνεργασίες τους.

Η γεωγραφική συγκέντρωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι βέβαια προφανής, καθώς η μεγάλη πλειοψηφία των απασχολουμένων με ναυτιλιακές δραστηριότητες, περίπου 63.000, εργάζεται στην Ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, αριθμός εξωφρενικά μεγαλύτερος από το μέσο εθνικό αριθμό απασχολουμένων σε ναυτιλιακές δραστηριότητες στην υπόλοιπη χώρα.(Αξίζει να σημειωθεί πως τα

τελευταία χρόνια παρατηρείται η μετανάστευση κάποιων επιχειρήσεων στα Βόρεια Προάστια.)

Η δράση πολλαπλών παραγόντων στις ελληνικές ναυτιλιακές δραστηριότητες είναι μεν ορατή αλλά επί του συνόλου οι συνεργασίες τους δεν πραγματοποιούνται με όρους αμοιβαιότητας. Επίσης δεν υπάρχουν στόχοι οι οποίοι τίθενται από κοινού όπως στην Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα της Ολλανδίας. Η κυρίαρχη δραστηριότητα των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι σίγουρα η εμπορική ναυτιλία και γύρω από αυτήν συνυπάρχουν και άλλες συμπληρωματικές δραστηριότητες. Οι περισσότερο διακριτές αυτών σε όρους αλληλεπίδρασης με την εμπορική ναυτιλία, είναι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και ο ναυτιλιακός εξοπλισμός. Οι υπόλοιποι τομείς που σχετίζονται με τις Ελληνικές Ναυτιλιακές δραστηριότητες δεν έχουν τόσο έντονες αλληλεπιδράσεις με την κυρίαρχη δραστηριότητα αλλά ούτε με τις συμπληρωματικές αυτής. Παράλληλα όπως προαναφέρθηκε υπάρχει και έλλειμμα θεσμικής οργάνωσης των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τόσο σε επίπεδο δημοσίων αρχών αλλά και σε επίπεδο επιχειρήσεων. Επομένως και τα δύο σκέλη που συνιστούν το χαρακτηριστικό των πολλαπλών παραγόντων που είναι απαραίτητη και αναγκαία προϋπόθεση για την αναγνώριση μιας οικονομικής δραστηριότητας σε μία περιοχή ως Επιχειρηματική Συστάδα χαρακτηρίζονται από ελλείψεις.

Το τρίτο κυρίαρχο χαρακτηριστικό της θεωρίας των Επιχειρηματικών Συστάδων, με τον τρόπο που αυτή έχει αποτυπωθεί στο παρόν κείμενο, **η εξειδίκευση της Επιχειρηματικής Συστάδας**, είναι ορατή στις Ελληνικές Ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η διατήρηση του πρωταγωνιστικού ρόλου επί 30 χρόνια της Ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται στην απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μέσω της άριστης διαχείρισης του πλοίου. Το παραπάνω γεγονός είναι αρκετό για να επιβεβαιώσει την εξειδίκευση των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, εφόσον μάλιστα πρόκειται για την κυρίαρχη δραστηριότητα αυτού. Επίσης η εξειδίκευση της Επιχειρηματικής Συστάδας είναι ορατή από το γεγονός πως 70% της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δραστηριοποιείται σε χύδην ξηρά και χύδην υγρά φορτία.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ένα από τα κυρίαρχα συμπεράσματα που εξάγεται από την θεωρητική ανάλυση των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι πως οι διάφορες θεωρίες που εντυφούν σε αυτές, ακριβώς επειδή εστιάζουν σε διαφορετικές διαστάσεις τους, δε μπορεί να θεωρηθούν αντίθετες μεταξύ τους, παρά μόνο συμπληρωματικές. Οι θεωρίες των Επιχειρηματικών Συστάδων αποτυπώνουν κάποια κυρίαρχα χαρακτηριστικά εκ των οποίων τα σημαντικότερα είναι η γεωγραφική συγκέντρωση, η εξειδίκευση και η δράση πολλαπλών παραγόντων. Τα παραπάνω θεωρούνται απαραίτητες και αναγκαίες προϋποθέσεις για να χαρακτηριστούν οι οικονομικές δραστηριότητες μίας συγκεκριμένης περιοχής ως Επιχειρηματική Συστάδα. Τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων όπως η καινοτομία καθώς επίσης ο ανταγωνισμός και οι συνεργασίες που εξελίσσονται ταυτόχρονα, ουσιαστικά είναι προϊόν της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων. Προέρχονται δηλαδή από την ιδιαίτερη λειτουργία των Επιχειρηματικών Συστάδων ως ξεχωριστό οικονομικό οργανισμό. Συνολικά η θεωρία των οικονομικών Επιχειρηματικών Συστάδων αποτελεί ουσιαστικά έναν νέο σχετικά τρόπο οργάνωσης των εθνικών οικονομιών σε περιφερειακό επίπεδο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναγνωρίσει την σημασία της ανάλυσης των Επιχειρηματικών Συστάδων ως εργαλείο οργάνωσης της οικονομίας και προώθησης της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας. Ακριβώς για αυτό το λόγο έχει διαμορφώσει διάφορες δράσεις και προγράμματα για να εξασφαλίσει την προώθηση της έρευνας και της ανάπτυξης, της καινοτομίας και ειδικότερα την ενδυνάμωση της διαδικασίας διάχυσης της γνώσης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Μέσα από αυτές τις πολιτικές προωθούνται και οι Επιχειρηματικές Συστάδες ως εργαλείο επίτευξης αυτών των στόχων. Έτσι αποτυπώνεται ως προοπτική, η δημιουργία εξωστρεφών Επιχειρηματικών Συστάδων στις περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των οποίων η οικονομική δραστηριότητα θα είναι παγκόσμιας εμβέλειας. Για την επίτευξη αυτού του στόχου αποτυπώνονται συγκεκριμένες δράσεις τις οποίες οφείλει να ακολουθήσει η Ε.Ε. Ως απαραίτητη προϋπόθεση για να λάβουν χώρα τα παραπάνω είναι η περαιτέρω ολοκλήρωση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε ότι αφορά τη ναυτιλία η Ευρώπη κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες ναυτιλιακές αγορές παραδοσιακά. Το πλαίσιο στο οποίο παράγει

πολιτικές η Ε.Ε. περιέχει διάφορες θεματικές ενότητες οι οποίες σχετίζονται με τη ναυτιλία. Αυτό που διατυπώνεται ως επιτακτική ανάγκη είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και της πρωταγωνιστικής θέσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Ένα ισχυρό εργαλείο για την επίτευξη του παραπάνω στόχου είναι η οργάνωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων των περιφερειών της Ένωσης σε Επιχειρηματικές Συστάδες. Στόχος είναι η δημιουργία ενός δικτύου Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων με σαφή δομή και χαρακτηριστικά στις περιφέρειες της Ε.Ε. Η πολιτική οργάνωση της Ε.Ε. σε περιφέρειες μέσα στα κράτη μέλη βοηθάει προς αυτή την κατεύθυνση.

Οι δραστηριότητες των Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων περιλαμβάνουν πολλούς και διάφορους τομείς. Η παρούσα εργασία επέλεξε την αποτύπωση τους με μία ευρεία διατύπωση των κατηγοριών τους. Ο λόγος είναι πως οι διάφοροι τομείς που συνθέτουν τις Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες, δεν είναι ίδιοι ανάμεσα στα κράτη μέλη. Διαφέρουν τόσο σε ποιότητα όσο και σε μέγεθος. Αυτό είναι ορατό και στη σύγκριση της Ολλανδικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας με τις ελληνικές ναυτιλιακές δραστηριότητες και την συγκέντρωσή τους στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Ενώ στην περίπτωση της Ολλανδίας η κυρίαρχη δραστηριότητα είναι η λιμενική βιομηχανία σε συνδυασμό με τα Logistics, στην Ελλάδα η εμπορική ναυτιλία είναι ο κυρίαρχος κλάδος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα χρησιμοποιείται ως πρότυπο οργάνωσης για να είναι δυνατή η σύγκριση και η αποτύπωση των μειονεκτημάτων του ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, οι οποίες παρά τον πρωταγωνιστικό ρόλο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας παγκοσμίως, δεν αποτελούν ουσιαστικά μία Επιχειρηματική Συστάδα. Παρόλο το γεγονός πως διαθέτουν χαρακτηριστικά όπως η γεωγραφική συγκέντρωση και η εξειδίκευση, οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην περιοχή του Πειραιά δεν χαρακτηρίζονται από τη δράση πολλαπλών παραγόντων. Αυτό αποδίδεται στο ότι οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ τομέων, εκτός των τριών κυρίαρχων, είναι ασήμαντες ενώ ακόμα και οι σχέσεις και οι συνεργασίες μεταξύ των κυρίαρχων δραστηριοτήτων δεν χαρακτηρίζονται από αμοιβαιότητα. Σε αντίθεση η Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα διαθέτει 11 λειτουργικούς τομείς οι οποίοι χαρακτηρίζονται από διάφορες αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους. Επομένως με βάση την ανάλυση της θεωρίας των Επιχειρηματικών Συστάδων και τη διατύπωση του ορισμού στο κείμενο οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην περιοχή του Πειραιά

δεν πληρούν τις προϋποθέσεις μίας Επιχειρηματικής Συστάδας εφόσον εκ των τριών αναγκαίων και απαραίτητων προϋποθέσεων πληρούνται μόνο οι δύο.

Η Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα εκτός από πρότυπο οικονομικής οργάνωσης, ωριμότητας και ολοκλήρωσης, είναι και πρότυπο θεσμικής οργάνωσης. Οι επιχειρήσεις της Επιχειρηματικής Συστάδας οργανώνονται σε Εμπορικές Οργανώσεις οι οποίες με τη σειρά τους έχουν αναφορά σε έναν οργανισμό ο οποίος είναι υπεύθυνος για την προαγωγή της Επιχειρηματικής Συστάδας. Ο οργανισμός αυτός είναι το Ολλανδικό Ναυτιλιακό Δίκτυο (Dutch Maritime Network). Ο οργανισμός αυτός έρχεται σε επαφή με τις τοπικές και εθνικές αρχές. Έτσι αποτελεί μία προσπάθεια η οποία συσχετίζει μέσα από έναν κοινό άξονα τις Οργανώσεις των επιχειρήσεων με τους δημόσιους φορείς. Το σημαντικότερο ίσως στοιχείο που διαθέτει η Ολλανδική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα είναι πως οι εμπλεκόμενοι σε αυτήν (stakeholders) έχουν αντιληφθεί την δυνατότητα άντλησης πλεονεκτημάτων, μέσα από τη θέσπιση κοινών στόχων και συνεργασιών. Την δημιουργία δηλαδή συνεργασιών μεταξύ τους, οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε ένα πλαίσιο αμοιβαιότητας και αντίληψης πως ανήκουν σε μία ιδιαίτερη επαγγελματική κοινότητα της οποίας το συλλογικό συμφέρον ανταποκρίνεται και στο συμφέρον των ενδιαφερομένων σε ατομικό επίπεδο. Στην περίπτωση της Ελλάδας δεν υπάρχουν οργανισμοί οι οποίοι να λειτουργούν επαρκώς ως Οργανισμοί Προώθησης Συνεργασιών και επομένως οι όποιοι οργανισμοί υπάρχουν, δεν λαμβάνουν δράσεις με στόχο την οργάνωση και λειτουργία των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ως Επιχειρηματική Συστάδα.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα συνολικά της ελληνικής ναυτιλίας βασίζεται παραδοσιακά στην άριστη γνώση της οικονομικής διαχείρισης του πλοίου. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος της διατήρησης του πρωταγωνιστικού ρόλου της ναυτιλίας τα τελευταία 50 χρόνια. Η εξειδικευμένη γνώση των δραστηριοτήτων των Ελλήνων στη ναυτιλία, η οποία αναφέρεται στην εμπορική ναυτιλία και στην περαιτέρω εξειδίκευση αυτής σε χύδην ξηρά και χύδην υγρά φορτία, διαχέοταν στο μεγαλύτερο μέρος της για πολλά χρόνια, μέσω στενών οικογενειακών συνδέσμων. Το χαρακτηριστικό αυτό στοιχείο τείνει να αλλάξει. Η παρατήρηση αυτή είναι μία θετική εξέλιξη καθώς υποδεικνύει πως έχουν αρχίσει να λειτουργούν οι μηχανισμοί διάχυσης της γνώσης, χαρακτηριστικό στοιχείο των Επιχειρηματικών Συστάδων.

Στόχος της ελληνικής ναυτιλίας πρέπει να είναι η διατήρηση του πρωταγωνιστικού ρόλου που διαθέτει παγκοσμίως. Όπως και στην Ευρωπαϊκή Ένωση έτσι και στην Ελληνική περίπτωση η οργάνωση της ναυτιλίας με τη μορφή των Επιχειρηματικών Συστάδων είναι ίσως το εργαλείο για την επίτευξη αυτού του στόχου σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από έντονες αλλαγές στην οικονομία αλλά και συγκεκριμένα στις μεταφορές. Παρά το γεγονός πως η Ελληνική ναυτιλία εξειδικεύεται στα χύδην φορτία, τα τελευταία χρόνια οι ανταγωνιστές της έχουν καλύψει σημαντικό κομμάτι της διαφοράς. Ειδικότερα η ανάπτυξη της Κίνας ενδέχεται να ανατρέψει την πρωτοκαθεδρία της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας παγκοσμίως στα επόμενα 20 χρόνια. Επομένως αυτό που χρειάζεται η Ελληνική ναυτιλία είναι μία συνολική προσέγγιση των δραστηριοτήτων της και η αποτύπωση συγκεκριμένων στόχων για το μέλλον.

Η ανατροπή του πρωταγωνιστικού ρόλου της Ελλάδας ίσως να είναι ένα αναπόφευκτο γεγονός, όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία. Επομένως αν αναλογιστεί κανείς την μεγάλη εξάρτηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ελλάδα από την εμπορική ναυτιλία, εύλογα προκύπτει το ερώτημα κατά πόσο μία ανατροπή, θα επηρεάσει το σύνολο των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια την ελληνική οικονομία, καθώς όπως έχει προαναφερθεί η ναυτιλιακή βιομηχανία και ο τουρισμός είναι οι 2 τροχοί με τους οποίους κινείται η ελληνική οικονομία. Για να περιοριστούν οι αρνητικές συνέπειες αυτών των εξελίξεων θα πρέπει η ελληνική ναυτιλία να δώσει έμφαση σε μία συνολική προσέγγιση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και την οργάνωση τους σε Επιχειρηματική Συστάδα.

Αξίζει να σημειωθεί πως η ανάγκη διατήρησης του πρωταγωνιστικού ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας και η οργάνωση της σε Επιχειρηματική Συστάδα ουσιαστικά παραπέμπει σε ένα νέο μοντέλο οικονομικής και θεσμικής ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Για να διατηρήσει η τελευταία την αναπτυξιακή δυναμική της θα πρέπει να αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί, ενσωματώνοντας τις αλλαγές του οικονομικού περιβάλλοντος και δημιουργώντας νέες θεματικές ενότητες με αποτέλεσμα να οδηγηθεί σε μία νέα φάση ανάπτυξης. Η νέα αυτή φάση ανάπτυξης ενδεχομένως να αλλάξει την παραγωγική διαδικασία στο σύνολο της καθώς επίσης και τον τρόπο με τον οποίο οι ενδιαφερόμενοι στην ελληνική ναυτιλία αντιλαμβάνονται τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ τους.

Τέλος, κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις για την επίτευξη του στόχου της διατήρησης του πρωταγωνιστικού ρόλου αλλά και για τη συγκρότηση μίας Επιχειρηματικής Συστάδας είναι:

- Η πραγματοποίηση μιας εκτεταμένης προσπάθειας αναλυτικής καταγραφής της παραγόμενης αξίας των τομέων της Επιχειρηματικής Συστάδας, καθώς και των οικονομικών σχέσεων μεταξύ τους. Η προσπάθεια αυτή είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την χάραξη πολιτικής καθώς θα ισορροπήσει το μεγάλο έλλειμμα στοιχείων που υπάρχει σχετικά με την Ελληνική ναυτιλία και θα αποτυπώσει με ρεαλιστικό και από τρόπο την οικονομική σημασία των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.
- Η δημιουργία ενός θεσμικού οργανισμού ο οποίος θα έχει ως αποκλειστική αρμοδιότητα την προαγωγή της διαδικασίας της λειτουργίας των Επιχειρηματικών Συστάδων στην ελληνική ναυτιλία.
- Η δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων με κυρίαρχο στόχο την ενίσχυση των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων της ναυτιλίας οι οποίες σε συνδυασμό με τις κυρίαρχες δραστηριότητες θα αρχίσουν να σχηματίζουν την Ελληνική Ναυτιλιακή Επιχειρηματική Συστάδα.
- Η ενίσχυση του ανταγωνισμού των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων εφαρμόζοντας πρακτικές που έχουν αποδειχθεί επιτυχείς σε άλλες χώρες όπως στην περίπτωση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας της Ολλανδίας.
- Η θωράκιση της εγχώριας αγοράς μέσω της δημιουργίας νέων εξειδικευμένων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που θα καλύπτουν τις ανάγκες της Ελληνικής ναυτιλίας σε ξηρά και θάλασσα. Επίσης κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυσης της εγχώριας ζήτησης με την προώθηση διεθνών συνεργασιών και η εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας των ήδη υπάρχοντων θεσμικών οργάνων με στόχο να αποτελέσουν Οργανισμούς Προώθησης Συνεργασιών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Alfred Marshall: Principles of Economics, 1890
2. Audstretch, B. David: Agglomeration and the Location of Innovative Activity
Oxford University Press, vol. 14(2), pages 18-29, 1998
3. C.H.M Ketels: Cluster-Based Economic Development, Harvard Business
School, 2003
4. Deborah Tappi: The Neo-Marshallian Industrial District, A Study on Italian
Contributions to Theory and Evidence, Germany, 2001
5. Dutch Maritime Network Series: European Maritime Policy Conference, 2005
6. E. Mollona: A Population Ecology Approach to Capture Dynamics of Cluster
Evolution: Using Computer Simulation to Guide Empirical Research, The
System Dynamics Society, 2002
7. Europe Innova: Cluster Policy in Europe, a brief summary of cluster policies
in 31 European Countries, Europe Innova Cluster Mapping Project, Oxford
Research AS, 2008
8. European Commission, Commission Staff Working Paper, Maritime Clusters,
2007
9. European Commission, Green Paper, Towards a future Maritime Policy for the
Union: a European vision for the oceans and the seas, 2006
10. European Commission, Regional Clusters in Europe, Observatory for
European SME's, No3, 2002
11. European Commission: A common international trade policy for the EU
12. European Commission: Agenda for Sustainable Maritime Tourism, 2007
13. European Commission: An Exhaustive Analysis of Employment Trends in All
Sectors Related to Sea or Using Sea Resources, 2006
14. European Commission: Directorate General for Mobility and Transport
15. European Commission: Final Report of the Expert Group on Enterprise
Clusters and Networks
16. European Commission: The Concept of Clusters and Cluster Policies and their
Role for Competitiveness and Innovation, Europe INNOVA/PRO INNO
Paper No9, 2008

17. European Commission: Λευκή Βίβλος, Χάρτης Πορείας για ένα Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών-Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, 2011
18. Eurostat: Eurostat Yearbook 2010, Europe in Figures
19. H. David, K. Wersching: On Technological Specialization Inside Industrial Districts, Germany, 2007
20. L. Icaza, S. Marzo, T. Popa, U. Sahbaz, G. Saravelos: The Greek Shipping Cluster, Harvard Business School, 2009
21. M. Schumpeter: The Theory of Economic Development, 1934 source: Google books
22. M.P. Menzel, D. Fornahl: Cluster Life Cycles-Dimensions and Rationales of Cluster Evolution, Industrial and Corporate Change, Volume 19, Number 1, pp 205- 238, 2009
23. M.Porter: Location, Competition, and Economic development: Local Clusters in a Global Economy, Economic Development Quarterly, Feb2000, Vol. 14 Issue 1, p15-20
24. Michael Porter: Clusters and the New Economics of Competition, Harvard Business Review, 1998
25. O.Solvell, G.Lingqvist, C. Ketels: The Cluster Initiative Greenbook, 2003
26. OECD: Boosting Innovation: The Cluster Approach, OECD publications, 1999
27. P. Aydalot, D. Keeble: High Technology Industry and Innovative Environments: the European Experience, Routledge, London, 1988
28. P. Aydalot: Milieux Innovators en Europe, GREMI, Paris, 1986
29. P.W. de Langen: Clustering and Performance: The Case of Maritime Clustering in the Netherlands, Maritime Policy and Management, Vol 29, No 3, 209-221, 2009
30. Peter Maskell, Leila Kebir : What qualifies as a Cluster Theory?, DRUID Working Paper No 05-09, 2005
31. R. Camagni: Innovation Networks: Spatial Perspectives, Belhaven Press, London, 1991
32. R. Putnam: Making Democracy Work: Civil Traditions in Modern Italy, Princeton University Press, 1993

33. R.Martin, P. Sunley: Path Dependence and Regional Economic Evolution, *Journal of Economic Geography*, 6, 395-437
34. T. Andersson, S. Schwaag Serger, J. Sorvik, E.W. Hansson, *International Organization for Knowledge Economy and Enterprise Development*, 2004
35. V.K. Zagkas, D.V. Lyridis, *An Analysis of Seaport Cluster Models for the development and the Competitiveness of Maritime Sectors: The case of Piraeus, Greece*, 2010
36. Wijnolst, J.I. Jenssen, S. Sodal: *European Clusters, The Dutch Maritime Network*, 2003
37. Γ.Π. Βλάχος, *Ναυτιλιακή Οικονομική, Τζέι & Τζέι Ελλάς*, 2003
38. Κ. Χλωμούδης: *Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων, Τζέι & Τζέι Ελλάς*, 2001
39. *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς*,
40. *Πανεπιστήμιο Πειραιώς: Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία, Ναυτεργατικό Δυναμικό και Κόστος Επάνδρωσης του Ελληνικού πλοίου*, 2005