



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μελέτη προϋποθέσεων δημιουργίας οργανωμένου ναυτιλιακού πλέγματος (cluster) στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Ποιες είναι οι προοπτικές που υπάρχουν συγκρινόμενο με αντίστοιχα cluster του εξωτερικού και τι προτείνεται για την ανάπτυξή του.

Διπλωματική Εργασία

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

Επιμέλεια: **Ροδίτη Ουρανία**

Σεπτέμβριος 2017, Πειραιάς

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον Καθηγητή Κο Πελαγίδη Θεόδωρο και επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας για την εμπιστοσύνη, την καθοδήγησή του και την άριστη συνεργασία.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου που με στηρίζει πάντα σε ό,τι κάνω, τους φίλους για τη συμπαράσταση και την υπομονή που έδειξαν καθώς και όλους όσοι συνέβαλαν με τις εύστοχες παρατηρήσεις τους στην υλοποίηση της παρούσας εργασίας.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	8
1. Επιχειρηματικές Συστάδες (Clusters)	9
1.1. Θεωρητική ανασκόπηση	9
1.2. Ορισμός	10
1.3. Προϋποθέσεις ανάπτυξης των clusters	11
1.4. Ο κύκλος ζωής των cluster	12
1.4.1. Το στάδιο της δημιουργίας	12
1.4.2. Το στάδιο της ανάπτυξης	13
1.4.3. Το στάδιο της παρακμής	14
2. Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες (Maritime Clusters)	15
2.1. Ορισμός	15
2.2. Πλαίσιο ανάπτυξης των ναυτιλιακών cluster	16
2.3. Τομείς που περιλαμβάνονται	17
2.4. Τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών cluster	18
2.5. Τα οφέλη και τα πλεονεκτήματά των ναυτιλιακών cluster	20
2.5.1. Τα οφέλη των επιχειρήσεων εντός του ναυτιλιακού cluster	21
2.5.2. Τα οφέλη του κοινωνικού συνόλου	24
3. Τα Ναυτιλιακά Cluster ως Ευρωπαϊκή Πρακτική – Διεθνή Παραδείγματα	27
3.1. Η θέση της Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυτιλία	27
3.2. Οι κύριες δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου κατά την ΕΕ	31
3.3. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική	47
3.3.1. Περιεχόμενο ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα	47
3.3.2. Κατευθύνσεις και πολιτικές ενίσχυσης του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα	48
3.4. Επιτυχημένα παραδείγματα ναυτιλιακών cluster σε Ευρώπη και υπόλοιπο κόσμο	53
3.4.1. Το παράδειγμα της Νορβηγίας	53
3.4.2. Το παράδειγμα της Γερμανίας	61
3.4.3. Το παράδειγμα της Σιγκαπούρης	66
3.4.4. Το παράδειγμα του Ντουμπάι	70
4. Το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά	75
4.1. Ναυτιλία και ελληνική πραγματικότητα	75
4.1.1. Η θέση της Ελλάδας στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον	75
4.1.2. Η σημασία της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία	76

4.2. Η χωροταξική τοποθέτηση του cluster	79
4.2.1. Στοιχεία και οργάνωση του λιμένος Πειραιά.....	79
4.2.2. Στοιχεία για τις περιοχές γύρω από τον Πειραιά	82
4.3. Οι κυριότεροι τομείς του ελληνικού ναυτιλιακού cluster	84
□ Εμπορική Ναυτιλία.....	84
□ Ναυτιλιακές Υπηρεσίες	86
□ Ναυπήγηση & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός.....	99
□ Υπεράκτια Εξόρυξη	102
□ Λιμενικές Υπηρεσίες	103
□ Τουρισμός	105
□ Αμυντική Ναυτιλία	108
□ Αλιεία.....	109
5. Κριτική ανάλυση της δομής του cluster Πειραιώς.....	110
5.1. Πλεονεκτήματα και αδυναμίες	110
5.2. Πιθανές απειλές - προβλήματα	114
5.3. Προτάσεις ενίσχυσης του cluster Πειραιώς	116
Συμπεράσματα.....	123
Βιβλιογραφία	126

Πίνακας Διαγραμμάτων & Εικόνων

<i>Διάγραμμα 1</i> Ποσοστιαία κατανομή εργαζομένων στους ναυτιλιακούς τομείς	29
<i>Διάγραμμα 2:</i> Ρυθμός ανάπτυξης στόλου 2016 βάσει χωρητικότητας	31
<i>Διάγραμμα 3:</i> Κορυφαίες Πλοιοκτήτριες Χώρες,	32
<i>Διάγραμμα 4:</i> Εμπορικοί στόλοι της Ε.Ε	33
<i>Διάγραμμα 5:</i> Αριθμός παραδοτέων παραγγελιών κατ' έτος	35
<i>Διάγραμμα 6:</i> Υπεράκτια παραγωγή πετρελαίου στην Ε.Ε.-28	39
<i>Διάγραμμα 7:</i> Υπεράκτια παραγωγή φυσικού αερίου στην Ε.Ε.-28.....	39
<i>Διάγραμμα 8:</i> Παγκόσμια μερίδια αγοράς αιολικής ενέργειας.....	42
<i>Διάγραμμα 9:</i> Προστιθέμενη αιολική ενέργεια 2016- Ευρωπαϊκά μερίδια αγοράς	43
<i>Διάγραμμα 10:</i> Οι 10 μεγαλύτεροι σε αξία εμπορικοί στόλοι για το 2016.....	55
<i>Διάγραμμα 11:</i> Σύνολο αλιευτικής παραγωγής Νορβηγίας ανά έτος	58
<i>Διάγραμμα 12:</i> Προσδιορισμός Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας	77
<i>Διάγραμμα 13:</i> Διάκριση Συνολικής Προστιθέμενης Αξίας.....	77
<i>Διάγραμμα 14:</i> Οι 10 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι βάσει σημαίας (σε εκατ. dwt) ...	85
<i>Διάγραμμα 15:</i> Τραπεζικά Δάνεια Ελληνικής Ναυτιλίας, 2016.....	87
<i>Διάγραμμα 16:</i> Δαπάνες Ε&Α ως ποσοστό του ΑΕΠ, 2014	93
<i>Διάγραμμα 17:</i> Πηγές πληροφόρησης νέων για τις ΑΕΝ.....	97
<i>Διάγραμμα 18:</i> Δραστηριότητα της ελληνικής επισκευαστικής βιομηχανίας.....	100
<i>Διάγραμμα 19:</i> Τα κορυφαία λιμάνια για το 2016	104
<i>Διάγραμμα 20:</i> Σύγκριση επιβατών homeporting των μεγαλύτερων μεσογειακών λιμένων	107
<i>Διάγραμμα 21:</i> Προσφορά αλιευτικών προϊόντων στην Ελλάδα.....	109
<i>Εικόνα 1:</i> Η οικονομική αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας.....	47
<i>Εικόνα 2:</i> Η δομή του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster	54
<i>Εικόνα 3:</i> Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος της Γερμανίας	62
<i>Εικόνα 4:</i> Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος της Σιγκαπούρης.....	66
<i>Εικόνα 5:</i> Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος του Ντουμπάι.....	71
<i>Εικόνα 6:</i> Υποδομή Λιμένος Πειραιώς	79
<i>Εικόνα 7:</i> Χωρική Συγκέντρωση των σχετικών με τη ναυτιλία Επιχειρήσεων	83
<i>Εικόνα 8:</i> Τομείς ναυτιλιακού cluster Πειραιά.....	84
<i>Εικόνα 9:</i> Αποθέματα ένυδρου μεθανίου στην περιοχή της Μεσογείου	103
<i>Εικόνα 10:</i> Στοιχεία τουριστικής δαπάνης	106

Περίληψη

Στο παρόν πόνημα αφού γίνεται μια ανασκόπηση της σχετικής με τα cluster βιβλιογραφίας, αναλύεται η εφαρμογή των επιχειρηματικών αυτών δομών και στον κλάδο της ναυτιλίας, δίνοντας έμφαση στα χαρακτηριστικά που συγκεντρώνουν και στα οφέλη που απορρέουν προς τις επιχειρήσεις και το κοινωνικό σύνολο.

Στη συνέχεια, μέσα από μια ευρωπαϊκή ματιά, επισημαίνεται η σπουδαιότητα του ρόλου τους και συνεπώς η ανάγκη ενίσχυσής τους. Μέσα από την ανάλυση τεσσάρων ναυτιλιακών cluster άλλων χωρών τα οποία έχουν ήδη χαράξει μια πορεία και θεωρούνται επιτυχημένα ως προς το σκοπό που επιτελούν, εντοπίζονται διαφορετικές στρατηγικές από το καθένα που επιβάλλονται με την υιοθέτηση διαφορετικών πολιτικών αλλά ξεχωρίζουν παράλληλα και ορισμένα στοιχεία που αποτελούν κοινή πρακτική και για τέσσερα αυτά cluster.

Υπό το παραπάνω πρίσμα γίνεται μια ανάλυση της παρούσας κατάστασης των τομέων της ελληνικής ναυτιλίας με την οποία αναδεικνύονται οι υπάρχουσες αδυναμίες και τα πλεονεκτήματα στα οποία θα μπορούσε να βασιστεί η δημιουργία ενός ελληνικού ναυτιλιακού cluster στην περιοχή του Πειραιά. Βάσει της παραπάνω συγκριτικής ανάλυσης προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα για τη δυναμική του cluster και παρατίθενται προτάσεις για την ανάπτυξη και την καθιέρωσή του ως ένα από τα κορυφαία ναυτιλιακά cluster παγκοσμίως.

Οι προτάσεις που προαναφέρθηκαν και εξάγονται από τη μελέτη της υπάρχουσας βιβλιογραφίας και από μια προσπάθεια προσαρμογής των βέλτιστων πρακτικών του εξωτερικού στα ελληνικά δεδομένα κινούνται γύρω από τη δομή, τη λειτουργία και τις δράσεις του cluster, το ρόλο του κράτους, τις επενδύσεις, την εκπαίδευση, την έρευνα και ανάπτυξη, τη χρήση νέων τεχνολογιών και την ενίσχυση ορισμένων δυσλειτουργικών τομέων. Εν κατακλείδι, οι προτάσεις αυτές απαιτούν διαρκή ανατροφοδότηση και όχι στατική εφαρμογή καθώς σε ένα τόσο συχνά μεταβαλλόμενο περιβάλλον η ύπαρξη μηχανισμών εξέλιξης θεωρείται χαρακτηριστικό ζωτικής σημασίας.

Abstract

In this thesis, a review of cluster-related literature takes place initially, followed by a theory implementation on the maritime industry in which the main cluster characteristics and the arising benefits are emphasized.

The importance of their role is examined from a European perspective, and therefore the need to extend their application is highlighted. Moreover, four different maritime clusters with a successful performance are examined. A different strategy is identified in each one of them and as a result, different policies are imposed; however, some common practices are identified in all of them.

In the light of the above, all the maritime-related sectors are being analysed, underlining the existing weaknesses and the advantages on which the creation of a Greek maritime cluster in the Piraeus region could be based. Useful conclusions are drawn for the cluster's dynamics through the comparative analysis, and suggestions are made to develop and establish it as one of the world's leading maritime clusters.

The above-mentioned suggestions, which derive from the study of existing literature and from an attempt to adapt the best practices, used worldwide, to the Greek context, are based on the structure, operation and actions of the cluster, the government's role, investment programs, educational system, research and development, the use of new technologies and the development of certain dysfunctional sectors. In conclusion, these suggestions require continuous feedback rather than static implementation, since in such a fluid environment the existence of development mechanisms is considered to be of vital importance.

Εισαγωγή

Το περιβάλλον της ναυτιλίας ήταν ανέκαθεν πλήρως ανταγωνιστικό από τη φύση του. Επίσης το ενδιαφέρον για το πλήθος των ωφελειών που προκύπτει στη στεριά από τις συμπληρωματικές υπηρεσίες που αναπτύσσονται γύρω από τη ναυτιλία γίνεται ολοένα και πιο έντονο. Έτσι λοιπόν, όσο περισσότερο αυξάνεται η τάση προς παγκοσμιοποίηση τόσο πιο εξοπλισμένες και προετοιμασμένες πρέπει να είναι οι επιχειρήσεις έτσι ώστε να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις που αναμένονται μελλοντικά.

Μετά την εφαρμογή της σε διάφορους κλάδους της βιομηχανίας η θεωρία των επιχειρηματικών συστάδων φαίνεται να βρίσκει επιτυχή εφαρμογή και στον κλάδο της ναυτιλίας. Ο σύγχρονος αυτός οργανωτικός σχηματισμός των επιχειρήσεων αναλύεται στα κεφάλαια που ακολουθούν. Δίνεται κυρίως έμφαση στα οφέλη που διαχέονται λόγω των cluster στην ευρύτερη οικονομία και κατ' επέκταση στην κοινωνία καθώς και στις δράσεις και συμπεριφορές που πρέπει να ακολουθηθούν από τα μέλη τους έτσι ώστε τα οφέλη αυτά να μεγιστοποιηθούν.

Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία αναφορά στο θεωρητικό υπόβαθρο των επιχειρηματικών συστάδων εμμένοντας στις σημαντικότερες προσθήκες και καταλήγοντας στον ορισμό που περιγράφει καλύτερα το φαινόμενο. Επίσης, έμφαση δίνεται στις ελάχιστες προϋποθέσεις για την ίδρυση τους καθώς και στα στάδια ανάπτυξής του κατά τη διάρκεια της ζωής του.

Το δεύτερο κεφάλαιο περιλαμβάνει την εφαρμογή της θεωρίας του cluster σε συγκεκριμένο κλάδο της οικονομίας, αυτόν της ναυτιλίας. Αναλύονται οι διαφορετικοί τομείς που σχετίζονται περισσότερο ή λιγότερο με τη ναυτιλία και από τους οποίους δύνανται να προέλθουν οι επιχειρήσεις που θα συγκροτήσουν τη ναυτιλιακή συστάδα. Επιπλέον, εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους η θεωρία αυτή αναπτύχθηκε και γνώρισε τόσο μεγάλη αποδοχή στη σύγχρονη εποχή και όχι σε παλαιότερη. Επιπλέον, παραθέτονται τα κύρια χαρακτηριστικά τους και τα οφέλη που αυτά συνεπάγονται προς τα μέλη τους αλλά και προς την ενδοχώρα και τους κατοίκους της περιφέρειας όπου ανήκουν.

Περιεχόμενο του τρίτου κεφαλαίου αποτελεί η εξέταση των ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων από μια ευρωπαϊκή και μετέπειτα παγκόσμια σκοπιά. Για το λόγο αυτό, με τον εντοπισμό της θέσης της Ευρώπης στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη και την εξέταση της στρατηγικής που έχει τεθεί ως κοινή γραμμή τα τελευταία χρόνια, αναδεικνύεται το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο κινείται η ελληνική ναυτιλία αλλά και που παράλληλα η ίδια διαμορφώνει. Τα παραδείγματα επιτυχημένων ναυτιλιακών cluster ανά τον κόσμο δύνανται να αποτελέσουν βάση σύγκρισης με αυτό της Ελλάδος αλλά κυρίως μέσα ενίσχυσης της δυναμικής του εφόσον αναπαραχθούν παρόμοιες αποτελεσματικές πρακτικές.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, αφού αρχικά εξετάζεται η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας ως μέγεθος, στην ελληνική οικονομία αλλά και η παγκόσμια απόδοσή της, η προσοχή στρέφεται στα στοιχεία εκείνα τα οποία θα μπορούσαν να

στηρίξουν το πρώτο οργανωμένο ελληνικό ναυτιλιακό cluster. Εδώ περιλαμβάνονται όλοι εκείνοι οι τομείς της ελληνικής ναυτιλίας που έχουν ήδη επιδείξει μια δυναμική καθώς και οι τομείς που παρουσιάζουν θετικές δυνατότητες ανάπτυξης με τις κατάλληλες πολιτικές.

Καταλήγοντας στο πέμπτο κεφάλαιο, σε μία κριτική ανάλυση των αδυναμιών και πλεονεκτημάτων του cluster Πειραιώς κι έχοντας υπόψη τις επιτυχημένες εφαρμογές των αντίστοιχων cluster του εξωτερικού που αναλύθηκαν, γίνεται ανάπτυξη των προοπτικών που διαφαίνονται όπως και των πιθανών προκλήσεων που θα κληθεί στην πορεία του να αντιμετωπίσει. Τέλος, παραθέτονται ιδέες και προτάσεις για την περαιτέρω ενίσχυση κι εδραίωσή του πρώτα στο εσωτερικό της χώρας κι έπειτα στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα τιμώντας τη μακραίωνη ιστορία και παράδοση της Ελλάδος στο ναυτιλιακό κλάδο.

1. Επιχειρηματικές Συστάδες (Clusters)

1.1. Θεωρητική ανασκόπηση

Στην οικονομική πραγματικότητα βλέπουμε την ύπαρξη άμεσης ή έμμεσης συνεργασίας μεταξύ συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη λειτουργία ενός κλάδου της οικονομίας. Είναι δεδομένο ότι επιτυχημένες τοπικές ή περιφερειακές οικονομίες είναι συχνά εξειδικευμένες σε κάποιο κλάδο της παραγωγής ή βιομηχανίας. Αυτό το φαινόμενο παρουσιάζεται αναλυτικότερα μέσω της έννοιας της επιχειρηματικής συστάδας (cluster).

Ο Marshall ήταν εκείνος που εισήγαγε πρώτος την έννοια του cluster ως τρόπο οργάνωσης των επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα αναφέρει πως *η οικονομική επιτυχία ενός έθνους στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη συγκέντρωση εξειδικευμένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε τοπικό επίπεδο, που μέσω αυτόματων οικονομικών μηχανισμών, δημιουργούν 'τοπικές οικονομίες'*. Στη συνέχεια ο Schumpeter αναδεικνύει το ρόλο της επιχειρηματικότητας μέσω της ανάπτυξης καινοτομίας και ο Perroux μέσα από τη θεωρία του 'πόλου ανάπτυξης' μελετά τη συμβολή των βοηθητικών - υποστηρικτικών βιομηχανιών εντός του cluster.

Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 οι αναλύσεις σχετικά με τις επιχειρηματικές συστάδες ως εναλλακτική στρατηγική οικονομικής ανάπτυξης πολλαπλασιάστηκαν. Ο Porter με το έργο του *'The Competitive Advantage of Nations'* (1990), δίνει έμφαση στο ότι τα clusters αποτελούν καθοριστικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας εφόσον κάθε έθνος δραστηριοποιείται σε λίγες συγκεκριμένες βιομηχανίες. Κατά τον ίδιο, η συγκέντρωση, η εξειδίκευση και η συνεργασία αποτελούν τους τρεις πυλώνες της επιχειρηματικής συστάδας που οδηγούν στα ζητούμενα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα.

Σημαντικές προσθήκες στη θεωρητική προσέγγιση της έννοιας του cluster έχουμε επίσης από τον Krugman κατά τον οποίο οι οικονομίες συνάθροισης που εμφανίζονται λειτουργούν ως 'κεντρομόλες δυνάμεις' που ενισχύουν τη χωρική συγκέντρωση, από τη Σχολή Βιομηχανικών Περιοχών η οποία επικεντρώνεται στις συμπεριφορές που αναπτύσσονται (εμπιστοσύνη, επίπεδα διακυβέρνησης κ.α.) και από την Πληθυσμική Οικολογία που εμβαθύνει στην ανάγκη ύπαρξης ετερογένειας και ποικιλομορφίας.¹

1.2. Ορισμός

Όπως το έθεσαν οι Doeringer και Terkla δεν υπάρχει ένας μόνο σωστός ορισμός για την επιχειρηματική συστάδα καθώς αποτελεί έννοια που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών επιχειρηματικών δομών.

Ο ορισμός που έχει επικρατήσει στη βιβλιογραφία είναι εκείνος του Porter (1990): *'οι επιχειρηματικές συστάδες είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες αλληλένδετες επιχειρήσεις και ιδρύματα εντός συγκεκριμένου πεδίου δράσης. Περιλαμβάνουν μια σειρά συνδεδεμένων επιχειρήσεων και άλλων ολολήτων με ανταγωνιστική σημασία'*. Ο Porter σύμφωνα με τη θεωρία του για την ανταγωνιστικότητα (διαμάντι ανταγωνιστικότητας) καταλήγει στο ότι αυτή εξαρτάται από 5 παράγοντες: τη ζήτηση, τις συνθήκες των παραγωγικών συντελεστών, τη δομή των επιχειρήσεων, τις υποστηρικτικές βιομηχανίες και την επιχειρηματική στρατηγική και βλέπει τις επιχειρηματικές συστάδες μέσα από αυτό το πρίσμα. Σημαντική είναι και η συμβολή του De Langen (2002) ο οποίος ορίζει το cluster ως *'πληθυσμό επιχειρηματικών μονάδων, οργανώσεων και οργανισμών ιδιωτικών και δημόσιων που δραστηριοποιούνται γύρω από μία διακριτή οικονομική εξειδίκευσή και που χαρακτηρίζονται από τη γεωγραφική συγκέντρωση και από τις μεταξύ τους αμοιβαίες σχέσεις'* εισάγοντας στη γενικότερη μελέτη της συστάδας την ύπαρξη και ανάπτυξη εκτός από σχέσεων ανταγωνισμού και σχέσεων συνεργασίας. Βασισμένοι στην ίδια σκέψη κινήθηκαν και οι Feser & Sweeney αναφερόμενοι στα cluster ως οντότητες συσχετιζόμενων φορέων οι οποίοι είναι πιο ανταγωνιστικοί, λόγω της συνεργασίας που έχουν αναπτύξει, απ' ότι αν λειτουργούσε ο καθένας μόνος του.

Εναλλακτικά, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα cluster ορίζεται από την εγγύτητα των παραγωγών, παρόχων των υπηρεσιών, εκπαιδευτικών κι ερευνητικών ιδρυμάτων, χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και άλλων ιδιωτικών και κρατικών ιδρυμάτων που συνδέονται διαμέσου διαφορετικού τύπου δικτύων, δίνοντας έμφαση στη σημασία των βοηθητικών υπηρεσιών. Φτάνοντας στο ίδιο συμπέρασμα με τους Felzensztein, Gimmon & Aqueveque, καταλήγουμε στο ότι δεν υπάρχει σωστός ορισμός για το τι είναι

¹ Παρδάλη Α. 2012, Το λιμάνι του Πειραιά Διαχρονικοί Μετασχηματισμοί & Αναπτυξιακή του Συμβολή, Εκδ. Σταμούλη

cluster, καθώς υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που συμβάλλουν στο σχηματισμό του (π.χ. κάθετες και οριζόντιες δικτυώσεις, χωροταξική συγκέντρωση, η χρήση κοινής τεχνολογίας, η παρουσία ηγέτιδας επιχείρησης, η εμπιστοσύνη κ.α.)

1.3. Προϋποθέσεις ανάπτυξης των clusters

Τα επιχειρηματικά πλέγματα ή cluster αφορούν την εφαρμογή μιας επιχειρηματικής μορφής οργάνωσης της οποίας η επιτυχής πορεία εξαρτάται από την ύπαρξη κάποιων στοιχείων. Στην ουσία πρόκειται ένα δίκτυο συνδεδεμένων επιχειρήσεων, ιδρυμάτων και θεσμών τα οποία δραστηριοποιούνται σε ένα τομέα δημιουργώντας δεσμούς εμπιστοσύνης που επιτρέπουν τη διάχυση γνώσεων και πληροφοριών ανάμεσά τους προς όφελος ολόκληρου του cluster. Η ύπαρξη σχέσεων συνεργασίας και δικτύωσης, αλλά και η διεύρυνσή τους, ο εμπλουτισμός των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού και η αντίληψη του ευρύτερου περιβάλλοντος από τα μέλη τους, ώστε να είναι σε θέση να προσαρμόζονται σε μελλοντικές μεταβολές, η υιοθέτηση μίας περισσότερο εξωστρεφούς στάσης, αλλά και η διαρκής ενσωμάτωση εμπειρίας και τεχνογνωσίας είναι παράγοντες που βοηθούν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους.²

Στα ναυτιλιακά clusters είναι πρόδηλη η τάση για καινοτομία και παραγωγή νέων ιδεών τα οποία θα εφαρμοστούν είτε στη διαδικασία παραγωγής είτε με τη μορφή νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Η καινοτομία έχει τη δυνατότητα να αφορά οποιοδήποτε από τους κλάδους της συστάδας, όπως η ναυπήγηση ενός νέου τύπου πλοίου ή η εφαρμογή ενός νέου χρηματοοικονομικού προϊόντος με σκοπό την χρηματοδότηση για νέα εγχειρήματα³. Η αύξηση της παραγωγικότητας και η διατήρηση του πλεονεκτήματος ανταγωνισμού του ναυτιλιακού πλέγματος, στηρίζεται στην εφαρμογή καινοτομιών και τα μέλη ενός cluster θα πρέπει να είναι τεχνολογικά ώριμα έτσι ώστε να μπορούν να ενσωματώνουν αυτήν την καινοτομία.

Τα στοιχεία της συμπληρωματικότητας και της αλληλεξάρτησης των επιχειρήσεων είναι πολύ σημαντικά για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών cluster. Τα χαρακτηριστικά αυτά παρουσιάζονται εντονότερα εδώ από ότι σε άλλους οικονομικούς τύπους επιχειρηματικών συστάδων. Παρατηρείται στενή συνεργασία και εξάρτηση ανάμεσα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τις άμεσα εξαρτώμενες από αυτές, καθώς αν ένας ναυτιλιακός κλάδος υπολειπουργεί παρατεταμένα τότε θα παρουσιαστούν προβλήματα σε όλο το δίκτυο των επιχειρήσεων. Ας πάρουμε για παράδειγμα τα ναυτιλιακά πρακτορεία τα οποία αν δεν λειτουργήσουν με ορθό τρόπο, γίνονται αντιληπτές οι συνέπειες

² Συγκρότηση Επιχειρηματικής Συστάδας – Cluster - στον Πειραιά με Πόλο την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία, Ιάσωνας Ι. Λαΐνος, 2013

³ Το Πλέγμα Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων: Η Περίπτωση του Ελληνικού Πλέγματος και ο Κλάδος των Πρακτορείων, Ταγκούλης Ν.

στο cluster, δηλαδή δεν ανανεώνονται αυτόματα τα πιστοποιητικά των πλοίων που λήγουν, οπότε δεν είναι εφικτός ο απόπλους ή ο κατάπλους προς κάποιο λιμάνι, σημειώνονται καθυστερήσεις στις παραδόσεις φορτίων, δίνονται πρόστιμα, κλπ. Οι συνέπειες είναι ακόμα πιο σκληρές και έντονες στην περίπτωση που τα προβλήματα αφορούν κυρίως τους κλάδους ναυπήγησης και προμηθειών. Στην ουσία, όταν αναφερόμαστε σε ένα ναυτιλιακό cluster, πρόκειται για ένα συμπαγές σύστημα όπου οι συνέπειες λόγω πραγματοποίησης αλλαγών διαπερνούν ολόκληρο το σύστημα. Με την ίδια λογική, οι οικονομίες συνεργιών που αναπτύσσονται έχουν σημαντικά οφέλη για το σύνολο ενός cluster τα οποία αναλύονται παρακάτω.

Ακόμη, τα αγαθά δημοσίου χαρακτήρα είναι αναγκαία προϋπόθεση για την ορθή λειτουργία των επιχειρήσεων των ναυτιλιακών συστάδων εξαιτίας της φύσης του κλάδου της ναυτιλίας. Τέτοια δημόσια αγαθά είναι οι φάροι, οι κυματοθραύστες κ.α.

1.4. Ο κύκλος ζωής των cluster

Μέσα από τη μελέτη της διαθέσιμης βιβλιογραφίας παρατηρούμε ότι τα cluster παρουσιάζουν όμοια χαρακτηριστικά σε διαφορετικές φάσεις της ύπαρξής τους τα οποία συγκεντρώνονται σε 3 στάδια: τη δημιουργία, την ανάπτυξη και την παρακμή τους. Συχνά ανάμεσα στο στάδιο της ανάπτυξης και της παρακμής παρεμβάλλεται και το στάδιο της ωρίμανσης ως ξεχωριστή φάση ανάπτυξης αν και ο διαχωρισμός μπορεί να είναι δύσκολος. Ο εντοπισμός του σταδίου στο οποίο βρίσκεται ένα cluster δύναται να είναι επίσης δύσκολος όταν αυτό διέρχεται από φάση μετάβασης κι αυτό γιατί ένα cluster δεν αναπτύσσεται ομοιόμορφα. Αυτό σημαίνει πως κάποια από τα μέλη του μπορούν να περάσουν στο επόμενο στάδιο ενώ κάποια άλλα να παραμείνουν στο προγενέστερο στάδιο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Παρόλα αυτά, τα διακριτά στάδια από τα οποία διέρχονται τα cluster περιγράφονται παρακάτω.

1.4.1. Το στάδιο της δημιουργίας

Η δημιουργία ενός cluster μπορεί να προκύψει από την ύπαρξη ευνοϊκών συνθηκών όπως, ο φυσικός πλούτος της περιοχής, η μοναδικότητα των α' υλών, η χωροθέτηση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και κατ' επέκταση επιστημόνων, οι υφιστάμενες υποδομές και το εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Επιπλέον, ένα cluster δύναται να σχηματιστεί λόγω ανελαστικής ζήτησης, ύπαρξης παραδοσιακής τεχνογνωσίας, άμεσης πρόσβασης σε προμηθευτές προϊόντων κι εξοπλισμού, εγγύτητας σε καταναλωτικές αγορές, ανάπτυξης μιας καινοτομίας, παρουσίας άλλου cluster στην ευρύτερη περιοχή όπως και λόγω διαφόρων άλλων παραγόντων που λειτουργούν από κοινού ή και μεμονωμένα προς αυτή την κατεύθυνση.

Τα κοινά χαρακτηριστικά του σταδίου της δημιουργίας είναι δύσκολο να οριστούν με ακρίβεια και ένα αναπτυσσόμενο πλέγμα είναι δύσκολο να αναγνωρισθεί καθώς συνήθως αποτελείται αρχικά από διάσπαρτες ετερογενείς επιχειρήσεις, οι οποίες δεν εμφανίζουν σχέσεις συνέργειας δηλ, ανταλλαγής γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ τους. Η διαφορά των εταιρειών που αναπτύσσονται σε ένα cluster με εταιρείες που λειτουργούν έξω από αυτό είναι ότι στην πρώτη κατηγορία υπάρχει τουλάχιστον μία εταιρεία που ενεργεί στη βάση ενός μακροπρόθεσμου σχεδίου τεχνολογικής ανάπτυξης, δηλ, στηρίζεται σε ένα μακρόπνοο πλάνο δράσης, σε ένα όραμα. Επίσης, μία ακόμη διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι σε ένα αναπτυσσόμενο πλέγμα παρατηρείται η ύπαρξη προϋποθέσεων για την κατάκτηση της κρίσιμης μάζας, στοιχείο το οποίο είναι απαραίτητο για ένα cluster. Για παράδειγμα, η ύπαρξη πολιτικής στήριξης ή η παρουσία επιστημονικού προσωπικού ή εξειδικευμένης εργασίας μπορούν να θεωρηθούν ως τέτοιες προϋποθέσεις.

Το στάδιο της δημιουργίας που περιγράφηκε τερματίζεται είτε όταν το πλέγμα κατακτήσει ένα ικανό μέγεθος (την κρίσιμη μάζα) και οι συμμετέχουσες σε αυτό επιχειρήσεις αναπτύσσονται ταχύτερα συγκριτικά με αυτές εκτός του cluster, είτε όταν αυτό παύει να είναι λειτουργικό εξαιτίας μείωσης του μεγέθους του (π.χ. μετεγκατάσταση επιχειρήσεων) ή εξαιτίας τεχνολογικής διαφοροποίησης των επιχειρήσεων που τις απομακρύνουν από την επιδίωξη ενός κοινού σκοπού.

1.4.2. Το στάδιο της ανάπτυξης

Το στάδιο που διέρχεται ένα cluster αφού δημιουργηθεί φαίνεται να ορίζεται ευκολότερα και να είναι πιο αναγνωρίσιμο. Πρόκειται για μία περίοδο κατά την οποία λαμβάνουν χώρα περίπλοκες ταυτόχρονες διαδικασίες και αλυσιδωτές αντιδράσεις. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται περαιτέρω ανάπτυξη των δικτύων συνεργασίας κι επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων καθώς και των κάθετων και οριζόντιων σχέσεων ανάμεσά τους. Η συμμετοχή εταιρειών βοηθητικών υπηρεσιών και διάφορων οργανισμών και ενώσεων καλύπτουν πιθανά κενά ολοκληρώνοντας το πλέγμα όπως επίσης ενισχύουν τα ποιοτικά του χαρακτηριστικά (π.χ. η συμμετοχή μιας περιβαλλοντικής οργάνωσης πολιτών σε ένα cluster μπορεί να ασκήσει πίεση για ανάπτυξη προϊόντων ή μεθόδων παραγωγής φιλικότερων προς το περιβάλλον). Σταδιακά η ετερογένεια του πλέγματος αμβλύνεται οδηγώντας σε ένα πιο προσανατολισμένο cluster στο οποίο οι δείκτες απασχόλησης παρουσιάζουν αύξηση, η συγκέντρωση εξειδικευμένης γνώσης στην αγορά συμπληρώνεται από το επιστημονικό έργο πανεπιστημιακών και άλλων ιδρυμάτων και οι ιδιωτικές ή και δημόσιες δράσεις Έρευνας και Ανάπτυξης στοχεύουν στην επίτευξη τεχνολογικής προόδου. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω διαδικασιών, παράλληλα με την εδραίωση του κύρους και της φήμης του cluster,

αναδεικνύονται νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες και νέες εταιρείες εισέρχονται στο πλέγμα αυξάνοντας τον ανταγωνισμό και μειώνοντας το κόστος παραγωγής οδηγώντας το σε μία νέα κατάσταση αυξημένης παραγωγικότητας. Το τέλος του σταδίου της ανάπτυξης έρχεται όταν ο ρυθμός ανάπτυξης του cluster εξισωθεί με το μέσο ρυθμό ανάπτυξης της βιομηχανίας⁴. Πρέπει να σημειωθεί πως ένα πλέγμα χρειάζεται περίπου 10 με 15 χρόνια έτσι ώστε να φτάσει σε πλήρη ανάπτυξη γι' αυτό και ο σχεδιασμός του και το όραμα πάνω στο οποίο συγκροτείται θα πρέπει να είναι διακομματικό και να υπερβαίνει το χρόνο μιας κυβερνητικής θητείας.

Πριν το τέλος του σταδίου της ανάπτυξης το cluster διέρχεται από μία περίοδο ισορροπίας ή ωρίμανσης όπως αναφέρεται στη βιβλιογραφία. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου παρατηρείται όχι μεγάλος ρυθμός ανάπτυξης συγκριτικά με τη βιομηχανία αλλά ούτε και μεγάλος αριθμός απώλειας επιχειρήσεων ή εργαζομένων, δηλ. το πλέγμα παρουσιάζει φυσιολογικές κυκλικές διακυμάνσεις. Για την αποφυγή της παρακμής ενός cluster σημαντικό είναι οι δίαυλοι επικοινωνίας να παραμένουν ανοιχτοί και οι σχέσεις συνεργασίας να συντηρούνται τόσο εσωτερικά, ανάμεσα στα μέλη του cluster, τόσο και εξωτερικά, επιτρέποντας την είσοδο νέας γνώσης και τη διάχυσή της σε όλο το πλέγμα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα όρια ενός cluster είναι δυνατόν να μεταβάλλονται σύμφωνα με τις επιταγές μιας νέας κατάστασης που επιφέρει μια νέα τεχνολογία, μία καινοτομία όπως και πολλοί ακόμη εξωτερικοί παράγοντες. Εξετάζοντας τη φάση αυτή της ισορροπίας πιο διεξοδικά καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το cluster εμφανίζει επαναλαμβανόμενες καταστάσεις κρίσης κατά τις οποίες η ετερογένειά του αυξάνεται (διαφοροποίηση ορισμένων επιχειρήσεων) έως ότου ακολουθήσουν περισσότερες την ίδια πρόταση και το cluster μπει σε νέα φάση ανάπτυξης.

1.4.3. Το στάδιο της παρακμής

Το τελευταίο στάδιο της ζωής ενός cluster χαρακτηρίζεται από συνεχή μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε αυτό και μείωση αντίστοιχα του εργατικού δυναμικού λόγω συγχωνεύσεων ή και εξόδου τους από την αγορά. Κατά την περίοδο αυτή, οι μηχανισμοί ανανέωσης του πλέγματος παρουσιάζουν δυσλειτουργία και η ενσωμάτωση νέας γνώσης δεν γίνεται αποτελεσματικά.

Η παρακμή ενός cluster μπορεί να οφείλεται είτε σε στοιχεία εσωτερικά είτε σε εξωγενείς παράγοντες. Αναλυτικότερα, εσωτερικά στοιχεία δυσλειτουργίας μπορούν να θεωρηθούν i) η στρέβλωση του ανταγωνισμού λόγω σχηματισμών καρτέλ και ολιγοπωλίων από τις ίδιες τις επιχειρήσεις ή λόγω έντονου παρεμβατισμού από το κράτος ii) η αδυναμία των εκπαιδευτικών

⁴ Max-Peter Menzel, Dirk Fornahl; Cluster life cycles—dimensions and rationales of cluster evolution, *Industrial and Corporate Change*, Volume 19, Issue 1, 1 February 2010, Pages 205–238

ιδρυμάτων να προσφέρουν επικαιροποιημένη γνώση και ποιοτική αναβάθμιση του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού. Αντίστοιχα ορισμένοι από τους εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την πορεία ενός cluster είναι i) η αλλαγή των καταναλωτικών συνηθειών ii) η τεχνολογική πρόοδος που καθιστά παρωχημένη τη χρησιμοποιούμενη από το cluster τεχνολογία σε μεθόδους παραγωγής και προϊόντα με γρήγορο ρυθμό, iii) ο αυξανόμενος ανταγωνισμός και η επιθετική πολιτική άλλων πλεγμάτων που προκύπτει από το ολόένα και πιο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνται.

Το στάδιο της παρακμής τερματίζεται οδηγώντας το cluster σε τρία πιθανά αποτελέσματα i) στην περαιτέρω συρρίκνωση και κατ' επέκταση στη διάλυσή του, ii) στην ανανέωσή του μέσω της εφαρμογής νέων καινοτομιών και εφαρμογών ή iii) στη μετάβασή του σε εντελώς διαφορετικό πεδίο η οποία στηρίζεται είτε σε τεχνολογική διαφοροποίησή του μέσω της ανάπτυξης καινοτομιών είτε στην επιρροή ή και ενσωμάτωση άλλων cluster στο ήδη υπάρχον. Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις σε Έρευνα και Ανάπτυξη και η προσπάθεια ανάπτυξης καινοτομίας αποτελούν δράσεις ζωτικής σημασίας για τη βιωσιμότητα ενός cluster αφού διαρκώς διευρύνουν και εξειδικεύουν το πεδίο εφαρμογής του δίνοντάς του τη δυνατότητα να αναπροσαρμόζεται. Ειδικότερα, ο βαθμός εφαρμογής καινοτομιών αποτελεί και δείκτη υγείας ολόκληρου του cluster (Porter, 1998)

2. Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες (Maritime Clusters)

2.1. Ορισμός

Το συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα αποτελέσματα της οργάνωσης επιχειρηματικών συστάδων σε τομείς της βιομηχανίας οδήγησε στην εφαρμογή της θεωρίας τους και στον τομέα της ναυτιλίας.

Λαμβάνοντας υπόψη τους ορισμούς των επιχειρηματικών συστάδων, το Ναυτιλιακό Cluster ορίζεται ως το αποτέλεσμα ενός ή περισσότερων χωρικών ενοποιήσεων συνεργαζόμενων και ανταγωνιστικών επιχειρήσεων και ιδρυμάτων μεταξύ όλων των τομέων, υποτομέων και οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με το ναυτιλιακό κλάδο, τη θαλάσσια μεταφορά και την εν γένει εκμετάλλευση της θάλασσας.

Μια ναυτιλιακή επιχειρηματική συστάδα δύναται να εκτείνεται κάθετα (περιλαμβάνοντας προμηθευτές, πελάτες, κανάλια διανομής κ.α.) και οριζόντια (επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου, παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων κ.α.).

Εξαιτίας του ιδιαίτερου χαρακτήρα της ναυτιλίας, το χαρακτηριστικό αυτό παρουσιάζεται εντονότερο απ' ότι σε άλλες επιχειρηματικές συστάδες. Οι ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις συνεργάζονται και εξαρτώνται

στενά η μία από την άλλη. Αν ένας κρίκος της αλυσίδας υπολειτουργεί, τότε ολόκληρο το δίκτυο επιχειρήσεων θα παρουσιάσει προβλήματα. Π.χ. αν οι λιμένες παρουσιάζουν αναποτελεσματικότητα, γίνονται αντιληπτές οι συνέπειες και στο cluster (καθυστερήσεις στη διαχείριση φορτίων, στην αποθήκευση ή και στην προώθησή τους στα χερσαία μέσα μεταφοράς, γραφειοκρατία κλπ). Φυσικά αν τα προβλήματα αφορούν κλάδους όπως η ναυπήγηση ή οι προμήθειες ανταλλακτικών τότε οι συνέπειες είναι ακόμα πιο βλαβερές. Το ναυτιλιακό cluster είναι ένα συμπαγές σύστημα όπου οι συνέπειες από μια ενδεχόμενη αλλαγή μιας μεταβλητής διαχέεται άμεσα σε ολόκληρο το σύστημα.⁵

2.2. Πλαίσιο ανάπτυξης των ναυτιλιακών cluster

Η εμφάνιση και ραγδαία εξάπλωση των επιχειρηματικών συστάδων στον τομέα της ναυτιλίας συνάδει απόλυτα με τη σύγχρονη οικονομική πραγματικότητα. Η ναυτιλία έχει προηγηθεί πολλά έτη από τη σημερινή τάση προς παγκοσμιοποίηση καθώς αποτελεί έναν τομέα με εξαιρετικά διεθνώς προσανατολισμένο χαρακτήρα, στον οποίο εμπλέκονται πολλά διαφορετικά μέρη, όπως λιμάνια, πλοιοκτήτες, νηογνώμονες, P&I Clubs, ασφαλιστικοί οργανισμοί, ναυλωτές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, μεσίτες, πράκτορες κ.α. Από το πλήθος των σχετιζόμενων με τη ναυτιλία κλάδων συμπεραίνουμε πως πλέον αναφερόμαστε σε παροχή ολόκληρου πακέτου υπηρεσιών το οποίο διαχέει θετικές οικονομικές επιπτώσεις και στην ευρύτερη κοινωνία. Σίγουρα δε θα πρέπει να θεωρούμε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ως μια στατική διαδικασία εφόσον το περιβάλλον στο οποίο αναπτύσσεται είναι σταθερά μεταβαλλόμενο. Σ' ένα τέτοιο περιβάλλον, οι ισορροπίες μεταξύ των 'παικτών' μεταβάλλονται κι αυτές.

Από την αρχαιότητα και την ανάγκη για εμπορικές συναλλαγές έως τη Βιομηχανική Επανάσταση και τη σύγχρονη εποχή παρατηρούμε ότι εξωτερικοί παράγοντες είναι ικανοί να αλλάξουν άρδην τα δεδομένα, συνεχώς με μεγαλύτερη ταχύτητα. Οι συνεχιζόμενες προσπάθειες για λήψη μέτρων διεθνούς αποδοχής στους τομείς της ασφάλειας (security και safety), της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφορίας μεταβάλλουν ολοένα το παγκόσμιο σκηνικό. Επίσης οι εναλλαγές των παικτών (κύριων εξαγωγικών και εισαγωγικών χωρών) καθώς και οι κλιματικές αλλαγές επιδρούν στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές καταργώντας τις ή ενισχύοντάς τις. Για παράδειγμα, προβλέπεται το 2030 η Κίνα να είναι κυρίαρχη εμπορική δύναμη ξεπερνώντας τις ΗΠΑ με την Ινδία να έρχεται δεύτερη. Περισσότερο από ποτέ άλλοτε, η ανάγκη για συσπείρωση κι ευελιξία δεν ήταν μεγαλύτερη. Αυτή την ανάγκη καλείται να καλύψει η εφαρμογή της θεωρίας των cluster, η διάδοση

⁵ Το Πλέγμα Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων: Η Περίπτωση του Ελληνικού Πλέγματος και ο Κλάδος των Πρακτορεύσεων, Ταγκούλης Ν.

της οποίας είναι ραγδαία τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Εκτός από την Ε.Ε. που προωθεί το σχηματισμό ναυτιλιακών cluster, ανερχόμενα ναυτιλιακά κέντρα ακολουθούν την ίδια πρακτική πετυχαίνοντας εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Τα cluster ως επιχειρηματικοί σχηματισμοί παρουσιάζουν έναν κεντρικό πυρήνα επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται συνήθως σε κάποιο βασικό τομέα της ναυτιλίας. Συχνά τα ναυτιλιακά cluster σχετίζονται με τα σύγχρονα λιμάνια 4^{ης} γενιάς τα οποία λειτουργούν ως κρίκοι των εφοδιαστικών αλυσίδων (logistics) και στηρίζονται στη χρήση συστημάτων υψηλής τεχνολογίας, αυτοματισμών και εφαρμοσμένης καινοτομίας. Προωθείται η λειτουργία των λιμένων με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα σαν ενιαίο σύνολο συνδυάζοντας και συγχρονίζοντας τη ροή αγαθών, πληροφοριών, κεφαλαίου και εργατικού δυναμικού. Δηλ είναι απαραίτητη η ύπαρξη δικτύου το οποίο θα ενισχύσει το εξωτερικό εμπόριο, θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη αστικών βιομηχανιών και θα τονώσει περαιτέρω την οικονομική ανάπτυξη.

2.3. Τομείς που περιλαμβάνονται

Οι ναυτιλιακές επιχειρηματικές συστάδες εξ' ορισμού περιλαμβάνουν περισσότερους από έναν τομείς της ναυτιλίας καταλήγοντας στο να αντιπροσωπεύουν σχεδόν κάθε παραδοσιακό ναυτιλιακό τομέα. Επομένως, ένα ναυτιλιακό cluster σίγουρα περιλαμβάνει τους τομείς εκείνους που σχετίζονται άμεσα με τη ναυτιλία τονίζοντας στο σημείο αυτό ότι ο σχηματισμός μπορεί να ποικίλει ανάμεσα στις διαφορετικές περιοχές ανάλογα με τα τοπικά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Σε θεωρητικό επίπεδο, κάποιοι τομείς θεωρούνται κύριος πυρήνας κι ενώ ίσως να μην παρουσιάζουν πολλές αλληλεπιδράσεις με τους υπόλοιπους τομείς του cluster, θεωρούνται απαραίτητοι για την ύπαρξή του. Ισχύει ότι όσο πιο ενισχυμένος είναι ο πυρήνας τόσο πιο ελκυστικό θα είναι το cluster για επιχειρήσεις άλλων τομέων αφού θα υπάρχουν περισσότερες δυνατότητες ανάπτυξης. Δηλ, τομείς που δημιουργούν ζήτηση λειτουργούν ως κίνητρα για μεγάλες επενδύσεις επιδρώντας άμεσα στη δυναμική ενός cluster, γι'αυτό και η ύπαρξη κι ευημερία τους αποτελεί ζήτημα ζωτικής σημασίας

Ωστόσο παρατηρούνται αρκετές διαφοροποιήσεις μεταξύ των ναυτιλιακών cluster της κάθε χώρας λόγω του διαφορετικού εύρους του κλάδου της ναυτιλίας και της υπάρχουσας εξειδίκευσής του σε κάθε μία μεμονωμένα. Για παράδειγμα, η συμμετοχή των τομέων της Αλιείας, του Παράκτιου Τουρισμού και των Σκαφών Αναψυχής στις ναυτιλιακές συστάδες είναι περισσότερο σπάνια απ' ότι αυτή των παραδοσιακά ναυτιλιακών. Επιπρόσθετα παρατηρείται το φαινόμενο ένας τομέας να μπορεί να εκφραστεί μέσα από διαφορετικά cluster, πχ η λιμενική βιομηχανία αποτελεί σημείο τομής τριών διαφορετικών συστάδων: της ναυτιλιακής, των logistics, και της βιομηχανικής

(των επιχειρήσεων της βιομηχανικής παραγωγής που γειτνιάζουν με το λιμάνι).

Μια εναλλακτική προσέγγιση παρουσιάζεται στο πλαίσιο μελέτης στο ναυτιλιακό κλάδο υπηρεσιών του Λονδίνου (Γραμμένος, 1992) όπου καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τον πυρήνα του ναυτιλιακού cluster αποτελεί το τρίγωνο – Πλοιοκτήτες/Διαχειριστές, Ναυλωτές, Μεσίτες με τους 2 πρώτους να αντιπροσωπεύουν το κομμάτι της Προσφοράς, τους ναυλωτές το κομμάτι της Ζήτησης και τους μεσίτες να είναι απαραίτητοι ως ενδιάμεσοι. Γύρω από αυτόν τον πυρήνα στρέφονται οι υποστηρικτικές υπηρεσίες (χρηματοπιστωτικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, εταιρείες εφοδιασμού & ανταλλακτικών, ναυπηγήσεις & επισκευές, ναυτιλιακοί σύμβουλοι, νομικές & ασφαλιστικές υπηρεσίες, κανονιστικές αρχές) ολοκληρώνοντας το ναυτιλιακό cluster. Παρόλα αυτά, ανεξάρτητα από τη δομή του cluster και από τους κύριους τομείς που περιλαμβάνει, είναι δεδομένο ότι οι διασυνδέσεις και αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους είναι τόσο ισχυρές που οι επιδράσεις της ζήτησης για ένα τομέα θα μπορούσε να απογειώσει ή να βυθίσει ολόκληρο το cluster. Ο Jakobsen & λοιποί στο “Attracting the winners” υποστηρίζει πως η ιδανική δυναμική ενός πλέγματος περικλείει τη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων, ακαδημαϊκών κι ερευνητικών ιδρυμάτων και ρυθμιστικών φορέων. Τέλος, η συνεισφορά του cluster όπως και η επιτυχία του ως ένα βαθμό εξαρτάται απ’ τις συνδέσεις του με την υπόλοιπη οικονομία και από την αποδοχή του απ’ την τοπική κοινωνία την οποία μπορεί να πετύχει με περιβαλλοντικές δράσεις και γενικότερα δράσεις δημοσίου συμφέροντος όπως και με την κοινοποίηση των ωφελειών του cluster στους πολίτες.

2.4. Τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών cluster

Μέσα από την παραπάνω θεωρητική προσέγγιση της έννοιας των επιχειρηματικών συστάδων και την ποικιλομορφία ως προς την προσπάθεια εύρεσης του κατάλληλου ορισμού, παρατηρούμε ορισμένα κοινά στοιχεία που λειτουργούν ως προϋποθέσεις για την ανάπτυξή τους.

❖ **Πληθυσμός:** αναφέρεται στον αριθμό αλλά και το είδος των επιχειρήσεων που συμμετέχουν συνιστώντας τον κύριο πυρήνα σε έναν τέτοιο σχηματισμό. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξεταστούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων αλλά και της περιοχής, το αν αποτελούν ομάδα από τη βάση της οικονομικής τους δραστηριότητας (κοινός στόχος) καθώς και ποιος είναι ο πραγματικός βαθμός αλληλεξάρτησής τους. Εδώ τονίζεται η σημαντικότητα της ύπαρξης ετερογένειας μεταξύ των επιχειρήσεων, δηλαδή η συμμετοχή οριζοντικοποιημένων και καθετοποιημένων επιχειρήσεων όλων των μεγεθών. Ένας τέτοιος πληθυσμός μπορεί να αντιδράσει πιο γρήγορα και αποτελεσματικά στις εξωτερικές επιδράσεις καθώς τις αδυναμίες ενός μέλους μπορούν να εξισορροπήσουν τα

πλεονεκτήματα ενός άλλου λειτουργώντας συμπληρωματικά. Ο πληθυσμός αυτός δε θα πρέπει να περιορίζεται από την ύπαρξη εμποδίων εισόδου νέων επιχειρήσεων, τα οποία θα μείωναν τον ανταγωνισμό. Αντίθετα, η ύπαρξη εμποδίων εξόδου θα μείωνε την αβεβαιότητα ως προς τις καιροσκοπικές προθέσεις και θα ενίσχυε την εμπιστοσύνη ωθώντας τις επιχειρήσεις να λειτουργούν πιο συνεργατικά.

❖ **Γεωγραφική Συγκέντρωση:** καθορίζεται από την έκταση που καταλαμβάνουν οι οικονομικές συναλλαγές, ανταλλαγές πληροφοριών και οι εν γένει αμοιβαίες σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των επιχειρήσεων του cluster χωρίς αυτό να αποκλείει την ύπαρξη τέτοιων σχέσεων με επιχειρήσεις που βρίσκονται εκτός των παραπάνω ορίων. Συνεπώς ο επιτυχής καθορισμός του παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες. Παρουσιάζεται η άποψη του Nijkamp (2008) ότι στην παρούσα εποχή των προηγμένων τηλεπικοινωνιών, η ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μπορεί να μην εξαρτάται τόσο από τη φυσική εγγύτητα των ανθρώπων και των εταιρειών η οποία θα μπορούσε να αντικατασταθεί από την εικονική διασύνδεση μέσω των τεχνολογικών επιτευγμάτων. Παρόλα αυτά η γεωγραφική συγκέντρωση δεν αναφέρεται απλά στη χωροταξική συγκέντρωση αλλά κυρίως στην υιοθέτηση κοινής κουλτούρας και στην ύπαρξη ενός κεντρικά θεσμοθετημένου κανονιστικού πλαισίου. Εμπεριέχεται σ' αυτήν μεταξύ άλλων η πιθανότητα αλληλεπίδρασης πρόσωπο με πρόσωπο, η κοινή γλώσσα, η εύκολη παρατήρηση, η μικρή αντιληπτική απόσταση και η δυνατότητα άμεσης σύγκρισης (Malmberg & Maskell, 2002) στοιχεία τα οποία βοηθούν στη δημιουργία σχέσεων αλληλεξάρτησης.

❖ **Συμμετοχή Δημόσιων και Ιδιωτικών Οργανισμών:** εδώ συμπεριλαμβάνονται και Ενώσεις Επιχειρηματικές ή Πολιτών, Ερευνητικά Κέντρα, Πανεπιστήμια, Επιμελητήρια, Δήμοι, Υπουργεία, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις και άλλοι φορείς οι οποίοι προσφέρουν υπηρεσίες με στόχο την υποστήριξη του σκοπού της επιχειρηματικής συστάδας και τη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων. Η συνεισφορά των παραπάνω Οργανισμών γιγαντώνεται όταν σχετίζονται με πιο εξειδικευμένους τομείς και όταν αντιπροσωπεύουν όσο το δυνατόν περισσότερα μέλη του cluster. Είναι αναγκαία η παρουσία τους για την επίτευξη συνοχής, τη διάδοση της γνώσης και την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Εντάσσονται στην κατηγορία των μελών που δραστηριοποιούνται εκτός του κύριου πυρήνα του cluster και διασφαλίζουν την ύπαρξη ποιοτικών χαρακτηριστικών στον εκάστοτε κλάδο.

❖ **Αμοιβαίες Σχέσεις:** αναφέρεται στις σχέσεις συνεργασίας που δημιουργούνται μεταξύ των καθετοποιημένων επιχειρήσεων της συστάδας (πελάτες, προμηθευτές, υποστηρικτικές υπηρεσίες κ.α.) και στις σχέσεις

ανταγωνισμού που παρατηρούνται μεταξύ των οριζοντικοποιημένων επιχειρήσεων, δηλ. αυτών που απευθύνονται στην ίδια αγορά και συνιστούν τους κύριους ανταγωνιστές. Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των επιχειρήσεων και γενικά των οντοτήτων της συστάδας λαμβάνουν χώρα στο πλαίσιο της προσβασιμότητας σε χρηματοδότηση, α' ύλες, εξειδικευμένο προσωπικό, προωθητικές ενέργειες, πληροφόρηση, επενδυτικά προγράμματα, έρευνα και ανάπτυξη κ.α. αναπτύσσοντας σχέσεις συνεργασίας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η παραγωγή επιμέρους προϊόντων ή υπηρεσιών που θα συνθέσουν το τελικό προϊόν το οποίο δε θα μπορούσε να παραχθεί ολοκληρωτικά από μία επιχείρηση με το ίδιο κόστος. Οι ανταγωνιστικές σχέσεις είναι συνυφασμένες με τη διεκδίκηση κέρδους που αποτελεί και το λόγο ύπαρξης των επιχειρήσεων. Αυτό το χαρακτηριστικό του cluster θέτει τις βάσεις για την ανάπτυξη της καινοτομίας και τη μείωση του κόστους συναλλαγών, στοιχεία που επιδρούν άμεσα στην ανταγωνιστικότητά του.

2.5. Τα οφέλη και τα πλεονεκτήματά των ναυτιλιακών cluster

Με βάση τη διεθνή εμπειρία, η συμμετοχή ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών εταιριών σε αντίστοιχους συνεργατικούς σχηματισμούς δημιουργεί πλεονεκτήματα και οφέλη για αυτές αλλά και για τις τοπικές οικονομίες και τα επιχειρηματικά δίκτυα. Οι συσπειρώσεις των επιχειρήσεων εμφανίζουν αρκετά πλεονεκτήματα (λόγω συνεργασιών) που κάνουν πιο εύκολη την ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως η δημιουργία και αξιοποίηση καινοτομιών στην τεχνολογία, η χρησιμοποίηση οικονομιών σκοπιμότητας, κ.α.⁶ τα οποία πραγματοποιούνται επιτυχώς λόγω υλοποίησης συλλογικών δράσεων για την προώθηση, την προβολή, τον εξορθολογισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας και την εισαγωγή νέων μεθόδων στην οργάνωση και την διοίκηση. Κοινό στοιχείο όλων των παραπάνω είναι ο στόχος για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και των οικονομικών επιτυχιών των ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων.

Η ένωση των δυνάμεων των επιχειρήσεων για τον επιτυχή σχηματισμό συνεργατικών δικτύων, λαμβάνει χώρα με συμμετοχή τόσο μικρομεσαίων όσο και μεγάλων ναυτιλιακών (και παραναυτιλιακών) επιχειρήσεων, σε συνδυασμό με την κεντρική και την τοπική διοίκηση και αυτοδιοίκηση, τα ερευνητικά ιδρύματα και τους τοπικούς εταίρους και θέτει ως στόχο την αντιστάθμιση των εσωτερικών ελλειμμάτων των πόρων και των ικανοτήτων των αντίστοιχων επιχειρήσεων καθώς και την δημιουργία οικονομικών κλιμάκων για τη μείωση του κόστους λειτουργίας τους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι από τέτοιες ενέργειες ωφελούνται σε μεγάλο βαθμό οι πιο μικρές επιχειρήσεις καθώς, σε αντίθεση με τις μεγάλες, έχουν εξωτερική πρόσβαση στους πόρους.

⁶ Σύμβουλοι Ανάπτυξης ΑΕ, Προετοιμασία δράσεων για την ενίσχυση των ελληνικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων για σύσταση ή/και επέκταση ΕΣΣ ή αλλιώς συστάδων (cluster) με οριζόντιες ή και κάθετες διασυνδέσεις με έμφαση το εμπόριο.

Όσον αφορά τη δικτύωση των μικρομεσαίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες έχουν κάθετη ή οριζόντια διασύνδεση, δίνει ιδιαίτερα πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν ώστε αυτές να ανταπεξέλθουν συνενώνοντας τις δυνάμεις τους στη διεύρυνση των δυνατοτήτων ανάπτυξής τους, στις απαιτήσεις και τις τάσεις των αγορών. Με αυτόν τον τρόπο δύνανται να διασφαλίσουν τη βιωσιμότητά τους μέσα σε ένα περιβάλλον που συνεχώς εντείνονται οι πιέσεις λόγω ανταγωνισμού, ιδιαίτερα τη σημερινή εποχή που υπάρχει ύφεση λόγω κρίσης.

Με βάση τα προαναφερόμενα, η συμμετοχή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε δίκτυα και συστάδες οδηγεί στην:

- Εκμετάλλευση εσωτερικών οικονομιών κλίμακας και φάσματος, η οποία προσδίδει πολλά οφέλη σε επιχειρηματικό επίπεδο.
- Δημιουργία εξωτερικών οικονομιών κλίμακας, στην ευρύτερη περιοχή ανάπτυξης της επιχείρησης.
- Προώθηση της καινοτομίας για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.
- Δημιουργία καινοτόμων ναυτιλιακών επιχειρηματικών σχημάτων τα οποία δύνανται να ανταποκριθούν στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες ζήτησης προϊόντων και υπηρεσιών.

2.5.1. Τα οφέλη των επιχειρήσεων εντός του ναυτιλιακού cluster

Στόχος της λειτουργίας της επιχειρηματικής συστάδας και ουσιαστικά και ο λόγος δημιουργίας της είναι η ανάπτυξη συνεργειών με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στα αποτελέσματα των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων. Μέσα από τη συλλογική δράση οι επιχειρήσεις καταφέρνουν να επιτυγχάνουν αποτελέσματα που αυτόνομα δε θα ήταν δυνατό να επιτύχουν.

Εν ολίγοις, εντός των ορίων της επιχειρηματικής συστάδας παρατηρούνται πλεονεκτήματα που ευνοούν την εμφάνιση οικονομιών κλίμακας αλλά και φάσματος, οι λεγόμενες «οικονομίες συνάθροισης». Η εγκατάσταση ενός πλήθους σχετιζόμενων επιχειρήσεων (π.χ. ναυτιλιακές εταιρείες, νομικές υπηρεσίες, διαχειριστές τερματικών, ναυπηγεία, μεσίτες, πράκτορες, ενώσεις επαγγελματικές & πολιτών κλπ) ως προς την παραγωγική τους δραστηριότητα σε μια περιορισμένη χωροταξικά περιοχή έχει ως άμεσο αποτέλεσμα:

- ✓ Τη συγκέντρωση κατάλληλα εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού με εξειδίκευση στον συγκεκριμένο οικονομικό κλάδο
- ✓ Την προσφορά μιας περισσότερο εξειδικευμένης βάσης προμηθευτών
- ✓ Συνθήκες που ευνοούν την τεχνολογική εξέλιξη και ανάπτυξη της καινοτομίας

- ✓ Την ευκολότερη άντληση πληροφοριών
- ✓ Τη δημιουργία δικτύων συνεργασίας

οδηγώντας κατά συνέπεια στη μείωση του κόστους παραγωγής ανά μονάδα προϊόντος και στην αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των παραγωγικών συντελεστών. Πρόκειται για μία διαδραστική διαδικασία αφού τα παραπάνω αποτελέσματα μπορούν να αποτελούν ταυτόχρονα και την αιτία της αρχικής εγκατάστασης για κάποιες επιχειρήσεις.

Η συσσώρευση εξειδικευμένων εργαζομένων και ανώτερων στελεχών μειώνει το κόστος αναζήτησης κατάλληλου προσωπικού για κάθε επιχείρηση που συμμετέχει στη συστάδα καθώς και το συνολικό κόστος εργασίας λόγω του μεγέθους της υπάρχουσας διαθεσιμότητας. Το 38% όλων των Ευρωπαϊκών εργαζομένων απασχολούνται σε εταιρείες που μετέχουν σε κάποιο cluster.⁷

Από τη πλευρά της εύρεσης α' υλών, οι επιχειρηματικές συστάδες παρουσιάζουν χαρακτηριστικά ίδια με τα παραπάνω πετυχαίνοντας μείωση στο κόστος συναλλαγών λόγω της ευκολότερης επικοινωνίας αλλά και στο κόστος αποθεμάτων εξαιτίας της γεωγραφικής εγγύτητας. Το ίδιο αποτέλεσμα εμφανίζεται και στο πάγιο κόστος λόγω της δυνατότητας χρησιμοποίησης κοινών υποδομών (π.χ. δημιουργία εργαστηρίων, κοινών εκθετηρίων κλπ).

Η ευκολότερη διάχυση της γνώσης και διάδοσης της πληροφορίας είναι βασικό συστατικό του cluster. Υπερτερεί η συστάδα σε σχέση με τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες καθώς έχει παρατηρηθεί ότι η εξάπλωση αυτή συντελείται πιο άμεσα μέσω ανεπίσημων καναλιών αλληλεπίδρασης που βρίσκονται εκτός του εργασιακού χώρου και εντείνεται ακόμα περισσότερο μέσω της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού.

Επίσης η ναυτιλιακή συστάδα αποτελεί εύφορο έδαφος για επιτάχυνση τεχνολογικών μεταβολών και καινοτομιών για το λόγο του ότι οι επιχειρήσεις βρίσκονται σε πιο άμεση επαφή και οι πληροφορίες ανταλλάσσονται μεταξύ τους με πιο γρήγορους ρυθμούς. Οποιαδήποτε καινοτομία με προοπτική, ικανή να διαφοροποιήσει το προσφερόμενο προϊόν – ναυτιλιακό στην προκειμένη περίπτωση - έτσι ώστε να κερδίσει μεγαλύτερο μερίδιο στην ήδη υπάρχουσα αγορά είτε να αυξήσει ολόκληρη την πελατειακή βάση απευθυνόμενο σε νέους χρήστες είναι ευκολότερο να αφομοιωθεί και να εφαρμοστεί.

Επιπλέον το κόστος πρακτικής εφαρμογής της καινοτομίας στην παραγωγική διαδικασία φαίνεται να είναι μικρότερο επομένως έχει περισσότερες πιθανότητες η προώθησή της προς υλοποίηση. Έχει καταγραφεί ότι οι επιχειρήσεις που ανήκουν σε κάποιο cluster κατέχουν

⁷ Rasa Viederyte, Maritime Cluster Organizations: Enhancing Role of Maritime Industry Development, 2013, Procedia – Social & Behavioral Sciences

περισσότερα εμπορικά σήματα (29% έναντι 14% του συνόλου)⁸ και αιτούνται την κυριότητα περισσότερων ευρεσιτεχνιών (29% έναντι 12%)⁹. Είναι τέτοιος ο βαθμός διάχυσης της γνώσης και της μίμησης που οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να βρίσκονται σε μία διαρκή διαδικασία εκσυγχρονισμού και αναβαθμίσεων. Τα cluster συμπορεύονται με την πιο σύγχρονη προσέγγιση που θέλει την καινοτομία να 'ευδοκίμει' σε ανοιχτό περιβάλλον παρά σε απομονωμένους οργανισμούς.

Αυτή η τεχνολογική άνθηση (αυτοματισμοί, δορυφορικές επικοινωνίες, συστήματα ελέγχου) εκτός των άλλων χρησιμοποιείται και για τον περιορισμό γραφειοκρατικών διαδικασιών. Με στροφή προς τα ηλεκτρονικά συστήματα εμπορικών συναλλαγών και ανταλλαγής εγγράφων όπως πχ το Trade Management System στη Σιγκαπούρη, το e maritime κ.α. επιτυγχάνεται η μείωση του χρόνου και συνεπώς του κόστους διεκπεραίωσης με θετικό αντίκτυπο στην παραγωγικότητα του κλάδου. Σε δεύτερο χρόνο, η τεχνολογική εξέλιξη, έχει τη ιδιότητα να διαχέεται σε επιχειρήσεις εκτός του cluster αυξάνοντας την παραγωγικότητα ολόκληρης της περιφέρειας, της χώρας και εν γένει της υπό εξέταση περιοχής.

Η οργάνωση των επιχειρηματικών συστάδων κινείται προς την κατεύθυνση της επίλυσης του βασικού οικονομικού προβλήματος, δηλ την παραγωγή του μέγιστου δυνατού προϊόντος με τη χρήση των λιγότερων παραγωγικών συντελεστών (είναι δεδομένη η σπανιότητα των πόρων και το επίπεδο της τεχνολογίας). Το πλεονέκτημα που εμφανίζει η συγκεκριμένη μορφή οργάνωσης είναι ότι όλες οι επιχειρήσεις εντός του cluster μπορούν να επωφεληθούν από τις παραπάνω οικονομίες συνάθροισης ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Επιπλέον οι ηγέτιδες επιχειρήσεις του κλάδου μπορούν να αποφύγουν πιθανές δυσκολίες στο συντονισμό, καθυστερήσεις στη λήψη αποφάσεων, προβλήματα εποπτείας και ελέγχου κ.α. που θα μπορούσαν να επέλθουν με την αύξηση του μεγέθους τους. Δηλαδή με το σχηματισμό ενός cluster προωθείται η πολιτική του outsourcing, δηλ. της ανάθεσης παράπλευρων διαδικασιών της κύριας παραγωγικής διαδικασίας σε τρίτους για την αποφυγή πρόσθετου κόστους. Οι επιχειρήσεις εντός της συστάδας αναθέτουν εξωτερικά πιο συχνά έρευνα (41% έναντι 20%) και επιλέγουν λιγότερο τη διεξαγωγή της εσωτερικά (44% έναντι 53%)¹⁰.

Οι συνέργειες μεταξύ των επιχειρήσεων με τη βοήθεια των πληροφοριακών συστημάτων, των δικτύων και των ενδιάμεσων υπηρεσιών οδηγούν στην παροχή 'υπηρεσιών σύμπραξης'. Πρόκειται για ένα σύγχρονο μοντέλο ολοκληρωμένης υπηρεσίας που απαιτεί τη συνεργασία

^{5,6} Rasa Viederyte, Maritime Cluster Organizations: Enhancing Role of Maritime Industry Development, 2013, Procedia – Social & Behavioral Sciences

¹⁰ Rasa Viederyte, 2013, Maritime Cluster Organizations: Enhancing Role of Maritime Industry Development, Procedia – Social & Behavioral Sciences, Lithuania

περισσότερων επιχειρήσεων διαφορετικής παραγωγικής εξειδίκευσης, αυξάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την ποιότητα προς τον χρήστη.

Οι σχέσεις συνεργασίας που αναπτύσσονται προέρχονται από τις καθημερινές συναλλαγές και διαπραγματεύσεις μεταξύ των επιχειρήσεων αλλά και από την ανάγκη τους για ανάληψη κοινών δράσεων. Ένα καλό παράδειγμα θα μπορούσε να είναι η συνολική προβολή και προώθηση των υπηρεσιών του cluster προς τους χρήστες με επιμερισμό του κόστους στα μέλη του αναλογικά (κοινές υπηρεσίες πχ marketing).

Η αναγκαία ανάπτυξη διαπροσωπικών σχέσεων με τη σειρά τους δημιουργούν ένα πλαίσιο καλύτερης κατανόησης και ένα κλίμα αμοιβαιότητας κι εμπιστοσύνης. Η συμμετοχή δε οργανώσεων ομάδων ενδιαφέροντος στη συστάδα προάγει τη συνοχή στο εσωτερικό της και βοηθά στην ανάπτυξη μιας ενιαίας ηθικής που είναι σημαντική για την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του cluster. Εξάλλου σύμφωνα με τους Martin και Irvine (1989) κάθε επιτυχημένη συνεργασία προϋποθέτει επικοινωνία, μακροπρόθεσμο στόχο, συντονισμό, ομοφωνία και δέσμευση.

Τα cluster σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να λειτουργήσουν ως μηχανισμοί ενεργοποίησης της δημόσιας προσοχής και κατ' επέκταση των δημοσίων πόρων. Η συμμετοχή κρατικών φορέων σε αυτά μπορεί να μεταφράζεται για τις επιχειρήσεις ως παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων, καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση ή και εκμετάλλευση χρηματοδοτικών προγραμμάτων για δημιουργία υποδομών ή πραγμάτωση ιδιωτικών πρωτοβουλιών.

Ακόμη, η συμμετοχή στο cluster εκπαιδευτικών και ερευνητικών ιδρυμάτων δίνει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να επωφεληθούν από μελέτες έρευνας και ανάπτυξης σε συγκεκριμένους τομείς, κλαδικές μελέτες εθνικές ή υπερεθνικές, προτάσεις για αποδοτικότερα μοντέλα οργάνωσης, επιμορφωτικά προγράμματα και σεμινάρια κ.α.

Τέλος, οι συνέταιροι ή εξωτερικοί προμηθευτές της συστάδας είναι εκείνοι που παίρνουν την πρωτοβουλία για το σχηματισμό νέων επιχειρήσεων, εκμεταλλεόμενοι αναδυόμενες ευκαιρίες μέσα από τα κενά που δημιουργούνται κατά καιρούς. Το γεγονός αυτό μειώνει το κόστος αποτυχίας ενός τέτοιου επιχειρηματικού εγχειρήματος αφού οι επιχειρηματίες θα μπορούσαν να απορροφηθούν από εταιρείες του ίδιου τομέα. Επιπλέον, το cluster ανανεώνεται διαρκώς, ενισχύεται η ανταγωνιστικότητά του και αποκτά προσαρμοστικότητα και ευελιξία στις παγκόσμιες μελλοντικές εξελίξεις αφού πληθαίνουν οι διαφορετικοί εταιρικοί σχηματισμοί και ευνοούνται οι πιο ευέλικτες δομές οργάνωσης.

2.5.2. Τα οφέλη του κοινωνικού συνόλου

Η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας και εμπλέκεται σε πολλούς κλάδους αυτής, υπό διάφορες μορφές. Για πολλά

κράτη, μέσα σ' αυτά και η Ελλάδα, αποτελεί ατμομηχανή οικονομικής ανάπτυξης στηρίζοντας την οικονομία και συμβάλλοντας ποικιλοτρόπως στην αύξηση του ΑΕΠ. Συγκεκριμένα, από έρευνα της Boston Consulting Group βάσει στατιστικών στοιχείων του 2010 (Οκτώβριος 2013) γνωρίζουμε ότι ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει με περίπου 13,5 δις στην Ελληνική οικονομία (πάνω από 7% του ΑΕΠ) και απασχολεί κατά προσέγγιση 165.000 εργαζόμενους. Δεδομένου ότι ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα περιορίζεται κυρίως στην πλοιοκτησία, στη διάθεση ανώτατων πληρωμάτων και στην παροχή θαλάσσιας μεταφοράς από διαχειριστικές εταιρείες, καταλαβαίνουμε ότι η ενεργοποίηση και των υπόλοιπων τομέων και αγορών στις οποίες απευθύνεται θα ήταν ικανή να εκτινάξει τη συνεισφορά της αυτή στα ύψη. (πχ ενίσχυση των ναυπηγήσεων, του ελληνικού νηολογίου, των ασφαλίσεων κλπ).

Επομένως, η δημιουργία ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων δύναται να έχει θετικές επιδράσεις που αφορούν όχι μόνο την κάθε επιχείρηση μεμονωμένα αλλά και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Τα οφέλη αυτά θα μπορούσαμε να τα κατηγοριοποιήσουμε σε άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά.

2.5.2.1. Άμεσα Οφέλη

Τέτοια οφέλη πηγάζουν από την αύξηση του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού εξαιτίας της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συστάδα. Οι οικονομίες συνάθροισης που δημιουργούνται και τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνει στο σύνολό της μια επιχειρηματική συστάδα οδηγούν στην αύξηση της παραγωγικότητας, στη μείωση του συνολικού κόστους και στη βελτίωση της ποιότητας του ναυτιλιακού προϊόντος. Κατ' αυτόν τον τρόπο εμφανίζεται περισσότερο ανταγωνιστική στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον της αγοράς αποκτώντας μεγαλύτερο μερίδιο και αυξάνοντας τον όγκο παραγωγής με αποτέλεσμα να χρειάζεται περισσότερους και πιο εξειδικευμένους απασχολούμενους. Ως εκ τούτου το cluster μπορεί να συμβάλει ενεργά στη μείωση του επιπέδου ανεργίας εντός ή και εκτός της περιφέρειας στην οποία δραστηριοποιείται.

Επιπλέον η αύξηση των εισοδημάτων που τα παραπάνω συνεπάγονται, τόσο από την ποσοτική όσο και από την ποιοτική διάσταση (περισσότεροι αλλά και υψηλότερα αμειβόμενοι εργαζόμενοι), επιδρά σημαντικά στο ΑΕΠ μιας οικονομίας. Συγκεκριμένα για την Ελλάδα, οι καθαρές εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες προέρχονται, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και αντιπροσωπεύουν την τελευταία πενταετία περίπου το 40% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών.¹¹ Όπως για τη χώρα μας έτσι και για άλλες το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί παράγοντα

¹¹ Γ. Διονυσόπουλος, Maritime Cluster: Η περίπτωση του ελληνικού πλέγματος και ο κλάδος της κρουαζιέρας, 2012

ενίσχυσης της κατανάλωσης και των επενδύσεων με περαιτέρω πολλαπλασιαστικές επιδράσεις. Γενικά, περιοχές με αυξημένο ποσοστό απασχόλησης σε βιομηχανίες που αντιπροσωπεύονται από επιχειρηματικές συστάδες εμφανίζονται ως πιο ευημερούσες αφού εμφανίζουν μεγαλύτερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ.

2.5.2.2. Έμμεσα Οφέλη

Οι ναυτιλιακές επιχειρηματικές συστάδες μπορούν να αποτελέσουν χρήσιμο εργαλείο περιφερειακής ανάπτυξης αλλά και εξόδου από περιόδους οικονομικής στασιμότητας. Συνιστούν σχηματισμούς που βοηθούν στην προσαρμογή μιας περιφέρειας σε περιόδους οικονομικών κρίσεων, σαν κι αυτή που διανύουμε καθώς γίνονται πόλοι έλξης άμεσων ξένων επενδύσεων. Η αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των διαθέσιμων πόρων και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας οδηγούν σε κινητικότητα κεφαλαίων τόσο σε ανεπτυγμένους όσο και σε αναπτυσσόμενους τομείς, γεγονός που σε περιόδους ανασφάλειας κι επενδυτικής αγκύλωσης μπορεί να δώσει και τη λύση στο πρόβλημα.

Επίσης το ναυτιλιακό cluster οδηγεί σε ανάπτυξη υποστηρικτικών υπηρεσιών και βοηθητικών προμηθευτών όπως τραπεζών, ναυλομεσιτών, ασφαλιστικών και αλληλασφαλιστικών οργανισμών, νομικών υπηρεσιών, επισκευών κ.α. Είναι συνηθισμένο για εταιρείες που προέρχονται από άλλους τομείς της οικονομίας και που έχουν σχέση με το ναυτιλιακό κλάδο να αποφασίσουν να μετέχουν ενεργά σε ένα ναυτιλιακό cluster κυρίως αν ο πυρήνας των επιχειρήσεων που το απαρτίζουν είναι μεγάλος και η επιρροή που αυτό ασκεί εκτεταμένη. Ακόμα όμως και για τους κλάδους που δε σχετίζονται άμεσα, το cluster λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο αφού ο ανταγωνισμός θα δημιουργήσει την ανάγκη για παραγωγή ολοκληρωμένων προϊόντων αυξημένης προστιθέμενης αξίας. Επομένως, θα γίνει η αιτία να δημιουργηθούν νέες θέσεις απασχόλησης και θα επέλθει ακόμα μεγαλύτερη αύξηση στο ΑΕΠ. Για παράδειγμα, η βιομηχανία της κρουαζιέρας έδωσε εργασία σε πλήθος ατόμων που ειδικεύονται στην εσωτερική διακόσμηση.

Επιπλέον, με την ανάπτυξη τεχνογνωσίας και μιας μεγάλης δεξαμενής εμπειρικής γνώσης μέσα από τομείς όπως η ναυπηγική, η επισκευή πλοίων, η διαχείριση, η προμήθεια εξοπλισμού κ.α., η χώρα/περιφέρεια θα μπορέσει να αποκτήσει κυρίαρχο ρόλο στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή. Μια τέτοια κληρονομιά θα αποτελεί μελλοντικά εκτός των άλλων και βάση για διεκδίκηση μεγαλύτερων εισοδημάτων και καλύτερων συνθηκών εργασίας.

Η συστάδα αποτελεί μία δικλείδα ασφαλείας στο συνυπολογισμό του αρνητικού εξωτερικού κόστους που εσωκλείει η ναυτιλιακή δραστηριότητα και δίνει τη δυνατότητα στην κοινωνία να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση των συνθηκών παραγωγής. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η επιλογή διαδικασιών πιο φιλικών προς το περιβάλλον και η πλήρης συναίνεση της

κοινωνίας. Η υπό εξέταση περιφέρεια φαίνεται να παρουσιάζει ενισχυμένη διαπραγματευτική δύναμη σε θέματα που άπτονται της ναυτιλίας και είναι σε θέση να προωθήσει ενεργά την έννοια της βιωσιμότητας, επιβάλλοντας μέτρα και κανόνες που θα βρίσκουν παγκόσμια αποδοχή και εφαρμογή.

Τέλος, η κοινωνία έχει όφελος από την αύξηση των δημοσίων εσόδων που προέρχονται από την άμεση και έμμεση φορολόγηση των επιχειρήσεων καθώς και από την ανάπτυξη περισσότερων δημοσίων έργων για την ενίσχυση της παραγωγικής δραστηριότητας με γνώμονα πάντα το κοινωνικό συμφέρον.

2.5.2.3. Επαγωγικά Οφέλη

Καθώς η πληθυσμιακή βάση αυξάνεται με την εισροή εργαζομένων, πελατών και προμηθευτών δύνανται να δημιουργούνται ανάγκες όπως η κατασκευή σχολείων, δημόσιων υπηρεσιών κ.α. Κατά συνέπεια δημιουργείται ανάγκη ανασχεδιασμού της περιοχής/περιφέρειας, όπως αναμορφώσεις χώρων ή αλλαγές στο σύστημα συγκοινωνιών, με έναν τρόπο πιο λειτουργικό για το κοινωνικό σύνολο. Μέσα από τη βελτιστοποίηση της βιομηχανικής δομής και τη σχεδιασμένη χωροθέτηση των παραγωγικών συντελεστών εντός της πόλης δημιουργείται ένα δομημένο σχέδιο βιομηχανικής ζώνης που αυξάνει το βιοτικό επίπεδο του κοινωνικού συνόλου. Επίσης με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται πιο αποδοτική χρήση του συντελεστή του εδάφους. Επιπλέον, ο σχηματισμός βιομηχανικών πάρκων υψηλού επιπέδου και ποιότητας, με υψηλή τυποποίηση κι εξειδίκευση θα μπορούσε να προωθήσει αποτελεσματικά τις θετικές επιδράσεις του cluster.

Επίσης μέσω της ανάπτυξης επιχειρηματικών συστάδων ανά τον κόσμο και τη σύνδεση μεταξύ τους σε ένα δίκτυο, επιτυγχάνεται η οικουμενική δικτύωση της πόλης δημιουργώντας προοπτικές για τους πολίτες της επαγγελματικές και άλλες.

Μακροπρόθεσμα τα οικονομικά και άλλα ωφέληματα που αντλεί η χώρα/περιφέρεια από την ταχεία ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας μπορούν να αποφέρουν στην κοινότητα/κοινωνία ελαστικότητα και συνεκτικότητα, επιδράσεις οι οποίες δεν είναι μετρήσιμες αλλά παραμένουν σημαντικές.

3. Τα Ναυτιλιακά Cluster ως Ευρωπαϊκή Πρακτική – Διεθνή Παραδείγματα

3.1. Η θέση της Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυτιλία

Η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη κι ευημερία της Ευρώπης υπήρξε καταλυτική καθόλη την ιστορική της διαδρομή. Είναι ο

κλάδος εκείνος που διασφαλίζει την ασφάλεια σε αποθέματα ενέργειας, φαγητού και προϊόντων και αποτελεί τον κύριο συνδετικό κρίκο μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου.

Η προαναφερθείσα συμβολή αυτή γίνεται ακόμα πιο κατανοητή εάν λάβουμε υπόψη μας τις παρακάτω επισημάνσεις:

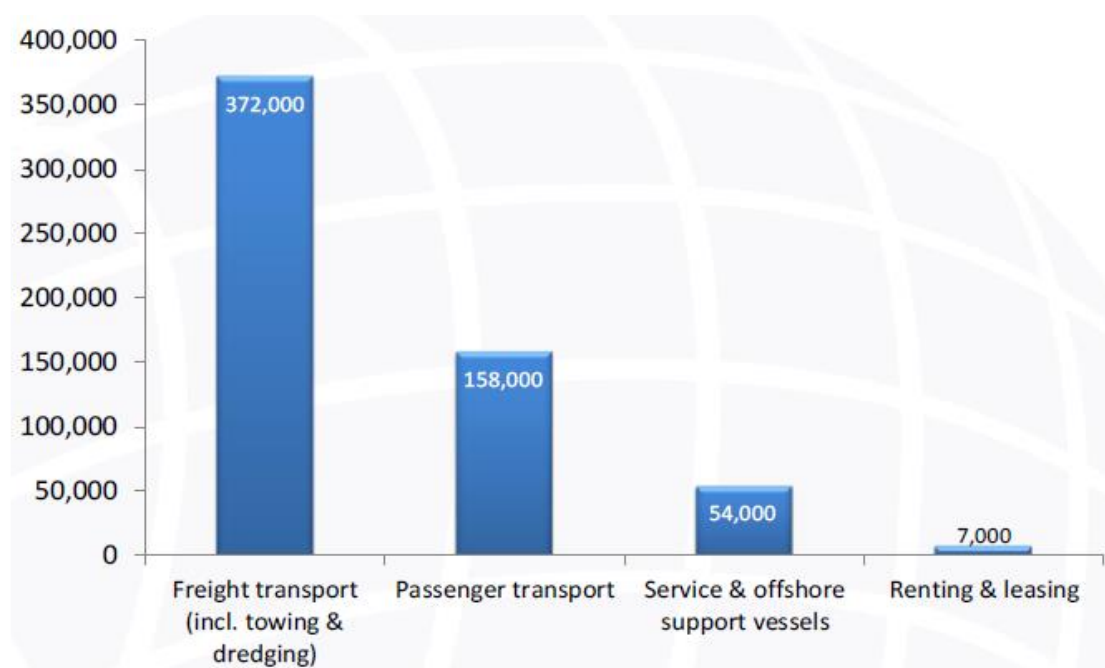
- Από το σύνολο των 28 κρατών – μελών της Ε.Ε., οι 23 σχετίζονται με τον κλάδο της ναυτιλίας
- Οι παράκτιες περιοχές της Ε.Ε. φιλοξενούν περίπου το 40% του πληθυσμού της και συντελούν στην παραγωγή σχεδόν του μισού ΑΕΠ της.
- Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί βασική πηγή απασχόλησης και εισοδήματος για αρκετά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι θέσεις εργασίας με τις οποίες συνεισφέρει θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε μεγάλο ποσοστό αφορούν υψηλά αμειβόμενες θέσεις.
- Η Ε.Ε. αποτελεί τον πρώτο τουριστικό προορισμό παγκοσμίως.

Αναλυτικότερα, η Ε.Ε. κατέχει την πρωτοκαθεδρία στο παγκόσμιο εμπόριο καθώς είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας βιομηχανικών προϊόντων και υπηρεσιών στον κόσμο, όπως και η μεγαλύτερη αγορά για τις εισαγωγές 100 και πλέον χωρών. Η Ευρώπη των 28 παρουσίασε εμπορικό πλεόνασμα ύψους 162,9 δις (2014) στον τομέα των παρεχόμενων υπηρεσιών συναλλασσόμενη κυρίως με τη Ρωσία (πλεόνασμα 16,5 δις), την Τουρκία και τη Ν. Αφρική. Σχεδόν το 90% του συνολικού ευρωπαϊκού φορτίου από και προς τρίτες χώρες διακινείται μέσω θαλάσσιων διαδρομών ενώ το 40% των ενδοευρωπαϊκών εμπορικών συναλλαγών διεξάγεται μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η ποιότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών επιτρέπει την ύπαρξη καλής ποιότητας ζωής στα νησιά της Κοινότητας και αποτελεί προϋπόθεση της εφαρμογής σωστής περιφερειακής πολιτικής, ζητούμενο που έχει τεθεί ως προτεραιότητα μεταξύ άλλων.

Σημειώνεται ότι οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες κατέχουν σήμερα περίπου το 40% του παγκόσμιου στόλου (UNCTAD, 2016) ενώ τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία αποτελούν παγκόσμιους ηγέτες σε επίπεδο κύκλου εργασιών αλλά και καινοτομίας. Μεταξύ των 35 χωρών με τα μεγαλύτερα ποσοστά πλοιοκτησίας, 18 βρίσκονται στην Ασία, 13 στην Ευρώπη και 4 στην Αμερική. Η άμεση αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε επίπεδο παραγωγής ανέρχεται σήμερα περίπου στα 450 δισεκατομμύρια, το 58% της οποίας διαχέεται στις ενδιάμεσες αγορές και το υπόλοιπο 42% στην προστιθέμενη αξία του κλάδου. Μεταξύ άλλων το 60% των mega yachts κατασκευάζεται εντός της Ένωσης και το 35% του συνολικού ναυτιλιακού εξοπλισμού παράγεται επίσης από ευρωπαίους.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτει το 2,25% της συνολικής ευρωπαϊκής απασχόλησης, με τη συνεισφορά αυτή να παρουσιάζει αυξητική τάση στην ευρύτερη οικονομία της Ε.Ε. μέσω των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών βιομηχανιών της. Συγκεκριμένα σήμερα απασχολούνται

στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία περίπου 4.780.000 άτομα σε θάλασσα αλλά και ξηρά (UNCTAD, 2013).



Διάγραμμα 1 Ποσοστιαία κατανομή εργαζομένων στους ναυτιλιακούς τομείς
Πηγή: Oxford Economics, 2016

Η συνολική άμεση προστιθέμενη αξία από έρευνα που διεξήχθη για 15 κράτη - μέλη και τη Νορβηγία το 2008 αθροίζει σε 186,8 δις, αντιστοιχώντας στο 42% του συνόλου της παραγωγής (450 δις). Να σημειωθεί ότι στην έρευνα δεν έχει συνυπολογιστεί η συνεισφορά της ναυτιλίας σε έμμεση προστιθέμενη αξία. Στη μελέτη 'Economic Impact of the Maritime Industries in Europe (Policy Research Corporation, 2001) τονίστηκε η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας και υπολογίστηκε περίπου σε 0,59€ για κάθε 1€ άμεσης προστιθέμενης αξίας που παράγεται.

Έχει υπολογιστεί ότι στην Ολλανδία για κάθε 100 μονάδες προστιθεμένης αξίας που παράγονται από την ναυτιλία, οι 35 καλύπτουν πιο ευρέως φάσματος συναφείς βιομηχανίες, ενώ οι 44 αυτής της προστιθεμένης αξίας επιστρέφει στις δημόσιες αρχές με τη μορφή φόρων και συνεισφορών κοινωνικής ασφάλισης.

Επίσης, δε θα μπορούσαμε να παραλείψουμε τη δυναμική της E.E. στον τομέα του τουρισμού. Η ευρωπαϊκή ακτογραμμή είναι 7 φορές μεγαλύτερη από αυτή των ΗΠΑ και 4 φορές μεγαλύτερη από αυτή της Ρωσίας αποτελώντας έδρα αναρίθμητων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως π.χ. ναυπηγείων καθώς και έναν από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως (ανάπτυξη κρουαζιέρας με ετήσιο ρυθμό 10%). Οι συνολικές αφίξεις τουριστών για το 2014 ήταν 1.133 εκατ. σε παγκόσμια κλίμακα ενώ

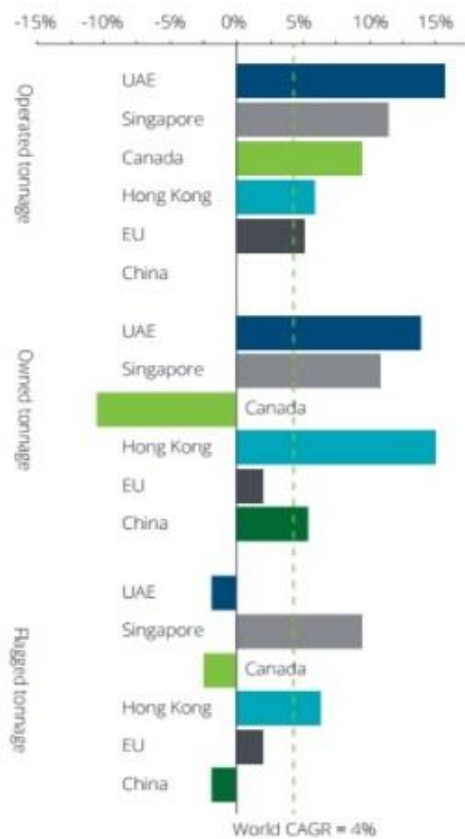
αυτές που αφορούσαν ευρωπαϊκούς προορισμούς αποτελούσαν το 40,2% αυτών (The EU in the world 2016 edition-eurostat)

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι κάθε έτος εκτός από τα 400 εκατομμύρια επιβατών, τα ευρωπαϊκά λιμάνια διακινούν 105.895.724 TEUs που αντιστοιχεί περίπου στο 15,5% της παγκόσμιας κίνησης σε εμπορευματοκιβώτια (data.worldbank.org, 2014) Το γεγονός αυτό κατατάσσει την Ε.Ε. δεύτερη μετά την Κίνα. Το λιμάνι του Ρόττερνταμ συνεχίζει να θεωρείται ως το κορυφαίο λιμάνι της Ευρώπης. Ακολουθούν το Antwerpen – Βέλγιο, το Αμβούργο – Γερμανία, το Άμστερνταμ – Ολλανδία και το Algeciras – Ισπανία βάσει του συνολικού όγκου διαχείρισης που καταγράφουν ενώ στα λιμάνια που παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης συμπεριλαμβάνεται ο Πειραιάς με ποσοστό +168%.

Ένας ακόμη λόγος που η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα σημαντική, αποτελεί η συνεισφορά της σε περίπτωση στρατιωτικής ανάγκης, καθώς τα κράτη-μέλη μπορούν να έχουν στη διάθεση τους μία ναυτική ικανότητα που κινητοποιείται άμεσα. Με αυτό το δεδομένο, απαιτούνται εκτός από κατάλληλα πλοία και έμπειροι ναυτικοί, όπως επίσης και υπήκοοι των χωρών-μελών οι οποίοι θα συμμετάσχουν στις στρατιωτικές επιχειρήσεις. Η στρατηγική εφεδρεία τέτοιου στόλου ανήκει προς το παρόν στην δικαιοδοσία του NATO και πιθανόν μελλοντικά στην Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, άμεση επιρροή σε αυτό κατέχουν η γεωγραφική θέση, οι γεωπολιτικές της δεσμεύσεις και οι στρατιωτικές προτεραιότητες της κάθε χώρας.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σήμερα το επιστέγασμα της Ευρωπαϊκής και παγκόσμιας οικονομίας λειτουργώντας ως η βάση διαχείρισης και διακίνησης των εμπορευμάτων, αλλά και ως η βάση στήριξης των οικονομιών των περισσότερων εκ των ευρωπαϊκών χωρών, όπως η Ελλάδα, η Νορβηγία και η Μεγάλη Βρετανία. Πέρα από τα μεγέθη με τα οποία συμβάλλει στην ευρωπαϊκή οικονομία, η φύση του συγκεκριμένου κλάδου τον καθιστούν έναν από τους κλάδους κλειδιά για την Ε.Ε. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο μεγαλύτερος όγκος εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης και ότι το πλοίο ως μέσο μεταφοράς είναι φιλικότερο προς το περιβάλλον συγκριτικά με τα υπόλοιπα, καθιστά τη ναυτιλία κλάδο ζωτικής σημασίας για την Ευρώπη και για την υλοποίηση των στρατηγικών της κατευθύνσεων.

Από το 2014 έως το 2016 συνολικά 800 εκατ. διατέθηκαν στη θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα και σε καινοτόμα project γεγονός από το οποίο συμπεραίνουμε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας για την Ευρώπη βρίσκεται σε πρώτη προτεραιότητα.



Διάγραμμα 2: Ρυθμός ανάπτυξης στόλου 2016 βάσει χωρητικότητας

Πηγή: Deloitte - EU Shipping Competitiveness Study, 2017

Ωστόσο, σε σύγκριση με τα διεθνή κέντρα ανάπτυξης, η Ε.Ε. παρουσιάζει βραδύτερη ανάπτυξη σε όρους εκμετάλλευσης της ναυτιλιακής χωρητικότητας και πλοιοκτησίας. Πρόσφατα, η ΕΕ μόλις που κατάφερε να τηρήσει έναν ετήσιο ρυθμό μεγέθυνσης σχεδόν ίσο με τον μέσο ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως, ενώ τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα που βρίσκονται εκτός Ε.Ε. (π.χ. Ντουμπάι, Σιγκαπούρη, κ.α.) παρουσίασαν ρυθμούς ανάπτυξης ίσους με 10-15 τοις εκατό, βλ. διάγραμμα 2. Η ιδιόκτητη χωρητικότητα ή η χωρητικότητα βάσει σημαίας της Ε.Ε. παρουσιάζει μικρότερους ρυθμούς ανάπτυξης, σηματοδοτώντας ότι ισχυροί ανταγωνιστές πλησιάζουν και ότι αν και σε απόλυτους αριθμούς η Ε.Ε. ακόμα ηγείται, η δυναμική της αγοράς μεταβάλλεται με γρήγορους ρυθμούς. Συνεπώς, η Ε.Ε. καλείται να πάρει άμεσα κάποιες αποφάσεις στρατηγικής σημασίας αν θέλει να διατηρήσει ή και να επεκτείνει το μεγάλο μερίδιο αγοράς που ήδη κατέχει.

3.2. Οι κύριες δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου κατά την ΕΕ

Το πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις συμμετέχουσες στην Ένωση χώρες αλλά και για την παγκόσμια ναυτιλία γενικότερα. Η Ε.Ε. κατηγοριοποιεί ολόκληρο το ναυτιλιακό κλάδο στους εξής τομείς: α) παραδοσιακές ναυτιλιακές δραστηριότητες, β) παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός και αναψυχή και γ) αλιεία έτσι ώστε να διευκολύνει το σχεδιασμό στρατηγικών που να στοχεύουν στην κάλυψη των διαφορετικών αναγκών που αυτοί συνεπάγονται. Η καταγεγραμμένη προστιθέμενη αξία ανά τομέα είναι η εξής: α) 66%, β) 25% και γ) 9% και αντίστοιχα τα ποσοστά απασχόλησης διαμορφώνονται σε: α) 40%, β) 51% και γ) 9%. Από τα παραπάνω στοιχεία συμπεραίνουμε ότι στον τομέα των παραδοσιακών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων παρατηρούνται συγκριτικά υψηλότερα αμειβόμενοι εργαζόμενοι ενώ ο τουριστικός τομέας παρουσιάζει μικρότερη

προστιθέμενη αξία κατ' άτομο αλλά δημιουργεί περισσότερες θέσεις απασχόλησης¹².

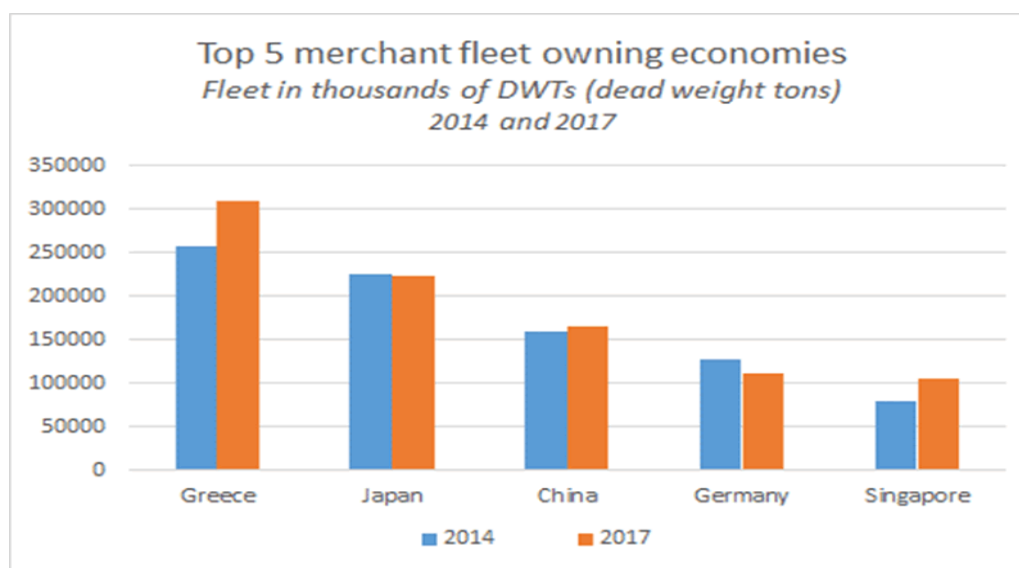
Για να είναι πιο κατανοητό αυτό θα πρέπει να γίνει προσδιορισμός των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού τομέα που περιλαμβάνονται σε ένα cluster. Σύμφωνα με μια καταγραφή του Policy Research Corporation (2008) αλλά και βάσει της έκθεσης με τίτλο: Maritime Supply – Market Evaluation (2011) υπό την αιγίδα της Ε.Ε., οι παραπάνω δραστηριότητες χωρίζονται ως εξής:

1. Παραδοσιακός Ναυτιλιακός Τομέας

❖ **Θαλάσσια Μεταφορά (shipping):** αφορά το κύριο έργο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, την εμπορική ναυτιλία και τη διαχείριση πλοίου, τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τη ναύλωση, τις υπηρεσίες πορθμείων και την ωκεανική ρυμούλκηση περιλαμβάνοντας τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου καθώς και την επιβατηγό ναυτιλία.

Ο τομέας αυτός επηρεάζεται από το ρυθμό ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας, τις μεταβολές στις θαλάσσιες διαδρομές και άρα την κλιματική αλλαγή, τα επιμέρους κόστη, τη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα του εμπορικού στόλου, τις τιμές των ναύλων και πολλούς άλλους εξωγενείς παράγοντες γεγονός το οποίο τον καθιστά άκρως παγκοσμιοποιημένο.

Η θαλάσσια μεταφορά είναι ο μεγαλύτερος ναυτιλιακός τομέας στην Ευρώπη. Ο κύκλος εργασιών της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών αγγίζει τα 19 δις ευρώ με 73.000 απασχολούμενους ενώ αντίστοιχα για τα φορτία φτάνει στα 89 δις ευρώ με 93.000 απασχολούμενους¹³.



Διάγραμμα 3: Κορυφαίες Πλοιοκτήτριες Χώρες,
Πηγή: UNCTAD (στοιχεία Clarksons Research)

¹² Policy Research Corporation, The role of Maritime Clusters to enhance the strength & development of European Maritime sectors, Commissioned by the European Commission (DG MARE), 2008

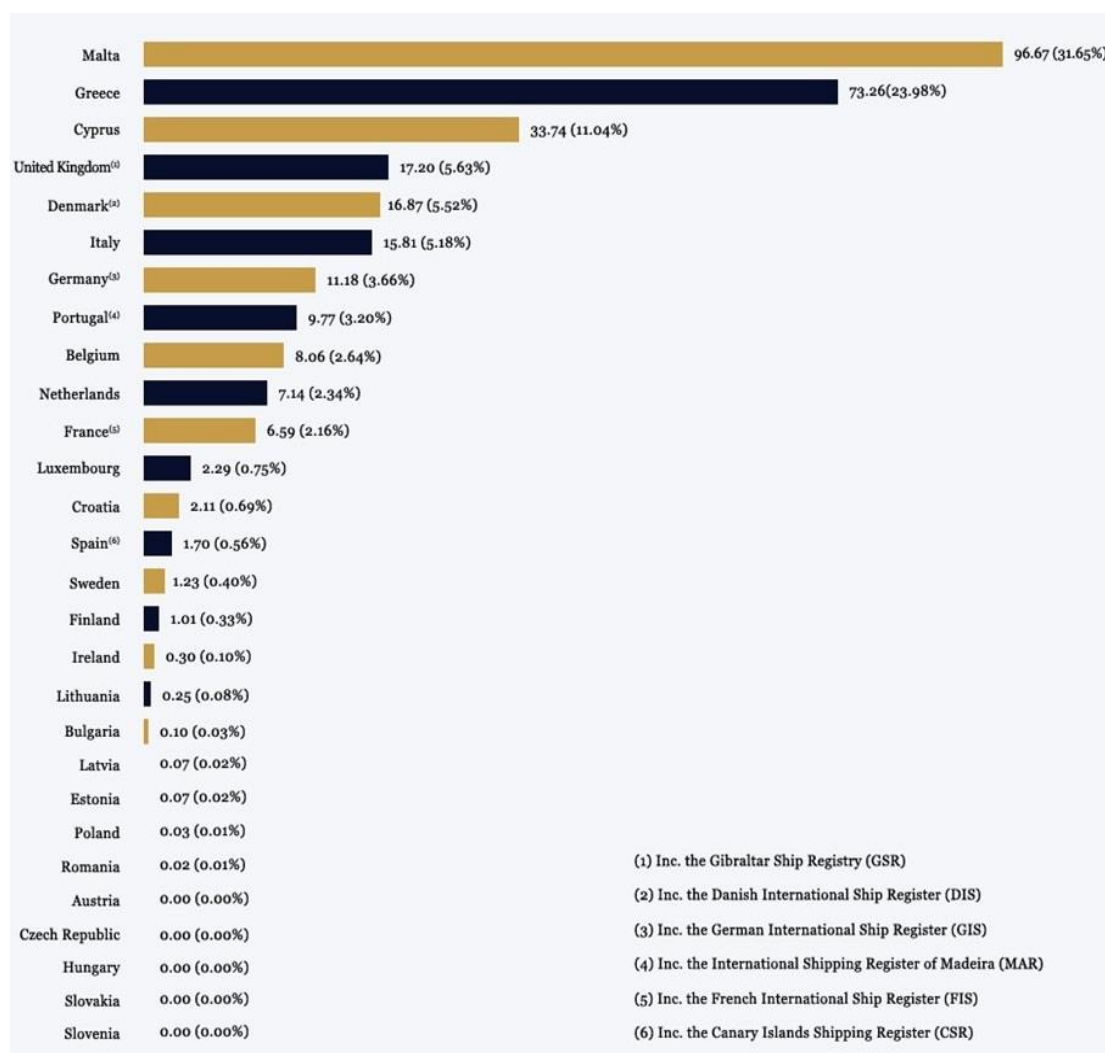
¹³ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy, 2017

Όσον αφορά την πλοιοκτησία, στην κορυφαία πεντάδα παγκοσμίως κατατάσσονται η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Γερμανία και η Σιγκαπούρη οι οποίες αθροιστικά συγκεντρώνουν το 49,5% της αγοράς σε dwt.

Παγκοσμίως, η χωρητικότητα που έχει καταχωρηθεί υπό ξένη σημαία (δηλαδή όταν η ιθαγένεια ενός ιδιοκτήτη διαφέρει από τη σημαία που φέρει ένα πλοίο) φτάνει σε ποσοστό 70,2% του συνολικού στόλου και συχνά παρατηρείται συγκέντρωση συγκεκριμένων τύπων πλοίων σε ορισμένα νηολόγια είτε λόγω ιστορικότητας είτε λόγω ειδικών συμφωνιών που οδηγούν σε μεγαλύτερα οφέλη.

Σε ποσοστό παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας, το 2016, η Ε.Ε. συμπεριλαμβανομένης της Νορβηγίας κατείχε το 36,5%.

Αναλυτικότερα βλέπουμε την κατάταξη των ευρωπαϊκών κρατών βάσει νηολόγησης του στόλου τους σε όρους χωρητικότητας στο διάγραμμα 4.



Διάγραμμα 4: Εμπορικοί στόλοι της Ε.Ε
Πηγή: HIS Maritime & Trade/ World Shipping Encyclopaedia, 2016

Παρόλα αυτά η διαχείριση και εκμετάλλευση ενός πλοίου δε συνδέεται απαραίτητα με την ιδιοκτησία, κυρίως όταν αναφερόμαστε σε πλοία

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Για το 2016, η Maersk καταλαμβάνει την πρώτη θέση ως εταιρία τακτικών γραμμών όσον αφορά τη διαχειριζόμενη μεταφορική ικανότητα σε TEU, με μερίδιο αγοράς 15,1%, ακολουθούμενη από την Mediterranean Shipping Company (13,4%), την CMA CGM (9,2%), 2 εταιρείες θαλάσσιων ναυτιλιακών εταιριών της Κίνας (7,8%) και την Harag-Lloyd (4,8%). Δηλαδή, τέσσερις από τους πέντε κορυφαίους μεταφορείς προωθούν ευρωπαϊκά συμφέροντα.

Ωστόσο, ενώ η Ευρώπη εξακολουθεί να είναι μια ελκυστική αγορά για ναυτιλιακές εταιρείες, αντιμετωπίζει ολοένα και πιο ανταγωνιστικές πιέσεις υπό το πρίσμα της νηολόγησης, της πλοιοκτησίας αλλά και της διαχείρισης. Από το 2010, το μερίδιο της ΕΕ στον παγκόσμιο στόλο βάσει της σημαίας νηολόγησης μειώθηκε κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες. Το μερίδιο του παγκόσμιου στόλου βάσει πλοιοκτησίας κυμάνθηκε, αλλά δείχνει σημάδια χαμηλότερων μεριδίων συμμετοχής και ενώ τα τελευταία χρόνια, η ΕΕ μπόρεσε να διατηρήσει έναν ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης ίσο με τον μέσο ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως, τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα εκτός της ΕΕ είχαν ισχυρούς ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 10-15 %.

Παρόλο που οι ανταγωνιστές είχαν υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης, το μικρότερο μέγεθος τους σημαίνει ότι μεταφράζονται σε ένα μέτρια αναπτυσσόμενο μερίδιο αγοράς. Ωστόσο, αυτό θα επιταχυνθεί με την πάροδο του χρόνου εάν συνεχιστούν οι τρέχοντες υψηλοί ρυθμοί. Συνεπώς, η διατήρηση του μεριδίου αγοράς που κατέχουν τα ναυτιλιακά έθνη της ΕΕ δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη, καθώς οι ασιατικοί ανταγωνιστές αναπτύσσονται ταχύτατα και η δυναμική της αγοράς αλλάζει¹⁴.

❖ **Ναυπήγηση (shipbuilding):** ο τομέας περιλαμβάνει την κατασκευή και επισκευή πλοίων όλων των τύπων, τη διάλυση πλοίων, πλωτά μέρη, ξηρές αποβάθρες και αλληλεπιδρά με τους περισσότερους τομείς του ναυτιλιακού cluster καθώς και ευρύτερα με άλλους κλάδους της οικονομίας.

Μόνο τρεις χώρες (Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία) κατασκεύασαν το 91,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 2016, ανάμεσά τους η Κορέα εμφάνισε το μεγαλύτερο μερίδιο με 38,1%. Σχετικά με τη διάλυση πλοίων, οι περισσότερες πραγματοποιούνται στην Ασία με το Μπαγκλαντές, την Κίνα, την Ινδία και το Πακιστάν να αντιπροσωπεύουν περίπου το 95% κατά το 2015.

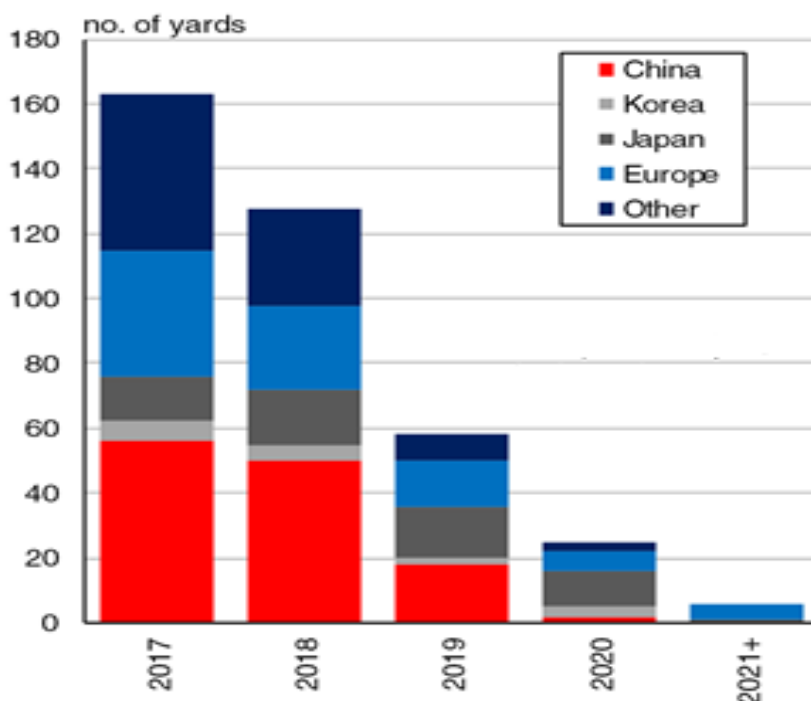
Η ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης είναι δυναμική και ανταγωνιστική. Υπάρχουν 150 μεγάλα ναυπηγεία στην Ευρώπη, 40 εκ των οποίων χρησιμοποιούνται για την κατασκευή μεγάλων εμπορικών πλοίων και σκαφών αναψυχής με κύκλο εργασιών 36 δις ευρώ, σύνολο άμεσα απασχολούμενων που φτάνει τα 196.000 άτομα και προστιθέμενη αξία 9 δις ευρώ. Εδώ σημειώνεται πως η έμμεση προστιθέμενη αξία υπολογίζεται στα 28 δις ευρώ με επιπλέον 160.000 έμμεσα απασχολούμενους ενώ δεν έχει ληφθεί υπόψη

¹⁴ Deloitte, EU Competitiveness Study, Study commissioned by the European Community Shipowners' Association, 2007

το κομμάτι της επισκευής και συντήρησης¹⁵. Πέρα από την οικονομική συνεισφορά του, ο τομέας της ναυπήγησης συμβάλλει και στη διασφάλιση εθνικών συμφερόντων με την κατασκευή πολεμικών πλοίων.

Ηγετική θέση στον κλάδο έχει όπως προαναφέραμε η Νοτιοανατολική Ασία ενώ η Ευρώπη ηγείται στην κατασκευή πολύπλοκων δομών και προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας όπως είναι τα κρουαζιερόπλοια, τα *mega-yachts*, οι βυθοκόροι, τα υποβρύχια, τα παγοθραυστικά κ.α.

Από το 2010 που τα ναυπηγεία παγκοσμίως κατέγραψαν νέο υψηλό σημείο, οι μετέπειτα μειωμένες παραγγελίες πλοίων αποτέλεσαν βασικό ζήτημα για τη βιομηχανία. Το 2016 οι νέες παραγγελίες συρρικνώθηκαν κατά 25% περισσότερο με μόλις το 28% των ενεργών ναυπηγείων να λαμβάνουν έστω μία παραγγελία σε αντίθεση με την περίοδο 2005-2008 που το ποσοστό αυτό άγγιζε το 87%. Επιπρόσθετα, ο μέσος χρόνος παράδοσης, ο οποίος αποτελεί βασικό δείκτη του όγκου εργασίας των ναυπηγείων, μειώθηκε εντός του 2016 στα 2,3 έτη. Όπως φαίνεται σχηματικά και στο διάγραμμα 5, η ναυπήγηση στην Κορέα εμφανίζει το χαμηλότερο χρόνο παράδοσης (1,5 έτη) σε αντίθεση με τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία που εμφανίζουν μεν μικρότερο όγκο παραγωγής αλλά με μέσο χρόνο παράδοσης τα 4,2 έτη (συγκεκριμένα 48 παραγγελίες μέχρι το 2019, συνολικής αξίας 27 δις ευρώ). Επίσης, ένα αυξανόμενο ποσοστό του κύκλου εργασιών των ναυπηγείων προέρχεται από στρατιωτικές παραγγελίες - ιδιαίτερα στη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.



Διάγραμμα 5: Αριθμός παραδοτέων παραγγελιών κατ' έτος
Πηγή: Clarksons Research

¹⁵ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT , Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy, 2017

❖ Λιμενικές υπηρεσίες (seaports):

Αφορούν δραστηριότητες που τοποθετούνται στο πλαίσιο ενός λιμένα και στόχο έχουν την παραγωγή και διάθεση του λιμενικού προϊόντος, είτε αυτό είναι τελικό, δηλ. παροχή υπηρεσιών προς πλοία, φορτία κι επιβάτες, είτε είναι ενδιάμεσο, δηλ. παροχή υπηρεσιών προς επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον λιμένα. Αναλυτικότερα, η έννοια 'λιμενικό προϊόν' περιλαμβάνει την πλοήγηση, τη ρυμούλκηση, τη διαχείριση φορτίου (π.χ. φορτοεκφόρτωση), υπηρεσίες logistics, ρύθμιση της κυκλοφορίας εντός του λιμένα, υπηρεσίες Λιμενικών Αρχών, παροχή πληροφοριών μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων (EDI – Electronic Data Interchange), φύλαξη – ασφάλεια κ.α.

Η ραγδαία αύξηση στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων έχει συντελέσει κατά κύριο λόγο στην αναδιαμόρφωση του λιμενικού τοπίου. Η έλλειψη των κατάλληλων υποδομών σε πολλές περιπτώσεις όπως και η διοίκηση των λιμένων από το δημόσιο τομέα με τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και αγκυλώσεις, δημιουργεί καθυστερήσεις, συμφόρηση και εν τέλει αναποτελεσματικότητες. Λύση στο πρόβλημα αυτό αποτελούν οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις και η ιδιωτικοποίησή τους, δηλαδή η μετάθεση της διοίκησής τους για ορισμένο χρόνο.

Η τάση που επικρατεί τα τελευταία χρόνια είναι η ενσωμάτωση των λιμένων σε μία διευρυμένη αλυσίδα διαμετακόμισης στην οποία να παρέχονται πλήρεις μεταφορικές υπηρεσίες. Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται και η ευρωπαϊκή στρατηγική δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη συλλογή και καταγραφή στατιστικών στοιχείων σχετικών με την απόδοση που επιτυγχάνεται. Μέσα από τη σύγκριση λιμένων παρόμοιου μεγέθους θα υπήρχε η βάση για την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού και την ενίσχυση της διαύγειας βοηθώντας στη λήψη π.χ. επενδυτικών αποφάσεων. Ένα τέτοιο εγχείρημα είναι το Port-For-Trade Port που συνδέοντας τους δείκτες απόδοσης με τους στρατηγικούς στόχους, μπορεί να αποτελέσει πολύτιμο πλεονέκτημα για τις λιμενικές κοινότητες των αναπτυσσόμενων χωρών.

Παρόλο που 8.500 λιμένες και τερματικά είναι καταγεγραμμένα (ports & terminals guide) ο κύριος όγκος της κυκλοφορίας συγκεντρώνεται μόλις στα 50 από αυτά με την Ασία να ηγείται. Από τα 20 κορυφαία σε κίνηση λιμάνια το μόνο ευρωπαϊκό λιμάνι είναι αυτό του Ρότερνταμ καταλαμβάνοντας την 11^η θέση για το 2015. Παρόλα ταύτα παρατηρείται μείωση στους ρυθμούς μεγέθυνσης σε σχέση με το 2014 με νέα ανερχόμενα λιμάνια να κερδίζουν έδαφος.

Εστιάζοντας στα ευρωπαϊκά δεδομένα, το Ρότερνταμ είναι το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη (12,38 εκατ. TEU το 2016) ακολουθούμενο από την Αμβέρσα (10,04 εκατ. TEU) και το Αμβούργο (8,91 εκατ. TEU).

❖ **Ναυτιλιακές Υπηρεσίες (maritime services):**

περιλαμβάνει τις ναυτιλιακές εκείνες δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναύλωση, την πρακτόρευση, τη ναυτασφάλιση, τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, τη μεσιτεία πλοίων και φορτίων, την επάνδρωση, τον εφοδιασμό, τους νηογνώμονες και εν γένει τις επιθεωρήσεις, τις νομικές υπηρεσίες, τη ναυτιλιακή εκπαίδευση κ.α. Δηλαδή όλες τις υπηρεσίες που δρουν βοηθητικά αλλά με καταλυτικό τρόπο έτσι ώστε να παραχθεί το τελικό προϊόν της θαλάσσιας μεταφοράς, υπηρεσίες που αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας γενικότερα.

Ο συνολικός κύκλος εργασιών για το 2005 στον τομέα αυτό έφτασε τα 5,75 δις ευρώ από τα οποία τα 2,24 δις παρήχθησαν στην Ευρώπη. Κύρια συνεισφορά στα παραπάνω αποτελέσματα έχουν οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης ως επί τω πλείστον λόγω της ιστορικής σημασίας, του μεγέθους και του ρόλου που διαδραματίζει το ναυτιλιακό cluster του Λονδίνου. Το δίκτυο των πολυάριθμων επιχειρήσεων που έχει μετά από τόσα χρόνια εδραιωθεί λειτουργεί ως δέλεαρ για την είσοδο νέων επιχειρήσεων και ο ανταγωνισμός που δημιουργείται οδηγεί σε αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

❖ **Ναυτιλιακός Εξοπλισμός (marine equipment):**

τομέας εντάσεως τεχνολογίας που αφορά όλα τα συμπληρωματικά μέρη, π.χ. κατασκευή σωστικών μέσων, σχοινιών, συστημάτων ασφαλείας και ελέγχου, λογισμικού, συσκευών sonar, ανταλλακτικών, ολοκληρωμένων συστημάτων γέφυρας κ.α.

Εξαιτίας της έντονης ανάγκης για όλο και περισσότερα τεχνολογικά προηγμένα πλοία η οποία προκύπτει είτε από το είδος του μεταφερόμενου φορτίου (π.χ. LNG), είτε από την ενίσχυση του αισθήματος ασφαλείας (π.χ. περιορισμός ατυχημάτων) είτε από την προσπάθεια προστασίας του περιβάλλοντος είτε απλά στοχεύοντας στην ελαχιστοποίηση του κόστους, η συμμετοχή του ναυτιλιακού εξοπλισμού στο ολικό κόστος κατασκευής ενός πλοίου παρουσιάζεται αυξημένη. Συγκεκριμένα, καταλαμβάνει περίπου το 60-75% του κατασκευαστικού κόστους.

Αναπόσπαστο κομμάτι της ανταγωνιστικότητας του τομέα είναι η τεχνολογία, καθώς οι απαιτούμενες προδιαγραφές καθίστανται πιο περίπλοκες. Οι περισσότερο ανεπτυγμένες χώρες στο κομμάτι αυτό είναι η Κορέα, η Φινλανδία και η Σουηδία. Με την αύξηση των παραγγελιών ναυπηγικής βιομηχανίας κατά την προηγούμενη δεκαετία, η παγκόσμια παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού έφθασε τα 120 δις ευρώ το 2015 (σχεδόν διπλάσια σε σχέση με το 2000).

Σε μια αγορά με 6.000 προμηθευτές παγκοσμίως, η Ε.Ε. εμφανίζεται ως σημαντικός εξαγωγέας (οι εξαγωγές της ΕΕ αυξήθηκαν κατά περίπου 25% από 20 δις. Ευρώ το 2005 σε περίπου 25 δις. Ευρώ το 2015). Όσον αφορά

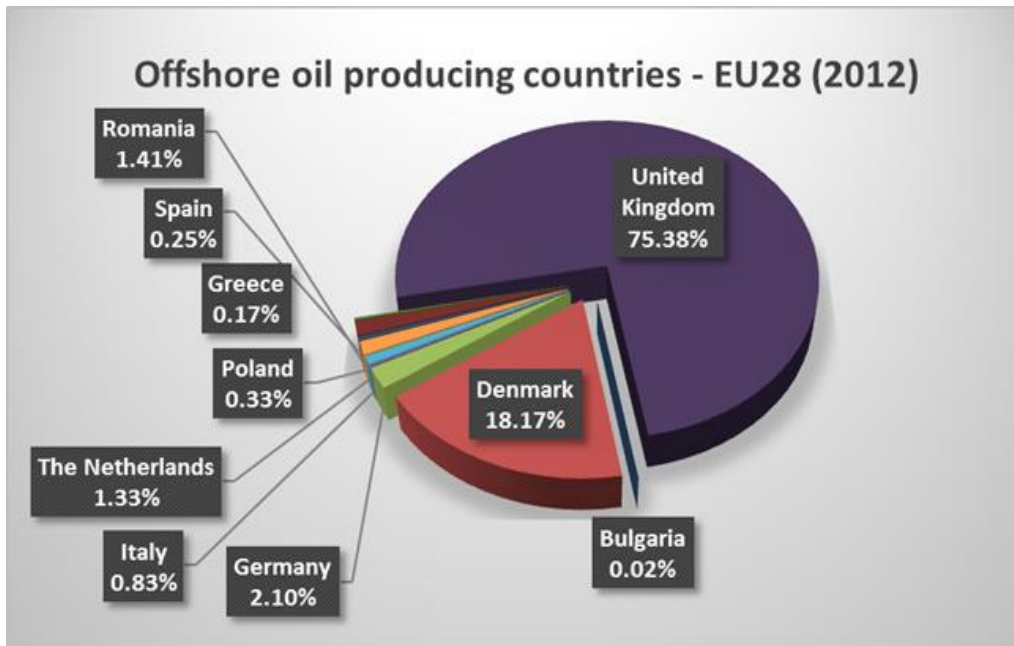
το διαπεριφερειακό εμπόριο, η ΕΕ παράγει πλεόνασμα ύψους 6% (δεδομένου ότι οι χώρες της ΕΕ έχουν μερίδιο 34% στην προσφορά και 28% σε ζήτηση), καλύπτοντας κυρίως το έλλειμμα της Ασίας (καθώς οι ασιατικές χώρες παράγουν 49% και απορροφούν το 55% της παγκόσμιας παραγωγής θαλάσσιου εξοπλισμού). Η Γερμανία ηγείται του τομέα, (προμηθεύει περισσότερο από 1/3 των εξαγωγών της ΕΕ), ακολουθούμενη από την Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τις Κάτω Χώρες και τη Γαλλία, με μερίδιο αγοράς περίπου 8-10 τοις εκατό.

❖ Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου:

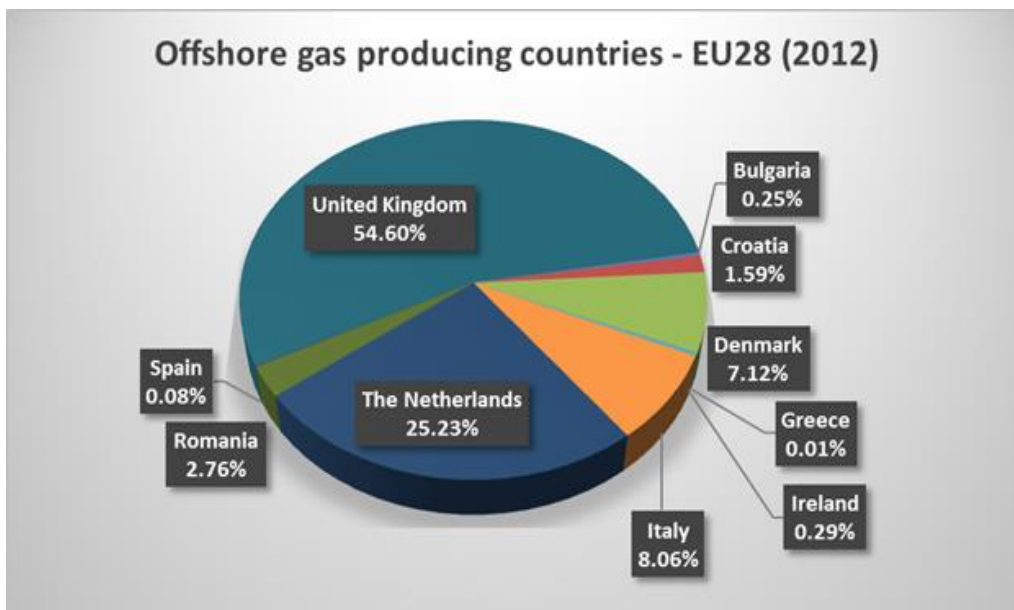
Η παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική εγχώρια πηγή ενέργειας των υδρογονανθράκων στην Ευρώπη, αν συνυπολογίσουμε ότι η ζήτηση για ενεργειακές α' ύλες είναι συνεχώς αυξανόμενη, και αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους τομείς της ναυτιλίας σε όρους αξίας του παραγόμενου προϊόντος. Ο κύκλος εργασιών της Ευρώπης για την εξόρυξη αργού πετρελαίου είναι 57 δις ευρώ με 44.000 απασχολούμενους ενώ για την εξόρυξη φυσικού αερίου είναι ακόμα πιο ενισχυμένος αγγίζοντας αντίστοιχα τα 103 δις ευρώ με 30.100 απασχολούμενους¹⁶

Σύμφωνα με στοιχεία της EUROSTAT και των εθνικών αρχών, το 2012 η υπεράκτια παραγωγή αργού πετρελαίου της ΕΕ-28 αντιστοιχούσε στο 9% περίπου της συνολικής κατανάλωσης πετρελαϊκών προϊόντων ενώ το φυσικό αέριο κάλυπτε το 13,8% της ακαθάριστης κατανάλωσης ενέργειας. Η μεγαλύτερη εξορυκτική δραστηριότητα, εντοπίζεται στη Βόρειο Θάλασσα τα τελευταία 30 χρόνια, με το Ηνωμένο Βασίλειο ως τον κύριο συνεισφέροντα (75,38% για το πετρέλαιο και 54,6% για το φυσικό αέριο για το 2012). Αξίζει να σημειωθεί ότι η υπεράκτια παραγωγή πετρελαίου στη Νορβηγία ανήλθε σε σχεδόν 78 εκατομμύρια τόνους, ξεπερνώντας το 130% της συνολικής ευρωπαϊκής παραγωγής, ενώ για το φυσικό αέριο ανήλθε στα 84 εκατ. τόνους. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται και διαγραμματικά παρακάτω:

¹⁶ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT , Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy, 2017



Διάγραμμα 6: Υπεράκτια παραγωγή πετρελαίου στην Ε.Ε.-28
 Πηγή: Eurostat and national authorities, 2012



Διάγραμμα 7: Υπεράκτια παραγωγή φυσικού αερίου στην Ε.Ε.-28
 Πηγή: Eurostat and national authorities, 2012

Περισσότερες από 600 πλατφόρμες λειτουργούν στις υφαλοκρηπίδες των ευρωπαϊκών κρατών μελών. Εκτός από τις εξερευνησεις στη Βόρεια Θάλασσα που βρίσκονται σε εξέλιξη, προβλέπονται αυξανόμενα σχέδια εξερεύνησης και επένδυσης για πλωτά μέσα και υποθαλάσσια τεχνολογία για την περιοχή της Μεσογείου (στην κυπριακή, την ελληνική και υφαλοκρηπίδα της Μάλτας), τη Μαύρη Θάλασσα καθώς και για την Ανατολική ακτή του Ατλαντικού. Οι κύριες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο τομέας αυτός είναι η ανάγκη

μείωσης του κόστους για την εκμετάλλευση κοιτασμάτων σε βάθος μεγαλύτερο των 500 μέτρων και τα τεχνολογικά επιτεύγματα που απαιτούν τέτοια βάθη.

❖ **Εσωτερική Ναυσιπλοΐα (inland navigation):**

Όλες οι ναυτιλιακές υπηρεσίες που λαμβάνουν χώρα σε εσωτερικά ύδατα (λίμνες, ποτάμια κλπ).

Παρατηρείται μια αύξηση στη χρησιμοποίηση πλωτών εσωτερικών οδών διότι δεν είναι μόνο οικονομικά αποδοτική, αλλά και συντελεί σε ένα πιο βιώσιμο δίκτυο μεταφορών. Οι ποταμοί διασχίζουν ευρωπαϊκές πόλεις, βιομηχανικά κέντρα και σύνορα και η αυξανόμενη συμφόρηση καθιστά τις μικρές αυτές πλωτές οδούς ελκυστικές και πάλι για τους φορτωτές για την αναζήτηση πιο αξιόπιστων παραδόσεων. Για το λόγο αυτό τα κράτη μέλη της Ε.Ε. έχουν προχωρήσει σε έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σχετικά με το περιβάλλον, τις μεταφορές, την ψηφιοποίηση και την καινοτομία. Δύο κράτη κυριαρχούν σε αυτόν τον τομέα στην Ευρώπη, οι Κάτω Χώρες και η Γερμανία, λόγω της πλεονεκτικής τους θέσης στη λεκάνη απορροής του Ρήνου.

Στις κύριες προτεραιότητες τη Ε.Ε. περιλαμβάνεται η διατήρηση και αναβάθμιση της ποιότητας του δικτύου ποταμών και καναλιών που συνδέει τις κεντρικές περιοχές της ηπείρου, η ενσωμάτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στις διατροπικές αλυσίδες logistics καθώς και η ενθάρρυνση για καινοτόμες ιδέες με οικολογικό υπόβαθρο που θα στηρίζονται σε συστήματα ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης. Τέτοια παραδείγματα είναι πρώτον η χρήση μικρών και ευέλικτων φορηγίδων για τις ροές αγαθών τα οποία δεν μεταφέρονται από τον υφιστάμενο στόλο και δεύτερον η χρήση πλήρως αυτοματοποιημένων αστικών σκαφών για αγαθά και ανθρώπους που αναπτύχθηκαν από το AMS Institute και το MIT (έρευνα με προϋπολογισμό 25 εκατ. ευρώ)¹⁷

❖ **Θαλάσσια Έργα (maritime works):**

Σε αυτή την κατηγορία συγκαταλέγεται η βυθοκόρηση, η εκτέλεση θαλάσσιων υποδομών, η υποθαλάσσια καλωδίωση, η δημιουργία δικτύων αγωγών, η διεύρυνση καναλιών και διωρύγων, η κατασκευή προβλητών, αναχωμάτων ή οποιαδήποτε κατασκευαστική εργασία χωροθετείται σε έναν λιμένα κ.α.

Η υπεράκτια αιολική ενέργεια αποτελεί κύρια δύναμη ανάπτυξης για τη βιομηχανία βυθοκόρησης, καθώς η κατάλληλη διαμόρφωση του βυθού για τα θεμέλια των ανεμογεννητριών κρίνεται απαραίτητη προϋπόθεση. Επίσης, το παγκόσμιο εμπόριο είναι ένας σημαντικός μοχλός για τη βιομηχανία καθώς απαιτούνται κατάλληλες λιμενικές υποδομές για τη διεκπεραίωση της

¹⁷ Inland Navigation Europe - INE

διακίνησης των εμπορευμάτων. Οι λιμένες αυτοί πρέπει να διατηρηθούν για να λειτουργούν σε βέλτιστα επίπεδα με τις εταιρείες βυθοκόρησης να εκτελούν αυτές τις εργασίες συντήρησης. Η επέκταση των υφιστάμενων λιμένων και η κατασκευή νέων λιμένων και πλωτών οδών πρέπει να ληφθούν υπόψη.

Η Διώρυγα του Παναμά μαζί με την Διώρυγα Σουέζ θεωρούνται ως τα πλέον ζωτικά σημεία στις θαλάσσιες μεταφορές. Η επέκταση της διώρυγας του Σουέζ (1,1 δις ευρώ) κατάφερε να διπλασιάσει την ικανότητα ναυσιπλοΐας του καναλιού ενώ τα έργα διαπλάτυνσης στη Διώρυγα του Παναμά (4,6 δις ευρώ) σχεδόν τριπλασίασε το μέγεθος των πλοίων που μπορούν να το διασχίσουν. Ο συνολικός κύκλος εργασιών του τομέα βυθοκόρησης εκτιμήθηκε σε 7.155 δις ευρώ για το 2015¹⁸.

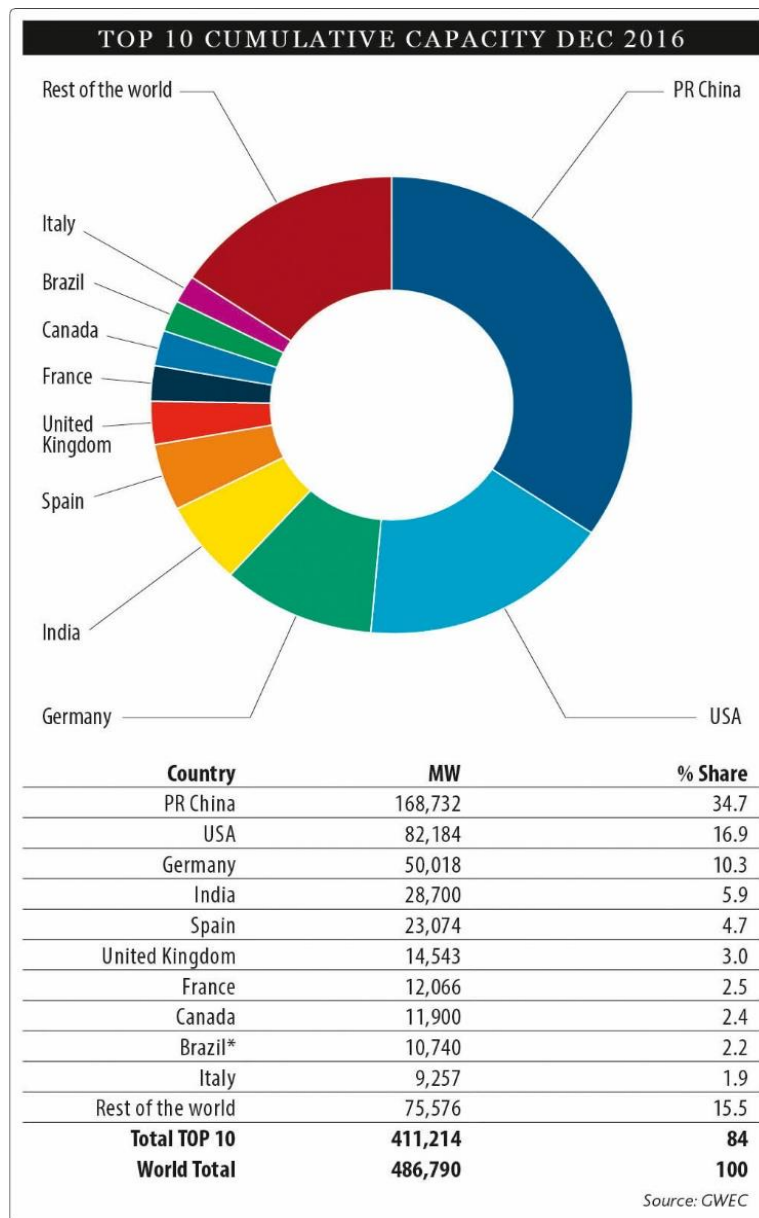
❖ **Υπεράκτιος Εφοδιασμός (offshore supply):**

Περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατασκευή και εγκατάσταση πλατφορμών, σκαφών αποθήκευσης και εξοπλισμού, υπεράκτιες μεταφορές, υπηρεσίες επικοινωνιών, συμβουλευτικές και υποστήριξης, εγκατάσταση και συντήρηση ανεμογεννητριών στη θάλασσα κ.α.

Ο τομέας των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον και αυξητική τάση ως προς τις συνεπαγόμενες επενδύσεις. Ο υπεράκτιος αιολικός τομέας είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη δραστηριότητα στην γαλάζια οικονομία. Ο άνεμος είναι πιο σταθερός στη θάλασσα από ό, τι στη στεριά, και η διαταραχή στα αγαπημένα τοπία μικρότερη. Φαίνεται πως σε ετήσια βάση οι εγκατάσταση στροβίλων στη θάλασσα κατακτά ολοένα και μεγαλύτερο ποσοστό συγκρινόμενο με αυτό της ξηράς. Ο αριθμός των ανεμογεννητριών που εγκαθίστανται αυξάνεται σε απόλυτες τιμές και η απασχόληση στην κατασκευή, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρησή τους αναπτύσσεται πολύ έντονα.

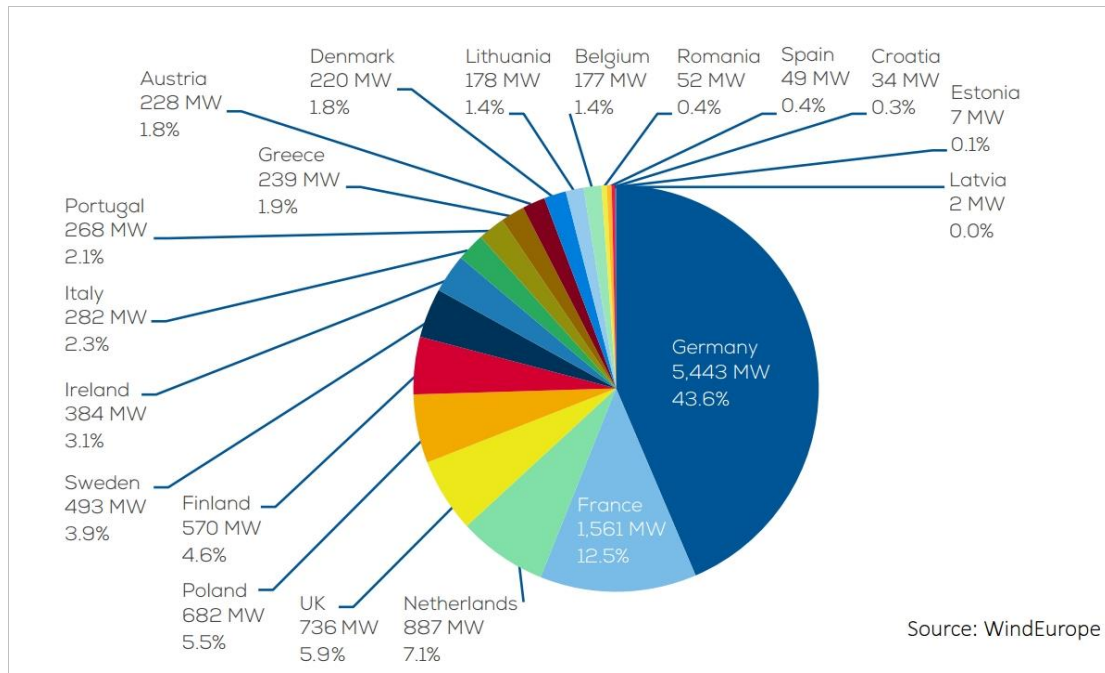
Η Κίνα είναι παγκόσμιος ηγέτης με 34,7% ενώ η Ε.Ε. κατέχει το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό των πρόσφατα ολοκληρωμένων έργων στον κόσμο (διάγραμμα 8.)

¹⁸ International Association of Dredging Companies, Dredging In Figures, 2015



*Διάγραμμα 8: Παγκόσμια μερίδια αγοράς αιολικής ενέργειας
Πηγή: Global Wind Energy Council, 2016*

Στην ευρωπαϊκή αγορά ηγούνται η Γερμανία (η οποία σκοπεύει να αυξήσει το μερίδιό της), η Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Μια συνδυασμένη επένδυση το 2016 σε αιολικούς σταθμούς ανοικτής θάλασσας και υπεράκτιας αιολικής ενέργειας ανήλθε σε 27,5 δις ευρώ. Ειδικότερα, όσον αφορά τον καταμερισμό της αύξησης που πραγματοποιήθηκε στον τομέα της αιολικής ενέργειας για την Ε.Ε., παρουσιάζεται στο διάγραμμα 9.:



Διάγραμμα 9: Προστιθέμενη αιολική ενέργεια 2016- Ευρωπαϊκά μερίδια αγοράς
 Πηγή: WindEurope

Η ενέργεια του ωκεανού πρόκειται για μία αναδυόμενη αγορά. Προέρχεται κατά ένα μεγάλο μέρος από τη δύναμη των ρευμάτων, των παλιρροιών και των κυμάτων. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι η ενέργεια των ωκεανών θα μπορούσε να καλύψει το 10% της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας στην ΕΕ έως το 2050 και η Carbon Trust εκτιμά ότι η συνολική αξία της θα ανέλθει ως τότε περίπου στα 575 δις ευρώ. Η Ευρώπη είναι ο ηγέτης της τεχνολογίας στη συγκεκριμένη δραστηριότητα ενώ την τελευταία δεκαετία έχει διαθέσει περίπου 150 εκατ. ευρώ για τη χρηματοδότηση έργων έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας. Αυτό που αναμένεται είναι επαρκή επενδυτικά κεφάλαια για να διατεθούν στην αγορά αυτές οι καινοτόμες τεχνολογίες.

❖ **Πολεμικό Ναυτικό & Λιμενικό Σώμα (Navy & Coastguard):** αποτελούν κρατική υπηρεσία και συνιστούν κάλυψη αμυντικών σκοπών και επιβολή του νόμου.

2. Τομέας Παράκτιου & Θαλάσσιου Τουρισμού και Αναψυχής

Ως παράκτιος τουρισμός ορίζονται οι τουριστικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός 10 χιλιομέτρων από την ακτή. Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται και τα θαλάσσια σπορ όπως για παράδειγμα οι καταδύσεις. Επίσης, η κρουαζιέρα, οι μαρίνες και τα σκάφη αναψυχής συμβάλλουν στη δυναμική του εν λόγω τομέα με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στο εισόδημα,

την απασχόληση, τα φορολογικά έσοδα και γενικότερα τα έμμεσα οφέλη στην οικονομία μιας χώρας.

Οι προοπτικές ανάπτυξης του συγκεκριμένου κλάδου χαρακτηρίζονται ευοίωνες. Ο παράκτιος τουρισμός αποτελεί σημαντικό μέρος του συνολικού τουρισμού στην Ε.Ε., που μετρήθηκε με το 45% περίπου όλων των τουριστικών διανυκτερεύσεων στην επικράτεια της Ε.Ε. για το 2012. Ο αριθμός των διαθέσιμων κλινών στις παράκτιες περιοχές αυξάνεται τα τελευταία χρόνια, ιδίως στα κράτη μέλη στη νότια Ευρώπη (Βουλγαρία, Ισπανία, Γαλλία, Κροατία και Ιταλία). Η συμβολή του τουρισμού στην οικονομία της Ε.Ε. μετρήθηκε μέσω ερευνών σε τουρίστες και καταλύματά στους 446 παράκτιους δήμους. Τα στοιχεία δείχνουν μια σταθερή αύξηση, ιδίως από κατοίκους εκτός της Ε.Ε. Η αυξανόμενη τάση για συχνότερες αλλά μικρότερης διάρκειας διακοπές υποδεικνύεται από το ύψος του ποσού που δαπανώνται για ταξίδια.

Όσον αφορά την κρουαζιέρα, το 2016 αποτέλεσε έτος ρεκόρ για επενδύσεις αγγίζοντας τα 8,9 δις \$ (αύξηση 50% από το 2015). Οι παραγγελίες των 'mega-ships' αναμένεται να θέσουν ένα νέο ορόσημο στη χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων και θεωρούνται στήριγμα για τον τομέα της ναυπήγησης, ειδικά για την Ε.Ε. που ειδικεύεται στην κατασκευή τέτοιων πλοίων. Αυξανόμενο ενδιαφέρον παρατηρείται επίσης για διενέργεια εκδρομών στην περιοχή της Αρκτικής, δραστηριότητα που απευθύνεται σε ένα κοινό που συνεχώς διευρύνεται. Γενικότερα, υπάρχει μια εξαιρετικά θετική προοπτική για την πορεία της αγοράς, καθώς προβλέπεται ταχεία αύξηση του αριθμού επιβατών από τις χώρες της Ασίας που υποστηρίζεται ότι θα φτάσει τα 3-4 εκατομμύρια έως το 2020¹⁹.

Σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας Ευρώπης (CLIA), η οικονομική της απόδοση στην Ευρώπη το 2015 άγγιξε τα 40,95 δις. ευρώ με πρώτη την Ιταλία, δεύτερο το Ηνωμένο Βασίλειο και τρίτη τη Γερμανία, ενώ εντός του ίδιου έτους προστέθηκαν περισσότερες από 10.000 νέοι απασχολούμενοι, στις συνολικές 360.571 θέσεις εργασίας. Μετά την Καραϊβική, η Ε.Ε. αποτελεί τον δεύτερο πιο δημοφιλή προορισμό κρουαζιέρας παγκοσμίως με την Ιταλία, την Ισπανία και την Ελλάδα να καταλαμβάνουν τις τρεις πρώτες θέσεις.

Τέλος, οι υπηρεσίες αναψυχής περιλαμβάνουν αγοραπωλησίες και ενοικιάσεις σκαφών αναψυχής και αποτελούν υπηρεσίες υψηλής εισοδηματικής ελαστικότητας, δηλαδή αγαθό πολυτελείας. Γι' αυτό το λόγο οι άμεσες αλλά και έμμεσες επιδράσεις στην οικονομία είναι εντυπωσιακές αφού τα εισοδήματα που δημιουργεί είναι συχνά επταπλάσια και οκταπλάσια της αγοράς ενός σκάφους. Η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία και το Η.Βασίλειο καταλαμβάνουν το 65% της ευρωπαϊκής αγοράς στη ναυτιλία αναψυχής.

¹⁹ Clarksonsresearch, Cruising To New Horizons: Days In the Sun, And The Snow!, September 23, 2016

3. Τομέας Αλιείας

Περιλαμβάνει τη θαλάσσια και εσωτερική αλίευση, την επεξεργασία αλιευμάτων καθώς και τις υδατοκαλλιέργειες και ιχθυοκαλλιέργειες.

Όσον αφορά την αλιεία, η μελλοντική απασχόληση θα εξαρτηθεί από την αποτελεσματική διατήρηση των αποθεμάτων στα οποία βασίζεται το μέλλον της βιομηχανίας με μέτρα όπως η κατανομή των ποσοστώσεων που ευνοούν την αλιεία μικρής κλίμακας εις βάρος της μεγάλης κλίμακας. Περίπου το ήμισυ του συνόλου των αλιέων στην Ε.Ε. απασχολούνται στην αλιεία μικρής κλίμακας, ενώ η παραγωγή τους σε αξία είναι περίπου πενταπλάσια από εκείνη του στόλου μεγάλης κλίμακας. Με μια επιφύλαξη λόγω της δυσκολίας συλλογής στατιστικών στοιχείων η αλιεία παρουσιάζει κύκλο εργασιών ύψους 7 δις ευρώ με προστιθέμενη αξία 3,2.

Εξαιτίας της σημαντικής μείωσης του αριθμού των αλιευμάτων η αγορά στράφηκε προς την ανάπτυξη της ιχθυοκαλλιέργειας για να καλύψει την αυξανόμενη ζήτηση. Η βιομηχανία αυτή κυριαρχείται από μικρομεσαίες, οικογενειακές επιχειρήσεις, ο κύκλος εργασιών της ανέρχεται σε 3 δις ευρώ με 0,9 προστιθέμενη αξία και τα κράτη με τη μεγαλύτερη συμμετοχή είναι η Ισπανία, το Η. Βασίλειο, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ελλάδα. Η παραγωγή της Ε.Ε. στον τομέα της ιχθυοκαλλιέργειας φαίνεται αδύναμη αν συγκριθεί με τη νορβηγική παραγωγή η οποία δείχνει αυξανόμενους ρυθμούς. Συγκεκριμένα, η νορβηγική παραγωγή το 2014 έφτασε τους 1,33 εκ. τόνους αξίας 5,65 δις. ευρώ, ξεπερνώντας το σύνολο της ευρωπαϊκής παραγωγής ως προς τον όγκο και την αξία. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι εν αντιθέσει με τις υπόλοιπες χώρες, στην Ε.Ε. υπάρχουν σοβαροί περιορισμοί στην ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας. Αναλογικά, η αλιεία καλύπτει το 81% της παραγωγής αλιευτικών προϊόντων στην Ε.Ε. και το υπόλοιπο 19% καλύπτεται από την υδατοκαλλιέργεια. Η κατανάλωση βέβαια των αλιευτικών προϊόντων στην Ε.Ε. ξεπερνάει κατά πολύ την αντίστοιχη προσφορά με αποτέλεσμα η Ε.Ε. να είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας.²⁰

Το κομμάτι της επεξεργασίας αλιευμάτων, δηλ η μεταποίηση και συντήρηση ψαριών, μαλακοστράκων και μαλακίων στην ΕΕ παρόλο που έχει παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης το 2009, παρουσιάζει κύκλο εργασιών 24 δις ευρώ με 4 δις προστιθέμενη αξία και 116.000 απασχολούμενους. Το 2012, περίπου το ήμισυ της προστιθέμενης αξίας της Ε.Ε. παράχθηκε από επιχειρήσεις που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο (681,7 εκατ. ευρώ), την Ισπανία (677,4 εκατ. ευρώ) και τη Γαλλία (568,6,7 εκατ. ευρώ) Πρέπει να σημειωθεί ότι η Νορβηγία παρουσίασε υψηλότερη αξία από οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ (787,5 εκατ. ευρώ). Γι' αυτό και η επεξεργασία αλιευμάτων αποτελεί ένα σημαντικό εργοδότη σε εθνικό επίπεδο για τις χώρες της Βαλτικής, αφού τα νορβηγικά ψάρια

²⁰ Σύνδεσμος Ελληνικών Θαλασσοκαλλιέργειών – Ελληνική υδατοκαλλιέργεια 2016

μεταποιούνται εκεί για να αποφευχθούν τα τιμολόγια εισαγωγής - τα οποία είναι υψηλότερα για τα μεταποιημένα από τα νωπά ψάρια.

Επιχειρήσεις που προέρχονται από τους παραπάνω τομείς που αναλύθηκαν μπορούν να συμμετέχουν στο σχηματισμό ενός ναυτιλιακού cluster και να απολαμβάνουν πλεονεκτήματα που δημιουργούνται μέσα από διαδικασίες συνέργειας. Εκτός από τις επιχειρήσεις που ανήκουν τυπικά στο ναυτιλιακό κλάδο, ένα ναυτιλιακό cluster μπορεί να περιλαμβάνει και οργανισμούς ή ιδρύματα που συνδέονται με τη ναυτιλία με πιο έμμεσο τρόπο. Τέτοια παραδείγματα θα μπορούσαν να είναι οι επαγγελματικές οργανώσεις των εργαζομένων, οι οργανισμοί προστασίας του περιβάλλοντος, οι δήμοι εντός των οποίων αναπτύσσεται γεωγραφικά το cluster, συλλόγους πολιτών, κυβερνητικούς οργανισμούς ελέγχου, cluster διαφορετικών χωρών ή και βιομηχανιών κ.α. Η συμμετοχή τέτοιων οργανισμών σε ένα cluster, μέλημα των οποίων είναι η προώθηση αντίθετων συμφερόντων διαφορετικών ομάδων (π.χ. εργαζόμενοι & πλοιοκτήτες, ιδιωτικός & δημόσιος τομέας κλπ) και που έχουν ουσιαστικές ειδικές αρμοδιότητες εγγυάται την ύπαρξη ποιοτικών χαρακτηριστικών στην πορεία και εξέλιξη του κλάδου, όπως και την ύπαρξη ευρύτερης αποδοχής από τις ομάδες ενδιαφέροντος. Δηλαδή λειτουργούν ως συνδετικοί κρίκοι μεταξύ των ομάδων και ενισχύουν την οριζόντια σύνδεση των επιχειρήσεων. Μια καλή δικτύωση στην επικοινωνία μεταξύ των μελών του cluster αποτελεί προϋπόθεση για τη σωστή λειτουργία του καθώς πέρα από την ανταλλαγή γνώσης επιτρέπει στους συμμετέχοντες να επηρεάσουν τις ομάδες λήψης αποφάσεων. Με την ίδια λογική, ολόκληρο το cluster μπορεί να είναι μέλος σε κάποιο παρόμοιο σχηματισμό και βάσει της δυναμικής του να επηρεάσει αποφάσεις που θα είχαν άμεση επίδραση στα μέλη του. Το European Network of Maritime Clusters θα μπορούσε να θεωρηθεί ένας τέτοιος σχηματισμός που λειτουργεί ως μια πλατφόρμα διάδοσης και ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, ερευνών και πατεντών και κάθε εθνικό ναυτιλιακό cluster έχει την ευκαιρία να επιδείξει το έργο που έχει κάνει.

Επίσης, το δίκτυο μπορεί να γίνει ο δίαυλος μέσω του οποίου εμπορικές οργανώσεις μπορούν, έμμεσα τουλάχιστον, να δραστηριοποιηθούν από κοινού και να υποστηρίξουν τα κοινά τους ζητήματα πίεσης καθώς είναι ευκολότερη η προσέλευση της προσοχής των αρχών της Ε.Ε. και, ως εκ τούτου, η προώθηση ενός γενικού κοινού μηνύματος.

Τέλος, παρέχει μια ομοιογενή παρουσίαση των 19 ήδη εγγεγραμμένων εθνικών ναυτιλιακών cluster με τη δημοσίευση κύκλου εργασιών, δεδομένων απασχόλησης και άλλων κοινών στατιστικών στοιχείων, κάνοντας εύκολη τη σύγκριση μεταξύ τους και δίνοντας τη δυνατότητα ανάπτυξης υγιούς ανταγωνισμού.

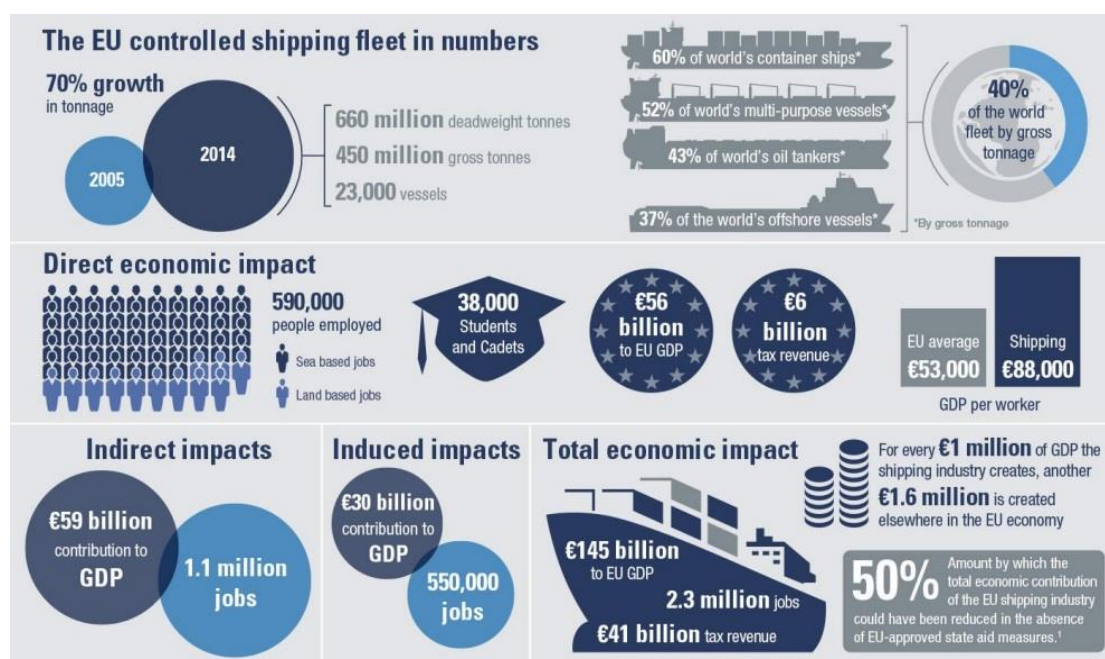
3.3. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική

3.3.1. Περιεχόμενο ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα

Οι ευρωπαϊκές χώρες που έχουν παράδοση στη ναυτιλία έχουν αναπτύξει σημαντικά τον κλάδο και είναι ανταγωνιστικές, παίζοντας ιδιαίτερο ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο. Ορισμένα παραδείγματα είναι ότι οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες κατέχουν το 40% του παγκόσμιου στόλου, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία είναι παγκόσμιοι ηγέτες με βάση τον κύκλο εργασιών τους, οι ευρωπαϊκές εταιρείες βυθοκόρησης έχουν 80% μερίδιο στην ανοικτή αγορά, οι Ευρωπαίοι είναι κορυφαίοι στη χρήση συστημάτων και κατασκευών προηγμένης τεχνολογίας και κυριαρχούν στο χώρο της υπεράκτιας ανανεώσιμης ενέργειας. Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, η ναυτιλία αντιμετωπίζεται πλέον σαν ένας ξεχωριστός και διακριτός οικονομικός κλάδος της Κοινότητας, ενώ η Ευρώπη αποτελεί μια παγκόσμια θαλάσσια υπερδύναμη με ιδιαίτερα ισχυρή θέση.

Το European Network of Maritime Clusters περιλαμβάνει τα ναυτιλιακά cluster 14 χωρών της Ε.Ε. καθώς και αυτά της Νορβηγίας και Ισλανδίας, φτάνοντας στο σύνολο τα 16. Αναπόσπαστο τμήμα αυτού του δικτύου είναι οι κυβερνητικοί μηχανισμοί, πανεπιστήμια και εξειδικευμένα εκπαιδευτικά ιδρύματα, οργανισμοί πιστοποίησης, σύμβουλοι κλπ. Με σκοπό τη συνέχιση της ανταγωνιστικότητάς του, το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό cluster, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού, ενώ τα μέλη του θα πρέπει να έχουν καλύτερη συνεργασία μεταξύ τους.

Ο αντίκτυπος του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος στη οικονομία συνοψίζεται στην εικόνα 1.:



Εικόνα 1: Η οικονομική αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας
Πηγή: Oxford Economics,, The economic value of the EU shipping industry, 2014

Λόγω της σπουδαιότητας του κλάδου της ναυτιλίας σε όρους οικονομίας αλλά και σε όρους απασχόλησης, η Ε.Ε. θέλησε να θεσπίσει μια κοινή Κοινοτική πολιτική με στόχο την ισόρροπη ανάπτυξη στις περιφέρειές της και την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς της μέσω διάφορων πολιτικών οι οποίες εξετάζονται παρακάτω.

3.3.2. Κατευθύνσεις και πολιτικές ενίσχυσης του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα

Είναι γνωστό εδώ και χρόνια ότι τα κύρια θέματα που θα κληθεί η Ε.Ε. να αντιμετωπίσει στο μέλλον, όπως η αυξημένη ζήτηση ενέργειας, οι θέσεις απασχόλησης, ο εντονότερος παγκόσμιος ανταγωνισμός, η κλιματική αλλαγή, η μεγέθυνση του διεθνούς εμπορίου κ.α. έχουν όλα και μια θαλάσσια διάσταση. Επομένως, οι πολιτικές που ακολουθεί θα πρέπει να ενσωματώνονται σε μία ενιαία ευρωπαϊκή στρατηγική η οποία θα συνυπογράφεται από το σύνολο των κρατών-μελών. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται συνέργειες μεταξύ των κρατών κι επιτρέπεται η δημιουργία κοινών διατομεακών εργαλείων με στόχο την εξεύρεση πιο αποδοτικών και αποτελεσματικών λύσεων.

Η πρώτη προσπάθεια σύγκλισης των διαφορετικών κρατικών πολιτικών έγινε το 1989 με την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών από την Ε.Ε. σχετικά με τις ενισχύσεις του εκάστοτε κράτους στις θαλάσσιες μεταφορές. Έκτοτε έχουν λάβει χώρα σχετικές αναθεωρήσεις, οδηγίες και κανονισμοί που έχουν τον ίδιο στόχο, το συντονισμό δηλαδή των εθνικών πολιτικών βάσει μιας ολιστικής προσέγγισης. Το 2005 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση που περιελάμβανε τους στόχους της Πράσινης Βίβλου θέτοντας τα θεμέλια για μια «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ)» και το 2007 κατέθεσε σχετική πρόταση (COM(2007)0575) και συγκεκριμένο σχέδιο δράσης (SEC(2007)1278), τα οποία υιοθετήθηκαν κατόπιν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Από το 2007 κι έπειτα, μία σειρά ανακοινώσεων, εκθέσεων και γνωμοδοτήσεων υποστήριξε την υλοποίηση μιας ΟΘΠ, (γνωστή και ως «Γαλάζια Βίβλος»), καταλήγοντας στην έγκριση του κανονισμού (ΕΕ) 1255/2011 ο οποίος αποτελεί το πλαίσιο ανάπτυξής της ΟΘΠ έως σήμερα. Ουσιαστικά με τη θέσπιση της ΟΘΠ η Ευρωπαϊκή Ένωση επικεντρώνεται στους εξής έξι στόχους²¹:

ι. Μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών. Η συνολική ανάπτυξη όλων των παραδοσιακών τομέων της ναυτιλίας, του τουρισμού όπως και της αλιείας δε θα πρέπει να απειλεί την ευρωστία του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Με γνώμονα λοιπόν την περιβαλλοντική

²¹ <http://www.europarl.europa.eu>, European Parliament

βιωσιμότητα και αειφορία η Ε.Ε. επιδιώκει μεταξύ άλλων την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εξαιτίας της πιο οικολογικής φύσης της θαλάσσιας μεταφοράς και την ανάπτυξη έργων για τις Θαλάσσιες Αρτηρίες, την εφαρμογή περιβαλλοντικής νομοθεσίας όσον αφορά τους λιμένες, την προώθηση της υδατοκαλλιέργειας που επιτρέπει τη διατήρηση των φυσικών αποθεμάτων και την καλύτερη εκμετάλλευση των ενεργειακών πηγών είτε μέσω αποδοτικότερων εξορύξεων πετρελαίου και φυσικού αερίου είτε μέσω υπεράκτιων εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

ii. Επίτευξη υψηλού επιπέδου θαλάσσιας και ναυτιλιακής γνώσης και καινοτομίας.

Η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη διατήρηση τεχνολογίας αιχμής και ενός υψηλού επιπέδου εφαρμοσμένης έρευνας. Η Ε.Ε. ενθαρρύνει την αριστεία όσον αφορά την επιστημονική έρευνα που στοχεύει στη μείωση του κόστους μέσω επιτευγμάτων βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης, στην προστασία του περιβάλλοντος, στην ασφάλεια και στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας. Επίσης ακολουθεί πολιτική διάδοσης των υπηρεσιών «e-Maritime», δηλαδή της χρήσης ηλεκτρονικών μέσων και συστημάτων τηλεπικοινωνιών με σκοπό τη διευκόλυνση της παρακολούθησης και την ανταλλαγή χρήσιμων πληροφοριών μεταξύ πλοίου και κεντρικής διοίκησης. Επιπλέον, μεριμνά για τη διατήρηση ανοικτών δίαυλων επικοινωνίας με την επιστημονική κοινότητα και παρέχει κίνητρα για νέες προτάσεις μέσα από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» έτσι ώστε να έχει πρόσβαση σε καλύτερη πληροφόρηση για τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των ναυτιλιακών τομέων και να μπορεί να κατευθύνει την έρευνα σε τομείς που παρουσιάζουν ευκαιρίες ανάπτυξης για την Ευρώπη.

iii. Βελτίωση ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές

Οι παράκτιες περιοχές θα επηρεαστούν περισσότερο από τις κλιματικές αλλαγές, την αυξημένη αστικοποίηση γύρω από κύριους λιμένες και την τουριστική ανάπτυξη. Επιπρόσθετα η αναμενόμενη αύξηση της κίνησης στα παράκτια ύδατα υπάρχει πιθανότητα να δημιουργήσει συγκρούσεις όσον αφορά τη χρήση. Κύριο μέλημα της Ε.Ε. είναι η περιφερειακή ανάπτυξη, η βελτίωση της ενδοκοινοτικής συνδεσιμότητας και ο ορθολογικός σχεδιασμός των περιοχών αυτών. Η ναυτιλία και η εν γένει θαλάσσια ανάπτυξη αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος και απασχόλησης για τις απομακρυσμένες από τα μεγάλα κέντρα περιοχές. Για το λόγο αυτό η Ε.Ε. χρηματοδοτεί έργα όπως το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και το Marco Polo για την ενίσχυση της περιφέρειας και εφαρμόζει πολιτικές αύξησης του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού ο οποίος συνεπάγεται οικονομικά και κοινωνικά οφέλη. Στο πλαίσιο της πιο αποτελεσματικής επιβολής πολιτικών, η Ε.Ε. εξετάζει τα θαλάσσια

θέματα σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης και προβάλλει την αναγκαιότητα διακρατικής συνεργασίας. Όσον αφορά την απασχόληση, επιδιώκεται η ενίσχυση της ελκυστικότητας των ναυτικών επαγγελμάτων, η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού και η βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα και των εργασιακών συνθηκών. Ακόμη στοχεύοντας στην ενίσχυση της ποιότητας των εργαζομένων στον κλάδο επιβάλλονται κοινοτικές απαιτήσεις σχετικά με πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποιητικά ικανότητας αναπτύσσονται προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης.

iv. Ενίσχυση του ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. διεθνώς

Η ολοένα και πιο έντονη παγκοσμιοποίηση και η ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου τα τελευταία χρόνια έχει αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών κέντρων, τα οποία υιοθετούν πολιτικές ποσοτικής αλλά και ποιοτικής αναβάθμισης των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Συνεπώς, για τη διατήρηση ή και ενίσχυση της ευρωπαϊκής δυναμικής είναι απαραίτητος ο διασυνωριακός συντονισμός και η από κοινού συνεργασία των κρατών-μελών πάνω σε καίρια θέματα. Η ηγετική θέση της Ε.Ε. στον κλάδο της ναυτιλίας δεν οφείλεται μόνο στη θέσπιση ενιαίας στρατηγικής για όλα τα μέλη της αλλά και στην ενεργή ανάμειξη και επιρροή της σε διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ. Στην ΟΘΠ επιδιώκεται η καθιέρωση ενός αποτελεσματικότερου μηχανισμού επικύρωσης των συμβάσεων του ΙΜΟ σε παγκόσμιο επίπεδο και η παραχώρηση στην Ε.Ε. επίσημου καθεστώτος επιτηρητή στον Οργανισμό. Οι εξωτερικές προτεραιότητες της Κοινότητας είναι η επιβολή του διεθνούς ναυτικού δικαίου, η βελτίωση των εργασιακών συνθηκών, η από κοινού μείωση των εκπομπών αερίου, η ασφάλεια και αξιοπλοΐα και η καταπολέμηση παράνομων δραστηριοτήτων μέσω διεθνών διαπραγματεύσεων.

v. Βελτίωση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης.

Είναι γνωστό και από τη θεωρία των cluster ότι η ευρεία συμμετοχή μελών σε μία τέτοια επιχειρηματική δομή οργάνωσης τα οποία είναι είτε άμεσα είτε έμμεσα σχετιζόμενα με τον κλάδο είναι μία από τις προϋποθέσεις επιτυχίας. Ειδικότερα η συμμετοχή κοινωνικών οργανώσεων ή οργανισμών που προωθούν το κοινό συμφέρον και προέρχονται από το τοπικό περιβάλλον, ενισχύει τα συνεπαγόμενα οφέλη, καθώς οι πολίτες νιώθουν ότι είναι κομμάτι του cluster, ενημερώνονται για τη σημασία του και συνδράμουν στην ανάπτυξή του ενισχύοντας τον κοινωνικό διάλογο. Η προσπάθεια της Ε.Ε. για προβολή της ΟΘΠ μέσω της οργάνωσης εκδηλώσεων και της πρότασης για ετήσιο εορτασμό της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Ημέρας καθώς και η προσπάθειά της για την ανάδειξη της ευρωπαϊκής θαλάσσιας κληρονομιάς μέσω της δρομολόγησης του Ευρωπαϊκού Άτλαντα των Θαλασσών συνέβαλε στην δημιουργία ενός κοινού σκοπού και κοινής ταυτότητας στους ενδιαφερόμενους φορείς. Πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση αυτή

βελτιώνουν τις γνώσεις για τον κλάδο και κάνουν πιο ελκυστική την ενασχόληση των Ευρωπαίων με αυτόν.

vi. Δημιουργία εσωτερικών συντονιστικών δομών για τις θαλάσσιες υποθέσεις και τον καθορισμό ευθυνών και αρμοδιοτήτων.

Στόχος της Ε.Ε. δεν είναι η κεντρική διαχείριση αλλά ο συντονισμός μεταξύ των διαφορετικών εθνικών πολιτικών αφού υπάρχουν διαφορετικοί ενδεδειγμένοι τρόποι για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων ζητημάτων. Η Ε.Ε. ενθαρρύνει την κατάρτιση εθνικών στρατηγικών σχεδίων ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τις προτεραιότητες που θέτει κάθε κράτος λαμβάνοντας όμως υπόψη το ευρωπαϊκό όραμα. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητη η σύσταση μιας οντότητας που θα λειτουργεί ως καταλύτης για την ενοποιημένη προσέγγιση και που θα ενθαρρύνει το διάλογο μεταξύ των φορέων, των ενδιαφερόμενων και της Κοινότητας. Επιπλέον, η δημιουργία μιας τέτοιας δομής αποτελεί λύση αποφυγής του κατακερματισμού της ρυθμιστικής εξουσίας ή της αλληλοεπικάλυψης δικαιοδοσίας, γεγονότα τα οποία οδηγούν σε καθυστερήσεις και αναποτελεσματικότητες.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική είναι ολοένα και πιο σημαντική γι' αυτό και το 2014 η Ε.Ε. ενέκρινε έναν προϋπολογισμό χρηματοδότησής τετραπλάσιο του αρχικού. Επίσης, η ΟΘΠ δεν αποτελεί μία στατική αντιμετώπιση της κατάστασης αλλά συνεχώς αναπροσαρμόζεται. Οι πολιτικές τις οποίες προωθεί η Ε.Ε. με σκοπό την επίτευξη των στόχων που προαναφέρθηκαν είναι συνοπτικά²² :

- Η «γαλάζια ανάπτυξη», δηλαδή ο προσανατολισμός σε τομείς που εμφανίζουν σημαντικές ευκαιρίες μελλοντικής ανάπτυξης και θα ενίσχυαν την απασχόληση στον κλάδο. Αυτοί οι τομείς είναι ο παράκτιος τουρισμός, οι υδατοκαλλιέργειες, η θαλάσσια βιοτεχνολογία, η υπεράκτια εξόρυξη και η ενέργεια που προέρχεται από την εκμετάλλευση των ωκεανών.
- Η συλλογή κι επεξεργασία θαλάσσιων δεδομένων με στόχο την καλύτερη κατανόηση των αλληλεπιδράσεων των διάφορων θαλάσσιων συστημάτων. Αρμόδιο όργανο επιβολής της συγκεκριμένης πολιτικής έχει οριστεί το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Παρατηρήσεων και Δεδομένων (EMODNET).
- Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, δηλαδή ο καθορισμός του χρόνου και τόπου άσκησης της ανθρώπινης δραστηριότητας έτσι ώστε να μην υπάρχουν συγκρούσεις ως προς τις διαφορετικές χρήσεις και η διαφάνεια και προβλεψιμότητα να αποτελέσει κίνητρο για την ανάληψη επενδύσεων.
- Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση η οποία περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων αρχών που έχουν επωμιστεί ελέγχους συνοριακούς, τελωνειακούς, αλιευτικούς, αμυντικούς και αστυνόμευσης. Με τη σύσταση ενός Κοινού Περιβάλλοντος

²² <https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy>, European Commission, Maritime Affairs

Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE) το οποίο θα παρέχει πρόσβαση σε διαλειτουργικά συστήματα προηγμένης τεχνολογίας θα υπάρχει καλύτερος συντονισμός δράσεων με τη διάθεση λιγότερων πόρων αφού θα αποφεύγονται οι αλληλοεπικαλύψεις.

- Οι περιφερειακές στρατηγικές βασισμένες στις θαλάσσιες λεκάνες. Λόγω του ότι κάθε περιοχή παρουσιάζει ιδιαιτερότητες περιβαλλοντικές, κοινωνικοπολιτικές, πολιτιστικές κλπ απαιτείται σχεδιασμός μεμονωμένων στρατηγικών που να βασίζονται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και να δίνουν εξειδικευμένες λύσεις. Οι περιφερειακές στρατηγικές περιλαμβάνουν την περιοχή της Βαλτικής, του Εύξεινου Πόντου, της Μεσογείου, της Βόρειας Θάλασσας και του Ατλαντικού και Αρκτικού Ωκεανού με τον τελευταίο να παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Παρόλα αυτά μία πρόσφατη μελέτη από την εταιρεία Deloitte²³ εντοπίζει ορισμένα σημεία στην ευρωπαϊκή πολιτική τα οποία κρίνονται αναποτελεσματικά ή μη επαρκή και καταλήγει παρακάτω προτάσεις αναπροσαρμογής της:

- Η ευρωπαϊκή στρατηγική πρέπει να προσανατολιστεί περισσότερο προς την ποντοπόρο ναυτιλία απ' ό τι στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό του ευρωπαϊκού στόλου χρησιμοποιείται στις διεθνείς μεταφορές και στο εμπόριο μεταξύ τρίτων χωρών. Επομένως η πολιτική που ακολουθεί θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητά της διεθνώς.
- Κρίνεται αναγκαία η αύξηση της διαφάνειας γύρω από την ανακοίνωση κι εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών της κοινής στρατηγικής. Κατά πρώτον το γεγονός ότι η Ε.Ε. στρέφεται ολοένα και περισσότερο στη ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων επί των ναυτιλιακών υπηρεσιών χρήζει προσοχής καθότι επισημαίνεται η ανάγκη για ύπαρξη ευελιξίας και δυνατότητα αναδιαμόρφωσης των κανονισμών από τα κράτη-μέλη σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Κατά δεύτερον, είναι απαραίτητος ο καθορισμός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος ως προς την εφαρμογή των οδηγιών και κανονισμών, ο οποίος προτείνεται να είναι μεσομακροπρόθεσμος έτσι ώστε να επιτρέπει την κατάρτιση επενδυτικών πλάνων από τις επιχειρήσεις. Επιπρόσθετα προτείνεται οι αποφάσεις που έχουν ήδη ανακοινωθεί και εγκριθεί να μην αμφισβητούνται.
- Η αξιολόγηση και ελάττωση των απαιτήσεων για την εγγραφή πλοίου στις κοινοτικές σημαίες θα μείωνε τα διοικητικά κόστη και τα γραφειοκρατικά κωλύματα προσελκύοντας πλοία στον εμπορικό της στόλο και ο κίνδυνος συρρίκνωσής του θα μπορούσε να περιοριστεί. Τα κριτήρια ασφάλειας και γενικότερης απόδοσης των σημαιών που επηρεάζουν την επιλογή

²³ Deloitte, EU Shipping Competitiveness Study, 2017

σημαίας από τους πλοιοκτήτες αποκτούν όλο και μικρότερη σημασία λόγω της εναρμόνισης μεταξύ των ναυτιλιακών κέντρων παγκοσμίως.

- Τελειώνοντας προτείνεται η αποφυγή παρέκκλισης από τις διεθνείς υπογεγραμμένες συμβάσεις και τις αποφάσεις των IMO/ILO και επιβολής αυστηρότερων κανονισμών επί της ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος, τις εργασιακές συνθήκες κ.α. Η συνεχόμενη προσπάθεια για καλύτερες αποδόσεις θα πρέπει να μετριαστεί καθώς στο βαθμό που δεν είναι υποχρεωτικές για όλους πλήττεται άμεσα η ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα εμφανίζοντας μεγαλύτερα κόστη για την επιβολή και τον έλεγχο των μέτρων.

Στο ευρωπαϊκό όραμα και στην ύπαρξη διαδικασίας ανατροφοδότησής του στηρίζει η Ε.Ε. το μέλλον της. Η Ευρώπη θα πρέπει να διασφαλίσει τη θέση της ως κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο προωθώντας το Ολοκληρωμένο σχέδιο Θαλάσσιας Πολιτικής αλλά και παράλληλα συγκρίνοντάς το με αντίστοιχες πολιτικές που εφαρμόζουν τα ταχέως αναπτυσσόμενα ναυτιλιακά κέντρα ανά τον κόσμο.

3.4. Επιτυχημένα παραδείγματα ναυτιλιακών cluster σε Ευρώπη και υπόλοιπο κόσμο

Τις τελευταίες δεκαετίες τα ναυτιλιακά cluster έχουν αναδειχτεί ως οι πιο αποτελεσματικές δομές οργάνωσης της επιχειρηματικής δραστηριότητας λόγω των πλεονεκτημάτων και οφελών που δημιουργούν για τις ίδιες τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν αλλά και για τον κοινωνικό ιστό που τις φιλοξενεί. Απόπειρες οργάνωσης τέτοιων σχηματισμών έχουν ήδη στεφθεί με επιτυχία σημειώνοντας άλματα σε επίπεδο ανταγωνιστικότητας μέσω καινοτομιών και βέλτιστων πρακτικών που έχουν υιοθετήσει ενώ ολοένα και περισσότερα ανερχόμενα ναυτιλιακά κέντρα επιλέγουν την ίδια στρατηγική. Ορισμένα από αυτά, εντός και εκτός ευρωπαϊκών συνόρων, αναλύονται παρακάτω.

3.4.1. Το παράδειγμα της Νορβηγίας

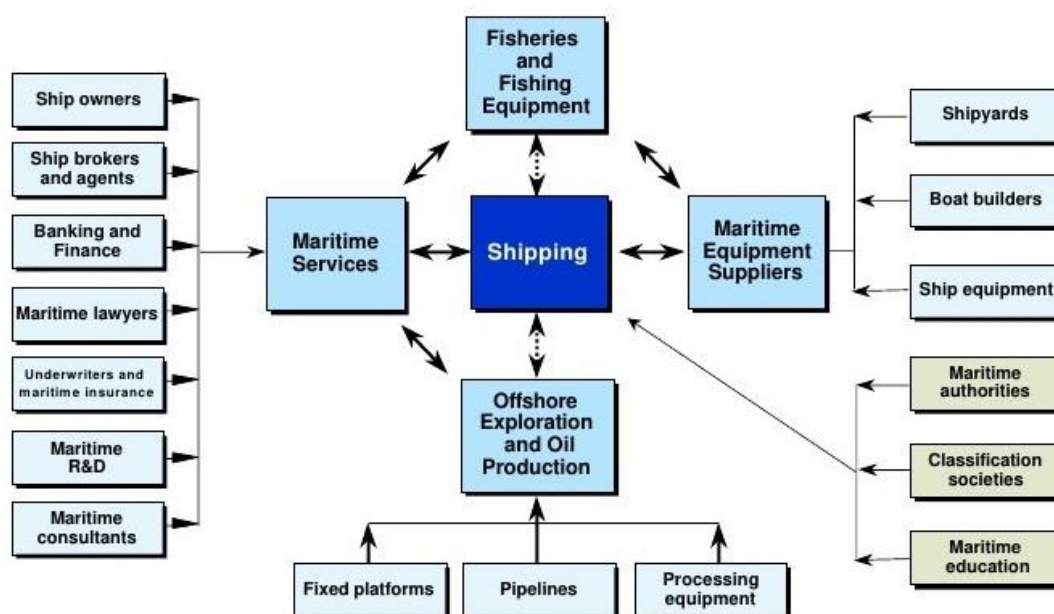
Η Νορβηγία με ακτογραμμή 21.925 χμ έχει μακρά παράδοση ως ναυτιλιακό κράτος και αποτελεί μία από τις πιο σημαντικές δυνάμεις σε ό,τι έχει σχέση με τη θάλασσα, την αλιεία και τη ναυτιλία. Βρίσκεται εκτός της Ε.Ε. αλλά συμμετέχει στην κοινή αγορά μέσω της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ζώνης. Φιλοξενεί μόλις το 0,1% του παγκόσμιου πληθυσμού, παρόλα αυτά ελέγχει πάνω από το 5% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και έχει τον δεύτερο μεγαλύτερο offshore στόλο στον κόσμο μετά τις ΗΠΑ. Οι νορβηγικές

ναυτιλιακές εταιρίες είναι πρωτοπόρες σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς διακατέχονται από διεθνή προσανατολισμό, ενώ στο κέντρο της φιλοσοφίας τους βρίσκεται η ανταγωνιστικότητα.

3.4.1.1. Η δομή του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster

Η ναυτιλιακή βιομηχανία στη Νορβηγία έχει δημιουργήσει ένα πλήρες ναυτιλιακό cluster, κύριοι πυλώνες του οποίου είναι τέσσερις βασικοί τομείς οι οποίοι αλληλεπιδρούν με τη εμπορική ναυτιλία: οι ναυτιλιακές υπηρεσίες, η ναυπήγηση και ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, η αλιεία και η υπεράκτια εξόρυξη (συμπεριλαμβανομένων των εναλλακτικών πηγών ενέργειας). Παράλληλα περιλαμβάνονται και υποστηρικτικοί οργανισμοί όπως ναυτιλιακές τράπεζες, νηογνώμονες, εκπαιδευτικά ιδρύματα, πολιτικοί φορείς κ.α. Η βασική του δομή παρουσιάζεται στην εικόνα 2.

Το νορβηγικό ναυτιλιακό cluster (Blue Maritime Cluster) διοικείται από την ÅKP καλύπτοντας το τρίπτυχο της δραστηριότητάς της (καινοτομία, περιφερειακή ανάπτυξη, ωκεανοί). Αποτελούμενο από πάνω από 220 εγγεγραμμένες εταιρίες χαρακτηρίζεται ως ένα από τα ελάχιστα πλήρη ναυτιλιακά cluster παγκοσμίως. Χωροθετείται κυρίως στη δυτική ακτή της χώρας και απασχολεί περίπου 22.500 εργαζόμενους. Συγκεκριμένα, σε αυτό συμμετέχουν 13 εταιρίες σχεδιασμού, 14 ναυπηγεία, 20 εταιρίες πλοιοκτητών και 169 προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού.

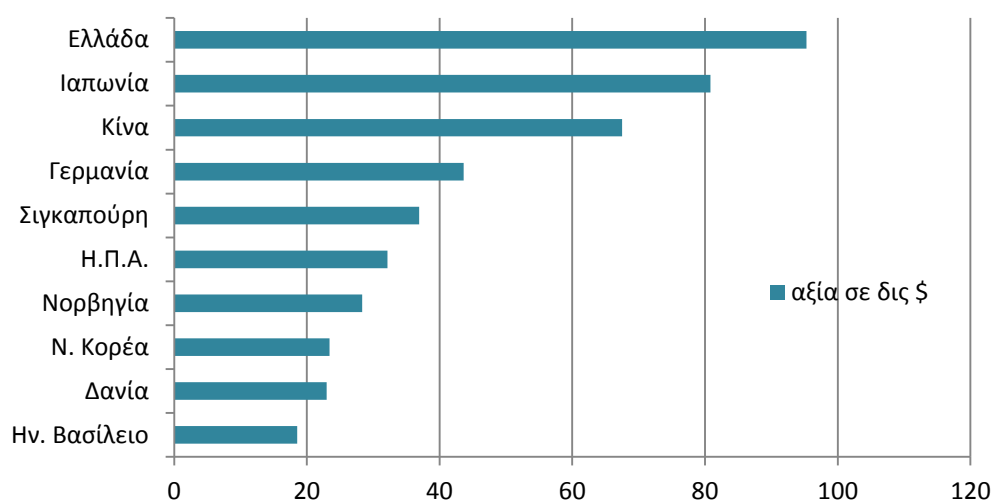


Εικόνα 2: Η δομή του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster
Πηγή: Sven Ullring – presented to M.I.T.

Το νορβηγικό ναυτιλιακό cluster είναι σε παγκόσμια κλίμακα επιτυχημένο και βιώσιμο. Από τους πέντε κύριους τομείς της νορβηγικής ναυτιλιακής

βιομηχανίας, ο μεγαλύτερος τομέας είναι εκείνος της παραδοσιακής ναυτιλίας. Με 433 πλοία στο εθνικό της νηολόγιο και 1.421 σε άλλα νηολόγια - συνολικά 1.854 πλοία για το 2016 - κατέχει την 7^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη βάσει της συνολικής αξίας του στόλου της με το μεγαλύτερο ποσοστό να αφορά υπεράκτιο στόλο.

Διάγραμμα 10: Οι 10 μεγαλύτεροι σε αξία εμπορικοί στόλοι για το 2016



Πηγή: vesselsvalue.com

Όπως συμπεραίνουμε από το παραπάνω διάγραμμα ο νορβηγικός στόλος συγκεντρώνει ένα μεγάλο αριθμό προηγμένων και υψηλής αξίας σκαφών που δεν είναι απαραίτητα σχεδιασμένα για να μεγιστοποιούν τη μεταφορική ικανότητα, αλλά για να εκτελούν πολύπλοκες εργασίες. Επίσης παρατηρείται πως η ναυσιπλοΐα βαθέν υδάτων (συμπεριλαμβανομένου του γενικού φορτίου και των φορτίων χύδην, των εμπορευματοκιβωτίων, των κρουαζιερόπλοιων, των χημικών και των οχηματαγωγών) σταδιακά μειώνεται ενώ οι κατασκευές του υπεράκτιου τομέα αυξάνονται. Μολονότι η ισχύς των πλοιοκτητών και η παραδοσιακή ναυτιλία δεν παίζουν πλέον τον κεντρικό ρόλο στο νορβηγικό ναυτιλιακό πλέγμα, ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας εξακολουθεί να είναι σημαντικός και αναμένονται κατάλληλες πολιτικές με υιοθέτηση ελαστικών μέτρων που στόχο έχουν την αύξηση της συσπείρωσης των εγγεγραμμένων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και την προσέλκυση εταιρειών. Στη Νορβηγία εδράζεται η δραστηριότητα πολλών ναυτιλιακών εταιρειών, οι περισσότερες παγκοσμίως, ενώ κάποιες από αυτές βρίσκονται ανάμεσα στις μεγαλύτερες του κόσμου. Πιο συγκεκριμένα, η Wallenius Wilhelmsen (WW) είναι η μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς αυτοκινήτων και οχημάτων σε παγκόσμια κλίμακα, η Teekay Navion Shuttle Tankers (TNST) αποτελεί την μεγαλύτερη εταιρεία μικρών δεξαμενοπλοίων φορτοεκφόρτωσης υγρού φορτίου, κλπ.

Όσον αφορά τον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, τα νορβηγικά ναυπηγεία, 75 στο σύνολό τους, ειδικεύονται στην κατασκευή προηγμένων αλιευτικών σκαφών, οχηματαγωγών, πλοίων ειδικών σκοπών και υπεράκτιων δομών. Η ναυπηγική βιομηχανία είναι ζωτικής σημασίας για πολλές τοπικές κοινότητες κατά μήκος της νορβηγικής ακτής αφού συμπεριλαμβανομένης της βιομηχανίας εξοπλισμού, απασχολεί άμεσα περίπου 20.000 άτομα. Η ιστορία ναυπήγησης πλοίων στη Νορβηγία είναι μεγάλη. Στην νορβηγική ακτογραμμή, ακόμη και σήμερα υφίσταται σημαντική δραστηριότητα ναυπηγικών εργασιών, με μικρότερο αριθμό ναυπηγείων συγκριτικά με παλαιότερα, αλλά και με μεγαλύτερη εξειδίκευση. Η εταιρία Aker Yards Company έχει συγκεντρώσει το πιο μεγάλο κομμάτι ναυπηγείων, ενώ το κομμάτι των offshore κατασκευών καλύπτεται από την Aker Kvaerner, η οποία είναι θυγατρική της Aker. Τα Ulstein, Kleven Maritime, Grenland Group και Fjellstrand είναι ορισμένα από τα υπόλοιπα μεγάλα ναυπηγεία της Νορβηγίας τα οποία είναι εγκατεστημένα σε διάφορα σημεία της χώρας.

Όπως τα ναυπηγεία έτσι και οι προμηθευτές εξοπλισμού, εστιάζουν σε ειδικές τεχνολογίες και παρέχουν προϊόντα και υπηρεσίες με υψηλές απαιτήσεις όχι μόνο στα εμπορικά πλοία αλλά και στον αλιευτικό τομέα. Η κατασκευή αφορά αντλίες, συστήματα πρόωσης, συστήματα πλοήγησης, βαφές και χρώματα, συστήματα θέρμανσης, έπιπλα κ.α. Η Rolls Royce Marine αποτελεί τον μεγαλύτερο κατασκευαστή εξοπλισμού πλοίων στη Νορβηγία και έχει ανθρώπινο δυναμικό αποτελούμενο από 2.000 υπαλλήλους. Άλλες εταιρίες στη συγκεκριμένη αγορά που έχουν προσανατολισμό και δραστηριότητες σε παγκόσμια κλίμακα, είναι οι Frank Mohn και Kongsberg Marine²⁴.

Σχετικά με τις διαθέσιμες ναυτιλιακές υπηρεσίες, η Νορβηγία ως προς τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση κατατάσσεται πρώτη παγκοσμίως αφήνοντας τις Η.Π.Α. στη δεύτερη θέση. Η ναυτιλία χαρακτηρίζεται ως βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου κυκλικής φύσεως και υψηλού χρηματοοικονομικού κινδύνου, οπότε για αυτό το λόγο απαιτείται μεγάλο επίπεδο συσσωρευμένης γνώσης και εμπειρίας. Βοηθώντας στην κάλυψη αυτής της ανάγκης, δύο κορυφαίες ναυτιλιακές τράπεζες έχουν έδρα το Όσλο (DNB και Nordea) διατηρώντας γραφεία στις σημαντικότερες ναυτιλιακές πόλεις ανά τον κόσμο, ενώ ταυτόχρονα δρουν συμπληρωματικά στην ύπαρξη ενός επικεντρωμένου στη ναυτιλία χρηματιστηρίου. Όσον αφορά την αγορά ασφαλιστικών υπηρεσιών της ναυτιλίας, είναι πολύ κλειστή και συγκεντρωμένη. Η Skuld, είναι μία από τις πρωτοπόρες ασφαλιστικές εταιρίες σε παγκόσμια κλίμακα και λειτουργεί διεθνώς από το Όσλο, το οποίο παράλληλα φιλοξενεί και έναν αξιοσημείωτο αριθμό ναυτιλιακών μεσιτών (περί τις 180 εγγεγραμμένες εταιρείες) με τη Fearnleys να ξεχωρίζει. Οι Wikborg-Rein και Nordic Defense Club, αποτελούν σημαντικές εταιρίες με τομέα δραστηριοποίησης τις νομικές ναυτιλιακές

²⁴ Θαλασσινός Ε., κ.α.. (2014), Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση.

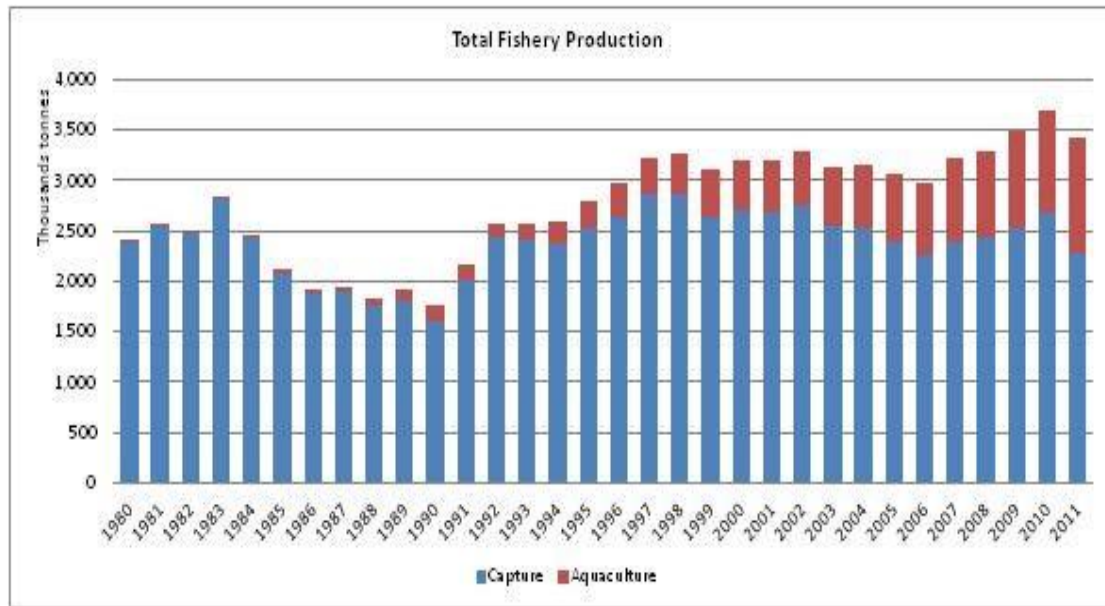
υπηρεσίες και βοηθούν στην κατάταξη της Νορβηγίας στην 5^η θέση στον τομέα αυτό²⁵. Τέλος, η παρουσία της DNV GL αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster και είναι ένας από τους μεγαλύτερους νηογνώμονες σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η αλιεία είναι ο τρίτος μεγαλύτερος εξαγωγικός τομέας στη Νορβηγία συμμετέχοντας κατά 0,4% στο ΑΕΠ της και αντιπροσωπεύοντας το 4,6% της συνολικής αξίας των εξαγωγών της. Το 2016, η παραγωγή σε ψάρια, καρκινοειδή και μαλάκια έφτασε τους 2 εκατ. τόνους, μειωμένη κατά 12% από το προηγούμενο έτος και καταγεγραμμένη ως η χαμηλότερη ποσότητα την τελευταία 25ετία. Αντιθέτως, η αξία των αλιευμάτων ανήλθε σε 18,2 δις NOK, αυξημένη κατά 8% από το 2015, ως η υψηλότερη αξία που καταγράφηκε ποτέ. Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι και στον τομέα της αλιείας πρωταγωνιστεί η έρευνα και η καινοτομία, γεγονός που δίνει στη Νορβηγία προβάδισμα παρόλο που έχει πρόσβαση σε ένα υψηλά αμειβόμενο εργατικό δυναμικό.

Οι υδατοκαλλιέργειες και ειδικότερα οι ιχθυοκαλλιέργειες φαίνεται να κερδίζουν έδαφος, όπως βλέπουμε στην εικόνα 3.12., φτάνοντας σε παραγωγή, το 2016, 1,4 εκατ. τόνων. Κίνητρο για την αυξανόμενη αυτή παραγωγή είναι η στροφή της κατανάλωσης σε θαλασσινά προϊόντα διατροφής, ενώ την ίδια στιγμή τα αποθέματα αλιευμάτων παρουσιάζουν μειούμενη τάση και πρέπει να προστατευθούν. Για τη Νορβηγία, το 95% της παραγωγής εξάγεται σε περισσότερες από 130 διαφορετικές χώρες.

Η παγκόσμια υπεράκτια παραγωγή πετρελαίου το 2015 (που ήταν στο υψηλότερο επίπεδο από το 2010 και μετά) αντιστοιχούσε σχεδόν στο 30% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής αργού πετρελαίου, σύμφωνα με την US Energy Information Administration (EIA). Μία από τις 5 χώρες που παρείχαν το 43% της συνολικής υπεράκτιας παραγωγής πετρελαίου ήταν και η Νορβηγία, συνεισφέροντας με ένα ποσοστό 7%. Η εξόρυξη σε μικρά βάθη είναι φθηνότερη και με λιγότερες τεχνικές απαιτήσεις, αλλά η αδιάκοπη τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει την κατασκευή ολοένα περισσότερων έργων σε πιο βαθιά ύδατα. Η νορβηγική υπεράκτια παραγωγή προβλέπεται να παραμείνει στα ίδια επίπεδα τα επόμενα χρόνια παρόλο που ο όγκος των επενδύσεων εμφανίζεται μειούμενος. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας της εκτίμησης της Νορβηγικής Διεύθυνσης Πετρελαίου (NPD) ότι το κόστος της ανάπτυξης μιας νέας περιοχής εξόρυξης έχει μειωθεί περισσότερο από 40% απ' ότι το 2014, επομένως οι εξοικονομήσεις αυτές θα μπορούν να διατεθούν σε αποτελεσματικότερες γεωτρήσεις και στην απλούστευση και τυποποίηση των σχεδιασμών.

²⁵ MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017



Διάγραμμα 11: Σύνολο αλιευτικής παραγωγής Νορβηγίας ανά έτος
 Πηγή: Food and Agriculture Organization of the United Nations

Η επιτυχία του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster εδράζεται στην ποικιλομορφία και τον αριθμό των επιχειρήσεων που συμμετέχουν αλλά και στις διάφορες ενώσεις που έχουν ιδιαίτερα σημαντικό συνεκτικό ρόλο. Πιο συγκεκριμένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι συχνά ιδιωτικές, συνήθως υπάρχουν τουλάχιστον δύο που ανταγωνίζονται στην ίδια αγορά και γεωγραφική περιοχή και είναι εξωστρεφείς, δηλ επιχειρηματικά δικτυωμένες διεθνώς με απόκτηση ισχυρής παρουσίας σε βασικές ξένες αγορές όπως η Βραζιλία, η Δυτική Αφρική και η Αυστραλία, ιδίως όσον αφορά την υπεράκτια παραγωγή. Τέτοιες εταιρείες αποτελούν το βασικό σημείο αναφοράς για τη διεθνοποίηση του υπόλοιπου cluster αφού απαιτούν από τα μέλη του να παρέχουν υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών και προϊόντων. Οι εμπλεκόμενες εταιρείες κερδίζουν από τη συμμετοχή τους σε ένα τέτοιο περιβάλλον επενδύοντας στην ιδέα της αλληλοσυσχέτισης και κάνουν τη Νορβηγία μια χώρα με το μικρότερο ποσοστό “απομονωμένων” επιχειρήσεων, σε σχέση με άλλες.

Επίσης, το cluster επωφελείται από την ύπαρξη καλά εδραιωμένων βιομηχανικών ενώσεων, όπως η Νορβηγική Ένωση Πλοιοκτητών και η Ομοσπονδία Νορβηγικών Βιομηχανιών (TBL), ο νηογνώμονας DNV DL που εμπλέκεται στη διαμόρφωση πολιτικών αλλά και δομών όπως το Ναυτιλιακό Φόρουμ από το 1990 (Maritimt Forum). Το τελευταίο έχει εδραιώσει την παρουσία του σε όλη τη χώρα με εγγεγραμμένες περίπου 700 εταιρείες και οργανισμούς από την πλευρά των εργοδοτών αλλά και των εργαζομένων και στόχο έχει την έκφραση και προβολή της νορβηγικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Ταυτόχρονα, η πρόοδος του cluster υποστηρίζεται από μεγάλα δίκτυα επιχειρήσεων και συνεργασίας ανά τον κόσμο, όπως π.χ. το cluster της

Σιγκαπούρης, και από διεθνείς παίκτες, όπως η Rolls-Royce Marine, η Inmarsat, V.Ships, η VARD κ.α. δίνοντας στη ναυτιλία της Νορβηγίας εκτός από παγκόσμια παρουσία και παγκόσμια πρόσβαση.

Η προστιθέμενη αξία και η ανταγωνιστικότητα του νορβηγικού ναυτιλιακού cluster βασίζονται εδώ και χρόνια στον υψηλό ρυθμό καινοτομίας, στον πρωτότυπο προσανατολισμό, και στη μοναδική τεχνογνωσία στον τομέα των προηγμένων θαλάσσιων επιχειρήσεων. Η έρευνα και η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον μαζί με την προθυμία των επιχειρηματιών να αναλάβουν κινδύνους επέτρεψε την ταχεία ανταπόκριση στις νέες ευκαιρίες της αγοράς. Το Όσλο χαρακτηρίζεται παγκόσμιος ηγέτης όσον αφορά τη ναυτιλιακή τεχνολογία φιλοξενώντας κορυφαίες ναυτιλιακές και κατασκευαστικές εταιρείες που επενδύουν μεγάλο μέρος των κερδών τους σε E&A, όπως η DNV GL, η Kongsberg Maritime, η Xeneta κ.α. Επίσης το σύνολο της αγοράς το κατατάσσει στις πρώτες θέσεις όσον αφορά τη δυνατότητα ψηφιακού μετασχηματισμού, τις παρεχόμενες υπηρεσίες πληροφορικής, τη διαφάνεια, την ελκυστικότητα για μετεγκατάσταση, και την πρόσβαση σε έμπειρο εργατικό δυναμικό²⁶. Ως αποτέλεσμα, το ναυτιλιακό cluster έχει χαρακτηριστεί ως Παγκόσμιο Κέντρο Εμπειρογνωμοσύνης (GCE) από τη νορβηγική κυβέρνηση, η οποία λαμβάνει μέτρα ενίσχυσης του με στόχο την αύξηση των ικανοτήτων, της καινοτομίας και των παγκόσμιων δεσμών γνώσης μέσω διοργάνωσης σεμιναρίων / συνεδρίων / εκθέσεων, πρόσληψης ειδικευμένου προσωπικού και ενεργειών για τη δημιουργία φήμης.

Επομένως, παρατηρούμε ότι οι στενοί δεσμοί μεταξύ του κράτους, των τοπικών πανεπιστημίων και της βιομηχανίας αποτελούν στοιχείο καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της καινοτομίας. Ο ρόλος του κράτους όμως δεν περιορίζεται εκεί, καθώς έχει προωθήσει ενέργειες με όραμα, για παράδειγμα, μια συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών με τη Νότια Κορέα από το 2006 τη στιγμή που η Ε.Ε. υπέγραψε μια τέτοια συμφωνία μόλις το 2011. Επιπλέον, η ύπαρξη εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής διευκολύνει την υλοποίηση έργων υποδομής, τη δημόσια χρηματοδότηση για έργα E&A και γενικά την λήψη αποφάσεων συντονισμένης στήριξης του κλάδου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι επενδυτικές δαπάνες σε ερευνητικά πεδία για τη ναυτιλία άγγιξαν τα 252 εκατ. NOK το 2009, το Marine Technology Centre, μεταξύ άλλων, πέτυχε διακρίσεις σε υδροδυναμικό σχεδιασμό, logistics κ.α. και νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρείες συμφώνησαν πρόσφατα στην κατάρτιση σχεδίου μηδενικών εκπομπών ρύπων για τη νορβηγική ναυτιλία.

²⁶ MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

3.4.1.2. Μελλοντικές προκλήσεις και στόχοι ναυτιλιακού cluster

Με τις προβλέψεις να κάνουν λόγο για αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού από τα σημερινά επτά δις σε εννέα δις μέχρι το 2050 σε συνδυασμό με την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, τη συνεχή βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και την προσπάθεια αντιστροφής της κλιματικής αλλαγής, η κάλυψη της ανάγκης για τρόφιμα, ενέργεια και οικολογική θαλάσσια μεταφορά θα είναι μία από τις κυριότερες προκλήσεις που θα κληθεί ο κλάδος γενικά να αντιμετωπίσει. Προς αυτή την κατεύθυνση φαίνεται ήδη να είναι προσανατολισμένη η νορβηγική ναυτιλιακή βιομηχανία με ενεργή παρουσία στον τομέα των πράσινων καινοτομιών σεβόμενη τους διεθνείς κανονισμούς και περιορισμούς, με μελέτες ανάπτυξης υδατοκαλλιεργειών και ανακάλυψη εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

Το νορβηγικό ναυτιλιακό cluster εμφανίζει γερά θεμέλια ως προς τη δομή του και φαίνεται να έχει δημιουργηθεί κοινή συνείδηση γύρω από κάποια πρότυπα ανάμεσα στα μέλη του ωστόσο αυτή η επιτυχημένη συνταγή πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω. Όσον αφορά τον μελλοντικό του προσανατολισμό, δίνονται έμφαση στα εξής:

- i. περιβαλλοντική τεχνολογία και εφαρμοσμένη έρευνα. Παραδείγματα αποτελούν η εγκαινίαση του πρώτου χώρου δοκιμών για πλωτά αυτοματοποιημένα οχήματα, ο πρώτος ψηφιακός πίνακας διαγραμμάτων δεδομένων πλοήγησης από τη NAVTOR κ.α.
- ii. ανάπτυξη τεχνολογίας βαθέων υδάτων
- iii. δραστηριότητες και τεχνολογία της περιοχής της Αρκτικής – αξιοποίηση ευκαιριών
- iv. ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και υπηρεσίες, π.χ. θαλάσσια αιολικά πάρκα
- v. προσέλκυση νέων από παντού και διενέργεια προγραμμάτων διά βίου εκπαίδευσης
- vi. χαλάρωση των κανονισμών περί καμποτάζ στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο έτσι ώστε να ενισχυθεί η νορβηγική σημαία
- vii. εφαρμογή πολιτικών προώθησης της φήμης και του κύρους του cluster, marketing που θα οδηγήσει σε αύξηση της επιρροής του

Το νορβηγικό cluster έχοντας στηρίξει την ανάπτυξη του στην εξωστρέφεια και την καινοτομία, φαίνεται έτοιμο να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος. Τα μέτρα που υιοθετεί στόχο έχουν πρώτον τη βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής υπηρεσίας και δεύτερον την εξερεύνηση νέων πεδίων δραστηριοποίησης. Το όραμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι μακροπρόθεσμο, στοχευμένο και φιλόδοξο προσδίδοντας στη Νορβηγία ισχυρή παρουσία στις παγκόσμιες αγορές που θα έχει μεγάλη διάρκεια.

3.4.2. Το παράδειγμα της Γερμανίας

Η Γερμανία είναι η πολυπληθέστερη χώρα στην Ε.Ε. και αποτελεί μία από τις σημαντικότερες βιομηχανικές και ανεπτυγμένες χώρες του κόσμου. Έχει αναπτύξει πρωτοπόρα βιομηχανικά πλέγματα εφαρμόζοντας δράσεις και πολιτικές σχετικά με ένα ευρύ πεδίο δραστηριοτήτων τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

3.4.2.1. Δομή ναυτιλιακού cluster Γερμανίας

Η Γερμανία διαιρείται σε δεκαέξι ομόσπονδα κράτη, πέντε από τα οποία συμβάλλουν στη συγκρότηση ενός ενιαίου εθνικού ναυτιλιακού cluster.

Το Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) ιδρύθηκε με σκοπό την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενων στο ναυτιλιακό κλάδο. Τα κρατίδια του Αμβούργου, της Κάτω Σαξονίας και του Σλέσβιχ-Χολστάιν συμμετείχαν στο διακρατικό σύμπλεγμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας ήδη από το 2011. Ύστερα από τα θετικά αποτελέσματα αξιολόγησης και την απονομή αριστείας από την European Secretariat for Cluster Analysis (ESCA), τα κρατίδια έφτασαν τα πέντε στον αριθμό με την προσθήκη των κρατιδίων της Βρέμης και του Μεκλεμβούργου – Δυτ. Πομερανίας. Κατόπιν ορίστηκε μία συμβουλευτική επιτροπή από επιχειρηματίες και επιστήμονες με γνωμοδοτικό και το ύψος της κρατικής επιχορήγησης έφτασε τα 400.000 ευρώ. Το 2016 συγκεντρώθηκαν 120 αντιπρόσωποι από τα πέντε κρατίδια και μεταξύ άλλων έλαβαν απόφαση για τα όργανα κεντρικής διοίκησης του cluster. Επίσημα το MCN λειτουργεί ως ανεξάρτητος οργανισμός με έδρα το Αμβούργο από τον Ιανουάριο του 2017.

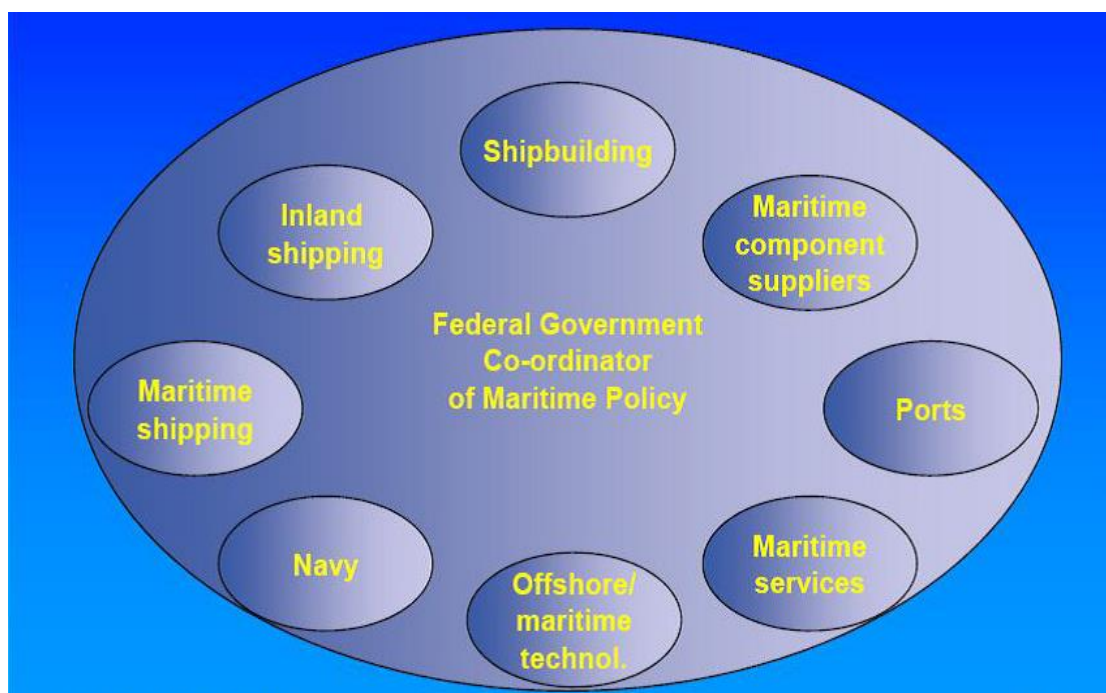
Πρόκειται για ένα δίκτυο συνεργαζόμενων επιχειρήσεων (οι εγγεγραμμένες φτάνουν περίπου τις 270) που συγκεντρώνει ευρεία εμπειρία στα οικονομικά, τις επιστήμες και παρέχει πλατφόρμες για διάλογο και ανταλλαγή γνώσεων μεταξύ των μελών του. Συγκεκριμένα, οι υπηρεσίες προς τα μέλη του περιστρέφονται γύρω από τη δικτύωση (οργάνωση εκθέσεων, εκδηλώσεων κλπ), τις δημόσιες σχέσεις (δημιουργώντας δεσμούς με οργανισμούς άλλων κρατών, ενώσεις εργαζομένων κ.α.), την διά βίου εκπαίδευση και κατάρτιση (σεμινάρια και επαφή με εκπαιδευτικά ιδρύματα), τις συμβουλευτικές υπηρεσίες για συγκεκριμένα project, την καινοτομία μέσω της συμμετοχής επαγγελματικών ομάδων, τη διαφήμιση και προβολή καθώς και την εφαρμογή νέων ιδεών μέσω συνεταιρισμών ακόμα και εκτός των κρατικών συνόρων.

Η χρηματοδότησή του καλύπτεται από τα ομόσπονδια κράτιδια που συμμετέχουν, το Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Σλέσβιχ-Χολστάιν, τον Οργανισμό Επιχειρηματικής Ανάπτυξης & Μεταφοράς Τεχνολογίας και από τις ετήσιες συνδρομές των μελών.

Σχετικά με τη ναυτιλιακή οικονομία των κρατιδίων πρέπει να αναφέρουμε ότι το Αμβούργο ειδικεύεται στις υπηρεσίες logistics, τη θαλάσσια μεταφορά

και τις λιμενικές υπηρεσίες μαζί με τη Βρέμη (λόγω των σημαντικών λιμένων στην περιοχή), το Σλέσβιχ-Χολστάιν φιλοξενεί ως επί τω πλείστον ναυπηγεία και προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού ενώ η Κάτω Σαξονία εκτός των ναυπηγείων συνεισφέρει μαζί με το Μεκλεμβούργο - Δυτ. Πομερανία στην ανάπτυξη υπεράκτιων αιολικών πάρκων. Παρόλα αυτά όλες οι επιχειρήσεις σε όποιο κρατίδιο κι αν εδράζονται επωφελούνται από μια μακρόχρονη συνεργασία με το δημόσιο τομέα και χρησιμοποιώντας ένα τεράστιο φάσμα δικτύων και πληροφοριών καρπώνονται σημαντικά οφέλη.

Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο cluster απεικονίζονται στην εικόνα 3.:



Εικόνα 3: Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος της Γερμανίας
Πηγή: Wijjolst N., ECMAR, 2007

Πιο αναλυτικά, στη ναυπηγική βιομηχανία, μετά τις ιδιωτικοποιήσεις, ενοποιήσεις και διαδικασίες αναδιάρθρωσης που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια, κυριαρχούν 24 ναυπηγεία που ελέγχονται από 8 ομίλους μαζί με ακόμα 3 ναυπηγεία. Όλα μαζί αντιπροσωπεύουν το 85% της ναυπηγικής απασχόλησης ενώ μικρότερα ναυπηγεία ασχολούνται κυρίως με την επισκευή, συντήρηση και μετατροπή πλοίων. Το υψηλό κόστος της εργασίας καθώς και εξωγενείς παράγοντες που είχαν ως συνέπεια τη μείωση της ανταγωνιστικότητας οδήγησε το γερμανικό κράτος σε ανασυγκρότηση των ναυπηγείων τις δεκαετίες '80 και '90. Αξιοποιώντας την τότε υπάρχουσα τεχνογνωσία και υποδομή κατεύθυνε τον τομέα προς την κατασκευή πλοίων υψηλών τεχνολογικών απαιτήσεων και καινοτομίας με ταυτόχρονες συγχωνεύσεις και μείωση του εργατικού δυναμικού. Από τότε έως και σήμερα τα γερμανικά ναυπηγεία παρουσιάζουν εντυπωσιακή ευελιξία και

προσαρμοστικότητα στις αλλαγές της ζήτησης εκμεταλλεύομενα τη δυναμικότητά τους για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, πολυτελών σκαφών αναψυχής, παγοθραυστικών, ρυμουλκών κ.α. καθώς και την κατασκευή υπεράκτιων πλατφορμών και εξοπλισμού της υπεράκτιας αιολικής βιομηχανίας. Οι μεγάλες ναυπηγικές εταιρείες απασχολούν περίπου 18.000 εργαζόμενους ενώ υποστηρίζονται από 2.700 προμηθευτές εξοπλισμού, εκ των οποίων το 1/3 σχεδόν αφορά σε προμηθευτές στρατιωτικού εξοπλισμού.

Η παραγωγή εξοπλισμού αποτελεί τομέα κυρίως εξαγωγικό (τα $\frac{3}{4}$ εξάγονται με κύριο προορισμό την Ασία), η αξία της αντιστοιχεί περίπου στο 70 % της αξίας του τελικού προϊόντος και οι πωλήσεις εξοπλισμού είναι υπερδιπλάσιες από αυτές των ναυπηγείων.²⁷ Στη μελέτη των MENON Economics & DNV GL ομάδα εμπειρογνομένων υποδεικνύει το Αμβούργο, τη Σιγκαπούρη και το Όσλο ως μέρη εύρεσης εξειδικευμένου ναυτικού εξοπλισμού παγκόσμιας κλάσης. Η Γερμανία συγκεκριμένα ξεχωρίζει για την εξειδίκευσή της σε συστήματα πρόωσης και σε τεχνολογία αυτοματισμού πλοίων.

Όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία, η Γερμανία κατέχει τον τέταρτο μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως (UNCTAD, 2017) με την πλειοψηφία του να αφορά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με περίπου 380 πλοιοκτήτες. Ο γερμανικός στόλος αυξήθηκε έντονα πριν από την οικονομική κρίση κυρίως μέσω της χρήσης KG κεφαλαίων χρηματοδότησης, αλλά ο αριθμός των υπαρχουσών παραγγελιών υποδηλώνει ότι ο όγκος του θα μειωθεί μέσα στα επόμενα χρόνια. Ο αυξημένος χρηματοπιστωτικός έλεγχος από την Ε.Ε. με τη συνθήκη της Βασιλείας III και η παρατεταμένη ύφεση που υπάρχει στη ναυλαγορά έχει αναγκάσει μεγάλες γερμανικές τράπεζες να απομακρυνθούν από το ναυτιλιακό κλάδο.

Επίσης παρόλο που το λιμάνι του Αμβούργου κατέγραψε μείωση κατά 4,6% το 2015, με 4 τερματικά εμπορευματοκιβωτίων, 3 τερματικά κρουαζιέρας, 50 εγκαταστάσεις διαχείρισης οχηματαγωγών και πλοίων γενικού φορτίου και δυνατότητα όγκου διαχείρισης 8,9 εκατ. TEUs²⁸ παραμένει το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη (17η θέση παγκοσμίως).

Ένα από τα πλεονεκτήματα του γερμανικού ναυτιλιακού ομίλου είναι ότι όλοι οι τομείς (εμπορική ναυτιλία, ναυπηγική βιομηχανία, βοηθητικές υπηρεσίες, προμήθεια εξοπλισμού, λιμενικές υπηρεσίες) εκπροσωπούνται έντονα και συνεργάζονται μεταξύ τους, γεγονός που βοηθά τον κλάδο να αναπτυχθεί. Επιπλέον, το ευνοϊκό για την επιχειρηματικότητα περιβάλλον (17^η θέση στην κατάταξη διευκόλυνσης της επιχειρηματικότητας) σε συνδυασμό με την πολιτική σταθερότητα και αξιοπιστία αποτελεί βασικό παράγοντα αυτής της διαδικασίας βιώσιμης ανάπτυξης.

²⁷ ιστοσελίδα Maritimes Cluster Norddeutschland - στοιχεία 2014

²⁸ www.euro-maritime.com, 2016

Το στοιχείο στο οποίο φαίνεται να στηρίζει όμως την ανάπτυξη του το γερμανικό ναυτιλιακό cluster είναι η εξειδίκευση. Οι σχέσεις μεταξύ κράτους, βιομηχανίας και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων είναι κι εδώ, όπως και στη Νορβηγία, εμφανείς. Το Γερμανικό Ίδρυμα Ερευνών από το 1951 προωθεί ενεργά τη συνεργασία των τριών, και αναδεικνύει τις δράσεις έρευνας και ανάπτυξης ως τον ακρογωνιαίο λίθο του cluster. Υπάρχει απόλυτη πολιτική υποστήριξη στη διάδοση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εφαρμοσμένης έρευνας ενώ ταυτόχρονα οι δίαυλοι επικοινωνίας με την αγορά διατηρούνται ανοιχτοί από το κράτος τονίζοντας τη σημασία που έχει η καινοτομία για το γερμανικό πλέγμα. Τα τελευταία χρόνια, οι καινοτόμες έρευνες και ο τομέας της ναυπήγησης προσανατολίζονται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με την εγκατάσταση αιολικών πάρκων²⁹, στον τομέα της εξόρυξης και στην 'πράσινη' τεχνολογία.

3.4.2.2. Μελλοντικές προκλήσεις και στόχοι γερμανικού ναυτιλιακού cluster

Βάσει της ανάλυσης των ναυτιλιακών τομέων που προηγήθηκε συμπεραίνουμε ότι αυτό που κάνει το γερμανικό ναυτιλιακό cluster να ξεχωρίζει είναι η έντονη παρουσία του στοιχείου της καινοτομίας που οδηγεί στην εκμετάλλευση εξειδικευμένων αγορών. Παράλληλα το κράτος εμπλέκεται ενεργά στην επιβολή στοχευμένης στρατηγικής για τον κλάδο είτε διασφαλίζοντας τις προϋποθέσεις ανάπτυξης της καινοτομίας είτε αναδιαμορφώνοντας εκ βάθρων κάποιον από τους τομείς όπως έγινε παλιότερα με τον τομέα της ναυπήγησης. Οι υπόλοιποι τομείς καταγράφουν αρκετά καλές επιδόσεις και επωφελούνται από την γενικότερη οικονομική κατάσταση της χώρας, τη διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας καθώς και τις εξωστρεφείς και ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που αποτελούν μέλη του γερμανικού cluster. Ακολουθείται κεντρικά πολιτική στήριξης των εξαγωγών, προώθηση της δικτύωσης εντός του cluster και εντατικοποίηση των δημόσιων σχέσεων με δομές που φτάνουν πέρα από το cluster έτσι ώστε να ενισχυθεί η φήμη του.

Η Γερμανία, ως κύρια εξαγωγική χώρα με υψηλό κόστος εργασίας, χρειάζεται μια ναυτιλιακή βιομηχανία υψηλής απόδοσης που να προσανατολίζεται στο μέλλον έτσι ώστε να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που θα φέρουν οι νέες προκλήσεις. Η γερμανική κυβέρνηση με σκοπό να συντονίσει τη θαλάσσια βιομηχανική πολιτική, ενέκρινε τον Αύγουστο του 2011 τον οργανισμό National Masterplan Maritime Technologies (NMMT). Έτσι, εκτός από την έρευνα σε τομείς παραδοσιακούς της ναυτιλίας, ο NMMT στρέφεται στη διεξαγωγή μελετών και την ανάπτυξη της τεχνολογίας στα εξής πεδία:

²⁹ στόχος η ενίσχυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο 80% του ενεργειακού μίγματος της χώρας μέχρι το 2050 (Montgomery, 2014)

1. Παράκτια τεχνολογία και υδραυλική μηχανική. Στόχος είναι η προστασία των ακτών, η ανάπτυξη λιμενικών και υπεράκτιων κατασκευών και η διαχείριση των θαλάσσιων ζωνών, ανάγκη που θα μεγεθυνθεί από την έντονη αστικοποίηση.
2. Ωκεάνια ενέργεια, δηλ, την εκμετάλλευση ενέργειας από κύματα, ρεύματα, παλίρροιες κλπ και τρόποι αποθήκευσης και μεταφοράς της. Παρατηρείται παγκόσμιο ενδιαφέρον για τον τομέα και διαφαίνονται μεγάλες εξαγωγικές δυνατότητες.
3. Παράκτια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου για αποδοτικό σχεδιασμό εξοπλισμού γεώτρησης, πλωτών κατασκευών, πλοίων και μέσων αποθήκευσης. Να σημειώσουμε ότι υπάρχει μια τάση για έρευνα σε μεγαλύτερα θαλάσσια βάθη ή σε περιοχές που καλύπτονται από πάγο.
4. Ναυτιλιακή ασφάλεια, η οποία βρίσκει εφαρμογή στη λιμενικές υπηρεσίες, στην εφοδιαστική αλυσίδα, στα πλοία καθώς και στην προστασία των πόρων όσον αφορά την αλιεία. Η έρευνα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων συστήματα παρακολούθησης και διάσωσης, χρήση αισθητήρων και αυτοματισμών, συστήματα έγκαιρης ανίχνευσης και διαχείρισης ατυχημάτων, ενσωμάτωση δεδομένων σε υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, συστήματα αυτοεκπαίδευσης κ.α.
5. Θαλάσσια καλλιέργεια, δηλ, την εκτροφή θαλάσσιων οργανισμών για την κάλυψη της αυξημένης ζήτησης παράλληλα με την προστασία της βιωσιμότητας στον τομέα.
6. Εξόρυξη βαθέων υδάτων για α' ύλες και θαλάσσια ορυκτά στοχεύοντας στην ανάπτυξη οικολογικά ορθών και οικονομικών διαδικασιών παραγωγής.
7. Υπεράκτια αιολική ενέργεια για την κατασκευή εξοπλισμού αιολικών πάρκων και υποσταθμών, τη βελτίωση συντηρήσεων κ.α. Αναμένονται υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης στον τομέα και η εγκατεστημένη ισχύς έως το 2030 θα φτάνει τα 25.000 μεγαβάτ.
8. Θαλάσσια μέτρηση και περιβαλλοντική τεχνολογία (υδρογραφία), που ασχολείται δηλ με περιβαλλοντική παρακολούθηση, πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, προσομοίωση θαλάσσιων διαδικασιών, βιολογικούς αισθητήρες, συστήματα επιφανειακών μετρήσεων, υποβρύχιους σταθμούς κλπ
9. Υποβρύχια τεχνολογία/ θαλάσσια καλώδια. Περιλαμβάνει την κατασκευή υποβρύχιων οχημάτων και τεχνολογικών επιτευγμάτων υποβρύχιας εφαρμογής στη βαθιά θάλασσα. Στις μέρες μας, ο τομέας εστιάζει κυρίως στη σύνδεση των υπεράκτιων αιολικών πάρκων στο ηλεκτρικό δίκτυο.
10. Αρκτικό περιβάλλον. Η εκμετάλλευση πηγών πρώτης ύλης και ενέργειας σε περιοχές που καλύπτονται από πάγο, ο σχεδιασμός νέων τύπων πλοίων, ο έλεγχος περιβαλλοντικών κινδύνων κ.α. ανήκουν στο σχετικά

πρόσφατο τομέα της εκμετάλλευσης της Αρκτικής θαλάσσιας διαδρομής και παρουσιάζει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης³⁰.

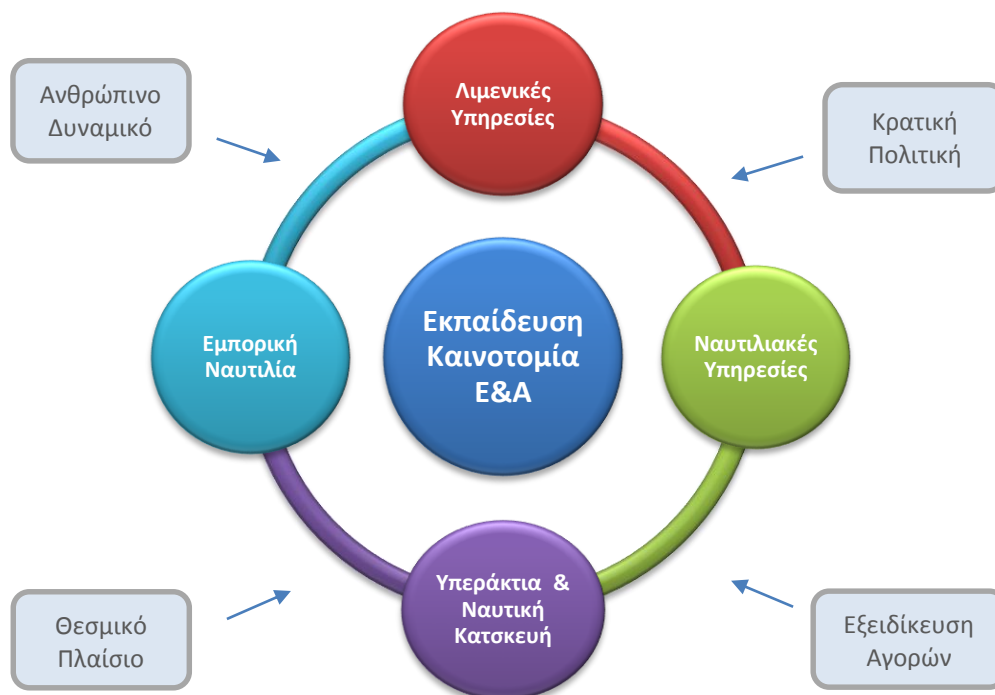
3.4.3. Το παράδειγμα της Σιγκαπούρης

Η Δημοκρατία της Σιγκαπούρης, έχει έκταση μόλις 719,2 τ.χμ και είναι η μικρότερη χώρα της Νοτιοανατολικής Ασίας. Γεωγραφικά ευνοείται καθώς βρίσκεται ανάμεσα στις σημαντικότερες θαλάσσιες διαδρομές για το ασιατικό εμπόριο αλλά και σε διαδρομές από και προς την Ευρώπη και την Αμερική. Η Σιγκαπούρη είναι γνωστή ως μία από τις πιο καινοτόμες και ανταγωνιστικές οικονομίες του κόσμου και αποτελεί ένα σταθερά ανερχόμενο ναυτιλιακό κέντρο.

3.4.3.1. Η δομή του ναυτιλιακού cluster Σιγκαπούρης

Το ναυτιλιακό cluster της Σιγκαπούρης έχει συγκροτηθεί γύρω από τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν και τους υπόλοιπους τομείς της βιομηχανίας της, δηλαδή την έρευνα και ανάπτυξη, την καινοτομία, την εκπαίδευση και την κατάρτιση. Μια απεικόνιση της δομής του ναυτιλιακού πλέγματος παρουσιάζεται παρακάτω:

Εικόνα 4: Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος της Σιγκαπούρης



³⁰ <http://www.nmmt.de>

Με την έντονη παρουσία και παρέμβαση του κράτους έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη του λιμένα της ως σύγχρονο εμπορικό κέντρο διαμετακόμισης, στην προσέλκυση ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και στην κατασκευή υπερράκιου και ναυτικού εξοπλισμού. Συνολικά περισσότερες από 5.000 επιχειρήσεις και οργανισμοί που σχετίζονται με τη ναυτιλία συνεισφέρουν περίπου 7% στο ΑΕΠ και απασχολούν πάνω από 170.000 εργαζόμενους.

Πρωταγωνιστικό ρόλο σε όλο το εγχείρημα έχει διαδραματίσει η ύπαρξη της Maritime & Port Authority of Singapore (MPA), η οποία ιδρύθηκε το 1996 με στόχο την καθιέρωση του λιμένα Σιγκαπούρης ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Επομένως, έχει τη συνολική εποπτεία του λιμένα καθώς και των διαχειριστών τερματικών, όπως η PSA Corporation. Η τελευταία συμμετέχει σε σχεδόν 40 τερματικούς σταθμούς σε 16 χώρες στην Ασία, την Ευρώπη και την Αμερική προσφέροντας στο λιμένα παγκόσμια συνδεσιμότητα. Η MPA ως φορέας διακυβέρνησης του ναυτιλιακού cluster παίρνει τη θέση εθνικού αντιπροσώπου σε θέματα ναυτιλίας, προστατεύει τα στρατηγικά συμφέροντα που σχετίζονται με τον λιμένα, είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και γενικά αναλαμβάνει την επίλυση ναυτιλιακών ζητημάτων με προσωπικό κι ευέλικτο τρόπο.

Το λιμάνι της Σιγκαπούρης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο και πιο αποδοτικό λιμάνι παγκοσμίως ως προς τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων με 30,9 εκατ. TEUs (μετά τη Σανγκάη) και δείχνει να είναι το επίκεντρο της ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας. Συνδέεται εμπορικά με περίπου 600 λιμάνια σε περισσότερες από 120 χώρες και θεωρείται το πιο πολυσύχναστο λιμάνι του κόσμου. Εκτός από λιμάνι μεταφόρτωσης, αποτελεί κορυφαίο λιμάνι ανεφοδιασμού πλοίων (περισσότερα από 45 εκατ. τόνοι για το 2015), καθώς και σημαντικός τουριστικός προορισμός (με 1 εκατ. επισκέπτες κρουαζιέρας κάθε χρόνο).

Η δυναμική του cluster της Σιγκαπούρης εκτός των άλλων, έγκειται και στις τεχνικά προηγμένες εγκαταστάσεις ναυπήγησης και επισκευής πλοίων αλλά και στην κατασκευή εξειδικευμένου ναυτικού εξοπλισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατέχει περίπου το 70% της παγκόσμιας αγοράς κατασκευών γερανών και πάνω από το 65% της παγκόσμιας αγοράς πλωτών μονάδων παραγωγής και αποθήκευσης (FPSO) ³¹. Η εξειδίκευση αυτή σε κατασκευές υπερράκιων δομών με σταθερά υψηλή ποιότητα και έγκαιρη παράδοση έχει καθιερώσει ομίλους όπως οι Keppel Offshore & Marine και SembCorp στην παγκόσμια βιομηχανία προσδίδοντας αξία στη φήμη ολόκληρου του cluster.

Επιπλέον, σχετικά με την εμπορική ναυτιλία και τη συμμετοχή ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η Σιγκαπούρη αποτελεί βασικό τόπο συνάντησης των πλοιοκτητών/ διαχειριστών, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους δεν έχουν τη βάση τους στη χώρα. Η Σιγκαπούρη είναι η 5^η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια χώρα με 95,31 εκατ. dwt ενώ κατατάσσεται επίσης 5^η παγκοσμίως ως προς τον

³¹ MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

εγγεγραμμένο στόλο στη σημαία της, λόγω της ελκυστικής αλλά και της ταυτόχρονα ποιοτικής σημαίας που διαθέτει, με 123,18 εκατ. dwt (UNCTAD, 2016). Τέτοιου είδους πολιτικές εξασφαλίζουν την είσοδο ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο cluster που με τη σειρά τους αυξάνουν τον ανταγωνισμό και δημιουργούν περαιτέρω ζήτηση για βοηθητικές ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Οι επιχειρήσεις παροχής ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών υπηρεσιών είναι σημαντικό να βρίσκονται κοντά στις αγορές και να έχουν άμεση πρόσβαση σε κρατικές υπηρεσίες και φορείς του κλάδου. Η ανάπτυξη που έχει σημειώσει ο λιμένας της Σιγκαπούρης, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί και η ύπαρξη κίνησης από ξένους επιχειρηματίες έχει μετατρέψει το cluster της Σιγκαπούρης σε κέντρο άνθησης της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας. Οι υπηρεσίες ναυτιλιακής ασφάλισης, εφοδιασμού, χρηματοδότησης, νομικές (συμπεριλαμβανομένης της διαιτησίας και διαμεσολάβησης), πληροφορικής, εκπαίδευσης κ.α. αποτελούν όλες μια καλή εναλλακτική επιλογή σε σύγκριση με τις χώρες εξειδίκευσης. Για παράδειγμα, ενώ το Λονδίνο φημίζεται για το επίπεδο των νομικών εμπειρογνομόνων που διαθέτει, η Σιγκαπούρη ακολουθεί ως η δεύτερη καλύτερη επιλογή³². Η ύπαρξη ευκαιριών για σύναψη συμφωνιών σε ένα τέτοιο περιβάλλον έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και ενώσεων να εγκαταστήσουν την έδρα τους ή γραφεία εκπροσώπησης όπως και το ενδιαφέρον καινοτόμων επιχειρήσεων για μετεγκατάσταση. Παράδειγμα αποτελεί η BERG Propulsion της Σουηδίας, η οποία ίδρυσε το 2008 νέα μονάδα παραγωγής στη Σιγκαπούρη με επενδυτικό πλάνο \$47,5 εκατ. σε εύρος πενταετίας.

Η Σιγκαπούρη όμως δεν είναι ελκυστική μόνο σε επιχειρήσεις αλλά και σε ανθρώπινο δυναμικό. Η ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας έχει δημιουργήσει από το 1963 μία βάση έμπειρων εργαζόμενων υψηλής εξειδίκευσης. Επίσης το ναυτιλιακό cluster της Σιγκαπούρης είναι πόλος έλξης και μετεγκατάστασης στελεχών υψηλού επιπέδου από όλο τον κόσμο. Η ενίσχυση της καινοτομίας αποτελεί κύρια επιδίωξη του cluster γι' αυτό και την εισροή ανθρώπινου κεφαλαίου πλαισιώνουν αντίστοιχες επενδυτικές δράσεις. Η στρατηγική αυτή υποστηρίζεται από σημαντική χρηματοδότηση μέσω του Maritime Innovation and Technology Fund (MINT) από το 2003. Με την ίδρυση του Singapore Maritime Institute το 2010 και τη χορήγηση 200 εκατ. \$ από την MPA σε βάθος δεκαετίας, επιχειρείται η οργάνωση της εκπαίδευσης και έρευνας & ανάπτυξης σε τομείς – κλειδιά για το cluster. Ταυτόχρονα, το Maritime Cluster Fund (MCF) ενθαρρύνει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να επενδύσουν στην αναβάθμιση κι εξειδίκευση των εργαζομένων τους, μέσω προγραμμάτων συγχρηματοδότησης, καθώς και να υιοθετήσουν εργαλεία και διαδικασίες διαχείρισης προσωπικού. Συνολικά προωθείται η στενή συνεργασία ανάμεσα στο κράτος, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τον ιδιωτικό τομέα, καθώς και η

³² MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

συνεργασία με κορυφαία ναυτικά ερευνητικά ιδρύματα εκτός του cluster, όπως το Συμβούλιο Έρευνας της Νορβηγίας.

Η Σιγκαπούρη έχει το πλεονέκτημα της γειννίαςσης με την ασιατική αγορά κι ένα λιμάνι το οποίο παρέχει αξιόπιστες και αποδοτικές υπηρεσίες. Παρόλα αυτά η κρατική παρέμβαση και η ισόρροπη ανάπτυξη φαίνεται να είναι αυτά που ξεχωρίζουν στο cluster. Η στοχευμένη στρατηγική για τη ναυτιλία που αποτυπώνεται σε διάφορες κρατικές πρωτοβουλίες ως προς την οργάνωση, την επένδυση, τη διασύνδεση των τομέων και την εξωστρέφεια εδώ και περίπου δύο δεκαετίες έχει ήδη αποδώσει καρπούς. Διαπιστώνουμε ότι η Σιγκαπούρη ως ναυτιλιακό κέντρο συγκεντρώνει υψηλά επίπεδα συγκριτικής αξιολόγησης σε κάθε σχετική έρευνα ή μελέτη που διεξάγεται τα τελευταία χρόνια. Κοινή συνισταμένη των ερευνών είναι το ελκυστικό θεσμικό, φορολογικό και κανονιστικό πλαίσιο και η γενικότερη υποστηρικτική και φιλική στάση του κράτους στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Σημαντικοί λόγοι που αυξάνουν τη δημοτικότητά της είναι το μικρό ποσοστό της υπάρχουσας διαφθοράς και γενικότερα η διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας, η οποία σύμφωνα με το δείκτη της Παγκόσμιας Τράπεζας το 2017 είναι η 2^η καλύτερη παγκοσμίως αποτυπώνοντας τη γενικότερη φιλοσοφία της χώρας, και ειδικότερα του ναυτιλιακού της cluster.

3.4.3.2. Μελλοντικές προκλήσεις και στόχοι ναυτιλιακού cluster Σιγκαπούρης

Η Σιγκαπούρη θεωρείται ένα σχετικά νέο ναυτιλιακό κέντρο που όμως κατάφερε να αναπτύξει ένα σημαντικό επίπεδο ωριμότητας σε χρονικό διάστημα μόλις 20 ετών³³. Οι επιδόσεις στους επιμέρους τομείς του ναυτιλιακού cluster δεν είναι πάντα οι υψηλότερες αλλά η βαθμολογία που σημειώνει είναι πάνω από το μέσο όρο σε όλους τους παραπάνω τομείς. Συνεπώς, υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης της ποιότητας και ποσότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ορισμένες προσπάθειες τέτοιου είδους θεωρούνται οι παρακάτω:

- ✓ σύσταση του φορέα ασφάλισης Singapore War Risks Mutual για την κάλυψη κινδύνων πολέμου, ο οποίος υποστηρίζεται από την Singapore Shipping Association (SSA) και σκοπό έχει την επέκταση του τομέα ναυτιλιακής ασφάλισης
- ✓ διεθνείς συνεργασίες στον τομέα έρευνας και ανάπτυξης για ανταλλαγή πληροφοριών και εύρεση βέλτιστων πρακτικών, όπως π.χ. με το νορβηγικό ναυτιλιακό cluster για θέματα εκπαίδευσης και καινοτομίας και με τον λιμένα του Ρότερνταμ για θέματα ανεφοδιασμού και βελτιστοποίηση διαδικασιών

³³ MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

- ✓ αύξηση ελκυστικότητας σημαίας και ευνοϊκή φορολογική αντιμετώπιση ναυτιλιακών επιχειρήσεων (είτε με σημαία Σιγκαπούρης είτε όχι, αρκεί να δραστηριοποιούνται στη χώρα) που στοχεύουν στη συμμετοχή μεγαλύτερου μέρους του εμπορικού στόλου στο ναυτιλιακό πλέγμα έτσι ώστε να προστεθεί σημαντική εμπειρογνωμοσύνη και δεξιότητες
- ✓ ανάπτυξη νέου αυτοματοποιημένου 'υπερ-λιμένα' χωρητικότητας 65 εκατ. TEUs, ο οποίος θα εδραιώσει τη θέση της Σιγκαπούρης ως κόμβο εφοδιαστικής αλυσίδας και σε συνδυασμό με εγκαταστάσεις αναψυχής θα αναβαθμίσει το περιβάλλον αυξάνοντας την ποιότητα ζωής

Επιπρόσθετα, εξωγενείς παράγοντες που θα αλλάξουν τα δεδομένα στη ναυτιλία όπως η αυξανόμενη τάση αστικοποίησης και η μετακίνηση του θαλάσσιου εμπορίου προς την Ασία, ευνοούν λόγω γεωγραφικής θέσης την ανάπτυξη του ναυτιλιακού cluster της Σιγκαπούρης. Τελειώνοντας, επισημαίνουμε πως η τοποθέτηση της εκπαίδευσης, της έρευνας και της καινοτομίας στον πυρήνα της οργάνωσης εξασφαλίζει ευελιξία (εύρεση νέων εξειδικευμένων αγορών), καθιερώνει το cluster στις ήδη υπάρχουσες αγορές και δίνει τη δυνατότητα να ηγείται ευρισκόμενο στην αιχμή της τεχνολογίας. Μελλοντικές ευκαιρίες βάσει της βιβλιογραφίας αναμένεται να υπάρξουν στους τομείς ναυπήγησης και υπεράκτιων εγκαταστάσεων, δηλαδή στους τομείς εκείνους που έχει ήδη επενδύσει σε χρηματικό και ανθρώπινο κεφάλαιο, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, μέσω του Singapore Maritime Institute.

3.4.4. Το παράδειγμα του Ντουμπάι

Το Ντουμπάι βρίσκεται στα παράλια του Περσικού κόλπου και είναι το μεγαλύτερο εμπορικό, οικονομικό και τουριστικό κέντρο των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Το ναυτιλιακό cluster του Ντουμπάι (Dubai Maritime City) παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με αυτό της Σιγκαπούρης καθώς και αυτό ελέγχεται αποκλειστικά από το κράτος. Ολόκληρο το πλέγμα τοποθετείται σε ένα τεχνητό νησί έκτασης περίπου 2,5 εκατ. τ.μ. και περιλαμβάνει εγκαταστάσεις στέγασης επιχειρήσεων, καταστημάτων, αποθηκών, εκθεσιακών χώρων κ.α., ναυπηγικές εγκαταστάσεις με ανυψωτικά μηχανήματα και 42 αγκυροβόλια μόνιμου εξοπλισμού καθώς και ακίνητα για σκοπούς οικιστικούς και ψυχαγωγίας.

3.4.4.1. Η δομή του ναυτιλιακού cluster του Ντουμπάι

Η κρατική παρέμβαση σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης αποτελεί το κυρίαρχο στοιχείο του ναυτιλιακού cluster για το Ντουμπάι. Η κεντρική

πολιτική για την ανάπτυξη του κλάδου (Maritime Sector Strategy - MSS) έχει θεσπιστεί από το κράτος με στόχο την εκμετάλλευση της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης του Ντουμπάι, έτσι ώστε να εδραιωθεί ως ένα από τα κορυφαία ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως. Την επιβολή της παραπάνω στρατηγικής έχει αναλάβει η Dubai Maritime City Authority (DMCA) από το 2007, η οποία θεωρείται το όργανο διοίκησης ολόκληρου του πλέγματος. Τα σημεία στα οποία επικεντρώνεται είναι μεταξύ άλλων, η ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής, η βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου, η επικαιροποίηση της νομοθεσίας, η σύναψη σχέσεων συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, οι δράσεις προβολής και διαφήμισης και η ενθάρρυνση για ανάπτυξη τεχνολογίας με γνώμονα την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, με τη σύσταση του Dubai Maritime Cluster Office (DMCO) το 2016 επιχειρείται ο προσδιορισμός και η εφαρμογή βασικών δεικτών απόδοσης καθώς και η επιβολή των επιμέρους στόχων.

Παρόλο που το ναυτιλιακό πλέγμα του Ντουμπάι θεωρείται σχετικά ανώριμο, η προστιθέμενη αξία που δημιουργεί εκτιμάται σε 3,9 δις \$ με 4,6% συνεισφορά στο ΑΕΠ και περισσότερες από 75.200 θέσεις απασχόλησης³⁴.

Η δομή του διαμορφώνεται κυρίως από τους τομείς που αναλύονται παρακάτω και απεικονίζονται συνοπτικά στην εικόνα 5.



Εικόνα 5: Οι τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος του Ντουμπάι

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στο Ντουμπάι αναπτύσσονται γύρω από τον κύριο λιμένα του εμιράτου που χρησιμοποιείται κυρίως ως λιμένας μεταφόρτωσης για ενδοασιατικές συναλλαγές και συναλλαγές με την Ευρώπη. Το Jebel Ali έχει πρόσβαση σε μια αγορά μεγαλύτερη του 1 δις καταναλωτών, η οποία περιλαμβάνει την Κοινοπολιτεία Ανεξάρτητων Κρατών, την ανατολική Αφρική, την ενδοχώρα της Ασίας και τη Μέση Ανατολή (με το Ιράν και το Ιράκ να έχουν ιδιαίτερη σημασία)³⁵. Πρόκειται για ένα υπερσύγχρονο και άρτια εξοπλισμένο λιμάνι με 75 θέσεις πρόσδεσης που επωφελείται από την

³⁴ Maritime Sector Strategy – A Leading Global Maritime Cluster/Dubai, 2017

³⁵ <http://www.emiratesgreeks.com>

ύπαρξη ενός τεράστιου πάρκου logistics, το Jafza, που φιλοξενεί περισσότερες από 7300 εταιρείες. Έχει διευρυμένη σύνδεση με 140 λιμάνια μέσω του κορυφαίου διαχειριστή τερματικών, της DP World η οποία έχει παρουσία σε περισσότερα από 65 θαλάσσια τερματικά σε έξι ηπείρους, και αποτελεί μέρος μιας αποτελεσματικής διατροπικής αλυσίδας logistics. Το Jebel Ali έχει ψηφιστεί για 20 συνεχόμενα χρόνια ως "Καλύτερο λιμάνι στη Μέση Ανατολή" και κατατάσσεται 9ο ανάμεσα στα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Η υποδομή του μπορεί να φιλοξενήσει πλοία κάθε μεγέθους, ακόμα κι αυτών που βρίσκονται υπό παραγγελία, και οι εν εξελίξει επεκτάσεις στο λιμάνι αναμένεται να αυξήσουν τη συνολική χωρητικότητα χειρισμού στα 22,1 εκατομμύρια TEUs μέχρι το 2018.

Το Ντουμπάι καταγράφει αύξηση σε διακίνηση φορτίου αλλά και σε διακίνηση επιβατών δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Από το 2018, το λιμάνι Rashid θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για δραστηριότητες κρουαζιέρας. Επί του παρόντος, το Rashid μπορεί να χειριστεί ταυτόχρονα 7 μεγάλα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 25.000 επιβατών, με το τερματικό *'Hamdan bin Mohammed'* (κατασκευή του 2015), να αποτελεί τη μεγαλύτερη εγκατάσταση (μεγέθους 125.000 τ.μ.) κι ένα από τα πέντε πιο πολυτελή τερματικά κρουαζιέρας στον κόσμο. Το λιμάνι συνεργάζεται με 23 εταιρείες κρουαζιέρας, 6 από τις οποίες το χρησιμοποιούν για δρομολόγια μετ' επιστροφής. Ο τομέας της κρουαζιέρας περά από τις μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές υποστηρίχθηκε και από πρωτοβουλίες για απλοποίηση διαδικασιών, βελτίωση χωροταξικού σχεδιασμού, μείωση κόστους, διευκόλυνση μετακίνησης κ.α. με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ως αποτέλεσμα, μέσα σε δέκα χρόνια η κίνηση εξαπλασιάστηκε, φτάνοντας από 105.000 επιβάτες το 2007, στους 625.000 το 2017. Οι υψηλοί αυτοί ρυθμοί αναμένεται να συνεχίσουν να καταγράφονται βασιζόμενοι στην αναδυόμενη τουριστική αγορά της Ινδίας που για την ώρα αποτελεί τη 14^η χώρα προέλευσης.

Όσον αφορά τον τομέα της ναυπήγησης, από την ανακατασκευή και επισκευή που στηριζόταν στο χαμηλό κόστος, το ναυτιλιακό cluster του Ντουμπάι έχει προχωρήσει στην κατασκευή σύγχρονων πλοίων και σκαφών στηριζόμενο ολοένα και περισσότερο στην προηγμένη τεχνολογία. Παρόλο που η αγορά των ναυπηγείων βρίσκεται σε φάση ύφεσης λόγω υπερβάλλουσας χωρητικότητας πλοίων και ο ανταγωνισμός από την Κίνα και τη Ν.Κορέα είναι μεγάλος, το Ντουμπάι παρουσιάζει θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Σε αυτό έχει συμβάλει η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων με έργα υποδομών από το κράτος και η οργάνωση του cluster που προσανατολίζεται σε προσέλκυση ανθρώπινου δυναμικού και σε ενέργειες ανάπτυξης της καινοτομίας. Όσες επιχειρήσεις ξεπέρασαν τη δυσκολία που έφερε η οικονομική κρίση, όπως η Drydocks World που κυριαρχεί στον κλάδο, επικεντρώνονται κυρίως στην επισκευή, την υπεράκτια βιομηχανία ή σε πιο εξειδικευμένα έργα. Να σημειωθεί εδώ ότι τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα

έχουν αποκτήσει τη φήμη του καλύτερου διοργανωτή διεθνών εκθέσεων yacht και σκαφών και το 2015 ήταν η 9^η χώρα παγκοσμίως στην κατασκευή superyacht, γεγονός που προσελκύει εταιρείες από παντού, όπως π.χ. την ιταλική Comar Yachts.

Πρωταρχική επιδίωξη της DMCA είναι η δημιουργία ενός μεγάλου και υγιούς τομέα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών υπηρεσιών. Έως ένα βαθμό έχει καταφέρει να σημειώσει πρόοδο σε ορισμένες επιμέρους δραστηριότητες αλλά εξακολουθεί να στερείται της πληρότητας που προσφέρεται σε άλλα ναυτιλιακά cluster³⁶. Σχετικά με το ύψος της πλοιοκτησίας, το Ντουμπάι κατέχει μόλις το 0,86% του παγκόσμιου στόλου (UNCTAD, 2016) οπότε οι πολιτικές που υλοποιούνται έχουν ως στόχο την προσέλκυση αλλοδαπών εφοπλιστικών εταιρειών και γενικότερα τη δημιουργία ενός φιλικού προς την επιχειρηματικότητα περιβάλλοντος. Παραδείγματα τέτοιων πολιτικών είναι τα εξής:

- μηδενικός φορολογικός συντελεστής σ' όλες τις σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες και στο προσωπικό εισόδημα που προέρχεται από αυτές συμπεριλαμβανομένου του φόρου επί των μερισμάτων, του φόρου κληρονομιάς, της παρακράτησης φόρου κλπ.
- ελκυστική σημαία απαλλαγμένη από εθνικές απαιτήσεις και προϋποθέσεις
- σύσταση ναυτικών κέντρων διαίτησίας (EMAC)
- σύναψη συμφωνιών και συνεργασιών με οργανισμούς παγκόσμιας εμβέλειας, π.χ. με DNV GL για θέματα έρευνας και καινοτομίας
- ίδρυση εκπαιδευτικών κέντρων και εργαστηρίων καινοτομίας (MCL)
- έκδοση αναβαθμισμένης τουριστικής visa
- μεγάλες δημόσιες επενδύσεις στη θαλάσσια και ναυτιλιακή υποδομή
- χρήση ψηφιακής τεχνολογίας και αυτοματισμών
- κατασκευή διαδικτυακής πλατφόρμας Dubai Trade για ηλεκτρονικές αιτήσεις
- ενέργειες διαφήμισης και προώθησης του cluster

Παρόλο που οι πολιτικές που λαμβάνονται είναι στοχευμένες, το ναυτιλιακό πλέγμα παρουσιάζει ακόμα σημαντικές αδυναμίες. Το νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο σύμφωνα με την έρευνα του Oxford Business Group (2016) εξακολουθεί να θεωρείται ανεπαρκές, η συμμετοχή των ναυτιλιακών εταιρειών δεν είναι ικανοποιητική και τα στελέχη δεν έχουν τις απαιτούμενες ναυτιλιακές δεξιότητες. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ενώ οι ρυθμοί ανάπτυξης του cluster είναι εντυπωσιακοί, βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης και δεν έχει ακόμα αποκτήσει τη δυναμική που θα μπορούσε. Γι' αυτό, παρόλο που στην έρευνα των MENON Economics & DNV GL μόνο το 5% των ερωτηθέντων εφοπλιστών επιλέγει το Ντουμπάι ως κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο, όταν

³⁶ Deloitte, EU Shipping Competitiveness Study, 2017

καλούνται να εξετάσουν πιθανή μετεγκατάσταση, το κατατάσσουν τρίτο στις προτιμήσεις τους.

3.4.4.2. Μελλοντικές προκλήσεις και στόχοι ναυτιλιακού cluster Ντουμπάι

Οι παγκόσμιες εξελίξεις που αναμένονται στην εμπορική διακίνηση βάσει των προβλέψεων ευνοεί την ανάπτυξη του Dubai Maritime City αφού βρίσκεται εντός των μελλοντικών κύριων θαλάσσιων διαδρομών. Παρόλο που το Ντουμπάι επιχείρησε πολύ πρόσφατα να ισχυροποιήσει την παρουσία του στο ναυτιλιακό κλάδο σε σχέση με άλλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, όλες οι σχετικές μελέτες δείχνουν ότι το ναυτιλιακό του cluster αναπτύσσεται ταχύτατα. Το ευνοϊκό περιβάλλον σε συνδυασμό με την ισχυρή πολιτική βούληση κατά την τελευταία δεκαετία ήταν τα στοιχεία που έδωσαν στο Ντουμπάι μία υψηλή θέση ανάμεσα στα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, η οποία θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο στα χρόνια που έρχονται.

Το Dubai Maritime City έχοντας άρτιες και σύγχρονες υποδομές, διευκολύνει τη δικτύωση και αλληλεπίδραση των επιχειρήσεων που συμμετέχουν. Το κράτος ως προς την χωροταξική κατανομή των ναυτιλιακών τομέων έχει επιτύχει, δημιουργώντας ένα ελκυστικό περιβάλλον για εγκατάσταση. Σχετικά με τους υπόλοιπους παράγοντες που επηρεάζουν μία τέτοια επιχειρηματική απόφαση έχει γίνει σημαντική πρόοδος σε κάποιους τομείς σε αντίθεση με άλλους που χρειάζονται ενίσχυση ενώ απαιτείται χρόνος για να αποδώσουν οι πολιτικές που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία.

Η DMCA έχοντας ως κύριο στόχο την προσέλκυση ξένων εταιρειών και ανθρώπινου κεφαλαίου επικεντρώνεται στις πολιτικές ενίσχυσης των πιο αδύναμων τομέων εντός του cluster και στη συνέχιση της εφαρμογής όσων βρίσκονται σε εξέλιξη. Ειδικότερα, οι μελλοντικές ενέργειες της DMCA αφορούν τα εξής:

- επενδύσεις στον τομέα της εκπαίδευσης, ενίσχυση των πιστοποιήσεων καθώς και βελτίωση των συνθηκών εργασίας
- ανάπτυξη της καινοτομίας μέσω προώθησης περισσότερων συνεργασιών και υιοθέτησης βέλτιστων πρακτικών
- βελτίωση θέσης της σημαίας στις υπάρχουσες λίστες επιδόσεων στοχεύοντας σε ποιοτικές αλλαγές με φιλικά προς το περιβάλλον και ασφαλή προϊόντα/υπηρεσίες σύμφωνα με τους κανονισμούς των διεθνών οργανισμών
- εγκαθίδρυση λειτουργίας μιας στατιστικής επιτροπής για πρόσβαση σε πιο αξιόπιστα στοιχεία και για έλεγχο της επιβαλλόμενης στρατηγικής
- περαιτέρω δικτύωση με μέλη εκτός συνόρων που θα αυξήσει την δικτύωση και αργότερα την επιρροή που θα μπορεί το ίδιο το cluster να ασκήσει

- ενίσχυση των υποδομών όπως π.χ. η επέκταση του λιμένα Jebel Ali καθώς και του οδικού δικτύου με το οποίο συνδέεται και η δημιουργία ενός αστικού θαλάσσιου συγκροτήματος στο λιμένα Rashid
- προωθητικές ενέργειες και συμμετοχή σε ναυτιλιακά συνέδρια και διοργανώσεις για την προβολή του cluster

Αν και βρίσκεται ακόμα σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης, το Ντουμπάι θεωρείται ήδη το κορυφαίο κέντρο στη Μέση Ανατολή, την Ινδία και την Αφρική. Με ένα καλά οργανωμένο ναυτιλιακό πλέγμα το οποίο θα ενισχύσει την επιχειρηματική εμπιστοσύνη και την ανταλλαγή πληροφοριών, η πόλη αναμένεται να πετύχει μια μακρόχρονη ενεργή παρουσία στον κλάδο της ναυτιλίας. Εμπειρογνώμονες και στελέχη της αγοράς προβλέπουν ότι το Ντουμπάι θα συνεχίσει να καταγράφει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και ότι έως το 2022 θα αποτελεί το 6ο σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο στον κόσμο³⁷.

Παρατηρούμε ότι η εφαρμογή της θεωρίας των cluster στην πράξη απαιτεί ξεκάθαρη κεντρική στρατηγική η οποία υποδεικνύει κάθε φορά τις επιμέρους πολιτικές και δράσεις αλλά απαιτεί και συνεχή αναπροσαρμογή της για να επιτρέπει στο cluster να τοποθετείται κατάλληλα στα νέα δεδομένα. Η στρατηγική αυτή είναι μοναδική για κάθε cluster και καταρτίζεται βάσει των στοιχείων στα οποία υπερέχει και βάσει των ευκαιριών που παρουσιάζονται στην αγορά. Τα ιδιαίτερα στοιχεία που διαμορφώνουν τη δυναμική του ελληνικού ναυτιλιακού cluster στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και θα μπορούσαν να στηρίξουν μια παρόμοια στοχευμένη στρατηγική αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο.

4. Το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά

4.1. Ναυτιλία και ελληνική πραγματικότητα

4.1.1. Η θέση της Ελλάδας στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον

Η ναυτιλία από τα χρόνια της αρχαιότητας έως και σήμερα έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθώς και στην κατοχύρωση δεσπίζουσας θέσης στον παγκόσμιο εμπορικό χάρτη. Πρόκειται για έναν εξωστρεφή κλάδο που αναπτύσσεται σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο και άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον και είναι ο μόνος κλάδος στον οποίο η χώρα μας διαθέτει παγκόσμια διαπραγματευτική ισχύ. Η αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας της ναυτιλίας στη διατήρηση της εθνικής κυριαρχίας και την ευημερία της

³⁷ MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

χώρας αποδεικνύεται από το γεγονός ότι συμπεριλήφθηκε στο Σύνταγμα της Ελλάδος με νόμο αυξημένης τυπικής ισχύος.

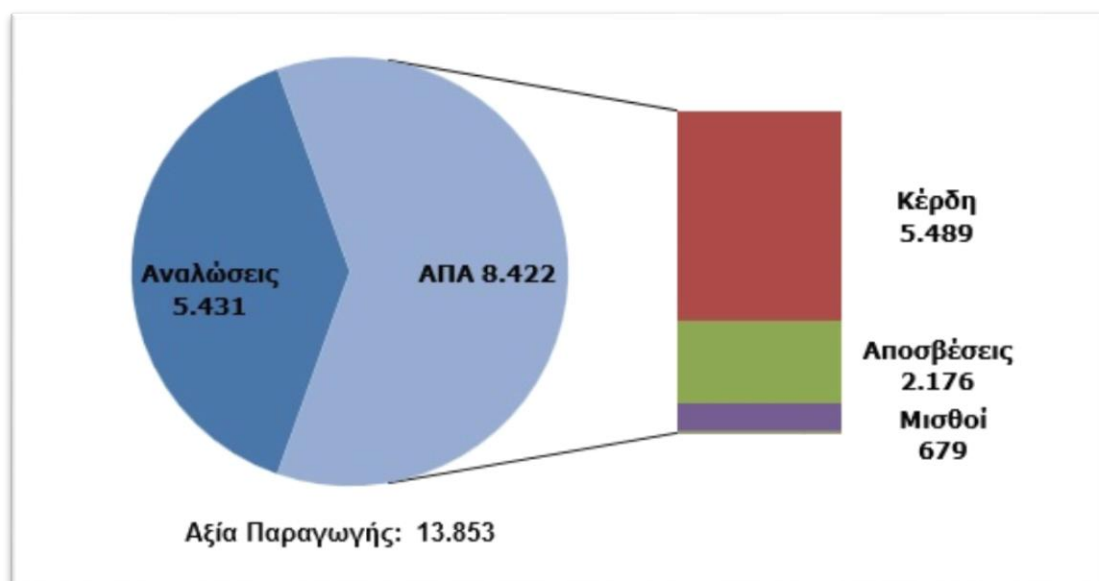
Η μακράιωνη ιστορία και παράδοση στον τομέα της ναυτιλίας και το ριψοκίνδυνο και διορατικό πνεύμα των Ελλήνων έχει καθιερώσει τη χώρα ως παγκόσμιο ηγέτη διατηρώντας εδώ και χρόνια τον έλεγχο του μεγαλύτερου ποσοστού του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Επιπλέον, το λιμάνι του Πειραιά με τα θετικά φυσικά χαρακτηριστικά του και η προνομιακή γεωγραφική θέση της Ελλάδας αποτέλεσαν στοιχεία που συνέβαλαν στην ανάπτυξη του κλάδου. Ωστόσο, μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου δεν είναι εγγεγραμμένο υπό την ελληνική σημαία γι αυτό και δεν αποτελεί κομμάτι της ελληνικής οικονομίας. Επίσης, βασικοί τομείς της ναυτιλίας όπως για παράδειγμα ο τομέας της ναυπήγησης έχουν απολέσει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που είχαν κάποτε και η προσφορά ορισμένων ναυτιλιακών υπηρεσιών χαρακτηρίζεται ανεπαρκής. Τα δεδομένα αυτά σε σύγκριση με όσα προσφέρουν άλλα ναυτιλιακά κέντρα του εξωτερικού κατατάσσουν τη χώρα στη 12^η θέση³⁸ επισημαίνοντας την ανάγκη για ανάληψη δράσεων έτσι ώστε να συνεχίσει η Ελλάδα να θεωρείται υπολογίσιμη δύναμη.

4.1.2. Η σημασία της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελούσε πάντα έναν από τους πυλώνες της εθνικής οικονομίας. Συγκεκριμένα, η συνεισφορά της στο ΑΕΠ της χώρας σύμφωνα με την έρευνα του Boston Consulting Group, υπολογίζεται λίγο παραπάνω από 6% ενώ απορροφά το 3,5% της συνολικής απασχόλησης. Στο διάγραμμα 12 παρατηρούμε ότι σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat η αξία παραγωγής των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων κι επιβατών ανήλθε στα 13.853 εκατ. €, το 61% της οποίας αντιστοιχεί στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (στοιχεία 2009). Το ποσό αυτό περιλαμβάνει κυρίως κέρδη (65%), αποσβέσεις (26%) και μισθούς (8%), εργοδοτικές εισφορές και φόρους επί της παραγωγής (1%). (βλέπε διάγραμμα 12.)

Εξετάζοντας το εισόδημα που δημιουργείται από τη δραστηριότητα της θαλάσσιας μεταφοράς κατά μήκος της αλυσίδας αξίας, δηλ προς τους άμεσα συνδεδεμένους με αυτήν τομείς όπως οι υποστηρικτικές υπηρεσίες (μεσιτεία, αποθήκευση φορτίων κλπ), νομικές υπηρεσίες, ακίνητη περιουσία, κατασκευές, χονδρικό και λιανικό εμπόριο κ.α. καταλήγουμε στο ότι η έμμεση συνεισφορά σε προστιθέμενη αξία είναι περίπου 950 εκατ. € και δεν ξεπερνά το 7,2% της συνολικής. Η περιορισμένη συνεισφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών στο σύνολο της προστιθέμενης αξίας δείχνει την ανάγκη ισόρροπης ανάπτυξης των τομέων του cluster η οποία θα οδηγούσε σε πολλαπλασιαστικά οικονομικά οφέλη.

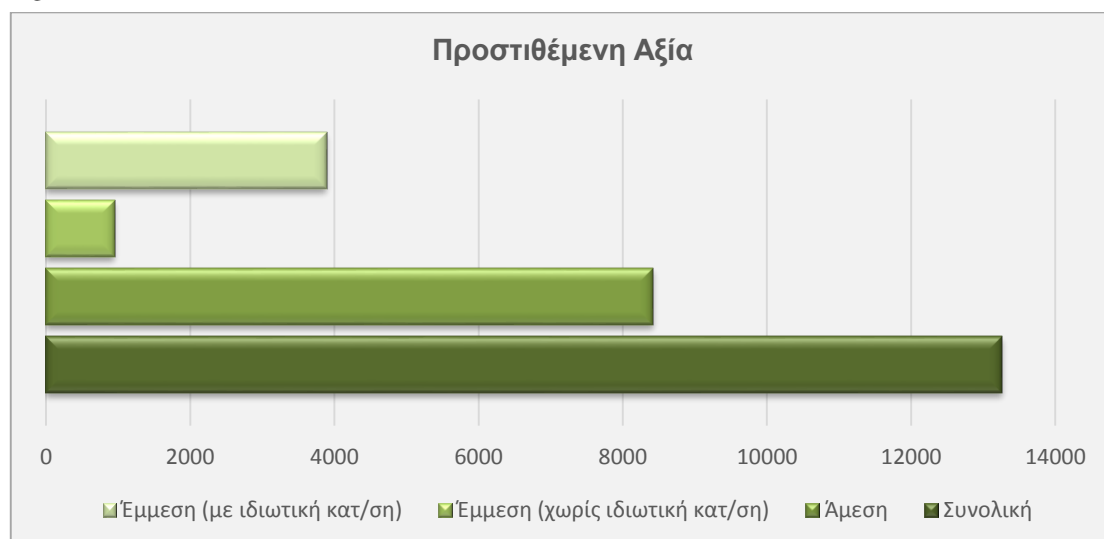
³⁸ MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017



Διάγραμμα 12: Προσδιορισμός Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας
 Πηγή: ESA tables, Eurostat, Επεξεργασία: IOBE

Συνεπώς μεγάλη είναι η έμμεση προστιθέμενη αξία που δημιουργείται λόγω της μεταβολής του διαθέσιμου εισοδήματος των εργαζόμενων στη ναυτιλία, δηλαδή λαμβάνοντας υπόψη την ιδιωτική κατανάλωση. Αγγίζοντας περίπου τα 3,9 δις € αντιστοιχεί στο 29,3% της συνολικής προστιθέμενης αξίας και οι κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο είναι οι δραστηριότητες σχετικά με την ακίνητη περιουσία, ξενοδοχεία – εστιατόρια, χονδρικό & λιανικό εμπόριο, αγροτικά προϊόντα κ.α.

Η συνολική προστιθέμενη αξία της ναυτιλίας συνοψίζεται στο διάγραμμα 13.:



Διάγραμμα 13: Διάκριση Συνολικής Προστιθέμενης Αξίας
 Πηγή: Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις & Προοπτικές IOBE, 2013

Όπως γνωρίζουμε από τη βιβλιογραφία η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που απασχολεί ένα μεγάλο αριθμό εργαζομένων σε στεριά και θάλασσα και μάλιστα με υψηλά εισοδήματα. Σύμφωνα με έρευνα του IOBE³⁹, υπολογίζεται ότι η ναυτιλία δημιουργεί συνολικά 192.000 θέσεις εργασίας με το 82% από αυτές να προέρχονται από την έμμεση συμβολή της στην ελληνική οικονομία. Παρόλα αυτά το εισόδημα ανά εργαζόμενο που δημιουργείται ως άμεσο αποτέλεσμα δείχνει να είναι αυξημένο συγκριτικά με αυτό της έμμεσης επίδρασης του κλάδου. Συνεπώς τα φορολογικά έσοδα για το κράτος διαμορφώνονται σε 559 εκατ. € για το κύριο μεταφορικό της έργο και σε 231 εκατ. € από την αλληλεπίδρασή της με τους άλλους τομείς. Πρέπει να σημειωθεί ότι η πρόσβαση σε αξιόπιστη βάση δεδομένων είναι περιορισμένη και η διαφορετικές σημαίες νηολόγησης δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο την αναζήτηση, συνεπώς τα παραπάνω αποτελέσματα αναμένονται υποεκτιμημένα.

Ως προς το εμπορικό ισοζύγιο, η ναυτιλία είναι ο κλάδος που συμβάλει περισσότερο αφού εμφάνισε 12,7 δις € καθαρές εξαγωγές για το 2009 και 14,5 δις € για το 2010 (με την αλιεία να αποτελεί τον τρίτο κατά σειρά και τον τουρισμό να απουσιάζει από την κατάταξη λόγω έλλειψης στοιχείων) ενώ στο ισοζύγιο υπηρεσιών συνεισφέρει κατά 12-15 δις € ετησίως.

Στα οικονομικά οφέλη που έχει η χώρα από τη ναυτιλία πρέπει να συμπεριληφθεί και το πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης από τους επιχειρηματίες του κλάδου με επενδύσεις σε εκπαιδευτικά ιδρύματα, σε μονάδες υγείας και σε κοινωνικούς φορείς. Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι μία ανεξάρτητη νομική οντότητα μέσω της οποίας η ναυτιλιακή κοινότητα επιχειρεί τέτοιου είδους επενδύσεις. Επιπλέον, η δέσμευση των εφοπλιστών για συνεισφορά στο Ελληνικό Δημόσιο ύψους 420 εκατ.€ από το 2014 έως το 2018 όπως και το φιλανθρωπικό έργο που επιτυγχάνεται μέσω της Ε.Ε.Ε. ή των κοινωφελών τους ιδρυμάτων αυξάνουν την οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας ακόμη περισσότερο.

Οι πιο πάνω υπολογισμοί αντιστοιχούν στη ναυτιλιακή δραστηριότητα που πραγματοποιήθηκε μέσω της ελληνικής οικονομίας. Η αύξηση της δραστηριότητας αυτής είτε μέσω της προσέλκυσης μεγαλύτερου ποσοστού του ελληνόκτητου στόλου υπό την ελληνική σημαία είτε μέσω ενίσχυσης των βοηθητικών υπηρεσιών, είτε με μεγαλύτερη συμμετοχή Ελλήνων εργαζομένων θα οδηγούσε σε πολλαπλάσια δυναμικά αποτελέσματα (26 εκατ.€ προστιθέμενη αξία, συν 5,8% στο ΑΕΠ και επιπλέον 500.000 θέσεις εργασίας). Επομένως, συμπεραίνουμε πως η ναυτιλία δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς για τη χώρα και η δημιουργία ενός ναυτιλιακού cluster προσανατολισμένου στην καινοτομία, τη γνώση και την ολιστική ανάπτυξη βάσει ενός εθνικού σχεδίου είναι ένα πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση.

³⁹ Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις & Προοπτικές IOBE, 2013

4.2. Η χωροταξική τοποθέτηση του cluster

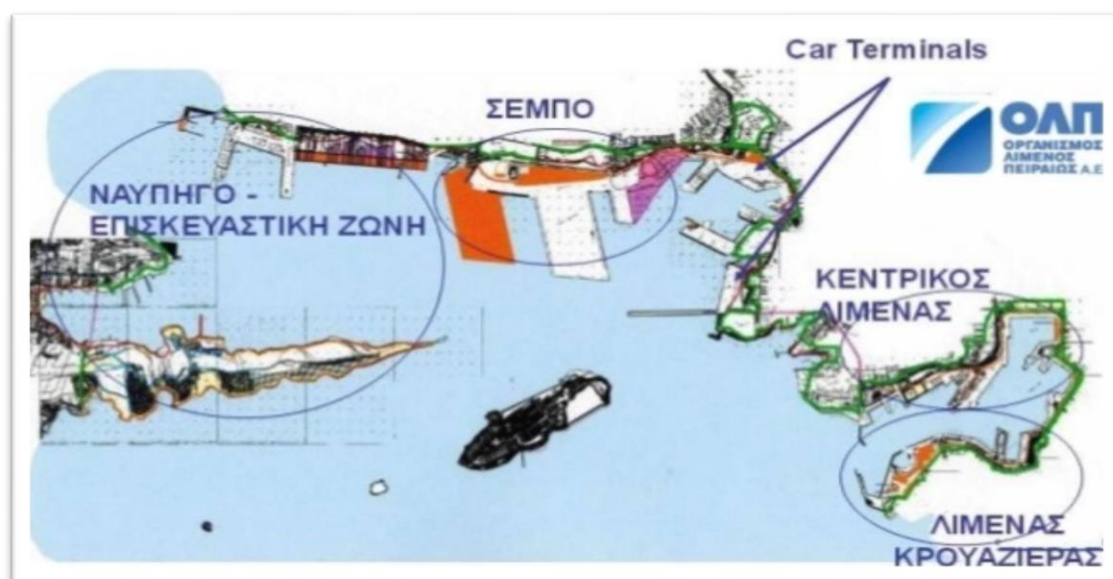
4.2.1. Στοιχεία και οργάνωση του λιμένος Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά είναι η βασική πύλη της Ελλάδος στο διεθνές εμπόριο, εφόσον βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, διευκολύνοντας τα πλοία τακτικών γραμμών να προσεγγίζουν το λιμάνι χωρίς ουσιαστική εκτροπή από την πορεία «ελάχιστου κόστους» που είναι ο άξονας Σουέζ – Γιβραλτάρ, όπως επίσης είναι και βασικό λιμάνι για το εγχώριο εμπόριο και τη διακίνηση επιβατών.

Στον λιμένα Πειραιώς βρίσκονται επιβατικοί και εμπορευματικοί σταθμοί που εξυπηρετούν γενικά φορτία, οχήματα, εμπορευματοκιβώτια. Στην κατηγορία των εμπορευμάτων, προσφέρονται υπηρεσίες χειρισμού, αποθήκευσης, φύλαξης και διαμετακόμισης αυτών, ενώ στα ελλιμενισμένα πλοία παρέχεται υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, καθώς και υπηρεσίες επισκευών, πλοήγησης, ρυμούλκησης κλπ.

Την αποκλειστική διαχείριση / εκμετάλλευση των υποδομών στους προβλήτες II & III, έχει αναλάβει από το 2009, η Piraeus Container Terminal S.A., εταιρεία της COSCO Shipping Corporation Ltd, η οποία κατέχει την 5η θέση παγκοσμίως ανάμεσα στις εταιρείες διαχείρισης τερματικών στον κόσμο ενώ τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών συμπεριλαμβανομένου του προβλήτα I έχει αναλάβει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) το πλειοψηφικό μετοχικό κεφάλαιο του οποίου ανήκει από το 2016 στην εταιρεία COSCO Shipping Corporation Ltd (51%, +16% την επόμενη 5ετία).

Η χρήση του Λιμένος Πειραιώς διακρίνεται σε α) επιβατική με το κεντρικό λιμάνι, β) εμπορική, με το λιμάνι του Ικονίου και γ) επισκευαστική, με το Πέραμα και την Κυνοσούρα.



Εικόνα 6: Υποδομή Λιμένος Πειραιώς
Πηγή : ΟΛΠ Α.Ε.

4.2.1.1. Κεντρικό Λιμάνι - Ακτοπλοΐα

Ως προς την επιβατική κίνηση, αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει αναβάθμιση στις βασικές του υποδομές έτσι ώστε να διευκολυνθεί η προσβασιμότητα, διασύνδεση και φιλοξενία του ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού επιβατών. Μεταξύ άλλων έλαβαν χώρα: κατασκευή πεζογέφυρας, χώρων αναμονής επιβατών, συγκροτημάτων WC, καντινών, διάδρομων ΑΜΕΑ, σταθμών ταξί, αναβάθμιση επιβατικών σταθμών, δημιουργία θέσεων στάθμευσης κ.α.

4.2.1.2. Κεντρικό Λιμάνι - Κρουαζιέρα

Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί προορισμό αυξανόμενου ενδιαφέροντος για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου. Συγκεκριμένα διαθέτει 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, 2 επιβατικούς σταθμούς, υπαίθριο χώρος στάθμευσης και ένα ελικοδρόμιο. Έχοντας δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους στόχος είναι η προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου στην αγορά κρουαζιέρας με πολλαπλά οφέλη για την εθνική οικονομία.

4.2.1.3. Εμπορικό Λιμάνι - Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Προβλήτα Ι)

Όσον αφορά στο εμπορικό του κομμάτι, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια ούτε συχνά ακραία καιρικά φαινόμενα και σε φυσικό βάθος που αγγίζει τα 18 μέτρα.

Τα κρηπιδώματα του Προβλήτα Ι αποτελούνται από το Ανατολικό, με μήκος 500μ. και βάθος 18μ. και το Δυτικό με μήκος 320μ. και 12μ. βάθος, ενώ η ετήσια δυναμικότητά του ανέρχεται σε 1 εκατ. TEUs και οι συνολικοί χώροι αποθήκευσης και στοιβασίας φτάνουν τα 72.400 τ.μ. με τα 44.700 τ.μ. να επιτρέπουν πυκνή στοιβασία (μέχρι 5 καθ' ύψος).

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης πλοίων περιλαμβάνει 7 γερανογέφυρες και 1 αυτοκινούμενο λιμενικό γερανό, ενώ στον εξοπλισμό διαχείρισης προαυλίου συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων 8 RMG's και 14 straddle carriers. Σημειώνεται ότι όλα τα μηχανήματα καλύπτουν τις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών ή διεθνών προτύπων, καθώς και τα πρότυπα περιβαλλοντικής διαχείρισης.

4.2.1.4. Εμπορικό Λιμάνι-Piraeus Container Terminal S.A.-Προβλήτες II & III

Με τον προβλήτα II ο οποίος δυτικά έχει μήκος 700μ με βάθος 16,5μ, ενώ ανατολικά έχει μήκος 780μ με βάθος 14,5μ. και τον προβλήτα III με 400μ βάθους 19,5 μ. και 600μ. βάθους 18,5μ. αντίστοιχα παρουσιάζει ετήσια δυναμικότητα 5,5 εκατ. TEUs. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης και διαχείρισης περιλαμβάνει 28 γερανογέφυρες, 22 RMG's και 39 ERTG's ενώ καταλαμβάνει συνολική έκταση περίπου 760.000 τμ . Σημειώνεται ότι οι γερανογέφυρες που διαθέτει εξυπηρετούν πλοία που στο πλάτος φτάνουν τα 26 κουτιά, όταν στο μεγαλύτερο υπό παραγγελία πλοίο χωρητικότητας 18.000 teu φτάνουν τα 20. Το γεγονός αυτό αποτελεί απόδειξη του μακροπρόθεσμου πλάνου επένδυσης που έχει σκοπό να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο στη Μεσόγειο.

4.2.1.5. Διαχείριση Γενικού Φορτίου & Εμπορευματοκιβωτίων

Η διακίνηση και αποθήκευση φορτίου πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του Ο.Λ.Π. Α.Ε. στην περιοχή Σχιστού (πρώην ΟΔΔΥ). Στο Τμήμα Διαχείρισης Εμπορευμάτων ανήκουν 3 στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 9.800 τ.μ. που χρησιμοποιούνται για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων και κυρίως για την εκκένωση των containers που φθάνουν διά θαλάσσης στον Πειραιά αλλά και για όσα έχουν κηρυχθεί ως αζήτητα. Επίσης, με την τήρηση αποθήκης εξαγωγών παραλαμβάνονται εμπορεύματα που αναμένουν στο λιμάνι έως ότου καταστεί δυνατή η πλήρωση εμπορευματοκιβωτίων προς εξαγωγή. Για τη μετατροπή της περιοχής του Σχιστού σε σύγχρονο κέντρο logistics προβλέπεται επένδυση από την εταιρεία COSCO για την κατασκευή σήραγγας, η οποία θα συνδέει το λιμάνι, δηλαδή το υπάρχον Κέντρο Διαχείρισης & Διανομής Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά που βρίσκεται εντός της ελεύθερης ζώνης διακίνησης, με την περιοχή του Σχιστού. Ουσιαστικά με την επένδυση αυτή επεκτείνεται η ελεύθερη ζώνη διακίνησης γεγονός το οποίο συνεπάγεται πολλά τελωνειακά και φορολογικά οφέλη.

4.2.1.6. Εμπορικό Λιμάνι - Σταθμοί Διακίνησης Αυτοκινήτων

Το Car Terminal του Ο.Λ.Π. Α.Ε. παρέχει από 6/3/2016 πιστοποιημένες υπηρεσίες εξυπηρέτησης, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Ποιότητας ISO 9001:2008 και το Διεθνές Πρότυπο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001:2004. Υπάρχουν δύο σταθμοί διαχείρισης οχημάτων συνολικής έκτασης 190.980 τ.μ. οι οποίοι μπορούν να φιλοξενήσουν 9.300 οχήματα καθώς και σιδηροδρομική σύνδεση που ολοκληρώθηκε το 2013. Η συνολική δυναμικότητα διακίνησης φτάνει τις 600.000 κινήσεις ετησίως και για τους δύο

σταθμούς ενώ υπάρχουν συνεργασίες με τις περισσότερες μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες.

4.2.1.7. Τμήμα Δεξαμενών

Περιλαμβάνει συνολικά τέσσερις δεξαμενές εκ των οποίων μία μικρή πλωτή δεξαμενή Περάματος η οποία ξεκίνησε να επαναλειτουργεί το 2014 και οι τρεις μόνιμες δεξαμενές Βασιλειάδη.

4.2.1.8. Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη - Αξιοποίηση Χερσαίων Χώρων

Ο Ο.Λ.Π. εκμεταλλεύεται μια σειρά από χώρους και εγκαταστάσεις που έχει υπό τη δικαιοδοσία του. Ειδικότερα, παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση των χώρων αυτών (υπαίθριων και στεγασμένων) σε τρίτους για τη λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (στην Επισκευαστική Βάση Περάματος και στην Κυνόσουρα), διαφόρων βιομηχανικών συγκροτημάτων, κυλικείων, καντινών, αποθηκών τροφοεφοδίων και γραφείων πρακτορείων⁴⁰.

4.2.2. Στοιχεία για τις περιοχές γύρω από τον Πειραιά

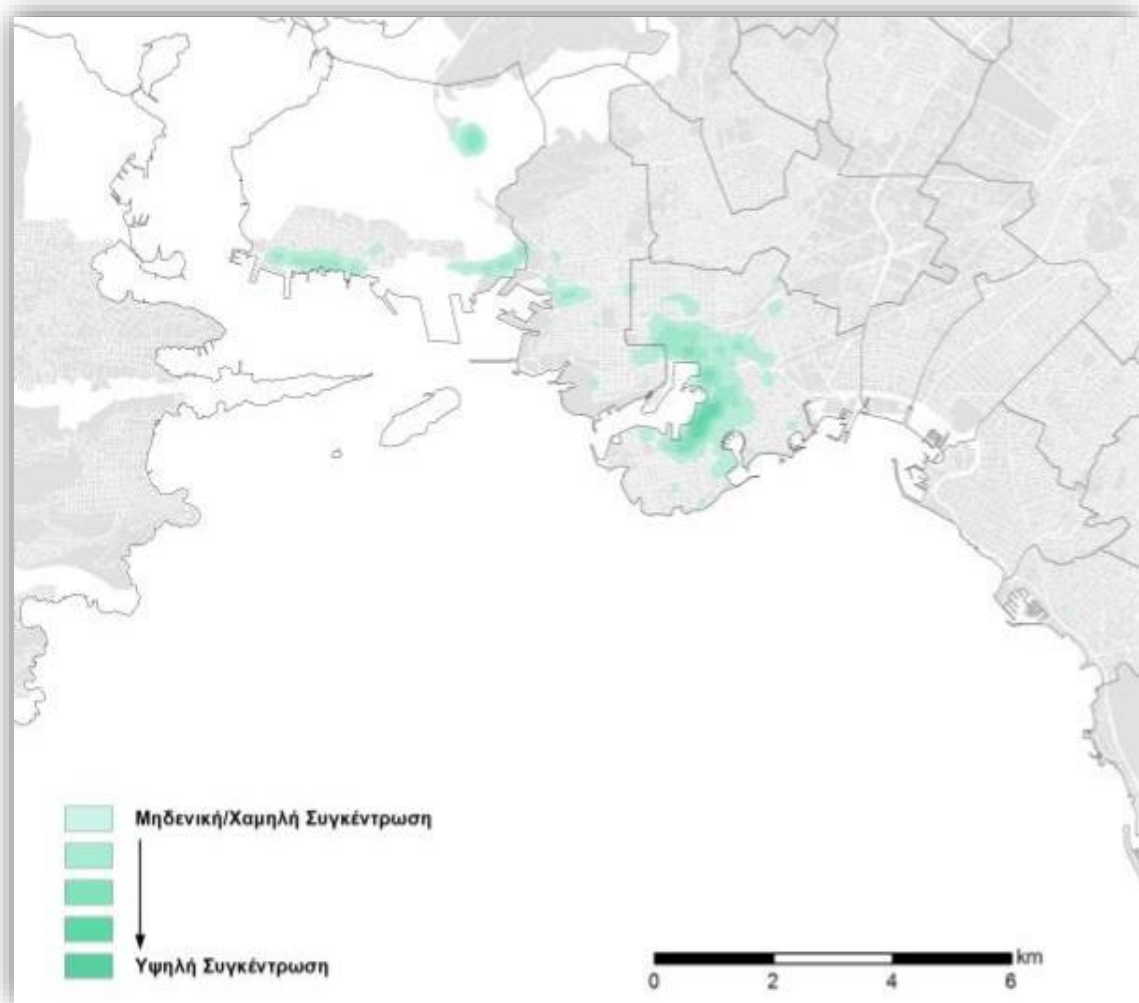
Σύμφωνα με λεπτομερή καταγραφή της εταιρείας Ε.Υ.⁴¹, στο ναυτιλιακό cluster Πειραιώς περιλαμβάνονται 3.273 επιχειρήσεις οι οποίες κατατάσσονται σε 28 κατηγορίες δραστηριοτήτων. Ο πυρήνας του cluster των 1.975 επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ειδικότερα στην περιοχή του Πειραιά, πληροί το κριτήριο γεωγραφικής εγγύτητας το οποίο, ξέρουμε από τη θεωρία, ότι οδηγεί σε έντονη αλληλεπίδραση με σχέσεις συνεργασίας και ανταγωνισμού. Παρόλα αυτά, η χρήση τεχνολογικών μέσων δικτύωσης κι επικοινωνίας επιτρέπει τη διεύρυνση των γεωγραφικών αυτών ορίων. Επομένως, ενώ το ναυτιλιακό πλέγμα αναπτύχθηκε γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, σήμερα εντοπίζεται και σε διάφορες περιοχές του νομού Αττικής. Συγκεκριμένα, καταγράφηκαν 532 επιχειρήσεις στη Νότια Αττική, 330 στη Βόρεια, 313 στην Κεντρική, 61 στην Ανατολική, 44 στη Δυτική καθώς και 19 στην περιοχή της Σαλαμίνας.

Η λειτουργική δυναμική του πλέγματος χαρακτηρίζεται μεν από ποικιλομορφία κι ετερογένεια, αφού οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις προέρχονται από 28 διαφορετικές κατηγορίες δραστηριότητας, αλλά εμπεριέχει και ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά συγκέντρωσης ορισμένων από αυτές. Ανάμεσά τους ξεχωρίζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις/διαχειρίστριες πλοίων,

⁴⁰ Ιστοσελίδα ΟΛΠ

⁴¹ E.Y., Re-positioning Greece as a global maritime capital, 2017

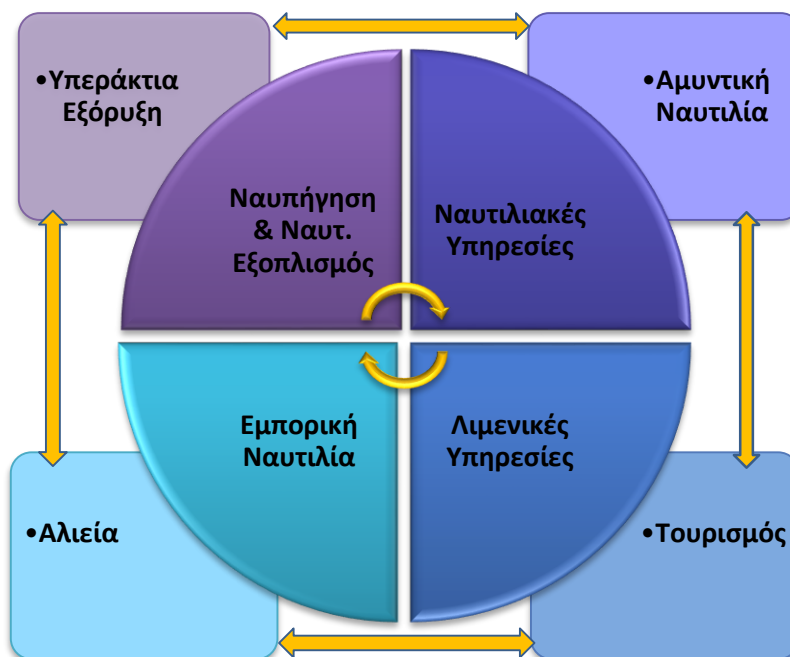
οι εταιρείες ανταλλακτικών και ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι ναυτιλιακοί πράκτορες, οι ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις κ.α. οι οποίες έχουν προσελκύσει με τη σειρά τους εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, τεχνικών εργασιών, πανεπιστήμια, ιδρύματα, δημόσιους και μη οργανισμούς κ.ο.κ.. Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι το cluster του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να εκτείνεται τόσο κάθετα όσο και οριζόντια εκμεταλλευόμενο οικονομίες κλίμακας. Η χωροταξική απεικόνιση των εταιρειών που ανήκουν στους τομείς με τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο cluster παρουσιάζεται στην εικόνα 7. Παρατηρούμε ότι η ευρύτερη αυτή περιοχή του Πειραιά ουσιαστικά περιλαμβάνει τη Δραπετσώνα, το Κερατσίνι, το Πέραμα, το Σκαρामαγκά, τον Κόλπο Ελευσίνας, τη Σαλαμίνα και την περιοχή του Σχιστού.



Εικόνα 7: Χωρική Συγκέντρωση των σχετικών με τη ναυτιλία Επιχειρήσεων
Πηγή : Χαρτογράφηση Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων στην Ευρύτερη Περιοχή του Πειραιά,
ΙΝ.ΕΜ.Υ. – ΕΣΕΕ για Ε.Β.Ε.Π., 2017

4.3. Οι κυριότεροι τομείς του ελληνικού ναυτιλιακού cluster

Η Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα η περιοχή γύρω από το λιμάνι του Πειραιά που οριοθετήθηκε στην προηγούμενη ενότητα, στεγάζει μια πλειάδα παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων εδώ και πολλές δεκαετίες. Οι τομείς που θεωρούνται απαραίτητοι ή αναγκαίοι στη σύσταση ενός οργανωμένου ναυτιλιακού cluster και καθιστούν τον Πειραιά έναν κεντρικό κρίκο του παγκόσμιου ναυτιλιακού δικτύου παρουσιάζονται στην εικόνα 8. και αναλύονται παρακάτω.



Εικόνα 8: Τομείς ναυτιλιακού cluster Πειραιά

❖ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αποτελεί τον πιο εξωστρεφή τομέα όχι μόνο του ναυτιλιακού cluster που εξετάζουμε αλλά και ολόκληρης της ελληνικής οικονομίας. Με 4.199 πλοία συνολικής χωρητικότητας 308,8 εκατ. τόνων (dwt)⁴² οι Έλληνες πλοιοκτήτες ηγούνται του παγκόσμιου στόλου αγγίζοντας το 16,72% ενώ παράλληλα κατέχουν σχεδόν το μισό εμπορικό στόλο της Ε.Ε. Αναλυτικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος φαίνεται να ελέγχει εντός του 2016 το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων προϊόντων πετρελαίου.⁴³ Το μέγεθος της ελληνικής πλοιοκτησίας διατηρεί έναν υγιή ρυθμό επέκτασης.

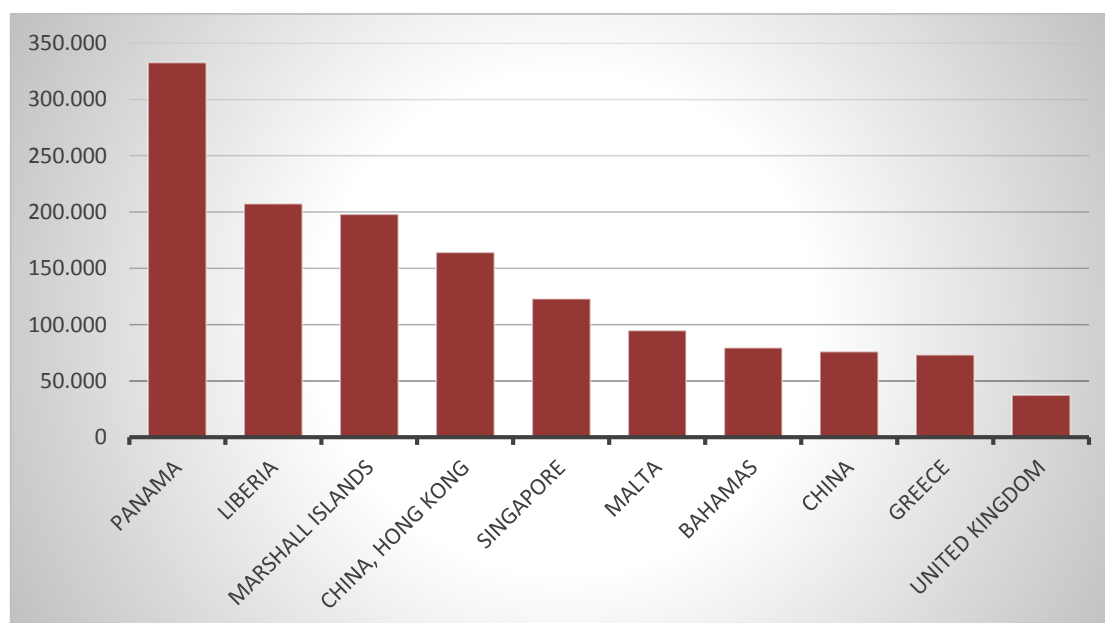
⁴² UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research

⁴³ Στοιχεία από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2016

Παρόλο που οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ανέρχονται για το 2017 σε 14,7 εκατ. τόνους, (74% λιγότερες απ' ό τι το 2008), οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν να είναι ιδιαίτερα ενεργοί όσον αφορά τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ο στόλος τους υστερεί ηλικιακά αφού ο μέσος όρος αγγίζει τα 11,2 έτη έναντι 14,4 έτη του παγκόσμιου στόλου.

Σε σύγκριση με την ελληνική πλοιοκτησία, η ελληνική σημαία δεν παρουσιάζει την αναμενόμενη δυναμική για λόγους όπως το μη ανταγωνιστικό φορολογικό και ρυθμιστικό περιβάλλον, οι απαιτούμενες προϋποθέσεις επάνδρωσης των πλοίων και το κόστος αυτών κ.α. Από τον ελληνόκτητο στόλο μόλις το 21,24% σε όρους χωρητικότητας, επιλέγει την ελληνική σημαία ενώ κατά πλειοψηφία οι Έλληνες στρέφονται προς ξένες σημαίες όπως της Λιβερίας, των νήσων Marshall, της Μάλτας κλπ. Επιπλέον, η ελληνική σημαία δεν είναι αρκετά ελκυστική διεθνώς αφού η συμμετοχή των Ελλήνων αγγίζει το 88,7% της εγγεγραμμένης χωρητικότητας με κυρίως Βέλγους, Γάλλους, Αμερικάνους και Άγγλους να συνεισφέρουν το υπόλοιπο 11,3%. Παρόλα αυτά, όπως παρατηρούμε και στο διάγραμμα 14., η ελληνική σημαία κατέχει την 9^η θέση παγκοσμίως ενώ ταυτόχρονα μεταξύ χωρών της Ε.Ε. έρχεται δεύτερη μετά τη Μάλτα. Η κατάταξη αυτή έχει τη βάση της σε ποιοτικά κριτήρια, αφού για παράδειγμα, η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του International Maritime Organization (IMO), στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (MOU), ενώ με λιγότερο από 1% μικρά ναυτικά ατυχήματα καταγεγραμμένα για το 2015 μπορεί και εγγυάται την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές.

Διάγραμμα 14: Οι 10 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι βάσει σημαίας (σε εκατ. dwt)



Πηγή: UNCTAD, 2016

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο εμπορικός στόλος του Πειραιά έρχεται πρώτος όταν μετράται σε αξία και δεύτερος όταν μετράται σε αριθμό εταιρειών (η Νορβηγία κατέχει την πρώτη θέση). Συγκεκριμένα, 974 ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης τοποθετούνται στον Πειραιά, με τις 6 μεγαλύτερες να κατέχουν πλοία χωρητικότητας άνω των 12 εκατ. dwt η καθεμία. Επίσης, η πλειοψηφία (86%) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει παρουσία στην αγορά πάνω από 11 έτη με τον κύριο όγκο (42%) να συγκεντρώνεται ανάμεσα στα 26 με 50 έτη⁴⁴, γεγονός που αποδεικνύει ότι υπάρχει και ιστορικά ισχυρή επιχειρηματική βάση παρά το περιοριστικό οικονομικό περιβάλλον. Τα πιο πάνω στοιχεία σε συνδυασμό με το ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει τον μεγαλύτερο ‘cross-trading’ στόλο στον κόσμο - το 98,5% της χωρητικότητάς της μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών – αντικατοπτρίζει το πόσο σημαντική είναι για την Ε.Ε. και το παγκόσμιο εμπόριο γενικότερα αλλά και την τεράστια προοπτική που προσδίδει και μόνο η παρουσία της στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά.

❖ **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Από τη δεκαετία του 1980 κατά την οποία επαναπατρίστηκαν πολλές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις άρχισε σταδιακά μια συσπείρωση εταιρειών παροχής βοηθητικών στη ναυτιλία υπηρεσιών. Κάποιοι κλάδοι δημιούργησαν μια υγιή βάση και αναπτύχθηκαν έως σήμερα κόντρα στο μη φιλικό προς το επιχειρείν περιβάλλον. Συνεπώς, στις περισσότερες αγορές των ναυτιλιακών υπηρεσιών που αναλύονται στις επόμενες σελίδες τα κύρια κοινά χαρακτηριστικά είναι η ύπαρξη μικρομεσαίων συνήθως επιχειρήσεων με μακρόχρονη παρουσία, μικρός αριθμός εταιρειών με δραστηριότητα εκτός συνόρων και καλά εδραιωμένα όργανα αντιπροσώπευσης. Σε όλες τις αγορές παρατηρείται έντονη κινητικότητα τα τελευταία χρόνια με ιδιωτικές πρωτοβουλίες συνεργασίας και εξωστρέφειας που θα πρέπει να συνοδευτεί από μια υποστηρικτική κρατική οργάνωση.

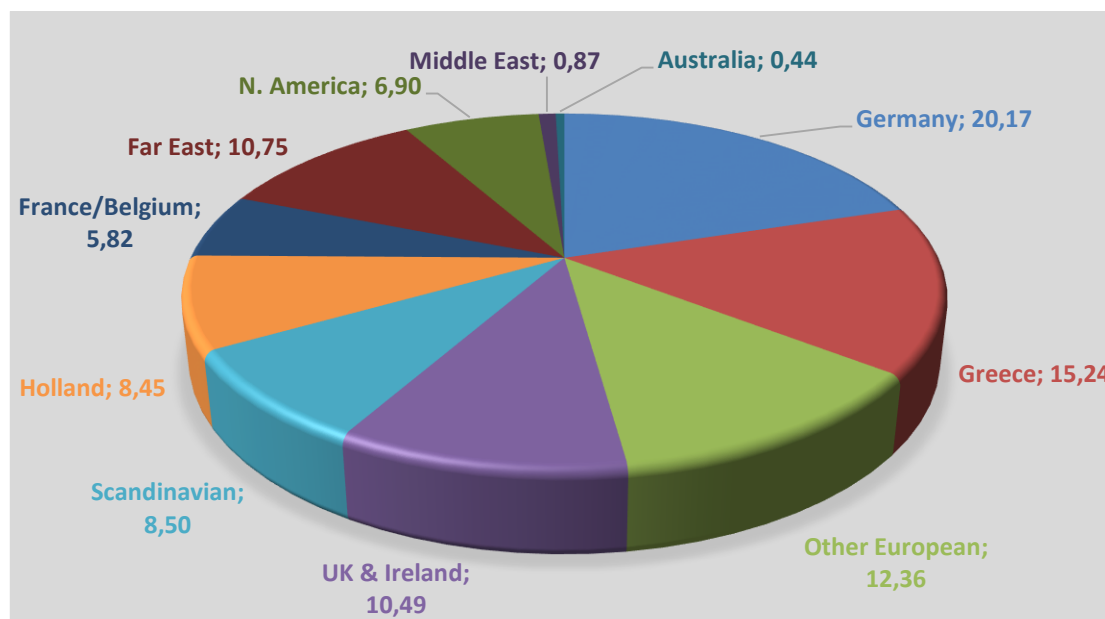
➤ **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

Παρά τη μεγάλη κοινότητα πλοιοκτητών που δραστηριοποιείται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, η ναυτιλιακή χρηματοπιστωτική αγορά της χώρας είναι περιορισμένη. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες βασίζονται κυρίως στο διεθνές αλλά και ελληνικό τραπεζικό σύστημα για την άντληση των αναγκαίων κεφαλαίων. Σύμφωνα με έρευνα της Petrofin, ‘Key Developments & Growth in Greek Ship-Finance’ (2017), 51 τραπεζικά ιδρύματα εξέδωσαν δάνεια προς την ελληνική ναυτιλία και τα 5 από αυτά είναι ελληνικά με ποσοστό

⁴⁴ E.Y., Re-positioning Greece as a global maritime capital, 2017

συμμετοχής 15,24%, ελαφρώς μεγαλύτερο από το αντίστοιχο του 2015, ενώ πρώτη στην κατάταξη έρχεται η Credit Suisse με ποσοστό 11,3%.

Διάγραμμα 15: Τραπεζικά Δάνεια Ελληνικής Ναυτιλίας, 2016



Πηγή: Petrofin, Key Developments & Growth in Greek Ship-Finance 2017

Συγκεκριμένα, περίπου το 81% προέρχεται από ευρωπαϊκές τράπεζες (με τη Γερμανία να ηγείται και το Ην. Βασίλειο να ακολουθεί), και εκτός Ευρώπης ξεχωρίζει η συμμετοχή των ασιατικών τραπεζών (βλ. διάγραμμα 15). Στις 10 πιο ενεργά συμμετέχουσες τράπεζες ανήκουν και 3 ελληνικές (Τράπεζα Πειραιώς, Εθνική Τράπεζα Ελλάδος & Alpha Bank) με συνολικό ύψος παρεχόμενων δανείων 7,29 δις \$.

Η τραπεζική κάλυψη δανειακών αναγκών υπερτερεί των υπολοίπων τρόπων ναυτιλιακής χρηματοδότησης κυρίως λόγω του μικρού συγκριτικά κόστους (περίπου 3,5% όταν το κόστος των εναλλακτικών κυμαίνεται στο 8-12%) και γενικότερα λόγω της οικογενειακής διάρθρωσης των επιχειρήσεων που αντιτίθεται στην υποχρέωση εκχώρησης ελέγχου. Ωστόσο, παρατηρείται μείωση του μεριδίου του τραπεζικού κλάδου στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση που συνοδεύεται και από την αποχώρηση μεγάλων τραπεζών, όπως η RBS και η Commerzbank, δημιουργώντας ένα κενό δανεισμού περίπου 100 δις \$. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας:

- της πτωτικής τάσης στη ναυλαγορά που επηρεάζει την ικανότητα των πλοιοκτητών να εξυπηρετούν τα δάνεια και της μείωσης στην αξία των πλοίων η οποία αντιπροσωπεύει την εξασφάλιση των τραπεζών
- της επιβολής κανονισμών ελέγχου και αυστηρότερων μοντέλων διαχείρισης κινδύνου από την Ε.Ε. (π.χ. Βασιλεία III)
- της αβεβαιότητας του χρονικού σημείου ανάκαμψης της αγοράς και

- της δεινής κατάστασης της ελληνικής οικονομίας

Επιπρόσθετα, η ζήτηση εγγυήσεων από τις τράπεζες περιουσιακών στοιχείων υψηλότερης πιστοληπτικής σημασίας από τους πλοιοκτήτες και η εξωτερική πίεση που ασκείται σε αυτές να συμμετέχουν σε επενδυτικά έργα χαμηλότερου κινδύνου, τις έστρεψε σε μεγάλες, θεωρητικά πιο αξιόπιστες εταιρείες. Με αυτόν τον τρόπο περιορίζεται σημαντικά η εύρεση δανειακών κεφαλαίων για μικρές και μεσαίες εταιρείες και αποκλείονται οι επενδύσεις χαμηλότερης απόδοσης.

Ως εκ τούτου, η ελληνική ναυτιλία (όπως και η παγκόσμια), στράφηκε σε εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης. Ειδικότερα, πέρα από τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης ή σε άλλες αγορές, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν προτίμηση σε ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια (private equity funds) τα οποία είναι πιο ευέλικτα ως προς την επέκταση της πίστωσης και επικεντρώνονται σε εξειδικευμένα και πιο ριψοκίνδυνα επενδυτικά έργα συμπεριλαμβάνοντας τους μικρότερους ιδιοκτήτες, παλαιότερα σκάφη κλπ. Οι κινέζικες εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) ακολουθώντας επιθετική πολιτική τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν ταχεία ανάπτυξη παράλληλα με τους ασιατικούς οργανισμούς εξαγωγικών πιστώσεων (export credit agencies) που αποτελούν σταθερή πηγή χρηματοδότησης στην κατασκευή νέων πλοίων.

Είναι ιδιαίτερα δύσκολο να προσδιοριστεί το μέγεθος της διαθέσιμης εναλλακτικής χρηματοδότησης εξαιτίας της ύπαρξης αδιαφάνειας στον τρόπο που χορηγείται. Παρόλα αυτά, το γεγονός ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος αυξάνεται ενώ τα τραπεζικά ναυτιλιακά δάνεια συρρικνώνονται (κατά 8,77% για το 2016), μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν την ικανότητα να προσαρμόζονται επιτυχώς στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και τις προκλήσεις της αγοράς. Επίσης η αύξηση του μεριδίου των ελληνικών τραπεζών σε ένα πλαίσιο λιτότητας, έλλειψης ρευστότητας και περιορισμών, αποδεικνύει την εμπιστοσύνη τους στην ελληνική ναυτιλία σε σχέση με άλλους κλάδους στη χώρα.

➤ **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Το Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί ειδικό κλάδο του Εμπορικού Δικαίου και διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο που ρυθμίζει θέματα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού συνόλου και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο που ασχολείται με θέματα προστασίας ιδιωτικών συμφερόντων, π.χ. συμβολαίων, συμφωνιών κλπ. Με το νόμο 4055/2012 ορίζεται ότι για όλες τις ναυτικές ποινικές υποθέσεις του Νομού Αττικής όπως και για εγκλήματα που διεπράχθησαν σε ελληνικό πλοίο στο εξωτερικό ή στην ανοιχτή θάλασσα καθώς και σε πλοίο με ξένη σημαία και τιμωρούνται στην Ελλάδα, αρμόδιες είναι οι εισαγγελικές και δικαστικές αρχές του Πειραιά. Οι περισσότεροι Έλληνες ναυτολόγοι και μέλη της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου

προέρχονται από τις τάξεις του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς, στόχος του οποίου είναι μέσα από ενέργειες να διευκολύνει τη διεθνή ενοποίηση των ουσιαστικών ρυθμίσεων της εμπορικής ναυτιλίας. Επίσης δράσεις προβολής, προώθησης και αλληλεπίδρασης μεταξύ των μελών της προσφέρει και η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων που ιδρύθηκε το 1995 συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του ναυτιλιακής νομικής δικτύωσης. Συνολικά, νομικές υπηρεσίες στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά παρέχουν 115 εταιρείες.

Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας συχνά δημιουργούνται οι προϋποθέσεις απομάκρυνσης από τα εθνικά δίκαια και τα αντίστοιχα κρατικά δικαστήρια με τους διαδίκους να καταφεύγουν στη μορφή της Διαιτησίας ή της Διαμεσολάβησης. Για το λόγο αυτό, το 2005, μέσα από ιδιωτική πρωτοβουλία, ιδρύεται η Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας (Piraeus Association for Maritime Arbitration - PAMA), έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια νομική ομάδα αξιόπιστη, διεθνώς αναγνωρίσιμη και ικανή να παράγει αποτελέσματα υψηλής ποιότητας με μικρότερο κόστος και σε μικρότερο χρόνο. Στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι ναυτικές διαιτησίες διεξάγονται στο Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη και τη Β. Ευρώπη αλλά το απαγορευτικό τους κόστος, καταλήγει σε αρνησιδικία κυρίως για τους μικρούς εφοπλιστές. Πρόθεση της Ένωσης είναι αυτή η διαιτησία, βασισμένη στον πρότυπο νόμο UNCITRAL για τη διεθνή εμπορική διαιτησία, που κυρώθηκε με τον ν.2735\1999, να αποτελέσει μια εναλλακτική διαδικασία επιλύσεως ναυτιλιακών διαφορών. Οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίζουν τον διαιτητή, να επιλέγουν δικηγόρους, να επιλέγουν τη γλώσσα διεξαγωγής της διαιτησίας, το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο και τον τόπο διεξαγωγής της. Αν το επιθυμούν ή διαφωνούν μεταξύ τους για την επιλογή του μοναδικού ή τρίτου διαιτητή, τότε ο Πρόεδρος της Ένωσης τον επιλέγει από τον κατάλογο των μελών της. Εκείνο όμως που καθιστά τη διαιτησία υπό την αιγίδα της Ένωσης ιδιαίτερα ελκυστική είναι η ταχύτητα διεξαγωγής της διαδικασίας και το ανταγωνιστικό κόστος, που είναι σημαντικά κατώτερο από τα άλλα γνωστά κέντρα διαιτησίας.

Επίσης, η μέθοδος της Διαμεσολάβησης εφαρμόζεται συχνά διότι είναι σύντομη, οικονομική και διασώζει τα μέρη από χρονοβόρες διαδικασίες που επηρεάζουν αρνητικά την συνέχεια των επιχειρηματικών συμπράξεων. Στη διαδικασία της Διαμεσολάβησης ο διαμεσολαβητής δεν χρειάζεται και δεν επιτρέπεται να κρίνει την υπόθεση ούτε να διαδραματίσει ρόλο κριτή έχοντας γνώμη. Αντιθέτως πρέπει να είναι απολύτως ουδέτερος χωρίς να εκφράζει γνώμη, εκτός αν ζητηθεί και από τα δύο μέρη. Μοναδικός σκοπός του είναι να κατορθώσει να φέρει κοντά τα αντικρουόμενα μέρη ώστε να καταλήξουν σε μία συμφωνία κοινά αποδεκτή.

Σύμφωνα με την ομιλία του στο ετήσιο συνέδριο του Ε.Λ.Ι.Ν.Τ. το 2015, ο κ. Χ. Σαριγιαννίδης (Ναυπηγός και μέλος της PAMA), οι παράγοντες που εκτιμάται ότι λαμβάνονται υπ' όψη για την επιλογή φορέα και χώρας για πιθανή διαιτησία ή διαμεσολάβηση με την αντίστοιχη ανταπόκριση από Ελληνικής πλευράς είναι:

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΩΘΟΥΝ ΣΕ ΑΠΟΦΑΣΗ	ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ
Μακροχρόνια παράδοση	▼ Μηδενική
Διεθνής αποδοχή και καταξίωση	▼ Μηδενική
Υπαρξη εξειδικευμένων δικαστηρίων	▼ Ελάχιστη
Εχεμύθεια	▼ Αμφισβητήσιμη (Εκτίμηση ξένων)
Ουδετερότητα	▼ Αμφισβητήσιμη (Εκτίμηση ξένων)
Διεθνώς αποδεκτές Διαδικασίες	▲ Πλήρης προσαρμογή
Ταχύτητα διεκπεραίωσης	▲ Πολύ καλή (Υπερέχει των Άγγλων)
Διαθεσιμότητα & Εμπειρία νομικών	▲ Πολύ καλή
Διαθεσιμότητα & Εμπειρία τεχνικών	▲ Πολύ καλή (Υπερέχει των Άγγλων)
Αμοιβές και κόστος διαδικασιών	▲ Κατά πολύ χαμηλότερες
Ποιότητα προσφερόμενης υπηρεσίας	▲ Πολύ καλή

Από τα παραπάνω στοιχεία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι χάρη στην ιδιωτική πρωτοβουλία ο τομέας των νομικών υπηρεσιών στη ναυτιλία εξελίσσεται αλλά η κρατική παρέμβαση με π.χ. την αναβάθμιση των υποδομών θα βοηθούσε στην ολοκλήρωση του εγχειρήματος προσδίδοντας διεθνές κύρος στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά και κατ' επέκταση σε ολόκληρη τη χώρα.

➤ **ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Νηογνώμονας είναι ο ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάση. Με ειδικούς δε επιθεωρητές τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Στόχος κάθε νηογνώμονα είναι η διασφάλιση της ζωής και της ιδιοκτησίας στη θάλασσα, η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και η διασφάλιση της ποιότητας στη βιομηχανία.

Εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) οι Νηογνώμονες χορηγούν και τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)
- Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- Πιστοποιητικό βλαβών (certificate of damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως.

Στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά δραστηριοποιούνται 36 νηογνώμονες, εκ των οποίων οι 12 ανήκουν στη Διεθνή Ένωση Νηογνωμόνων (IACS) και αποτελούν τους κορυφαίους παγκοσμίως.

Όσον αφορά τους νηογνώμονες ελληνικών συμφερόντων αξίζει να αναφερθούμε στον Ελληνικό Νηογνώμονα Hellenic Register of Shipping (HRS) ο οποίος ιδρύθηκε το 1919 ως μετεξέλιξη του Veritas Hellenique et Reglements de Classification des Navires, που λειτουργούσε από το 1870. Η πλειοψηφία των μετατροπών και τροποποιήσεων που έλαβε χώρα στα ελληνικά ναυπηγεία το 1994 βάσει των αναθεωρημένων κανονισμών από τον IMO και την IACS έγινε υπό την εποπτεία του HRS, όπως και τα περισσότερα πολεμικά πλοία που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα. Επίσης, ο HRS διατηρεί από το 1995 ένα εσωτερικό σύστημα ποιότητας σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001 το οποίο ακολουθείται σε επιθεωρήσεις πλοίων και ταξινόμηση τόσο για τα πλοία που βρίσκονται σε χρήση όσο και για τις νέες κατασκευές, τις νόμιμες έρευνες για λογαριασμό των διοικήσεων, τις τεχνικές μελέτες, τους υπολογισμούς και τις εκτιμήσεις. Ο HRS έχει υπογράψει επίσημες συμφωνίες με σημαντικές διεθνείς εταιρείες ταξινόμησης για την αμοιβαία εκπροσώπηση και την ανταλλαγή τεχνολογίας, ενεργεί ως σύμβουλος επί τεχνικών θεμάτων και συμμετέχει ως μόνιμος τεχνικός σύμβουλος στην αντιπροσωπεία του IMO και σε άλλες κυβερνητικές αντιπροσωπείες. Ωστόσο, έχει τη δυνατότητα έκδοσης πιστοποιητικών αξιοπλοΐας μόνο για πλοία εθνικής νομοθεσίας έως 500 κόρους, και όχι για πλοία που υπάγονται σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς, λόγω άρσης της αναγνώρισής του από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Αύγουστο του 2010, βάσει ελέγχων που διεξήχθησαν από την European Maritime Safety Agency (EMSA).

Ο Phoenix Register of Shipping αποτελεί επίσης νηογνώμονα ελληνικών συμφερόντων που ιδρύθηκε το 2000. Παρά τα μόλις 17 χρόνια παρουσίας στο χώρο έχει καταφέρει να αναγνωριστεί από 17 σημαίες, στις οποίες συγκαταλέγεται και η ελληνική από το 2015, ως εξουσιοδοτημένος οργανισμός ικανός να επιθεωρεί και να εκδίδει πιστοποιητικά. Έχει υπό την επίβλεψή του ένα στόλο 800 περίπου πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων κάθε είδους ανά τον κόσμο μέσω ενός δικτύου 6 περιφερειακών γραφείων στο εξωτερικό και 17 σταθμών αποκλειστικών επιθεωρητών στον Ελλαδικό χώρο

το οποίο διαρκώς διευρύνεται. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στον Πειραιά και απασχολεί 30 άτομα. Ταυτόχρονα διαθέτει όλες τις προβλεπόμενες διαπιστεύσεις κατά ISO 17020 & ISO 9001, πληρώνοντας τις πλέον αυστηρές απαιτήσεις του IMO όπως προβλέπονται στον Κώδικα περί Αναγνωρισμένων Οργανισμών.

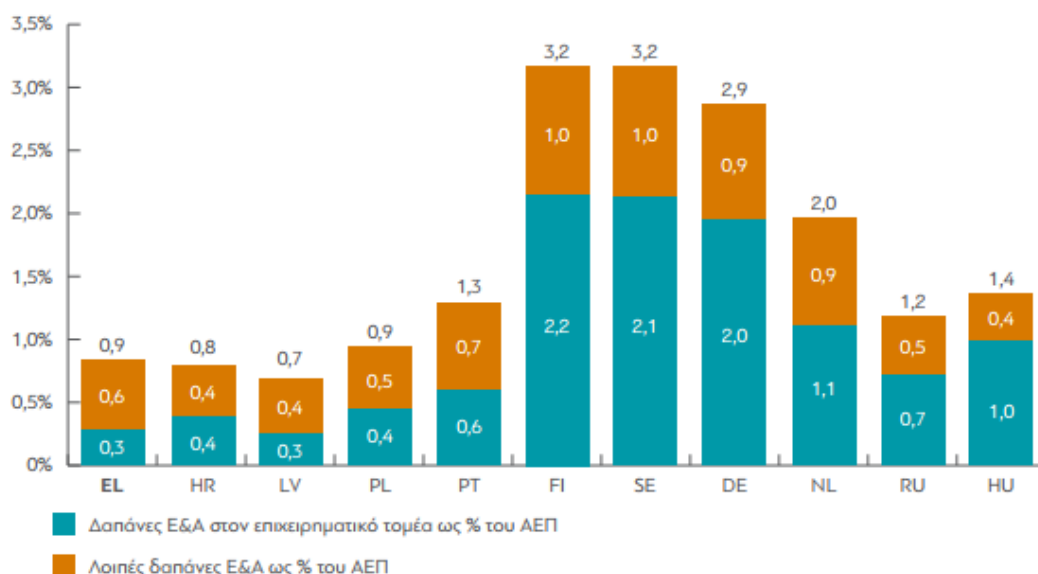
Τέλος, ο International Naval Surveys Bureau – INSB που ιδρύθηκε το 1977 επίσης στον Πειραιά αποτελεί τον νηογνώμονα ελληνικών συμφερόντων με τις καλύτερες επιδόσεις. Συγκεκριμένα, το 2016, παρά το μεγάλο αριθμό ελέγχων πλοίων από τον PARIS MOU, ο αριθμός κρατήσεων πλοίων ήταν μηδενικός κατατάσσοντας το νηογνώμονα στην 13η θέση παγκοσμίως στη λίστα επιδόσεων που δημοσιοποιεί, δηλαδή ακριβώς μετά τους 12 διεθνώς αναγνωρισμένους νηογνώμονες της IACS. Έχει παρουσία σε περισσότερες από 50 χώρες κάνοντας χρήση ενός δικτύου 130 αποκλειστικών επιθεωρητών ανά τον κόσμο και απασχολεί περίπου 100 άτομα στα κεντρικά γραφεία του. Επιπλέον, τα 4 τελευταία έτη διατηρείται στην ανώτατη βαθμίδα επίδοσης νηογνωμόνων και από την Αμερικανική Ακτοφυλακή.

Η έντονη εξωστρέφεια που χαρακτηρίζει και σε αυτόν τον τομέα ορισμένες επιχειρήσεις, η διαρκής προσπάθειά τους να συμβαδίζουν με όλα όσα προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί καθώς και η διάθεση διάδοσης της γνώσης και εύρεσης ορθών πρακτικών είναι τα στοιχεία που είναι ανάγκη να εμπεριέχονται σε ένα επιτυχημένο ναυτιλιακό cluster. Ο ανταγωνισμός για ολοένα καλύτερες επιδόσεις και μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους οδηγεί στην ενίσχυση δράσεων έρευνας και ανάπτυξης. Εκτός από τη διοργάνωση σεμιναρίων, τη συμμετοχή σε διεθνείς εκθέσεις και τη σύναψη συνεργασιών από τους παραπάνω νηογνώμονες ιδιαίτερο ρόλο στην προώθηση της καινοτομίας διαδραματίζει και το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.). Σκοπός του Ινστιτούτου είναι η διευκόλυνση της παραγωγής και ανταλλαγής επιστημονικών γνώσεων και πληροφοριών επί βελτιωμένων μεθόδων σχεδιασμού, κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας του πλοίου και των εγκαταστάσεών του. Πέρα από τη συμβολή του ως πλατφόρμα ανταλλαγής απόψεων μέσω των επιστημονικών εκδηλώσεων που οργανώνει, το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. προσφέρει συμβουλευτικό έργο προς τις κρατικές αρχές για βελτίωση της τεχνικής νομοθεσίας που αφορά το ελληνικό πλοίο καθώς και αναπτύσσει συνέργειες με εκπαιδευτικά ιδρύματα. Δηλαδή αποτελεί έναν οργανισμό πολυεπίπεδης δικτύωσης που ενισχύει την οριζόντια αλληλεπίδραση μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων αλλά και την αλληλεπίδραση μεταξύ των διαφορετικών τομέων του ναυτιλιακού cluster, γι' αυτό και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του.

Ο Ευρωπαϊκός Πίνακας Αποτελεσμάτων Καινοτομίας (European Innovation Scoreboard) αξιολογεί την απόδοση 36 χωρών, δηλ, των 28 κρατών-μελών της Ε.Ε. και ορισμένων άλλων. Για το 2016, η Ελλάδα όντας 27^η στην κατάταξη μαζί με χώρες όπως η Ουγγαρία και η Σλοβακία και

καταγράφοντας ποσοστό 68,2 σε σχέση με το 102 του μέσου όρου, χαρακτηρίζεται ως «Μέτρια καινοτόμα χώρα». (European Commission, 2016). Η παραπάνω χαμηλή απόδοση της χώρας οφείλεται στην έλλειψη ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων σε προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης (E&A), τα οποία είναι κομβικής σημασίας για την εισαγωγή της καινοτομίας στην αγορά καθώς και στην έλλειψη εφαρμοσμένης έρευνας, που θα μπορούσε ίσως να γεφυρώσει το χάσμα που υπάρχει μεταξύ του εξαιρετικού ερευνητικού έργου και της ισχνής εμπορευματοποίησης των ερευνητικών αποτελεσμάτων. Συγκεκριμένα, το 2014, η Ελλάδα επένδυσε ποσοστό 0,9% του ΑΕΠ της σε E&A (διάγραμμα 16) την ίδια στιγμή που χώρες παρόμοιου μεγέθους, όπως η Φιλανδία και η Σουηδία, επένδυσαν περίπου το 3% ενώ οι αιτήσεις διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας που υποβλήθηκαν ήταν πολύ λιγότερες συγκριτικά με τις χώρες που θεωρούνται πρωτοπόρες. Το τελευταίο οφείλεται στο έλλειμμα εφαρμοσμένης έρευνας, η οποία συνιστά τον βασικό σύνδεσμο στην αλυσίδα της καινοτομίας και διευκολύνει την εκμετάλλευση θεμελιωδών ερευνητικών ευρημάτων⁴⁵.

Διάγραμμα 16: Δαπάνες E&A ως ποσοστό του ΑΕΠ, 2014



Πηγή: Eurostat (2015), υπολογισμοί της DIW Econ

Ιδιαίτερως σημαντική χαρακτηρίζεται η πρωτοβουλία επιχειρήσεων και φορέων του κλάδου της ναυτιλίας να ιδρύσουν το Κέντρο Αριστείας για τη Ναυτιλία– Στρατηγία το οποίο να χρησιμοποιηθεί ως οργανισμός συντονισμού ενός cluster καινοτομίας. Στόχος είναι η ενίσχυση της προηγμένης τεχνολογίας και η ανάδειξη των κατάλληλων επιχειρηματικών μοντέλων έτσι ώστε η ελληνική ναυτιλία να έχει μια ομαλή μετάβαση στην ψηφιακή εποχή και

⁴⁵ διαNEOσις, Η έρευνα ως μοχλός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, 2016

να συντονιστεί η δραστηριότητά της με τις επιταγές της Γαλάζιας Οικονομίας. Τα εργαλεία επίτευξης του στόχου είναι οι καινοτόμες τεχνολογικές λύσεις καθώς και ενέργειες που επεκτείνονται στην ανάπτυξη «δημιουργικού ανθρώπινου κεφαλαίου» και σε «έξυπνες» υποδομές. Η συμμετοχή του cluster καινοτομίας στο διευρυμένο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά θα ενίσχυε τη συνοχή του και θα έβαζε στο επίκεντρο την έρευνα & ανάπτυξη, ένα τόσο νευραλγικό τομέα για τον κλάδο και την πορεία του.

➤ **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΣΙΤΕΙΑ**

Ο μεσίτης ναυτιλιακών συμβάσεων μεσολαβεί ή υποδεικνύει ευκαιρίες στην κατάρτιση συμφωνίας για την αγοραπωλησία (μεσίτης αγοραπωλησιών πλοίων) ή τη μίσθωση ενός επιβατηγού ή εμπορικού πλοίου (ναυλομεσίτης) για λογαριασμό των πελατών του. Μπορεί να δρα για λογαριασμό του εκναυλωτή (owner's broker), για λογαριασμό του ναυλωτή (charterer's broker) ή ως ανεξάρτητος στην ελεύθερη αγορά (competitive broker) και να ανταγωνίζεται για την προμήθειά του.

Ο θεσμός του ναυτιλιακού μεσίτη άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από το τη δεκαετία του 1970 όταν άρχισε και η ίδρυση των πρώτων ναυλομεσιτικών εταιρειών στον Πειραιά. Σήμερα οι εταιρείες αυτές αγγίζουν τις 217 μόνο για το cluster του Πειραιά και αφορούν κυρίως μικρά γραφεία με ολιγάριθμο προσωπικό εκτός από περίπου είκοσι εταιρείες που έχουν αναπτύξει διεθνή δραστηριότητα.

Οι ναυλομεσιτικοί οίκοι στην Ελλάδα που πρώτοι τόλμησαν να επεκταθούν εκτός των συνόρων είναι η Optima Shipbrokers, η Intermodal - που συγχωνεύτηκε με τον παλαιότερο ναυλομεσιτικό οίκο της χώρας, τον N. Cotzias Shipping, η Golden Destiny και η George Moundreas & Co. Από τους ξένους μεσιτικούς οίκους που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα αξίζει να αναφερθούμε στην Clarksons (2001), στην Maersk Broker (2001), στην RS Platou (2009) και στην Lorentzen & Stemoco (2013) οι οποίες προσφέρουν θέσεις εργασίας, τεχνογνωσία και επιχειρηματική δομή αναβαθμίζοντας τον τομέα.

Πρόκειται για έναν αρκετά ομοιογενή τομέα με τις μεσιτικές επιχειρήσεις να έχουν δημιουργήσει μέσα από την πολυετή παρουσία τους σχέσεις εμπιστοσύνης και σταθερότητας εδραιώνοντας μια καλή φήμη. Κατά συντριπτική πλειοψηφία δρουν και ως αποκλειστικοί συνεργάτες (exclusive) και ως απλοί συνεργάτες (direct) αλλά και ως ελεύθεροι ναυλομεσίτες (competitive) και δεν εξειδικεύονται μόνο σε μία κατηγορία από τις τρεις.

Στατιστικά στοιχεία⁴⁶ για τους Έλληνες ναυτιλιακούς μεσίτες δείχνουν ότι αναφορικά με τις αγοραπωλησίες πλοίων:

⁴⁶ Ένωση Ελλήνων Ναυλομεσιτών

- ✓ σε ποσοστό 65% ενεργούν ως αποκλειστικοί μεσίτες μεταξύ πωλητών και αγοραστών
- ✓ περίπου το 1/3 των συναλλαγών συνάπτεται με άμεσους ξένους αγοραστές
- ✓ περίπου το 1/4 με άμεσους ξένους πωλητές και
- ✓ το 20-25% των συναλλαγών ολοκληρώθηκε μεταξύ Ελλήνων

Επίσης, όσον αφορά κατασκευές νεότευκτων πλοίων:

- ✓ το 10-15% των συνολικών ελληνικών παραγγελιών συνάπτεται μέσω Ελλήνων μεσιτών, δεδομένου ότι ένα υψηλό ποσοστό παραγγελιών τοποθετείται απευθείας από τους πλοιοκτήτες στα ναυπηγεία.

Αναφορικά με τη μίσθωση πλοίου:

- ✓ η μίσθωση δεξαμενόπλοιων εξακολουθεί να είναι χαμηλή ενώ αντίθετα η μίσθωση πλοίων ξηρού φορτίου παρουσιάζει εξαιρετική κινητικότητα
- ✓ ενεργώντας ως owner's brokers κλείνουν συμφωνίες που κατά 80-90% αφορούν Έλληνες πλοιοκτήτες
- ✓ ενεργώντας ως charterer's brokers κλείνουν συμφωνίες που κατά 70-80% συνάπτονται με Έλληνες πλοιοκτήτες

Η Ένωση Ελλήνων Ναυλομεσιτών ιδρύθηκε το 1975 και είναι πολύ δραστήρια προσφέροντας συμπληρωματικές και επικαιροποιημένες γνώσεις σε βάθος μέσω διαλέξεων και σεμιναρίων όχι μόνο στα μέλη της αλλά σε όποιον συμμετέχει στο ναυτιλιακό cluster. Ο εκπαιδευτικός χαρακτήρας της Ένωσης επεκτάθηκε τα τελευταία χρόνια και σε νεαρά μέλη, μη μέλη, καθώς και σε φοιτητές ναυτιλίας σε συνδυασμό με τη δυνατότητα πρακτικής άσκησης. Επίσης δύναται να χορηγήσει πιστοποιητικό γνωστοποίησης shipbroking (S.G.C.) εφόσον καλύπτονται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις. Επιπρόσθετα, με την σύσταση της Συμβουλευτικής Επιτροπής Συμβούλων Ναυτιλίας στόχο έχει την συμβουλευτική καθοδήγηση επί πρακτικών ζητημάτων είτε του κράτους είτε μεμονωμένων ατόμων.

Η Ένωση Ελληνικών Ναυτιλιακών Μεσιτικών Εταιρειών (ΕΝ.ΕΛ.Ν.Μ.Ε.) ιδρύθηκε το 2013 από 31 εταιρείες (δεν περιλαμβάνει διαχειρίστριες εταιρείες) με σκοπό την εκπροσώπηση και προώθηση των συμφερόντων του τομέα. Κυρίως ασχολείται με την προβολή και την ενθάρρυνση κοινωνικού διαλόγου, την εσωτερική και εξωτερική δικτύωση των εταιρειών της καθώς και τη συμμετοχή σε έρευνες και μελέτες σχετικές με το αντικείμενο.

➤ **ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Ο τομέας της ναυασφάλισης χωρίζεται α) στην ασφάλιση κινδύνων Hull & Machinery (H&M) για ολική ή μερική ζημιά που μπορεί να υποστεί ένα πλοίο στο κύτος (Hull) ή στις μηχανές του (Machinery) και β) στην ασφάλιση

Protection & Indemnity ή/και νομικής προστασίας (P&I και FD&D) από αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, τα λεγόμενα P&I Clubs, στα οποία οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι είναι και ασφαλιστές.

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σήμερα στην ασφάλιση Hull & Machinery στην Ελλάδα, είναι προσαρμοσμένες στο γενικότερο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον της διεθνούς ναυτασφαλιστικής αγοράς. Από την πλευρά της προσφοράς, η διάθεση μεγάλων κεφαλαίων στην πρωτογενή αγορά ασφάλισης και από την πλευρά της ζήτησης, η επιδίωξη των πλοιοκτητών/ διαχειριστών να συμπιέσουν το ασφαλιστικό κόστος λόγω της ύφεσης στη ναυλαγορά έχει οδηγήσει τα ασφαλιστρα του H&M σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Επομένως, το ύψος του ασφαλιστρού και η εμπειρία και φήμη των επιχειρήσεων στην αγορά είναι τα κύρια στοιχεία στα οποία ουσιαστικά συγκρίνονται διεθνώς.

Όσον αφορά την P&I ασφάλιση, αυτή προσφέρεται κυρίως από τα μέλη του Διεθνούς Ομίλου των P&I Clubs (IGP&I) με 10 εκ των συνολικά 13 να διατηρούν γραφεία στην Ελλάδα απασχολώντας 100 άτομα. Η αισθητή μείωση ατυχημάτων και μεγάλου ύψους ζημιών έχει οδηγήσει σε αύξηση των ελεύθερων αποθεματικών των clubs, τα οποία ανακοίνωσαν για το 2017 μηδενική αύξηση ασφαλιστρού.

Η ελληνική ναυτασφαλιστική αγορά ενώ διαθέτει ικανά στελέχη για την ανάπτυξή της, καλύπτει μόλις το 1% του συνόλου των ασφαλιστρού, παραμένοντας πολύ μακριά από τα αντίστοιχα μεγέθη της Αγγλίας, της Νορβηγίας, των Η.Π.Α. κ.α. Σε αυτή την αδύναμη συμμετοχή της σημαντικό ρόλο έχει διαδραματίσει εκτός από την πτωτική πορεία της αγοράς στα ασφαλιστρα, η φορολογική αντιμετώπιση, η οικονομική κρίση με τα επακόλουθά της και γενικότερα η μη κρατική υποστήριξη.

➤ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ & ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

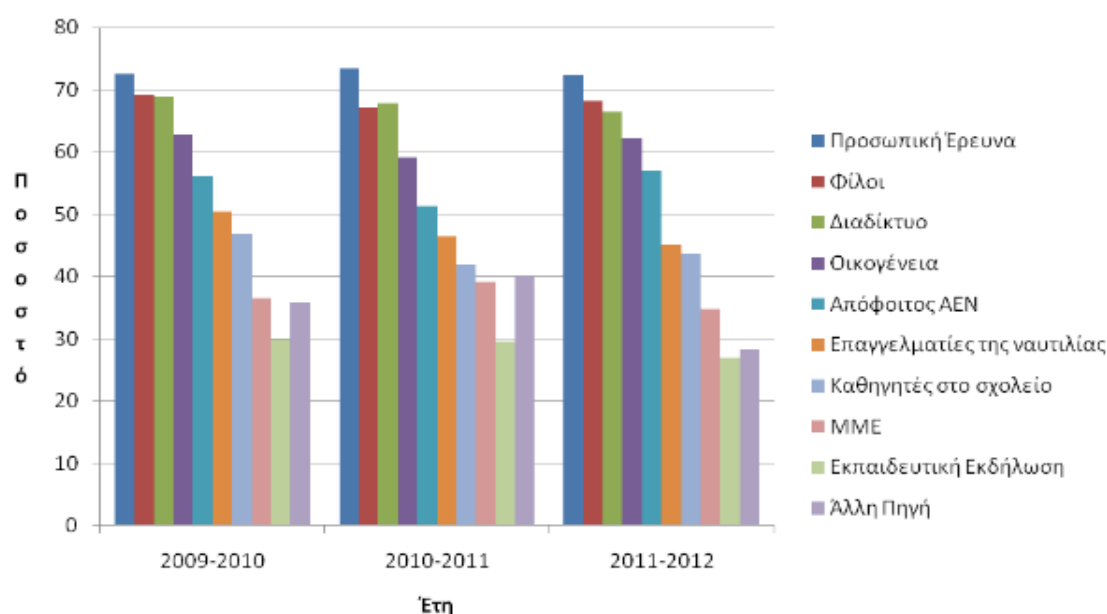
Το υφιστάμενο σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης, κατάρτισης και πιστοποίησης στη χώρα μας περιλαμβάνει:

- Δέκα Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) για Πλοιάρχους & Μηχανικούς,
- τρία Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) για Πλοιάρχους, Μηχανικούς και Ραδιοτηλεγραφητές,
- δύο Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ),
- τη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων (ΔΣΕΝ / ΜΕΤ / Θαλαμηπόλων) με προσφορά μαθημάτων μετεκπαίδευσης, ανανέωσης γνώσεων κι εξειδίκευσης.

Σε επίπεδο δημόσιας πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, λειτουργούν επίσης δύο προπτυχιακά τμήματα και 3 μεταπτυχιακά για ναυτιλιακές σπουδές ενώ

μερίδιο της αγοράς καλύπτεται από ιδιωτικές σχολές, παραρτήματα ξένων πανεπιστημίων αλλά και προγράμματα εξ αποστάσεως. Αξίζει να αναφερθούμε στην πιστοποίηση του Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) Greek Branch που οδηγεί στην απόκτηση της ιδιότητας του μέλους ICS Membership.

Σε σχέση με το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας, το ποσοστό των νέων που επιλέγουν να ασχοληθούν με τα ναυτιλιακά και ναυτικά επαγγέλματα είναι εξαιρετικά χαμηλό. Στο διάγραμμα 17 παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των νέων σπουδαστών των ΑΕΝ έχει ενημερωθεί για τις σχολές αυτές έπειτα από προσωπική πρωτοβουλία και όχι από επίσημους φορείς (σχολεία, στελέχη ναυτιλίας κ.α.), γεγονός που καταδεικνύει την ελλιπή οργάνωση ως προς την προβολή των σπουδών αυτών από το κράτος.



Διάγραμμα 17: Πηγές πληροφόρησης νέων για τις ΑΕΝ

Πηγή: Pallis A., Bissias I., Papachristou A., Trends in Marine Education in Greece (2009-2013), 2013

Επιπλέον, το ότι η Ελλάδα βρίσκεται στη 19η θέση στο σύνολο των 20 μεγαλύτερων χωρών σχετικά με τη διάθεση εξειδικευμένων στελεχών στην ναυτιλιακή αγορά εργασίας (UNCTAD, 2011), οφείλεται στο γεγονός ότι το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα απέχει πολύ από το να θεωρείται ικανό να εκπαιδεύσει ένα ανταγωνιστικό εργατικό δυναμικό σύμφωνα με έρευνα του World Economic Forum (2016).

Επομένως, για την ανάπτυξη ενός καταρτισμένου προσωπικού στις ναυτιλιακές και ναυτικές σπουδές πρέπει πρωτίστως να αναληφθούν δράσεις ενημέρωσης των νέων για τον κλάδο και τις ευκαιρίες σταδιοδρομίας τους σε αυτόν, έτσι ώστε να αποτελεί συνειδητή επιλογή σπουδαστών με ποιοτικά χαρακτηριστικά και όχι λύση ανάγκης.

➤ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

Στον τομέα των πρακτορεύσεων περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες που προσφέρονται από ξηράς στο πλοίο. Δηλαδή ο ναυτιλιακός πράκτορας αντιπροσωπεύοντας τον πλοιοκτήτη, αναλαμβάνει την επίβλεψη εισόδου και εξόδου του πλοίου από το λιμάνι, την επίβλεψη επισκευών, δεξαμενισμών και φορτοεκφορτώσεων με δικαίωμα έκδοσης φορτωτικών, τον εφοδιασμό σε καύσιμα, τρόφιμα, ποτά, χρώματα, ανταλλακτικά μηχανών, εργαλεία, σχοινιά, αλυσίδες, καπνικά κλπ, τη διεκπεραίωση συναλλαγών, την επίλυση θεμάτων επί των πληρωμάτων και πολλά άλλα.

Η αγορά των πρακτορεύσεων στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά απαρτίζεται από 245 εταιρείες⁴⁷ και προσιδιάζει στο μοντέλο πλήρους ανταγωνισμού. Πρόκειται για μια κατακερματισμένη αγορά στην οποία ξεχωρίζουν ορισμένες μεγάλες εταιρείες (π.χ. Medtrans, Hellastir, Αρκάς, Άδαμης, Neptune, Βάλκαν κ.α.) αλλά που όμως δεν μπορούν να ασκήσουν μεγάλη επιρροή.

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων – Εξαγωγέων (ΠΣΕΠΕ) ο οποίος ιδρύθηκε το 1975, προσπαθεί να επισημάνει τα προβλήματα που δημιουργούνται από τις συχνές αλλαγές στο φορολογικό σύστημα καθώς και από τη εφαρμογή των κοινοτικών κανονισμών ή την λανθασμένη ερμηνεία τους εμποδίζοντας την αξιοποίηση των προοπτικών του κλάδου προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την εκτίμηση του ΠΣΕΠΕ, η αγορά των εφοδιασμών πλοίων στην Ελλάδα, με τη λήψη των κατάλληλων διοικητικών μέτρων, θα μπορούσε δυνητικά να τριπλασιαστεί. Αντιθέτως, καλείται να αντιμετωπίσει προβλήματα που σχετίζονται με τη γραφειοκρατία και έλλειψη μηχανοργάνωσης των υπηρεσιών, το νομικό καθεστώς, τη χωροταξική πολυδιάσπαση με πολλές απομακρυσμένες αλληλοεπικαλυπτόμενες υπηρεσίες, την αυξημένη φορολογία κ.α. τα οποία με τη σειρά τους οδηγούν σε καθυστερήσεις, αυξημένο διοικητικό κόστος και μείωση της ανταγωνιστικότητας εκτρέποντας τους εφοδιασμούς προς όφελος των άλλων κρατών – μελών. Ειδικότερα αναφέρει ότι με την επικείμενη υποχρεωτική έκδοση φορολογικών στοιχείων μόνο στο όνομα του πλοιοκτήτη (με σκοπό την απαλλαγή της δασμολογικής επιβάρυνσης) σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες νομοθετικές αστοχίες υπάρχει κίνδυνος συρρίκνωσης του τζίρου της αγοράς από 250 εκατ. σε μόλις 50 εκατ. Επομένως, και σε αυτόν τον τομέα το θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που επιβάλλεται από το κράτος αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη του κι ένα δυνατό ναυτιλιακό cluster θα μπορούσε να αντιστρέψει την κατάσταση.

⁴⁷ E.Y., Re-positioning Greece as a global maritime capital, 2017

❖ **ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

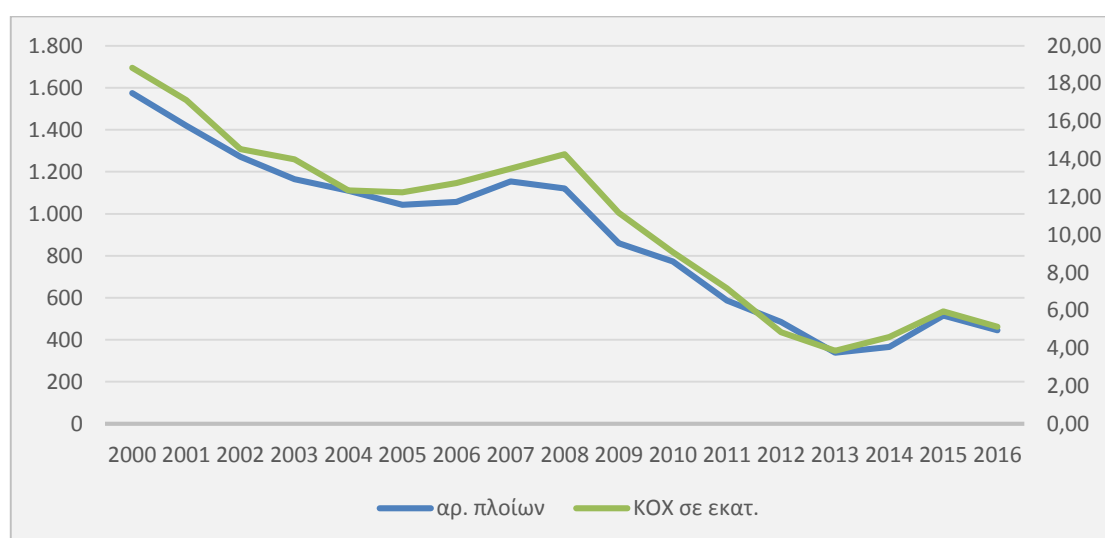
Στον τομέα της ναυπήγησης δραστηριοποιούνται πέντε μεγάλα ναυπηγεία καθώς και πολλές μικρές ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις που φτάνουν περίπου στις 600 σε αριθμό. Τα ναυπηγεία που ξεχωρίζουν είναι τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. – Ναυπηγεία Σκαραμαγκά (1956), τα Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. (1962), η ΝΕΩΡΙΟΝ – Ναυπηγεία Σύρου Α.Ε.(1972), τα Ναυπηγεία Χαλκίδος Α.Ε. (1971), και η ΝΑΥΣΙ Α.Ε. (1958). Οι παραπάνω εταιρείες ιδρύθηκαν από Έλληνες επιχειρηματίες της εποχής, κατέληξαν αργότερα υπό τη διαχείριση του Ελληνικού Δημοσίου το οποίο προχώρησε στη συνέχεια σε ιδιωτικοποιήσεις. Σήμερα είναι αυτές που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος του ανθρώπινου δυναμικού, έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις και τον κατάλληλο εξοπλισμό (εξαιρείται η ΝΑΥΣΙ που χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ). Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά έχουν τη μεγαλύτερη δεξαμενή της Αν. Μεσογείου (300.000dwt). Οι υπόλοιπες εταιρείες της βιομηχανίας αφορούν μικρομεσαίες, κυρίως οικογενειακές μονάδες οι οποίες χρησιμοποιούν ως επί τω πλείστον ενοικιαζόμενους χώρους, στηρίζονται σε εποχιακό και όχι μόνιμο προσωπικό και δραστηριοποιούνται στον Πειραιά και την ευρύτερη υπό εξέταση περιοχή ενώ η πλειοψηφία τους εδράζεται στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος (ΝΕΖ). Οι εταιρείες αυτές διαφέρουν σημαντικά ως προς την ειδίκευση, το μέγεθος, την οργάνωση και τις δυνατότητές τους.

Η ναυπηγική βιομηχανία γνώρισε άνθηση έως τα τέλη της δεκαετίας του '80, κατόπιν άρχισε να παρακμάζει κι έκτοτε δεν έχει ανακτήσει την ανταγωνιστικότητά του. Πιο συγκεκριμένα, μέχρι τότε υπήρχε μεγάλος αριθμός εξειδικευμένου προσωπικού με τεχνογνωσία υψηλού επιπέδου, μεγάλη ταχύτητα εργασιών και παράδοσης των κατασκευών, στενή σύνδεση με εφοπλιστικές εταιρείες εκτελώντας εργασίες για τον εμπορικό στόλο συγκεκριμένων εταιρειών και δυνατότητα εύρεσης ανταλλακτικών κάθε είδους. Ωστόσο η κακή κρατική διοίκηση, το μικρό ποσοστό επανεπένδυσης σε υποδομές και εξοπλισμό, το ελλιπές νομικό πλαίσιο, οι μη αποτελεσματικές διαδικασίες και μέθοδοι παραγωγής και οι συνδικαλιστικές πιέσεις δημιούργησαν σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στον κλάδο. Τα εσωτερικά αυτά ζητήματα σε συνδυασμό με εξωτερικούς παράγοντες, όπως η υιοθέτηση του ευρώ από τη χώρα αυξάνοντας το εργατικό κόστος, η κατάρρευση του Ανατολικού μπλοκ που επέτρεψε το άνοιγμα των αγορών της Ουκρανίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, η είσοδος στη βιομηχανία των ασιατικών ναυπηγείων όπως και αυτών της Τουρκίας και οι αυξημένες διεθνείς απαιτήσεις σε περιβαλλοντικά κι εργασιακά θέματα οδήγησε στη συρρίκνωση της ναυπηγικής δραστηριότητας.

Σήμερα, οι επιχειρήσεις του τομέα ασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά με την εκτέλεση επισκευαστικών εργασιών καθώς η κατασκευή πλοίων, είτε επιβατηγών είτε φορτηγών πλοίων, κρίνεται αναξιόπιστη και οικονομικά ασύμφορη. Παράδειγμα αποτελεί η ναυπήγηση 2 επιβατηγών πλοίων σε

ελληνικά ναυπηγεία (από τις 43 συνολικά παραγγελίες που δόθηκαν από την ελληνική ακτοπλοΐα από τα μέσα της δεκαετίας του '90), η οποία ολοκληρώθηκε μετά από περίπου 6 χρόνια από ναυπηγεία και συνεργεία διαφορετικά των αρχικά επιλεγμένων⁴⁸. Ειδικότερα, η ναυπηγική δραστηριότητα έχει μειωθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια με τον κύκλο εργασιών της να έχει φτάσει περίπου στα 50 εκατ. ευρώ το 2013 από 500 εκατ. που ήταν μία δεκαετία πριν⁴⁹. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ ο αριθμός των επισκευασθέντων πλοίων το 2016 ανήλθε στα 445 με ολική χωρητικότητα 5.131.185 ΚΟΧ σημειώνοντας μείωση κατά 13,8% συγκριτικά με το 2015. Μία καλύτερη εικόνα παρουσιάζεται στο διάγραμμα 18 με στοιχεία από το 2000.

Διάγραμμα 18: Δραστηριότητα της ελληνικής επισκευαστικής βιομηχανίας



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα δημιουργεί ζήτηση για ναυτικό εξοπλισμό, όσον αφορά προϊόντα όπως συστήματα ελέγχου πλοήγησης, ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα, καθώς και χρώματα, συρματόσκοινα, άγκυρες, καλώδια κλπ αντιστοιχώντας περίπου στο 65-70% του συνολικού κόστους ναυπήγησης. Το 90% των νεότευκτων πλοίων κατασκευάζεται στην Ασία ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται να ελέγχουν το 1/10 της αγοράς δημιουργώντας ετήσια ζήτηση 8 δις ευρώ σε εξοπλισμό πλοίων. Παρόλα αυτά κι ενώ οι Έλληνες κατασκευαστές βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση έχοντας τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν την επιρροή των πλοιοκτητών, η ελληνική παραγωγή ναυτικού εξοπλισμού αντιστοιχεί στο 0,1% της παγκόσμιας παραγωγής με μόλις 0,15 δις ευρώ κύκλο εργασιών. Στο γεγονός αυτό έχει συντελέσει ο χαμηλός βαθμός καινοτομίας, το μη φιλικό επιχειρηματικό περιβάλλον, οι μειωμένες επενδύσεις σε E&A (που είναι ίσες με το 50% του

⁴⁸ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Πεπραγμένα ΝΕΕ, 2013

⁴⁹ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Κλαδική Μελέτη: Βιομηχανία Ναυτιλιακού Εξοπλισμού, 2016

μέσου όρου στην Ε.Ε.) και η ανεπαρκής οργάνωση είτε η κρατική είτε η ιδιωτική μεταξύ των επιχειρήσεων όπως π.χ. ο σχηματισμός cluster. Ωστόσο παρατηρείται μια αυξητική τάση όσον αφορά τις πωλήσεις, οι οποίες υπερδιπλασιάστηκαν από το 2000 έως το 2015 λόγω του ότι οι επιχειρήσεις ανέπτυξαν έναν εξωστρεφή προσανατολισμό φτάνοντας τις εξαγωγές τους στο 60% της παραγωγής. Επίσης η υψηλή κερδοφορία και οι χαμηλές δανειακές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων σηματοδοτούν μια υγιή αγορά η οποία θα μπορούσε να τετραπλασιαστεί αγγίζοντας τα 0,7 δις ευρώ αν βελτιωνόταν η απόδοσή της σχετικά με τους δείκτες που προαναφέρθηκαν⁵⁰.

Γενικότερα, και για τον τομέα της ναυπήγησης υπάρχουν θετικά στοιχεία όπως οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες, η γεωγραφική θέση της χώρας, ο μεγάλος ελληνικός εμπορικός στόλος, η υψηλή τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού, η ύπαρξη ναυπηγικού πανεπιστημιακού τμήματος (ΕΜΠ), μικρότερο κατά κεφαλήν εισόδημα συγκριτικά με άλλα ευρωπαϊκά κράτη αλλά υστερεί ως προς το τεχνολογικό επίπεδο, τις υποδομές και τον εξοπλισμό, το νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο και τις ενέργειες προώθησης και μάρκετινγκ.

Πρόκειται για μία βιομηχανία που συνδέεται άμεσα με πολλούς τομείς της ελληνικής οικονομίας και δημιουργεί σημαντικό έμμεσο εισόδημα και θέσεις απασχόλησης. Συγκεκριμένα, οι εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού καταγράφουν μέσο όρο απασχόλησης τα 24,61 άτομα ενώ η ναυπηγοεπισκευή σημειώνει την ανώτερη τιμή απασχόλησης (500 άτομα). Το αυξημένο ενδιαφέρον ξένων εταιρειών στην απόκτηση ναυπηγείων, όπως το ενδιαφέρον του ομίλου ONEX και της Postlane Partners για τα Ναυπηγεία Σύρου, οι επικείμενες επενδύσεις από την Cosco για αναβάθμιση εξοπλισμού κι εγκαταστάσεων, και η κρατική προσπάθεια επίλυσης προβλημάτων του παρελθόντος και παραγραφής συσσωρευμένων χρεών δείχνει μία διάθεση αναβίωσης της ναυπηγοεπισκευής. Επίσης το γεγονός ότι το 5% των επιχειρήσεων του κλάδου ξεκίνησε τη λειτουργία του τα τελευταία εννέα χρόνια αποτελεί μια απόδειξη ότι μία μερίδα επιχειρηματιών διαβλέπει νέες ευκαιρίες. Το μέλλον του τομέα θα πρέπει να στηριχθεί σε κατασκευές προηγμένης τεχνολογίας για να μπορέσει να ανταγωνιστεί αγορές υψηλού εργατικού κόστους και να αποκτήσει μερίδιο της αγοράς των κρουαζιερόπλοιων και των yacht που παρουσιάζουν θετικό πρόσημο και σε όρους παραγωγής αλλά κυρίως σε όρους αξίας. Ευκαιρίες για τον τομέα εμφανίζονται και στις αγορές της παράκτιας εξόρυξης και των εναλλακτικών υπεράκτιων πηγών ενέργειας οι οποίες απαιτούν ποιοτικές κατασκευές και υψηλή εξειδίκευση. Το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά θα επωφελούνταν από μία εύρωστη ναυπηγοεπισκευαστική αγορά καθώς είναι τομέας που ανήκει στον πυρήνα του πλέγματος λόγω των αλληλεπιδράσεων που συνεπάγεται, και αντίστροφα η ύπαρξη του cluster θα ενίσχυε την επικοινωνία ανάμεσα στις

⁵⁰ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Κλαδική Μελέτη: Βιομηχανία Ναυτιλιακού Εξοπλισμού, 2016

επιχειρήσεις, την εξωστρέφειά τους αλλά και το επίπεδο της τεχνολογίας και καινοτομίας έτσι ώστε να αποτελεί τη βάση της ανάπτυξης του τομέα.

❖ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑ ΕΞΟΡΥΞΗ

Η πρώτη ανακάλυψη υπεράκτιου κοιτάσματος πετρελαίου στον ελλαδικό χώρο έγινε από την εταιρεία Oceanic το 1971-1974. Η εκμετάλλευση του κοιτάσματος φυσικού αερίου στη λεκάνη του Πρίνου ξεκίνησε από την εταιρεία N.A.P.C. το 1981 ενώ η πρώτη γεώτρηση για υπεράκτια εξόρυξη πετρελαίου έγινε το 1996. Το 2007 την εκμετάλλευση αναλαμβάνει η Energeian Oil & Gas η οποία με συνολικές επενδύσεις 350 εκατ. \$ ως το 2016 και 460 απασχολούμενους καταφέρνει να εξάγει πάνω από ένα εκατομμύριο βαρέλια ετησίως και το Ελληνικό Δημόσιο θα λάβει για πρώτη φορά δικαιώματα παραχώρησης (βάσει παραγωγικότητας) ύψους 400.000 ευρώ.

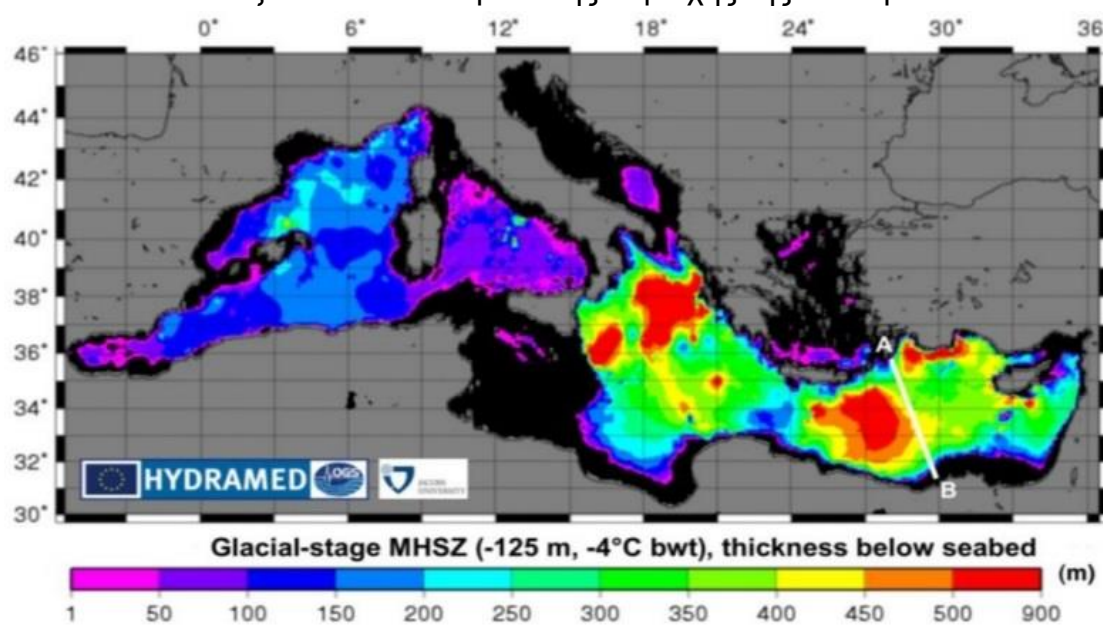
Πέραν του κοιτάσματος του Πρίνου, το 2011, και μετά από μία δεκαετία χωρίς καμία σημαντική δραστηριότητα στον τομέα της διερεύνησης, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) ίδρυσε την Hellenic Hydrocarbons Resources Management Company S.A. (HHRM) η οποία έχει την ευθύνη της αποκλειστικής διαχείρισης των δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου σχετικά με τη διερεύνηση κι εκμετάλλευση υδρογονανθράκων. Επίσης, το ίδιο έτος, με το νόμο 4001/2011 αποσαφηνίστηκε το ισχύον νομικό πλαίσιο από το 1995 το οποίο ενσωματώνει τις τελευταίες τάσεις και τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και σε συνδυασμό με τη σεισμική έρευνα που διεξήχθη από τη Νορβηγική PGS, δημιουργήθηκε ένα νέο ελκυστικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Δύο είναι οι υπεράκτιες περιοχές που παραχωρήθηκαν σε εταιρείες, η περιοχή στο Δυτ. Κατάκολο στην Energeian Oil & Gas, η πρώτη γεώτρηση της οποίας θα ξεκινήσει το 2018, και η περιοχή του Πατραϊκού Κόλπου στην Hellenic Petroleum.

Το 2014, το Υπουργείο, δημοσίευσε 20 υπεράκτια «οικόπεδα» στην περιοχή του Ιονίου και νότια της Κρήτης καλώντας για υποβολή προσφορών για παραχώρηση διερεύνησης κι εκμετάλλευσής τους. Παρόντες ήταν εκπρόσωποι των κορυφαίων εταιρειών στον τομέα, η BP, η Shell, η Exxon Mobil, η Chevron, η Eni κ.α.

Με την επιβολή ενός ευνοϊκότερου φορολογικού καθεστώτος, την αίτηση για συνδρομή των ηγετών στο χώρο, όπως η Δανία, η Νορβηγία και το Ην. Βασίλειο όσον αφορά την απαιτούμενη τεχνογνωσία, την ίδρυση της HHRM με σκοπό τη ρύθμιση, αδειοδότηση και παρακολούθηση των διαδικασιών και γενικά την κρατική πρωτοβουλία η Ελλάδα καταφέρνει να καλλιεργήσει την εμπιστοσύνη και τη σταθερότητα.

Εκτός από τη Δυτική Ελλάδα και την Κρήτη, όπου πρόσφατες αναλύσεις έχουν αναδείξει ενδιαφέρουσες γεωλογικές δομές, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η ύπαρξη πολύ μεγάλης ποσότητας ένυδρου μεθανίου στην

περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, δηλ εντός της ελληνικής ΑΟΖ. Στην εικόνα 9 απεικονίζονται τα αποθέματα της περιοχής της Μεσογείου.



Εικόνα 9: Αποθέματα ένυδρου μεθανίου στην περιοχή της Μεσογείου

Πηγή: Greek Exclusive Economic Zone: A Geopolitical Approach, Pitatzis A., Eleftheriadis L., 2014

Η Ιαπωνία το 2013 κατάφερε να εξορύξει ένυδρο μεθάνιο και αναμένεται έως το 2018 με 2020 να γίνει ένα εμπορικά διαθέσιμο προϊόν. Το γεγονός αυτό μπορεί να αλλάξει τις παγκόσμιες γεωπολιτικές ισορροπίες με την ανάδειξη της χώρας μας σε σημαντικό ενεργειακό κόμβο και παράγοντα ενεργειακής ασφάλειας για την Ε.Ε.

Είναι εμφανές ότι οι ευκαιρίες ανάπτυξης μέσω της εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων είναι πολλές αφού μπορεί να αποτελέσει μοχλό δραστηριοποίησης πολλών τομέων του cluster, π.χ. για εταιρείες εξόρυξης, θαλάσσια μεταφορά, ναυπήγηση και επιχειρήσεις κατασκευής εξοπλισμού, χρηματοδότηση κ.α.

❖ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Ο τομέας παροχής λιμενικών υπηρεσιών καταγράφει τα τελευταία χρόνια υψηλούς ρυθμούς ενοποιήσεων. Οι κορυφαίοι διαχειριστές τερματικών ενώνονται σε μεγαλύτερες συμμαχίες διεκδικώντας ολοένα και μεγαλύτερα μερίδια αγοράς και οι διατροφικές αλυσίδες μεταφορών επεκτείνονται συμπεριλαμβάνοντας ισχυρά λιμάνια. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί Νοτιοανατολική πύλη εισόδου στην ευρωπαϊκή καταναλωτική αγορά και τα φυσικά του χαρακτηριστικά επιτρέπουν τη χρήση οικονομιών κλίμακας αφού είναι ικανό να δεχτεί πλοία μεγαλύτερου μεγέθους.



Διάγραμμα 19: Τα κορυφαία λιμάνια για το 2016
 Πηγή: www.naftemporiki.gr

Τα 18 από τα 30 λιμάνια με την υψηλότερη διακίνηση φορτίου για το 2016 σύμφωνα με τη Lloyd's List είναι ασιατικά ενώ το πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι στη λίστα είναι το Ρότερνταμ που καταλαμβάνει τη 11η θέση. Η τάση που επικράτησε παρόλα αυτά ήταν μια μεγαλύτερη αύξηση όγκου διακίνησης από τα μικρότερα λιμάνια παρά από τα 30 κορυφαία της λίστας. Γενικά, οι λιμενικές περιφέρειες στη Νότια Ευρώπη είναι οι κυριότεροι νικητές σε όγκο για την περίοδο 2007-2016. Ο όγκος των εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιώς ειδικότερα αυξήθηκε από 1,37 εκατομμύρια TEU το 2007 σε 3,67 εκατομμύρια TEU το 2016. Στην περιοχή της Μεσογείου, ο Πειραιάς έρχεται τρίτος σε όγκο διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 19 με το Αλγεθίας να ηγείται (4,76 εκατ. TEUs) ακολουθούμενο από τη Βαλένθια (4,72 εκατ. TEUs)

Αναμένεται το 2017 η διακίνηση TEUs από τον Πειραιά να ξεπεράσει τα 4 εκατ. και να αποτελεί τη σημαντικότερη λιμενική εγκατάσταση της Cosco Shipping Lines Co Ltd σε ό,τι αφορά τις διεθνείς της δραστηριότητες. Για το λόγο αυτό η εταιρεία έχει ανακοινώσει πλάνο επένδυσης 350 εκατ. ευρώ εντός των επόμενων 10 ετών, εκ των οποίων τα 144 προβλέπεται να ξεκινήσουν μέσα στο 2017. Πιο αναλυτικά, 30 εκατ. ευρώ έχουν προβλεφθεί για την αναβάθμιση του car terminal, 10 εκατ. ευρώ για έργα συντήρησης λιμενικών υποδομών (κρηπιδώματα, εκβαθύνσεις κλπ, 7 εκατ. ευρώ για την κατασκευή του νέου προβλήτα πετρελαιοειδών, 7 εκατ. ευρώ για επισκευές στον προβλήτα Ι, 5 εκατ. ευρώ για υπόγεια σήραγγα μεταξύ λιμένα και περιοχής ΟΔΔΥ, έκτασης 120 στρεμμάτων. Στην έκταση αυτή θα επενδυθούν 35 εκατ. ευρώ προκειμένου να αναπτυχθεί ένα σύγχρονο logistics center, με αποτέλεσμα να επεκταθεί η ελεύθερη ζώνη και στο χώρο του νέου κέντρου διαμεταφορών, χωρίς να χρειάζεται να δημιουργηθεί τελωνείο. Τέλος, υπολογίζονται 20 εκατ. ευρώ να επενδυθούν σε μικρότερα έργα και δαπάνες.

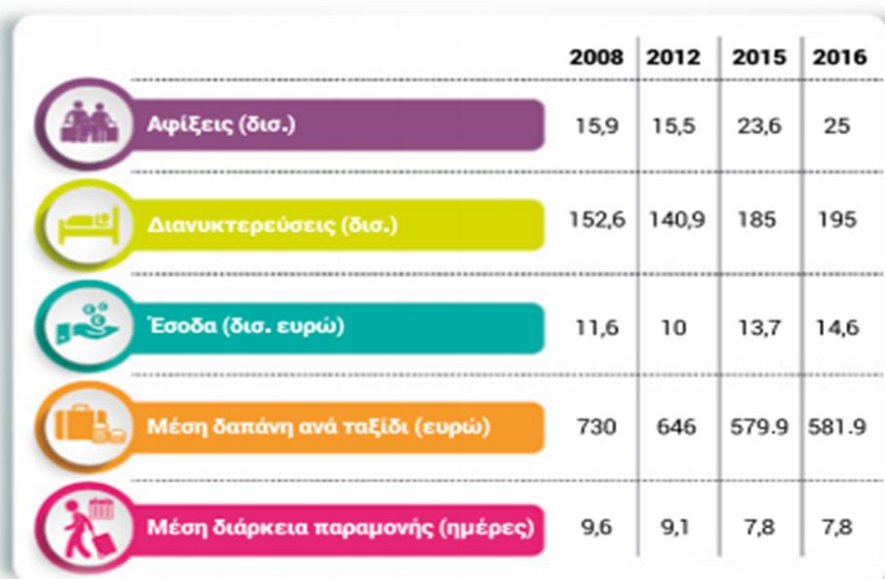
Με αυτό το τμήμα της επένδυσης ο όγκος διακίνησης του λιμένα Πειραιώς αναμένεται να αγγίξει τα 7 εκατ. TEUs εντός του επόμενου έτους ενώ μετά την ολοκλήρωσή της αναμένεται να φτάσει τα 10 εκατ. TEUs. Από τα παραπάνω στοιχεία σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το λιμάνι του Πειραιά έρχεται πρώτο στην Ευρώπη σε επιβατική κίνηση συμπεραίνουμε ότι αποτελεί σημαντικό αναπτυξιακό μοχλό της τοπικής κι εθνικής οικονομίας και θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω με μία ολιστική κρατική προσέγγιση.

❖ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο τουριστικός τομέας έχει χαρακτηριστεί ως η 'βαριά βιομηχανία' της ελληνικής οικονομίας, καθώς η συνολική συνεισφορά του στο ΑΕΠ αγγίζει το 18,6%⁵¹. Ακόμα μεγαλύτερα είναι τα οικονομικά οφέλη αν λάβουμε υπόψη ότι κάθε ένα ευρώ 'τουριστικού εσόδου' οδηγεί σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 2,65 ευρώ. Ο λιμένας Πειραιώς εκτός από την ταχεία ανάπτυξη που καταγράφει στη διακίνηση φορτίου αποτελεί και τον μεγαλύτερο λιμένα ακτοπλοΐας της Μεσογείου με 16.540 εκατ. επιβάτες (σημειώνεται πως συνυπολογίζεται και η κίνηση μέσω του πορθμείου του). Ο κύκλος εργασιών του ΟΛΠ από την ακτοπλοΐα διαμορφώθηκε το 2016 στα 10.338 εκατ. καταγράφοντας κέρδη περίπου 1,59 δις., αυξημένα κατά 45% από το 2015. Βάσει της ετήσιας μελέτης της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise), στη Μεσόγειο διακινούνται ακτοπλοϊκά, μη συμπεριλαμβανομένης δηλαδή της κρουαζιέρας και των ιδιωτικών μετακινήσεων, 77 εκατομμύρια επιβάτες, με την Ιταλία (37,3%) και την Ελλάδα (32,7%) να καλύπτουν αθροιστικά το 70% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Παρόλα αυτά η αύξηση των τουριστικών αφίξεων δε συνοδεύτηκε από ανάλογη αύξηση των συνολικών εσόδων αλλά και της ημερήσιας δαπάνης, όπως παρατηρούμε στην εικόνα 10.

Επίσης, παρόλο που η Ελλάδα τουριστικά κατατάσσεται 24^η στην ετήσια έκθεση ανταγωνιστικότητας του World Economic Forum, ανεβαίνοντας 5 θέσεις από το 2016, δεν φαίνεται να αξιοποιεί το σύνολο των παραγωγικών της πόρων και να εκμεταλλεύεται τα έμμεσα οφέλη από την αύξηση της τουριστικής κίνησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κρουαζιέρα και το yachting, στα οποία και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά.

⁵¹ Πατσουράτης Β., Ελληνικός Τουρισμός, Προοπτικές Περαιτέρω ανάπτυξης, Ο.Π.Α. News

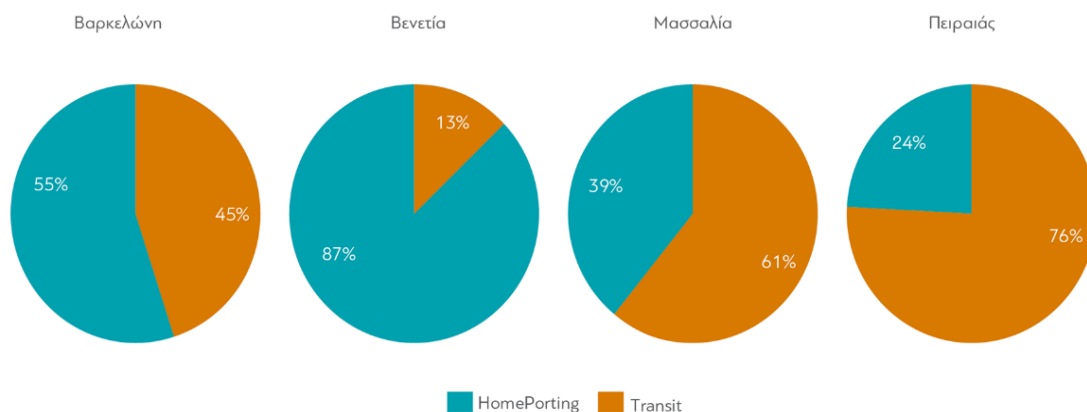


Εικόνα 10: Στοιχεία τουριστικής δαπάνης
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

➤ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Η παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας έχει διπλασιαστεί σε μέγεθος την τελευταία 15ετία φτάνοντας το 2015 τζίρο ύψους 40 δις δολάρια και μεταφέροντας πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες. Ωστόσο, σε σχέση με τα αντίστοιχα μεγέθη συνολικά για τον τουρισμό πρόκειται για μία μικρή αγορά αν και η Ελλάδα θα μπορούσε να διεκδικήσει δυσανάλογα μεγάλο ποσοστό αυτού του τζίρου. Από μελέτη της 'διαΝΕΟσις' το 2016 γνωρίζουμε ότι ενώ το 2011 η Ελλάδα προσέλκυσε το 17% των ευρωπαϊκών αφίξεων, το μερίδιό της σε επίπεδο τζίρου δεν ξεπέρασε το 4%. Αυτό έγκειται στο γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια χρησιμοποιούνται κυρίως ως λιμάνια διέλευσης (transit ports) και όχι ως λιμάνια αφετηρίας (home ports). Στο διάγραμμα 20 βλέπουμε την παραπάνω ποσοστιαία επιλογή για το λιμάνι του Πειραιά σε σύγκριση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Από τα λιμάνια αφετηρίας οι εταιρείες κρουαζιέρας προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και εξοπλισμό, κι επιπροσθέτως διενεργούν τις απαραίτητες συντηρήσεις, μικροεπισκευές και τεχνικούς ελέγχους του πλοίου. Σύμφωνα με κλαδική μελέτη της Εθνικής Τράπεζας το 2012, ένα κρουαζιερόπλοιο καταναλώνει έως και 300 ευρώ ανά επιβάτη σε ένα λιμάνι αφετηρίας, ενώ σε ένα λιμάνι διέλευσης μόλις 20 ευρώ ανά επιβάτη. Αντίστοιχα, κάθε επιβάτης εκτιμάται ότι δαπανά ως και 300 ευρώ σε κάθε λιμάνι αφετηρίας, έναντι μόνο 60 ευρώ σε κάθε λιμάνι διέλευσης.



Διάγραμμα 20: Σύγκριση επιβατών homeporting των μεγαλύτερων μεσογειακών λιμένων
 Πηγή: CLIA Europe Economic Contribution Reports 2012-2015 & Medcruise Statistical Yearbook 2016

Για τη Ελλάδα, έως το 2012 υπήρχε το καθεστώς του καμποτάζ που δεν επέτρεπε σε κρουαζιερόπλοια ξένης σημαίας (εκτός της Ε.Ε.) να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά λιμάνια ως home ports. Με την άρση του καμποτάζ, που επετεύχθη το 2012, αναμενόταν κατακόρυφη αύξηση του homeporting το οποίο ωστόσο εμφάνισε αντίθετα πτώση. Αυτό συνέβη διότι ενώ έχουν καταγραφεί 81 κριτήρια που πρέπει να πληροί ένα δυνητικό λιμάνι αφετηρίας, το λιμάνι του Πειραιά έχει κάποια βασικά στοιχεία αλλά παρουσιάζει και πολύ σοβαρές ελλείψεις. Η έλλειψη σταθερού φορολογικού καθεστώτος και σταθερού πολιτικού τοπίου, οι απεργίες, η έλλειψη υποτυπωδών λιμενικών παροχών και τα δομικά προβλήματα είναι ορισμένες από αυτές.

Το σχέδιο ανάπτυξης του λιμένος Πειραιώς από τον Ο.Λ.Π., με αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, κατασκευή καταστημάτων, χώρων υποδοχής και αναμονής καθώς και ενός ξενοδοχειακού συγκροτήματος σε συνδυασμό με την κατασκευή νέας βάσης κρουαζιέρας, αξίας 120 εκατ. ευρώ, που θα επιδοτηθεί σε ποσοστό 95% από ευρωπαϊκά κονδύλια, αναμένεται να μετατρέψει τον Πειραιά σε έναν πιο ελκυστικό προορισμό homeporting. Επίσης, με τη συνδρομή της Cosco Shipping Lines Co Ltd αναπτύσσεται ένα σχέδιο προσέλκυσης Κινέζων επιβατών ενώ παράλληλα γίνονται και επαφές με στελέχη μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας στο Μαϊάμι όπως η Royal Caribbean και η Carnival που ήδη έχουν αρχίσει να αποδίδουν.

➤ YACHTING

Το yachting είναι άλλη μία τουριστική αγορά την οποία η Ελλάδα δεν έχει εκμεταλλευτεί στο βαθμό που θα μπορούσε. Συγκεκριμένα, το ελληνικό yachting καλύπτει περίπου 3,8% από το 18,6% που συνεισφέρει συνολικά ο τουρισμός στο ΑΕΠ ενώ περίπου 3.150 Έλληνες ναυτικοί απασχολούνται στα 3.500 επαγγελματικά τουριστικά σκάφη, εκ των οποίων τα 2.700 είναι ιστιοπλοϊκά. Επιπλέον, δίνει ζωή στα απομακρυσμένα ελληνικά νησιά, ειδικά

σε όσα υπάρχει περιορισμένη προσβασιμότητα, τονώνοντας την τοπική οικονομία και κοινωνία με την προσέλκυση τουριστών συνήθως υψηλής εισοδηματικής βάσης. Σε ό,τι αφορά τα δυνητικά έσοδα από τον τομέα του yachting, σύμφωνα με μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων, κάθε τουρίστας που ξοδεύει 100 ευρώ σε μία μαρίνα, ξοδεύει επιπλέον 450 ευρώ στην τοπική οικονομία.

Ωστόσο, έχει καταγραφεί μείωση των ελλιμενιζόμενων σκαφών στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια κατά 25% αφού οι μαρίνες γειτονικών χωρών (κυρίως της Τουρκίας και Κροατίας) είναι περισσότερες και πιο ανταγωνιστικές αυξάνοντας την ανεργία των ναυτικών στον τομέα του ελληνικού yachting στο 40%. Μερικοί από τους λόγους είναι η αυξημένη φορολογία, τα υψηλά τέλη ελλιμενισμού, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και η έλλειψη μαρινών και βασικών υποδομών σε λιμάνια. Οι θέσεις ελλιμενισμού στη χώρα ανέρχονται σε μόλις 13.000, πολλά λιμάνια χαρακτηρίζονται δύσβατα, και η επιβολή ΦΠΑ τη στιγμή που η Τουρκία έχει μηδενικό φόρο οδηγούν σε μεγαλύτερη απώλεια ανταγωνιστικότητας.

Η ανάγκη για κρατική παρέμβαση κρίνεται επιτακτική με μέτρα άμεσης βελτίωσης του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, συντονισμένη προβολή του ελληνικού yachting και με την εφαρμογή μέτρων όπως π.χ. το ηλεκτρονικό μητρώο⁵². Μέσω του ναυτιλιακού cluster Πειραιώς και της αλληλεπίδρασής του με τον κρατικό τομέα, οι ιδιωτικές επενδύσεις θα μπορούσαν να κατευθυνθούν σε ναυτιλιακούς τομείς που εμφανίζουν ευκαιρίες ανάπτυξης και στη δημιουργία ευκαιριών σε όσους τομείς δεν εμφανίζουν τέτοιες.

❖ ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο συγκεκριμένος τομέας περιλαμβάνει τη δράση του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος & Ελληνικής Ακτοφυλακής και ουσιαστικά είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας της χώρας, τον έλεγχο τήρησης της ναυτικής νομοθεσίας, την ενίσχυση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας με επιθεωρήσεις πλοίων / επίλυση θεμάτων ναυτικής εργασίας και προστασίας του περιβάλλοντος, τη συνδρομή σε μεταφορές προς όφελος των άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων, την εξυπηρέτηση άμεσων αναγκών υγείας του πληθυσμού των νησιών, την απαγόρευση εισόδου λαθρομεταναστών στη χώρα και την αντιμετώπιση προβλημάτων διακίνησης ναρκωτικών, λαθρεμπορίας όπλων κλπ διατηρώντας ανοιχτές τις θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών.

Η Ελλάδα σήμερα, ενώ είναι μια από τις έξι μεγάλες ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις, δυστυχώς δεν διαθέτει επενδυτικό σχέδιο για ανανέωση του στόλου

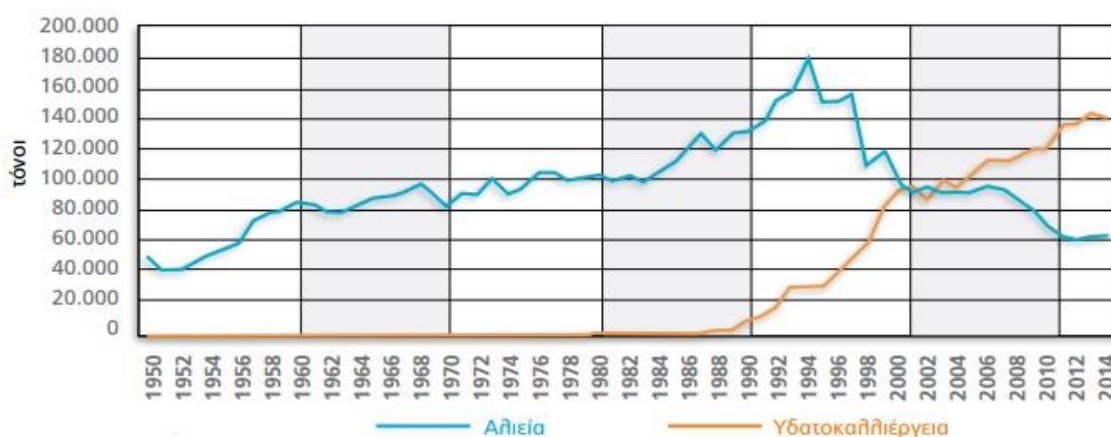
⁵² Όπως προβλέπει ο νόμος 4256/2014, σκάφος οποιασδήποτε σημαίας που πλέει στα ελληνικά χωρικά ύδατα, οφείλει να εγγράφεται στο ηλεκτρονικό μητρώο του Υπουργείου Ναυτιλίας έναντι τιμήματος.

επιφανείας για μετά το 2020 λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης. Το γεγονός αυτό αποτελεί πλήγμα για τη θέση της χώρας μεταξύ μελών του NATO και οδηγεί σε περαιτέρω μείωση ζήτησης ναυπηγικών εργασιών.

Όσον αφορά το Λιμενικό Σώμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το Πολεμικό Ναυτικό και την Εμπορική Ναυτιλία από τη στιγμή της ίδρυσής του και η συνδρομή του τα τελευταία χρόνια στη διάσωση προσφύγων και μεταναστών υπήρξε καταλυτική.

❖ ΑΛΙΕΙΑ

Τα ψάρια και τα παρασκευάσματα αυτών αποτελούν έναν από τους πλέον εξωστρεφείς κλάδους της ελληνικής οικονομίας αντιπροσωπεύοντας το 10,3% των συνολικών αγροτικών εξαγωγών της χώρας. Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση της ΕΛΣΤΑΤ, το 2015 η συνολική αξία των εξαγωγών αλιευτικών προϊόντων για την Ελλάδα ανήλθε σε 589,9 εκ. ευρώ κυρίως προς χώρες της Ε.Ε. με τα ψάρια ιχθυοκαλλιέργειας να αντιπροσωπεύουν το 82% με περίπου 12.000 θέσεις απασχόλησης. Το 2003, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 21 η προσφορά αλιευτικών προϊόντων από την υδατοκαλλιέργεια ξεπέρασε για πρώτη φορά την αντίστοιχη προσφορά από την αλιεία. Το 2014 εκτιμάται ότι το 69% της εγχώριας παραγωγής αλιευτικών προϊόντων προήλθε από την υδατοκαλλιέργεια (που σχεδόν ταυτίζεται με την ιχθυοκαλλιέργεια σε όρους αξίας) και το υπόλοιπο 31% από την αλιεία.



Διάγραμμα 21: Προσφορά αλιευτικών προϊόντων στην Ελλάδα
Πηγή: FAO, ΥΠΑΑΤ, ΣΕΘ

Η ιχθυοκαλλιέργεια έχει εξελιχθεί σε έναν από τους πλέον ανταγωνιστικούς τομείς πρωτογενούς παραγωγής της χώρας και προβλέπεται διπλασιασμός της παραγωγής μέχρι το 2030. Ωστόσο λόγω της οικονομικής κρίσης, έως το 2015 ο κλάδος προσανατολίστηκε στη σταθεροποίηση της κερδοφορίας και όχι στην αύξηση της παραγωγής. Για τον λόγο αυτό, η παραγωγή μειώθηκε κατά 6,7% (5η θέση στην Ευρώπη) με ταυτόχρονη αύξηση της αξίας πωλήσεων κατά 5,7% (2η θέση στην Ευρώπη). Συνολικά δραστηριοποιούνται

63, κυρίως μικρομεσαίες, επιχειρήσεις με 366 μονάδες σε όλη την Ελλάδα. Θεσμικά ο τομέας εκπροσωπείται από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών (Σ.Ε.Θ) στον οποίο συμμετέχουν επιχειρήσεις που παράγουν σχεδόν το 80% της ελληνικής παραγωγής αλιευμάτων και την Πανελλήνια Ένωση Μικρομεσαίων Ιχθυοκαλλιεργητών (ΠΑΝΕΜΜΙ) που αποτελείται κυρίως από μικρότερους παραγωγούς. Η Επιτροπή Marketing του Σ.Ε.Θ. συμμετέχει σε δράσεις προώθησης κι επικοινωνίας.

Με γνώμονα τη νέα Κοινή Αλιευτική Πολιτική της Ε.Ε., εγκρίθηκε το 2015 το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας Θάλασσας 2014 - 2020 με στόχο την απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών, τον χωροταξικό σχεδιασμό και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας με ειδική πρόβλεψη για την προώθηση της υδατοκαλλιέργειας⁵³.

5. Κριτική ανάλυση της δομής του cluster Πειραιώς

Βάσει των τομέων που αναπτύχθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και έχοντας υπόψη την ανάλυση των τεσσάρων επιτυχημένων ναυτιλιακών cluster (Νορβηγίας, Γερμανίας, Σιγκαπούρης και Ντουμπάι), επιχειρείται μια εμβάθυνση στο ναυτιλιακό cluster Πειραιώς έτσι ώστε να αναδειχθούν θετικά και αρνητικά στοιχεία, να εντοπιστούν πιθανά μελλοντικά προβλήματα και να γίνουν παράλληλα προτάσεις για τη λειτουργία και την εξέλιξή του.

5.1. Πλεονεκτήματα και αδυναμίες

Κατόπιν της ανάλυσης της παρούσας κατάστασης στους τομείς που απαρτίζουν το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά μπορούμε να επισημάνουμε κάποια στοιχεία που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Αρχικά, απαντώντας στο ερώτημα αν υπάρχει τέτοιας μορφής οργάνωση με επίκεντρο το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας θα πρέπει να εξετάσουμε αν όντως υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις.

Ως προς τον πληθυσμό των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων που εδράζονται και δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή παρατηρούμε ότι πρόκειται για έναν αρκετά μεγάλο (ειδικά στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας) και ετερογενή πληθυσμό που θα μπορούσε να εγγωγηθεί την ανάπτυξη ανταγωνιστικών αλλά και συνεργατικών σχέσεων μεταξύ των επιχειρήσεων. Επίσης, παρόλο που η Ελλάδα στο σύνολό της είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, βλέπουμε ότι ο Πειραιάς παρουσιάζει μια πολύ πιο έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα απ'ότι οι υπόλοιπες περιοχές στη

⁵³ Σύνδεσμος Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών, Ελληνική Υδατοκαλλιέργεια 2016

χώρα. Η μακρά ιστορία στον κλάδο της ναυτιλίας οφείλεται σε εξωστρεφείς επιχειρήσεις που πρωτοπορούν και διαπρέπουν διεθνώς, οι οποίες αποτελούν ηγέτιδες επιχειρήσεις σε περισσότερους από έναν τομείς, βοηθώντας το cluster να εξελιχθεί. Σε κάθε έναν τομέα που εξετάσαμε υπήρχε έντονη η παρουσία δομών συνεργασίας και αντιπροσώπευσης, όπως Ενώσεις, Οργανισμοί, Ινστιτούτα, Σύλλογοι κ.α. είτε ιδιωτικού είτε δημόσιου χαρακτήρα, οι οποίες προστατεύουν το κοινό συμφέρον και ενισχύουν την κοινή δράση. Όλες οι προϋποθέσεις φαίνεται να καλύπτονται ωστόσο το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά υπολείπεται σε οργάνωση και στοχευμένη στρατηγική.

Παρόλες τις μεμονωμένες προσπάθειες που κατά καιρούς γίνονται με ιδιωτική πρωτοβουλία, ο κάθε τομέας αποτελεί κρίκο της ίδιας αλυσίδας, με αποτέλεσμα η ανεπάρκεια ή η δυσλειτουργία του ενός να επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα και τους άλλους. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του κλάδου, οι ραγδαίες εξελίξεις που σημειώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο και η δεινή κατάσταση της ελληνικής οικονομίας επιβάλλουν την άμεση κινητοποίηση του κράτους προς την ανάδειξη της δυναμικής και των προοπτικών της ελληνικής ναυτιλίας μέσα από την καθιέρωση ενός συμπαγούς ναυτιλιακού cluster ικανού να μιμηθεί επιτυχημένα παραδείγματα του εξωτερικού όπως αυτά που συμπεριλήφθηκαν στο παρόν κείμενο.

Συγκεκριμένα, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή ζώνη πλοιοκτησίας στον κόσμο τοποθετείται στο γεωγραφικό χώρο Αθήνας - Πειραιά, η οποία συνδέεται στενά με την εθνική ιδιοκτησιακή βάση της, σε αντίθεση με παρεμφερείς πλοιοκτητικές ζώνες, όπως η Σιγκαπούρη και το Ντουμπάι, που στόχο έχουν να προσελκύσουν μία πλοιοκτητική βάση προερχόμενη από την υφήλιο. Το γεγονός αυτό προσδίδει ακόμα μεγαλύτερο πλεονέκτημα στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά αφού απαιτείται λιγότερη προσπάθεια προσέλκυσης πλοιοκτητριών και διαχειριστικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και υπάρχει μικρότερος κίνδυνος αποχώρησης. Το εντυπωσιακό μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου συνεπάγεται μία μεγάλη πηγή ζήτησης για ναυπηγήσεις και εξοπλισμό, εφοδιασμό, νομικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ναυτασφαλίσεις, τεχνολογικά προηγμένα συστήματα ελέγχου και διαχείρισης, απασχόληση καταρτισμένου προσωπικού κ.α. καθώς και για υπηρεσίες ή προϊόντα που εκτείνονται πέρα από το cluster στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας.

Ο μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως αναφέρθηκε, δημιουργεί το κατάλληλο περιβάλλον για την ανάπτυξη σχέσεων υγιούς ανταγωνισμού ενώ παράλληλα, ο βαθμός ετερογένειας ανάμεσα στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις επιτρέπει την ανάπτυξη και καθετοποιημένων σχέσεων δίνοντας μία πολυδιάστατη μορφή στο cluster.

Δευτερεύοντα αλλά επίσης σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και το λιμάνι του Πειραιά το οποίο μπορεί να θεωρηθεί και ο δεύτερος πόλος του cluster, στοιχείο που παρατηρούμε και στα cluster του εξωτερικού που αναλύθηκαν.

Πρώτον, η πλεονεκτική γεωγραφική του θέση, ευρισκόμενο ανάμεσα στις κύριες θαλάσσιες οδούς αποτελώντας πύλη εισόδου στην ευρωπαϊκή αγορά, και δεύτερον οι αυξανόμενοι ρυθμοί διακίνησης εμπορευμάτων κυρίως λόγω της ιδιωτικοποίησής του, είναι λόγοι για τους οποίους θεωρείται παράγοντας ζωτικής σημασίας εντός του cluster. Όπως είδαμε και στο παράδειγμα της Σιγκαπούρης, η αξιοπιστία και η ταχύτητα των λιμενικών υπηρεσιών διευκολύνει τις εργασίες στον τομέα του εξοπλισμού, των ανταλλακτικών, των ναυπηγήσεων και άλλων δίνοντάς τη δυνατότητα του προγραμματισμού και περαιτέρω ανάπτυξης. Στο λιμάνι του Πειραιά, σε μικρότερη κλίμακα βέβαια και με πολλά περιθώρια βελτίωσης, φαίνεται να έχουν γίνει τα πρώτα βήματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Σχετικά με τον τρόπο οργάνωσής του, το cluster παρουσιάζει περισσότερες ομοιότητες με αυτό της Νορβηγίας (bottom – up) παρά με αυτό της Γερμανίας (top – down). Υπάρχουν ηγέτιδες επιχειρήσεις που θα μπορούσαν να αποτελέσουν παράδειγμα προς μίμηση αλλά συνολικά σε όρους καινοτομίας και έρευνας ο κλάδος υστερεί ενώ η κρατική παρέμβαση και στήριξη είναι ανεπαρκής εδώ και δεκαετίες.

Σε έρευνα που διεξήχθη⁵⁴, οι άνθρωποι της αγοράς στα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα συμπεριέλαβαν τη διαθεσιμότητα στελεχών, είτε στην ξηρά (87%) είτε στη θάλασσα (67%) γεγονός που, μεταξύ άλλων, έχει ενδυναμώσει και τη φήμη της χώρας ως ναυτιλιακή δύναμη. Βέβαια, η μειούμενη απασχόληση στη θάλασσα αναμένεται να προκαλέσει έλλειψη στελεχών και στην ξηρά στο άμεσο μέλλον αφού πολλοί έμπειροι ναυτικοί συνηθίζεται να επιλέγονται σε τέτοιες θέσεις.

Τελειώνοντας, άλλα πλεονεκτήματα του ναυτιλιακού cluster Πειραιώς που προέκυψαν από την παρούσα μελέτη είναι η ποιότητα της ελληνικής σημαίας καθώς παρουσιάζει θετικές επιδόσεις σε όλες τις σχετικές λίστες που ανακοινώνονται από τους διεθνείς οργανισμούς, η ικανοποιητική πρόσβαση σε ορισμένες επαγγελματικές υπηρεσίες χωρίς όμως αυτό να αφορά το σύνολο του τομέα ναυτιλιακών υπηρεσιών και το ότι ανήκει στην Κοινότητα της Ε.Ε. η οποία έχει τη δύναμη να ασκεί διεθνή επιρροή και να διαμορφώνει ένα ενιαίο πλαίσιο ανάπτυξης για τη ναυτιλία.

Σε αντιδιαστολή των θετικών στοιχείων καταγράφεται η ύπαρξη αρκετών αδυναμιών εντός του ναυτιλιακού cluster, πολλές εκ των οποίων σχετίζονται με το ρόλο του κράτους και την εν γένει οργάνωσή του. Συνεπώς ένα από τα κυριότερα μειονεκτήματά του είναι η έλλειψη κεντρικού θεσμικού φορέα διακυβέρνησης και η έλλειψη οράματος από την πολιτεία. Μεταξύ των πολλών μελετών που διεξάγονται και που συγκρίνουν τις επιδόσεις των ναυτιλιακών τομέων ανά χώρα, το υπάρχον θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο συχνά χαρακτηρίζεται τροχοπέδη στην ανάπτυξη του κλάδου. Γενικά, οι συγκεχυμένες νομοθετικές ρυθμίσεις πολλές εκ των οποίων είναι είτε

⁵⁴ E.Y., Re-positioning Greece as a global maritime capital, 2017

πολύπλοκες είτε παρωχημένες, η έλλειψη διαφάνειας και η έντονη ύπαρξη γραφειοκρατικών διαδικασιών σε συνδυασμό με τη δυσκαμψία της ελληνικής οικονομίας και την πολιτική αστάθεια που επικρατεί οδηγεί σε αβεβαιότητα ως προς τις επενδυτικές παραμέτρους και σε απώλεια της εμπιστοσύνης από την αγορά. Οι κρατικές υπηρεσίες παρουσιάζουν πολυεπίπεδες ελλείψεις και σε υποδομές αλλά και σε συστήματα μηχανοργάνωσης και διασύνδεσης δημιουργώντας εμπόδια και επιπλέον κόστη στον επιχειρηματικό κόσμο της ναυτιλίας. Ειδικότερα, η Ελλάδα σύμφωνα με έρευνα της Παγκόσμιας Τράπεζας (World Bank) κατατάσσεται 61^η στο βαθμό διευκόλυνσης της επιχειρηματικότητας (ease of doing business) γεγονός που αντανakλά την έντονη υπάρχουσα δυσλειτουργία.

Επιπρόσθετα, ο τομέας της ναυπήγησης και κατασκευής εξοπλισμού είναι εκείνος που έχει υποστεί τη μεγαλύτερη μείωση στον κύκλο εργασιών του μεταξύ των τομέων του ελληνικού ναυτιλιακού cluster. Η μειωμένη ανταγωνιστικότητα, η έλλειψη καινοτομίας και επενδύσεων και οι απαρχαιωμένες υποδομές των ναυπηγείων οδήγησαν τον τομέα αυτό σε παρακμή και ταυτόχρονα στην απώλεια μεγάλου μέρους της εμπειρογνωμοσύνης. Ως αποτέλεσμα, το κόστος κατασκευής ή συντήρησης ενός πλοίου εμφανίζεται αυξημένο σε σχέση με αντίστοιχα ναυπηγεία του εξωτερικού, γεγονός που αποδυναμώνει περαιτέρω το cluster αφού ο τομέας της ναυπήγησης αλληλεπιδρά με τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας.

Οι ναυτιλιακές χρηματοοικονομικές υπηρεσίες στον Πειραιά παρόλο που θεωρούνται σε μεγάλο βαθμό εξειδικευμένες δεν αρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες του κλάδου και αποτελούν μαζί με την αστάθεια στο ισχύον νομικό και φορολογικό καθεστώς μία από τις αιτίες που καθιστούν το cluster μη ελκυστικό για πιθανή μετεγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ένα ακόμη στοιχείο στο οποίο υστερεί σημαντικά το ελληνικό ναυτιλιακό cluster είναι ο χαμηλός βαθμός καινοτομίας και οι χαμηλές επενδύσεις σε έρευνα και ανάπτυξη. Παρόλο που μεμονωμένα κάποιοι οργανισμοί έχουν αναλάβει δράσεις με στόχο την ανακάλυψη επιτευγμάτων προηγμένης τεχνολογίας και κάποιες εξωστρεφείς επιχειρήσεις έχουν συνάψει σχετικές συνεργασίες για τον ίδιο σκοπό, η έλλειψη κεντρικού συντονισμού και κεντρικής πλατφόρμας ανταλλαγής τεχνογνωσίας όπως και η απουσία διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και καινοτομίας είναι εμφανής.

Η έλλειψη προηγμένης υποδομής και υπηρεσιών logistics στον Πειραιά αποτελεί ένα ακόμα μειονέκτημα. Το λιμάνι του Πειραιά πρέπει να θεωρηθεί κομμάτι της αλυσίδας διατροφικών μεταφορών όσον αφορά τα εμπορεύματα και κομμάτι της τουριστικής διακίνησης όσον αφορά τους επιβάτες. Κατά συνέπεια, κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών της χώρας και ειδικά γύρω από το λιμάνι έτσι ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις και οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις όπως και η αναδιαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου έτσι ώστε να μετατραπεί σε πόλο έλξης για πλήθος τουριστών. Εδώ θα πρέπει να συμπεριλάβουμε και τη μη

ετοιμότητα του λιμένα για μελλοντική ψηφιοποίηση των διαδικασιών του⁵⁵ γεγονός που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη για την αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι ο μειωμένος αριθμός εγγεγραμμένων πλοίων υπό την ελληνική σημαία και το υψηλό κόστος εργασίας σε σχέση με το κόστος ασιατικών πληρωμάτων και στελεχών είναι ακόμα δύο επιπλέον αρνητικοί παράγοντες που ολοκληρώνουν τον κατάλογο των μειονεκτημάτων και περιορίζουν περαιτέρω την ελκυστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού cluster.

Παρά το μέγεθος και τη σημασία του για την τοπική και εθνική οικονομία, το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά δεν είχε υπαχθεί σε κανένα επίσημο ή άτυπο σύστημα διακυβέρνησης έως το τέλος του 2016 όπου και έγινε η πρώτη συντονισμένη προσπάθεια. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) και το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά (Ε.Β.Ε.Π.) συνεργάστηκαν έτσι ώστε να οργανωθεί κάτω από μια κοινή μακροπρόθεσμη στρατηγική το “Maritime Hellas”. Αυτή η πρωτοβουλία λαμβάνεται σε μία περίοδο καθοριστική για τις γενικότερες εξελίξεις στον κλάδο.

5.2. Πιθανές απειλές - προβλήματα

Η ναυτιλία πάντα ενεργούσε σε ένα ρευστό και ασταθές περιβάλλον και οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με αυτή θα πρέπει να δείχνουν ευελιξία και προνοητικότητα. Οι προβλέψεις των ειδικών για τις επόμενες δεκαετίες υποδεικνύουν ριζικές αλλαγές στο είδος των μεταφερόμενων φορτίων, στον τρόπο μεταφοράς τους, στις εμπλεκόμενες χώρες που θα έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο αλλά και σε δημογραφικά και άλλα στοιχεία που επηρεάζουν άμεσα τον κλάδο. Οι αλλαγές αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν ως απειλές για την επικρατούσα κατάσταση ή ως ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις που θα τοποθετηθούν σωστά.

Πιο αναλυτικά, παρά την ύπαρξη υπερβάλλουσας χωρητικότητας που έχει οδηγήσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα τους δείκτες ναυλαγοράς όπως και ο μικρότερος ρυθμός ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου που επικρατεί τα τελευταία χρόνια, το παγκόσμιο ΑΕΠ διπλασιάστηκε από το 1995 έως σήμερα και το παγκόσμιο εμπόριο έχει τετραπλασιαστεί. Αυτό οφείλεται κυρίως στην επιχειρησιακή και τεχνολογική ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία μείωσε δραματικά το κόστος μεταφοράς και στη διευρυμένη παγκοσμιοποίηση όλων των επιμέρους τομέων του ναυτιλιακού κλάδου. Για παράδειγμα,

- οι 5 κορυφαίοι νηογνώμονες ταξινομούν το 82% του παγκόσμιου στόλου,

⁵⁵ Χαμηλή κατάταξη του Πειραιά στη 14^η θέση βάσει μελέτης της MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

- οι 2 μεγαλύτερες εταιρείες ναυτιλιακής χρηματοδότησης καλύπτουν το 1/6 της παγκόσμιας αγοράς και
- οι 4 κορυφαίες εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων καλύπτουν πάνω από το 50% της συνολικής μεταφοράς σε TEUs

Η δομή των εταιρειών ποικίλλει ανάλογα με τη φύση του κάθε τομέα δραστηριοποίησης αλλά η τάση που κυριαρχεί είναι να εδρεύουν σε περιοχές με εγγύτητα στις αγορές, με εύκολη πρόσβαση σε προμηθευτές και βοηθητικές υπηρεσίες και σε περιοχές που αποτελούν κόμβους γνώσης και καινοτομίας. Επομένως, ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτιλιακών cluster προβλέπεται να ενταθεί ακόμα περισσότερο τις επόμενες δεκαετίες.

Επίσης, από στοιχεία μελέτης που διεξήχθη από τις QinetiQ, Lloyd's Register και Strathclyde University το 2013, παρατηρούμε μια μετατόπιση της εμπορικής δραστηριότητας προς την Ασία. Με επιφυλάξεις αναφέρει πως μέχρι το 2030 η Κίνα θα κατέχει το 1/4 του εμπορικού στόλου, σχεδόν η μισή παραγωγή υπεράκτιου πετρελαίου θα εξάγεται από μεγαλύτερα βάθη, θα υπάρχουν 100 φορές περισσότερες υπεράκτιες αιολικές πλατφόρμες, ο αριθμός πλοίων container μεγαλύτερου μεγέθους θα αυξηθεί εντονότερα και το ναυτιλιακό εμπόριο θα διπλασιαστεί. Αν προστεθεί σε αυτά και η πρόβλεψη για αύξηση της αμυντικής ναυτιλίας, κυρίως από τις Η.Π.Α., καταλήγουμε σε ένα πολύ διαφορετικό ναυτιλιακό περιβάλλον στο οποίο το 'Maritime Hellas' και κατ' επέκταση η Ελλάδα θα πρέπει να διεκδικήσουν τη θέση τους. Οι ρυθμοί αύξησης του στόλου από την Ιαπωνία και την Κίνα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα κινδυνεύει να χάσει την κυριαρχία της ως προς την πλοιοκτησία τα επόμενα χρόνια και ίσως και μέρος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων⁵⁶.

Εκτός των παγκόσμιων τάσεων και προβλέψεων πιθανή απειλή για το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά αποτελεί η υπερβολική πίεση για υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος από την Ε.Ε. Ενώ οι προσπάθειες αυτές χαρακτηρίζονται θετικές από την άποψη της ανταγωνιστικότητας, είναι σημαντικό η Ε.Ε. να μην επιβάλει αυστηρότερους περιφερειακούς κανονισμούς που παρεκκλίνουν από τις διεθνείς συμβάσεις του IMO και ILO. Τέτοιες ενέργειες ενέχουν τον κίνδυνο αύξησης των λειτουργικών εξόδων σε σχέση με κράτη όπως η Σιγκαπούρη και θα πρέπει να αποφεύγονται.

Επίσης, κανονισμοί της Ε.Ε. που επηρεάζουν την ελκυστικότητα των σημαίων κρατών μελών της επιβάλλοντας αυστηρότερες ελάχιστες απαιτήσεις απ' ότι οι διεθνείς συμβάσεις όσον αφορά την υγεία και ασφάλεια, το περιβάλλον και τις εργασιακές σχέσεις, συρρικνώνουν την ευελιξία και μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών cluster.

⁵⁶ το 56% των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά θα εξέταζε μια πιθανή μετεγκατάσταση εκτός Ελλάδος (MENON Economics & DNV GL, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017)

Το προσφυγικό ζήτημα αποτελεί ακόμα ένα θέμα που απαιτεί άμεση επίλυση. Το 2015, περίπου 885.000 μετανάστες έφθασαν στην Ε.Ε. μέσω της ανατολικής μεσογειακής διαδρομής, αριθμός αυξημένος κατά 17 φορές απ' ότι το 2014, το οποίο ήταν επίσης έτος ρεκόρ. Στην Κεντρική Μεσόγειο Θάλασσα διασώθηκαν 14.000 άτομα από 141 εμπορικά πλοία τα οποία άλλαξαν πορεία προκειμένου να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις διάσωσης. Ειδικά για την Ελλάδα, η οποία δέχτηκε το μεγαλύτερο κύμα προσφυγικών και μεταναστευτικών ροών η πίεση είναι μεγάλη ως προς τη διαχείριση του προβλήματος επηρεάζοντας αρνητικά την αμυντική και την εμπορική ναυτιλία της χώρας και πλήττοντας τον τουριστικό της τομέα. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επισημαίνει ότι τα εμπορικά πλοία δε μπορεί να αποτελούν μέρος της διαδικασίας διαχείρισης μεταναστευτικών ροών στη Μεσόγειο Θάλασσα. Ακόμα και για τέτοιου είδους ζητήματα ένα ισχυρό ναυτιλιακό cluster θα είχε ίσως τη δυνατότητα να απαιτήσει μια πιο ευρεία αντιμετώπιση γρηγορότερα.

Τέλος, εσωτερικές απειλές τις οποίες πιθανόν να κληθεί το Maritime Hellas να αντιμετωπίσει είναι πρώτον, η έλλειψη επενδυτικών πόρων παράλληλα με ένα μη ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον εξαιτίας της δεδομένης οικονομικής κρίσης και των συχνών νομοθετικών αλλαγών και δεύτερον, η κακή οργάνωση του cluster με επιβολή περιορισμών, ύπαρξη αναξιοκρατίας ή έλλειψη κινήτρων που θα οδηγούσε στη μη αποδοχή του από το σύνολο των επιχειρήσεων.

Για όλους τους παραπάνω λόγους θα πρέπει ο Πειραιάς να αξιοποιήσει την υποδομή και το ανθρώπινο δυναμικό του και να μετατραπεί σε ένα ελκυστικό ολοκληρωμένο ναυτιλιακό κέντρο διατηρώντας τη θέση του στο προσκήνιο. Αυτό, όπως έχει καταγραφεί θεωρητικά αλλά και επιβεβαιωθεί και στην πράξη, μπορεί να το καταφέρει μέσω της οργάνωσης του Maritime Hellas, του ελληνικού ναυτιλιακού cluster, που ουσιαστικά προϋπήρχε αλλά δεν είχε ποτέ την απαραίτητη θεσμική υπόσταση.

5.3. Προτάσεις ενίσχυσης του cluster Πειραιώς

Οι προοπτικές ενός τέτοιου εγχειρήματος δεν είναι άλλο παρά αισιόδοξες και οι μελλοντικές ευκαιρίες που παρουσιάζονται πολυάριθμες. Αρχικά, η δημιουργία συγκεκριμένης ιστοσελίδας και πλατφόρμας εγγραφής των επιχειρήσεων και οργανισμών από το Ν.Ε.Ε., την Ε.Ε.Ε. και το Ε.Β.Ε.Π. θεωρείται ως το πρώτο σπουδαίο βήμα που έγινε και αναμένεται η αναβάθμισή της να ολοκληρωθεί μέσα στο 2017. Επιπρόσθετα, ανακοινώθηκε ότι τα μέλη που θα συμμετάσχουν θα λάβουν δωρεάν ετήσια συνδρομή, έτσι ώστε να δοθεί ένα κίνητρο ευρύτερης συμμετοχής, και ότι αναμένεται εκτενής παρουσίαση του Maritime Hellas στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών, του κόσμου της

ναυτιλίας και των κρατικών φορέων για τα οφέλη που συνεπάγεται μια τέτοια κίνηση.

Για την επίτευξη οριζόντιας και κάθετης δικτύωσης θα βοηθούσε εκτός από την ευρεία συμμετοχή επιχειρήσεων, η συμμετοχή των Ενώσεων και Οργανισμών που ήδη έχουν σχηματιστεί στους επιμέρους τομείς καθώς και τα cluster άλλων βιομηχανιών που αλληλεπιδρούν με τη ναυτιλία. Τα κύρια θέματα συζήτησης και δράσης θα πρέπει να περιστρέφονται γύρω από ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών, τη γνωστοποίηση διδαγμάτων και βέλτιστων πρακτικών, τα κοινά επενδυτικά προγράμματα, τη δημοσίευση μελετών καθώς και την κοινοποίηση της προόδου που επιτυγχάνεται. Κατά τους Wolfe και Creutzberg (2005) οι πολιτικές των cluster αποδίδουν μόνο όταν οι επωφελούμενοι έχουν άμεσο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους, καθώς έχουν την ικανότητα να αναγνωρίζουν τα εμπόδια, τους περιορισμούς και τις αναποτελεσματικές πρακτικές του παρελθόντος. Επομένως, οι ισότιμοι όροι συμμετοχής στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για όλα τα μέλη του cluster είναι απαραίτητοι δίνοντας προτεραιότητα στην κοινή διαβούλευση, διαπραγμάτευση και συλλογική διαμόρφωση στρατηγικής. Όμως, η κοινή δράση στο εσωτερικό του θα πρέπει να αντανakλάται και εξωτερικά, με υπηρεσίες προώθησης και διαφήμισης για το σύνολο του cluster (στοιχείο που χαρακτηρίζει τα cluster του Ντουμπάι και της Σιγκαπούρης). Δράσεις ενημέρωσης προς το κοινό είναι ικανές να παρέχουν τη μεγαλύτερη δυνατή υποστήριξη όχι μόνο των άμεσα ενδιαφερόμενων αλλά ολόκληρης της κοινωνίας. Η συμμετοχή του cluster σε ευρύτερες δομές αλλά και η συμμετοχή διεθνών και ευρωπαϊκών οργανισμών σε αυτό θα μπορούσε να επηρεάσει συζητήσεις, αποφάσεις και κανονισμούς προς όφελός του. Ο Πειραιάς θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί μεταξύ άλλων το μεγάλο ποσοστό πλοιοκτησίας και να χρησιμοποιήσει τις διασυνδέσεις και το κύρος των Ελλήνων εφοπλιστών για το σκοπό αυτό.

Για να αποκτήσει όμως τη δυναμική εκείνη να επηρεάζει το περιβάλλον στο οποίο κινείται και αναπτύσσεται θα πρέπει να ληφθούν μέτρα που θα εστιάζουν στην εξάλειψη των αδυναμιών του cluster όπως αυτές αναλύθηκαν προηγουμένως.

Οι προτάσεις για την ενίσχυση του ναυτιλιακού cluster Πειραιώς είναι οι εξής:

1. Δημιουργία ενιαίας στρατηγικής και αναδιαμόρφωση θεσμικού πλαισίου. Μια νέα στοχευμένη στρατηγική θα πρέπει να συνοδεύεται από πολιτική δέσμευση που να ξεφεύγει από τα όρια της εκάστοτε κυβέρνησης. Το θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που ισχύει στην Ελλάδα κρίνεται ακατάλληλο και ανεπαρκές καθώς χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα, συχνές μεταβολές και έντονη γραφειοκρατία σε αντίθεση με χώρες που θεωρούνται καινοτόμες. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (2015) η υπάρχουσα πολυνομία συμβάλλει στην αύξηση της διαφθοράς, η οποία είναι επίσης έντονη στη χώρα

μας, γεγονός που επισημαίνεται και στην Έκθεση του ΟΟΣΑ (2014) στην οποία γίνεται πρόταση κατάργησης περισσότερων από 550 κανονισμών. Η σύσταση ενός θεσμοθετημένου κρατικού οργανισμού αρμόδιου για την επιβολή της στρατηγικής για έναν κλάδο τόσο ζωτικής σημασίας, όπως παρατηρείται σε όλα τα επιτυχημένα παραδείγματα των cluster του εξωτερικού, θα βοηθούσε έτσι ώστε να διευκολύνεται η επιχειρηματικότητα και να δίνεται η ευκαιρία γρηγορότερης αναπροσαρμογής του συστήματος ως προς αυτά που επιβάλλουν οι διεθνείς οργανισμοί.

Επίσης, η ενοποίηση των υπηρεσιών για όπου τίθενται θέματα αρμοδιότητας περισσότερων του ενός φορέων (υγειονομικό, τελωνεία, υπουργεία κ.α.) και η διασύνδεσή τους μέσω σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων θα μείωνε τη γραφειοκρατία και τις καθυστερήσεις δημιουργώντας ένα διαφανές και φιλικό προς το επιχειρείν περιβάλλον με παγκόσμιο προσανατολισμό. Γενικότερα η εισαγωγή νέων εργαλείων, ψηφιακών δομών και η απλοποίηση των διαδικασιών που απαιτούνται για την ίδρυση νέων επιχειρήσεων αλλά και των εργασιών ρουτίνας (π.χ. έκδοση visa για πλήρωμα) θα αποτελούσε κίνητρο εισόδου για νέες επιχειρήσεις και θα οδηγούσε σε μείωση του διοικητικού κόστους για τις ήδη υπάρχουσες κάνοντάς τις πιο ανταγωνιστικές.

2. Αναδιαμόρφωση φορολογικού καθεστώτος και καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση. Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος εντάσεως κεφαλαίου που παρουσιάζει μεγάλες περιόδους άνθησης και ύφεσης, επομένως το επενδυτικό πλάνο που καταρτίζεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι μακροπρόθεσμο για να λαμβάνει υπόψη αυτές τις μεγάλες διακυμάνσεις. Ωστόσο όταν το φορολογικό καθεστώς μεταβάλλεται τόσο συχνά, οι επενδύσεις ενέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιούνται. Επιπλέον, απαιτείται υποστήριξη στο κομμάτι της χρηματοδότησης με συγκεκριμένα επενδυτικά προγράμματα και χρηματικά κεφάλαια προερχόμενα είτε άμεσα από το κράτος είτε έμμεσα, από ευρωπαϊκά κονδύλια, με δίκαιες και διαφανείς διαδικασίες. Τα αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα, όπως το Ντουμπάι και η Σιγκαπούρη, τα οποία αποσκοπούν στο να διαδραματίσουν παγκόσμιο ρόλο, χαρακτηρίζονται από τη συστηματική εστίασή τους σε ελκυστικά φορολογικά καθεστώτα και σε δράσεις κρατικής συγχρηματοδότησης. Η πολιτική αυτή δείχνει αποτελεσματική αφού τα έμμεσα έσοδα που προκύπτουν από την εγκατάσταση περισσότερων επιχειρήσεων στο cluster είναι πολλαπλάσια.

3. Αναβάθμιση υποδομών και ενίσχυση συνδεσιμότητας του λιμένα Πειραιώς. Η διπλή σημασία του λιμένα για το cluster έγκειται στο γεγονός ότι παρουσιάζει αυξημένα ποσοστά και ως προς τη διακίνηση φορτίου (44^ο παγκοσμίως) και ως προς τη διακίνηση επιβατών ως τουριστικός προορισμός (1^ο στην Ευρώπη). Επομένως, η ένταξή του σε μία διατροπική αλυσίδα logistics, με προτεραιότητα

στη σιδηροδρομική σύνδεση, θα αξιοποιούσε σε μεγαλύτερο βαθμό τη γεωγραφική του θέση ως πύλη προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη ενώ με την ανάπτυξη υποδομών υποδοχής και προβλητών θα κέρδιζε μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά κρουαζιέρας. Η ένταξη του τομέα logistics μεταξύ των βασικών πυλώνων του στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της χώρας και η χωροταξική αναδιαμόρφωση των υποδομών κρουαζιέρας αποτελούν ενδιαφέρουσες πολιτικές που ήδη έχει εφαρμόσει το Ντουμπάι . Επιπλέον, ένα γενικότερο σχέδιο αναβάθμισης του Δήμου Πειραιά θα βελτίωνε την ποιότητα ζωής και την προσβασιμότητα των κατοίκων, των επισκεπτών και των εργαζομένων στο cluster προσφέροντας ένα ελκυστικό πακέτο φιλοξενίας.

Θετικά στοιχεία με στόχο τα παραπάνω αποτελούν: α) το Σχέδιο Αναπτυξιακής Στρατηγικής του Δήμου Πειραιώς (Π20) με δράσεις ενεργειακής αναβάθμισης, ενίσχυσης του πρασίνου, επέκτασης των δικτύων μεταφοράς κ.α. που έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή από το 2016, β) η δέσμευση της εταιρείας Cosco, για επενδύσεις 135 εκ. ευρώ στην ανάπτυξη των υποδομών κρουαζιέρας και 144 εκ. ευρώ εντός του 2017 για επέκταση προβλητών κι εργασίες σχετικές με τη διαχείριση φορτίου γ) η επαναλειτουργία του δρομολογίου X80 που συνδέει το λιμάνι με το κέντρο της Αθήνας σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ και δ) η ιδιωτικοποίηση της TRAINOSE και απελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρόμων

4. Ενίσχυση ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Παρόλο που το επίπεδο της ναυτιλιακής εκπαίδευσης χαρακτηρίζεται ικανοποιητικό, φαίνεται να μην συμβαδίζει με το μέγεθός του κλάδου συγκρίνοντάς το με την οικονομία της χώρας. Συγκεκριμένα, υπάρχει ανεπάρκεια εξοπλισμού και εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, τα προγράμματα σπουδών δεν ανανεώνονται συχνά και δεν υπάρχει πληροφόρηση για το επάγγελμα ή προτροπή όσον αφορά τον επαγγελματικό προσανατολισμό στους πιθανούς υποψηφίους. Οι επενδύσεις σε υποδομές και η οργάνωση εκστρατειών ενημέρωσης είτε από το κράτος είτε από επιχειρήσεις του κλάδου θα οδηγούσε σε ενίσχυση της προσφοράς ανθρώπινου κεφαλαίου και αριθμητικά αλλά και ποιοτικά.

Η στενή συνεργασία κράτους, φορέων εκπαίδευσης και βιομηχανίας έχει κριθεί απόλυτα επιτυχής σε άλλα ναυτιλιακά cluster του εξωτερικού και ιδιαίτερος σε εκείνα της Νορβηγίας και της Γερμανίας που έχουν αναγνωρισθεί ως οι κορυφαίοι κόμβοι ναυτιλιακής τεχνολογίας στον κόσμο. Το κράτος θα πρέπει να παρέχει τις απαιτούμενες υποδομές εκπαίδευσης και τα στελέχη της αγοράς θα πρέπει να μετέχουν πιο ενεργά σε προτάσεις διαμόρφωσης των προγραμμάτων σπουδών καθώς και σε διεξαγωγή σεμιναρίων κατάρτισης και επιμόρφωσης. Άλλωστε οι επιχειρήσεις που βασίζονται στη γνώση είναι βαθιά ενσωματωμένες στο τοπικό περιβάλλον και εμφανίζουν μικρότερη κινητικότητα (σημαντικό στοιχείο για το cluster καθώς η ναυτιλία είναι ο κλάδος με την πιο έντονη κινητικότητα).

Θετικές εξελίξεις στον τομέα είναι α) η πιλοτική λειτουργία Γραφείου Σταδιοδρομίας από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, β) η ανακοίνωση ότι οι συνδρομές των μελών στο Maritime Hellas θα καλύψουν ανάγκες στην εκπαίδευση και γ) η πρωτοβουλία της Ε.Ε.Ε. να αναβαθμίσει τις υποδομές των Σχολών Εμποροπλοιάρχων.

5. Ενίσχυση δράσεων Έρευνας και Ανάπτυξης. Το μέλλον της ναυτιλίας απαιτεί καινοτόμες τεχνολογικές εξελίξεις με εκτεταμένη χρήση αυτοματισμών, ενσωμάτωση αισθητήρων, επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων από/προς τα πλοία και κάλυψη νέων αναγκών όπως π.χ. η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο. Η ελληνική ναυτιλία για να εξακολουθήσει να είναι ανταγωνιστική θα πρέπει να στραφεί στην εφαρμοσμένη έρευνα και καινοτομία ακολουθώντας της επιταγές της ψηφιακής εποχής. Οι ερευνητικές συνεργασίες μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα καθώς και η κοινή χρηματοδότηση των δύο σε «ιδρύματα μεταγραφικής έρευνας» (translational institutes) θα μπορούσαν να γεφυρώσουν το χάσμα που υπάρχει ανάμεσα στη βασική έρευνα και την εφαρμογή της σε προϊόντα, υπηρεσίες ή διαδικασίες.

Επίσης μακροπρόθεσμα απαιτούνται ενέργειες αντιστροφής του φαινομένου διαρροής επιστημονικού δυναμικού προς το εξωτερικό ενώ βραχυπρόθεσμα χρειάζονται κίνητρα για στενότερη συνεργασία των Ελλήνων επιστημόνων του εξωτερικού με ερευνητές στην Ελλάδα. Ο τομέας Ε&Α θα πρέπει να στοχεύει σε τομείς της ναυτιλίας στους οποίους υπάρχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ή διαφαίνονται ευκαιρίες, και ιδιαίτερα σε κλάδους έντασης γνώσης, υψηλής τεχνολογίας και εξαγωγικού χαρακτήρα. Επίσης θα πρέπει να επικεντρώνεται περισσότερο στην ανάπτυξη νέας τεχνολογίας παρά στη βελτίωση της ήδη υπάρχουσας καθώς αυτό βοηθά στην μεταβολή των ικανοτήτων προσαρμογής του και είναι ένας τρόπος να αποφευχθεί το στάδιο της παρακμής. Το μέλλον απαιτεί 'έξυπνα πλοία' με προηγμένα συστήματα επικοινωνίας και επεξεργασίας δεδομένων καθώς και 'έξυπνες υπηρεσίες' που θα μειώνουν τις καθυστερήσεις και το κόστος. Η δυνατότητα ψηφιοποίησης των λιμένων για παράδειγμα, αποτελεί σημαντικό παράγοντα ελκυστικότητας ενός ναυτιλιακού cluster αποκαλύπτοντας το βαθμό στον οποίο είναι έτοιμο να αντιμετωπίσει μελλοντικές τεχνολογικές προκλήσεις. Μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δοθεί επίσης στο νομικό πλαίσιο περί προστασίας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας έτσι ώστε να υπάρχει ένα περιβάλλον ασφαλές που να ευνοεί την καινοτομία. Η συμμετοχή δομών όπως το Κέντρο Αριστείας για τη ναυτιλία – Στρατηγός, στο Maritime Hellas θα μπορούσε να ενισχύσει περαιτέρω αυτή την προσπάθεια και να μετατρέψει τον Πειραιά σε έναν παγκόσμιας κλάσης κόμβο τεχνολογίας.

6. Μελέτη αναδιοργάνωσης ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Το υψηλό κόστος του εργατικού δυναμικού της χώρας και η βιομηχανική της βάση δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη κατασκευών 'ποσότητας', δηλαδή προϊόντων

χαμηλής τεχνολογικής εξειδίκευσης, η ανταγωνιστικότητα των οποίων θα στηρίζεται στην ύπαρξη χαμηλού συνολικού κόστους. Αντιθέτως, όπως συμβαίνει κυρίως στα cluster της Γερμανίας και Νορβηγίας, θα πρέπει να προσανατολιστεί σε πλοία, κατασκευές ή εξοπλισμό υψηλής εξειδίκευσης και καινοτομίας και να μείνει μακριά από τμήματα που ελέγχονται ήδη από παίκτες της αγοράς, π.χ. γερμανών κατασκευαστών συστημάτων πρόωσης. Τομείς που παρουσιάζουν ευκαιρίες διείσδυσης και δυνατότητες ανάπτυξης για το cluster του Πειραιά είναι για παράδειγμα οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ο τομέας της υπεράκτιας εξόρυξης, η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων ή οι κατασκευές "έξυπνης ναυτιλίας" όσον αφορά την ανάπτυξη εξειδικευμένου λογισμικού και εφαρμογών (π.χ. για την παρακολούθηση του κινητήρα, τη δρομολόγηση μετεωρολογίας κ.α.) που στοχεύουν στην αύξηση της ασφάλειας ή της ενεργειακής απόδοσης⁵⁷.

Η τεχνολογία διαχείρισης θαλάσσιου έρματος παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αν λάβουμε υπόψη ότι ένας στόλος περίπου 50.000 πλοίων καλείται μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια να ενσωματώσει την τεχνολογία αυτή (Ballast Water Management-BWMS) με κόστος από 1 έως 5 εκατ. \$ για το καθένα. Επίσης, η απώλεια σημαντικού τμήματος από το έμπειρο εργατικό δυναμικό, την υποδομή και τον εξοπλισμό των ναυπηγείων αναδεικνύει την αναγκαιότητα αναπροσαρμογής του ναυπηγικού προσανατολισμού και μιας πιο ολιστικής διαχείρισης της NEZ με την πραγματοποίηση παράλληλα άμεσων επενδύσεων προτού υπάρξει ακόμα μεγαλύτερη απαξίωση. Θετική εξέλιξη και εδώ αποτελεί η ανακοίνωση επενδύσεων από την

7. Ενίσχυση ελκυστικότητας της ελληνικής σημαίας. Παρατηρούμε ότι το τεράστιο μέγεθος του ελληνοκτητού εμπορικού στόλου δε συμβαδίζει με μια αντίστοιχη δυναμική ως προς την εγγεγραμμένη χωρητικότητά του υπό ελληνική σημαία. Σημειώνουμε ότι η προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες για τα cluster του εξωτερικού που αναλύθηκαν, είτε οι επιχειρήσεις βρίσκονται στον πυρήνα των δραστηριοτήτων τους είτε όχι. Η ύπαρξη ενός ικανού αριθμού επιχειρήσεων θεωρείται κινητήρια δύναμη για τη ναυτιλία αφού αλληλεπιδρούν σχεδόν με όλους τους τομείς κι ενισχύουν τη συνοχή του cluster. Η Ελλάδα θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί τον πλοιοκτητικό της όγκο, συγκεντρώνοντας περισσότερα έσοδα αλλά και ενισχύοντας τη φήμη της. Ο εκσυγχρονισμός των διαδικασιών νηολόγησης με χρήση ηλεκτρονικών μέσων και αλλαγές όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις για π.χ. τη διάρθρωση των πληρωμάτων αποτελούν μέτρα που θα προσέλκυαν περισσότερους πλοιοκτήτες. Η διασύνδεση και η εγγύτητα που προσφέρει το Maritime Hellas ως φορέας διακυβέρνησης του cluster θα μπορούσε σε αυτή την περίπτωση να αξιοποιηθεί αφήνοντας στους πλοιοκτήτες τη δυνατότητα να συμμετέχουν και να εκφράσουν τη θέση τους στη διαμόρφωση μιας τέτοιας πολιτικής.

⁵⁷ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Κλαδική Μελέτη: Βιομηχανία Ναυτιλιακού Εξοπλισμού, 2016

8. Καταγραφή και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους τομείς του cluster. Μια λεπτομερής και τακτική συγκέντρωση στοιχείων απόδοσης, επιχειρηματικότητας και μετρήσιμων μεγεθών από έναν κεντρικό φορέα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί είτε ως δείκτης παραγωγικότητας και μοχλός εσωτερικής βελτίωσης, είτε ως μέσο σύγκρισης του μεγέθους του cluster Πειραιώς με παρόμοια cluster του εξωτερικού είτε ως εργαλείο προωθητικών ενεργειών και επικοινωνίας της προόδου που πραγματοποιείται. Ο τομέας του ελληνικού yachting για παράδειγμα παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις σε διαθεσιμότητα πληροφοριών, συνεπώς δημιουργείται πρόβλημα στην κατάρτιση αποτελεσματικής στρατηγικής. Το ναυτιλιακό πλέγμα του Ντουμπάι αλλά και της Σιγκαπούρης φαίνεται να έχουν δώσει ιδιαίτερη έμφαση σε δείκτες μέτρησης της απόδοσης. Μέσα από μελέτη της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την καταγραφή δεδομένων της γαλάζιας οικονομίας, γίνονται κάποιες προτάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στη συλλογή δεδομένων των ναυτιλιακών τομέων. Για παράδειγμα, προτείνεται η διατήρηση μιας επικαιροποιημένης βάσης δεδομένων η οποία να περιλαμβάνει και ποιοτικά χαρακτηριστικά και στην οποία να έχουν εύκολα πρόσβαση όλοι. Στη φράση του Γαλιλαίου, *“Μέτρησε ό,τι είναι μετρήσιμο και κάνε μετρήσιμο ό,τι δεν είναι”* συμπυκνώνεται η ουσία της στατιστικής παρακολούθησης για το cluster καθώς αποτελεί έναν αντικειμενικό τρόπο ελέγχου της πορείας του κλάδου, αναδεικνύει τις πιθανές αδυναμίες και αυξάνει τη δυνατότητα στοχευμένης δράσης.

Για την εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων αλλά και για την εξαγωγή θετικών αποτελεσμάτων απαιτείται χρόνος και συνεχής ανατροφοδότηση του διαλόγου μεταξύ των μελών του cluster και του φορέα διακυβέρνησης. Η ελληνική ναυτιλία ανταγωνίζεται σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον και το ελληνικό κράτος θα πρέπει να βοηθήσει στην ανάδειξη των πλεονεκτημάτων της και όχι να την περιορίζει. Το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο καθώς και η συνολική κρατική λειτουργία χρειάζεται ριζική αναδιαμόρφωση η οποία θα ευνοήσει όλους τους κλάδους της οικονομίας.

Οι καιροί το επιβάλλουν, η οικονομική κατάσταση της χώρας το απαιτεί και η αγορά έχει φτάσει σε ένα επίπεδο ωριμότητας τέτοιο που μπορεί να συμμετάσχει ενεργά σε αυτή την αναδιαμόρφωση. Μελλοντικές προβλέψεις αλλά και απρόβλεπτα γεγονότα, όπως π.χ. η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ε.Ε., ίσως σταθούν αφορμή για πιθανή μετεγκατάσταση ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων και γι' αυτό το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά θα πρέπει να αποτελεί μία καλή εναλλακτική επιλογή.

Σύμφωνα με τον Martin Stopford η έκταση της παγκοσμιοποίησης και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός οδηγεί στην ανάπτυξη ενός μοντέλου δύο ή τριών παγκόσμιων ναυτιλιακών κέντρων, δηλαδή στην αντιστοίχιση ενός μόνο κέντρου σε κάθε μία από τις ζώνες των οκτώ ωρών (σε Ασία, Ευρώπη και

Αμερική) τα οποία χαρακτηρίζει ως 'υπερπόντιες πόλεις'. Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι ορισμένα από τα σημερινά ναυτιλιακά κέντρα θα χάσουν τη σημασία τους και στη θέση τους θα αναδειχθούν άλλα που θα λειτουργήσουν ως ναυτιλιακοί κόμβοι. Με την κατάλληλη πολιτική υποστήριξη και με την οργάνωση ενός συμπαγούς κι ευέλικτου ναυτιλιακού cluster, ο Πειραιάς θα μπορούσε να διεκδικήσει μια θέση ανάμεσα στα κορυφαία αυτά κέντρα.

Συμπεράσματα

Στο παρόν κείμενο αρχικά αναδεικνύεται η εφαρμογή της θεωρίας των cluster στον κλάδο της ναυτιλίας ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος οργάνωσης των επιχειρήσεων. Μέσα από τη χωροταξική συγκέντρωση υπηρεσιών διαχείρισης, διανομής, αποθήκευσης, διαμετακόμισης κι επεξεργασίας και την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση των τοπικών παραγωγικών συντελεστών, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις απολαμβάνουν οικονομίες συνάθροισης, δηλ οικονομίες κλίμακας και φάσματος που δεν προκύπτουν από αλλαγές στην εταιρική τους δομή. Κατ' αυτόν τον τρόπο κάθε επιχείρηση καρπώνεται οφέλη όπως ευκολότερη πρόσβαση σε εργατικό δυναμικό και σε α' ύλες, δράσεις καινοτομίας, καλύτερη πληροφόρηση, προωθητικά και εκπαιδευτικά προγράμματα κ.α. Η συμβολή του ναυτιλιακού cluster στο κοινωνικό σύνολο είναι εξίσου εντυπωσιακή αφού έχει τη ικανότητα να αυξάνει την απασχόληση και το κατά κεφαλήν εισόδημα, να προωθεί την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα και να βελτιώνει εν τέλει το βιοτικό επίπεδο.

Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη ναυτιλιακών πλεγμάτων έτυχε αυξημένης αναγνώρισης ως ένα εργαλείο περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας στον κλάδο της ναυτιλίας. Για την επίτευξη των στόχων της εργασίας, έμφαση δόθηκε στα ναυτιλιακά cluster τεσσάρων χωρών τα οποία θεωρούνται επιτυχημένα ως προς την εξέλιξή τους. Και τα τέσσερα cluster που εξετάστηκαν έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό την ύπαρξη στοχευμένου στρατηγικού σχεδίου για τον κλάδο της ναυτιλίας που είναι προσαρμοσμένη στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις ανάγκες κάθε χώρας όπως και την ύπαρξη ενός φορέα διακυβέρνησης που επιβάλλει και κατευθύνει την εκάστοτε στρατηγική.

Κάθε cluster, ανάλογα με τη στρατηγική που ακολουθεί, εφαρμόζει και διαφορετικές πολιτικές. Έτσι, το ναυτιλιακό πλέγμα της Νορβηγίας, το πιο πλήρες ναυτιλιακό cluster όπως χαρακτηρίζεται, προσανατολίζεται στην προηγμένη τεχνολογία και την καινοτομία που υποκινείται και υποστηρίζεται κυρίως από ηγέτιδες επιχειρήσεις της αγοράς. Επίσης, η ποικιλομορφία καθώς και η κοινή συνείδηση κι εμπιστοσύνη μεταξύ των επιχειρήσεων είναι στοιχεία που ενισχύουν τη δύναμη του cluster και τα οφέλη που απορρέουν από αυτό. Το ναυτιλιακό cluster της Γερμανίας έχει ως επίκεντρο τον τομέα

της ναυπήγησης υπό το πρίσμα της έρευνας και ανάπτυξης. Στοχεύει στην εύρεση εξειδικευμένων αγορών εκμεταλλευόμενο την άψογη συνεργασία του κράτους, της βιομηχανίας και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Το cluster της Σιγκαπούρης ενώ έχει ως βάση τον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τομέων και κυρίως αυτών της εμπορικής ναυτιλίας και των βοηθητικών υπηρεσιών. Χαρακτηριστική είναι εδώ η έντονη ανάμειξη του κράτους σε ο,τιδήποτε σχετίζεται με την επιχειρηματική δραστηριότητα. Παρόμοια παρεμβατική στάση από το κράτος παρατηρείται και στο πιο πρόσφατα συγκροτημένο ναυτιλιακό cluster του Ντουμπάι, το οποίο όμως δείχνει να επικεντρώνεται στη βελτιστοποίηση των υποδομών, στην χωροταξική αναδιαμόρφωση καθώς και στις δράσεις προβολής και προώθησης.

Αντίστοιχα το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά παρουσιάζει ενδιαφέρουσες ομοιότητες με ορισμένα από τα εξεταζόμενα cluster του εξωτερικού αλλά και σημαντικές διαφορές εξαιτίας των οποίων υστερεί σε όρους ανταγωνιστικότητας. Η ύπαρξη εξωστρεφών επιχειρήσεων στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά αποτελεί ένα ιδιαίτερα θετικό χαρακτηριστικό λόγω του ότι ένα μεγάλο μέρος της επιτυχούς εξέλιξης των cluster εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες και την επικρατούσα επιχειρηματική κουλτούρα και διάθεση. Παρόλα αυτά κρίνεται αναγκαία η κατάρτιση μίας εθνικής στρατηγικής όπως και η πλήρης αναδιάρθρωση της δημόσιας διοίκησης έτσι ώστε να αποπνέουν την ίδια εξωστρέφεια με τον ιδιωτικό τομέα και να διευκολύνουν την επιχειρηματικότητα. Επισημαίνονται σημαντικές ελλείψεις ως προς τη συλλογή κι επεξεργασία δεδομένων, ειδικότερα για τις εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών και για όσες δραστηριοποιούνται εντός των ελληνικών συνόρων. Επίσης υπάρχουν συλλογικές δομές και οργανισμοί που όμως δεν έχουν τη βαρύτητα που πρέπει ούτε ενισχύουν τις συνέργειες στο βαθμό που θα μπορούσαν. Βάσει των αδυναμιών που εντοπίστηκαν και των πιθανών μελλοντικών προκλήσεων, η παρούσα εργασία καταλήγει σε προτάσεις για αλλαγές επί του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου, του φορολογικού καθεστώτος, της οργάνωσης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, των υποδομών, της ναυτικής εκπαίδευσης, των δράσεων E&A αλλά και σε προτάσεις για ενίσχυση της δομής και της δράσης του όπως η τήρηση στατιστικών στοιχείων, οι συντονισμένες ενέργειες προώθησης και διαφήμισης και η ετερογένεια και ποικιλομορφία ανάμεσα στα μέλη του. Δηλαδή, οι δράσεις θα πρέπει να συμπεριλάβουν ολόκληρη την αλυσίδα αξίας της ελληνικής ναυτιλίας, να υπάρχει ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ των τομέων και να σχηματιστεί ένα δυναμικό cluster με εσωτερικές διαδικασίες αναπροσαρμογής στα νέα παγκόσμια δεδομένα. Η ύπαρξη ισχυρής ποντοπόρου ναυτιλίας αλλά και του λιμένα Πειραιώς που παρουσιάζει αυξημένες επιδόσεις τα τελευταία χρόνια φανερώνει το διπολικό χαρακτήρα του ελληνικού cluster και εντείνει την ανάγκη ισόρροπης ανάπτυξης έτσι ώστε

να διευκολύνεται η δραστηριότητα όλων των εμπλεκόμενων μερών και κυρίως εκείνων που βρίσκονται στον πυρήνα του ναυτιλιακού cluster.

Κλείνοντας, όπως υποστήριξε και ο Torsten Klimke, το πιο πολύτιμο κέρδος από το σχηματισμό ενός πλέγματος είναι η δημιουργία οικονομικής μεγέθυνσης και η αύξηση της απασχόλησης. Οι αναλύσεις δείχνουν ότι ενώ οι δραστηριότητες που βασίζονται στη θάλασσα είναι σημαντικές από μόνες τους, η μεγαλύτερη αξία τους αποτυπώνεται στις θέσεις εργασίας και στις δραστηριότητες που δημιουργούν στην ενδοχώρα. Επομένως, ενόψει της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης, το ναυτιλιακό cluster μπορεί να αποτελέσει αποφασιστική στρατηγική επιβίωσης για την Ελλάδα και οι θετικές επιδράσεις να διοχευτευθούν και στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας.

Βιβλιογραφία

- Al Jourani, N. (2017). *Maritime Sector Strategy*. 5-25.
- Blue Growth*. (2017). Ανάκτηση από European Commission:
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en
- Capital.gr*. (2012). Ανάκτηση από
<http://www.capital.gr/epixeiriseis/1567696/proedros-tou-ellinikou-niognomona-analambanei-o-k-dionusis-kalofonos>
- Clarksons Research. (2016). Ανάκτηση από
<https://clarksonresearch.wordpress.com/2016/09/23/cruising-to-new-horizons-days-in-the-sun-and-the-snow/>
- Clarksons Research. (2017). Ανάκτηση από
<https://clarksonresearch.wordpress.com/2017/03/10/looking-ahead-but-how-long-for/>
- Clarksons Research. (2017). Ανάκτηση από
<https://clarksonresearch.wordpress.com/2017/06/09/shipowning-nations-and-the-three-card-trick/>
- Commission Staff Working Document. (2017). *Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy*. Brussels: European Commission.
- Council Working Party on Shipbuilding. (2015). *Peer Review of the German Shipbuilding and Marine Supply Industry*. OECD.
- De Langen. (2002). Clustering and performance: The case of maritime clustering in the Netherlands. *Maritime Policy and Management*. 209-221.
- Deal News Online*. (2012). Ανάκτηση από
http://www.dealnews.gr/roi/item/44076#.WcqeoVtL_IU
- Deloitte, Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations. (2017). *EU Shipping Competitiveness Study - International Benchmark Analysis*.
- E.Y. (2017). *Re-positioning Greece as a global maritime capital*.
- European Commission. (2017). *Study on the Establishment of a Framework for Processing and Analysing of Maritime Economic Data in Europe*.
- Eurostat. (2015). *Maritime economy statistics - coastal regions and sectoral perspective*.
- Eurostat. (2016). *The EU in the world*. Belgium: European Union.

- Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises. (2017). *Study on the establishment of a framework for processing and analysing of maritime economic data in Europe* . European Union.
- German Institute for Economic Research, DIW Econ . (2016). *Η έρευνα ως μοχλός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας*. διαΝΕΟσις.
- Hellenic Shipping News*. (2017). Ανάκτηση από <http://www.hellenicshippingnews.com/dubai-maritime-cluster-office-makes-a-big-impression-at-norshipping/>
- Hellenic Shipping News*. (2017). Ανάκτηση από <http://www.hellenicshippingnews.com/top-eu-container-port-regions-2007-2016-the-rise-of-south-europe/>
- Hellenic Shipping News*. (2016). Marine Equipment Industry: How Greek shipowners could stimulate the manufacturing sector.
- Jakobsen, E. W., Mellbye, C. S., Osman, S. M., & Dyrstad, E. H. (2017). *The Leading Maritime Capitals of the World*. MENON Economics & DNV-GL.
- Jakobsen, E., Mortensen, A., & et al. (2003). *Attracting the winners - the competitiveness of five European maritime industries*. Oslo.
- Karatzas, B. (2014). *Cayman Financial Review*. Ανάκτηση από <http://www.caymanfinancialreview.com/2014/10/31/a-changing-seascape-in-shipping-finance-and-the-capital-structure-of-vessel-ownership/>
- Lloyd's Register Group Limited, QinetiQ, University of Strathclyde. (2013). *Global Marine Trends 2030*.
- Malmberg, A., & Power, D. (2006). (How) Do (Firms in) Clusters Create Knowledge? *Industry & Innovation*, 409-431.
- MARCOD. (2016). *The Maritime Economy in Northern Germany* .
- Max-Peter Menzel, Dirk Fornahl; (2010) Cluster life cycles—dimensions and rationales of cluster evolution, *Industrial and Corporate Change*, 205–238
- MedMaritime Integrated Projects - koRINThos*. *Mapping of the successful maritime clusters in international level*. University of the Aegean.
- MENON Economics & DNV GL. (2017). *The Leading Maritime Capitals of the World*.
- MPA Singapore. (n.d.). *MPA Singapore*. Ανάκτηση 2017, από • http://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/20110315002/factsheet_on_smi_and_mcf.pdf
- Nijdam, M. H., & de Langen, P. W. (2003). *Leader Firms in the Dutch Maritime Cluster*.

- Offshore*. (2016). Ανάκτηση από <http://www.offshore-mag.com/articles/2016/10/eia-offshore-crude-oil-production-hit-five-year-high-in-2015.html>
- Ostergaard, C. R., & Park, E. (2015). What makes clusters decline? A study on disruption & evolution of a high-tech cluster in Denmark. *Regional Studies*, 834-849.
- Oxford Economics. (2014). *The economic value of the EU shipping industry*.
- Pardali, A., Kounoupas, E., & Lainos, I. (2013). *Regional Development through port-maritime cluster formulation in the wider Piraeus area: Innovation and Extroversion as an antidote to crisis*.
- Pardali, A., Kounoupas, E., & Lainos, I. (2016). Can clusters be bi-polar? Exploring the case of the Piraeus port - maritime cluster. *Maritime Policy & Management*, 706-719.
- Petropoulos, T. (2017). *Key Development & Growth in Greek Ship-Finance*. Petrofin Research.
- Pitatzis, A., & Eleftheriadis, L. (2014). *Greek Exclusive Economic Zone: A Geopolitical Approach*.
- Policy Research Corporation Commissioned by the European Commission (DG MARE). (2008). *The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors*.
- Porter, M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. *Harvard Business Review*, 73-93.
- Porter, M. (1998). Clusters and Competition: new agenda for companies, governments and institutions. *On Competition, Harvard Business Review Book*.
- Qi Ying, Y., & JING, K. *Theory and Practice of Regional Development – Analysis on Port Industrial Cluster's Influence on the Regional Economy*. China.
- Ratcliff, C. (2017). *Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- Reve, T. (2012). *The transformation of the Norwegian Maritime Industry to a Global Maritime Knowledge Hub*. Norway.
- Rosenfeld, S. A. (2002). *Creating Smart Systems. A guide to cluster strategies in less favoured regions*. USA.
- Ship building industry of the United Arab Emirates*. Ανάκτηση από Dubai-freezone.ae: <https://en.dubai-freezone.ae/articles-about-bussines-in-uae/ship-building-industry-of-the-united-arab-emirates.html>
- Shipping Industry Flag State Performance Table*. (2017). Ανάκτηση από International Chamber of Shipping: <http://www.ics-shipping.org/docs/flag-state-performance-table>

- Simoës, A., Salvador, R., & Soares, G. *Features of the Maritime European Clusters*. European Regional Science Association.
- Sirimanne, S. N., Hoffmann, J., Juan, W., & et al. (2016). *Review of Maritime Transport*. UNCTAD.
- Skálholt, A., & Thune, T. (2014). Coping with the economic crises - The role of clusters. *European Planning Studies*, 1993-2010.
- Statistics Norway. (2017). *Fisheries, 2016, preliminary figures*. Ανάκτηση από <https://www.ssb.no/en/fiskeri>
- The Boston Consulting Group. (2013). *Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία*.
- Theodoropoulos, S., & Tassopoulos, E. (2014). The Greek Maritime Cluster as a Driving Force for the Economy's Restarting. *International Journal in Economics and Business Administration*, 3-14.
- Viederyte, R. (2013). Rasa Viederyte, Maritime Cluster Organizations: Enhancing Role of Maritime Industry Development. *Procedia – Social & Behavioral Sciences*, 624-631.
- Wijnolst, N., Jenssen, J., & Sodal, S. (2003). European maritime clusters: Global trends, theoretical framework - The case of Norway and the Netherlands- Policy recommendations. *Dutch Maritime Network Series*.
- Worldfishing & Aquaculture*. (2015). Ανάκτηση από <http://www.worldfishing.net/news101/regional-focus/a-model-industry>
- Wolfe, D. A., & Creutzberg, T. (2005). Community participation and emerging forms of governance in economic development strategy. Ontario Government Panel on the Role of Government.: Annual meeting of the Canadian Political Science Association.
- Αρβανιτάκης, Α. (2017). Συνέντευξη του κ. Άρη Αρβανιτάκη Διευθύνων Σύμβουλου της ΦΟΙΝΙΞ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. (Liberty Press, Δημοσιογράφος)
- Αυτή είναι η χαρτογράφηση των Ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην περιοχή του Πειραιά. (2017). *Λιμάνι 24*.
- Βογιατζή, Μ. (2013). *Το ελληνικό ναυτιλιακό cluster*.
- Βουρλίδης, Μ. (2016). Μπορούμε να καλύψουμε ένα περίπου 30%-40% στην τοπική αγορά. *Ασφαλιστικό Marketing*. Ανάκτηση από <https://asfalistikomarketing.gr/m-vourlidis-mporoume-na-kalipsoume-ena-peripou-30-40-stin-topiki-agera/>
- Γερασίμου, Β. (2016). Μ. Λορέντζος: Δυναμική συμμετοχή της ελληνικής αγοράς στην ασφάλιση Η&Μ Ελληνόκτητων στόλων. *Ασφαλιστικό Marketing*. Ανάκτηση από <https://asfalistikomarketing.gr/m-lorentzos-dinamiki-simmetochi-tis-ellinikis-ageras-stin-asfalisi-hm-ellinoktiton-stolon/>

- Γερασίμου, Β. (2016). Μ. Πρεβεζάνου: Πτωτική τάση στο κόστος των ζημιών και των ασφαλιστρών για τα P&I Clubs. *Ασφαλιστικό Marketing*.
- Γεωργακόπουλος, Θ. (2016). *Τι πέτυχε η άρση του καμποτάζ*. διαΝΕΟσις.
- Γκάρλας, Α., Κατσαούνου, Π., & & λοιποί. (2014). *Οικονομική ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας & τρόποι επαναπατρισμού της*. Ινστιτούτο Έρευνας & Κατάρτισης Ευρωπαϊκών Θεμάτων.
- Δήμος Πειραιά. Ανάκτηση 2017, από <http://www.pireasnet.gr/>
- Διονυσόπουλος, Γ. (2012). *Maritime Cluster: Η περίπτωση του ελληνικού πλέγματος και ο κλάδος της κρουαζιέρας*. Πειραιάς.
- Ε.Β.Ε.Π. (2017). *Χαρτογράφηση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά*.
- Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. (2016). *Κλαδική Μελέτη: Βιομηχανία Ναυτιλιακού Εξοπλισμού*.
- Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2017). *Δραστηριότητα της Ελληνικής Βιομηχανίας Επισκευής Πλοίων: 2016*.
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. (2016). *Ετήσια Έκθεση*.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (2008). *Κατευθυντήριες γραμμές για μια εννοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής: Προς την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά την εννοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση και τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων φορέων*. Βρυξέλλες.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (2009). *Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018*. Βρυξέλλες.
- Θαλασσινός, Ε., Πελαγίδης, Θ., Θεοδωρόπουλος, Σ., Βαλμά, Ε., & λοιποί. (2014). *Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση*. Πειραιάς.
- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκκάκου, Μ., & Πάλλης, Α. (2006). *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*. Αθήνα: τυπωθήτω.
- Θωμόπουλος, Γ. (2016). *Χρηματοδότηση της ναυτιλίας: δυσκολίες και εναλλακτικές*. KPMG.
- Ι.Ο.Β.Ε. (2013). *Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές*.
- Καπαϊτζής, Δ. *Ναυτιλιακές Συστάδες (Maritime Clusters) και Ελληνική Ναυτιλία*. Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας.

- Καραγεώργου, Λ. (2015). *naftemporiki.gr*. Ανάκτηση από <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/989437/nees-epibarunseis-stous-naulomesites-fernei-i-upografi-tou-3ou-mnimoniou>
- Κασσίμη, Α. (2010). Ανάκτηση από Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: <http://www.kathimerini.gr/403416/article/epikairothta/ellada/ellada-naytiliakhdynamh-xwris-nhognwmona>
- Κουράτου, Α. (2017). *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*.
- Κουρλιμπίνη, Β. (2014). Ανάκτηση από capital.gr: <http://www.capital.gr/epikairothta/1963662/to-elliniko-yachting-afupnizetai>
- Λαϊνός, Ι. Ι. (2013). *Συγκρότηση Επιχειρηματικής Συστάδας – Cluster - στον Πειραιά με Πόλο την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία*. Πειραιάς.
- Μαργέτη, Γ., Σαλοδημήτρη, Δ., & Ψωμά, Σ. (2016). *Η σημασία και προοπτικές της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας*.
- Μασουράκης, Μ. (2013). *Ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφεια: Προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη*.
- Μαυραγάνης, Κ. (2015). Εννιά ερωτήσεις και απαντήσεις για την ελληνική ναυτιλία. *Huffington Post*.
- Νανιόπουλος, Θ. (2014). *Νηογνώμονες, Ναυτασφαλιστές*.
- Ναυτικά Χρονικά. (2016). Εγκαινιάστηκε με κάθε επισημότητα η νέα Διώρυγα του Παναμά.
- Ναυτικά Χρονικά. (2017). Ανάκτηση από <http://www.naftikachronika.gr/2017/07/28/simantiki-anaptychi-tis-oikonomias-tou-anamenei-to-ntoumpai/>
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. (2013). *Πεπραγμένα ΝΕΕ*.
- Παπαγιαννούλης, Κ. (2001). *Σύγχρονες τάσεις της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και η σημασία τους για την ελληνική ναυτιλία*.
- Παρδάλη, Α. (2012). *Το λιμάνι του Πειραιά. Διαχρονικοί Μετασχηματισμοί και η Αναπτυξιακή του Συμβολή*. Πειραιάς: Σταμούλη.
- Παρδάλη, Α., Κούνουπας, Β., & Λαϊνός, Ι. (2013). *Συγκρότηση Ανταγωνιστικών Επιχειρηματικών Συστάδων στο Θαλάσσιο Τουρισμό (yachting) με Στόχο την Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη*.
- Πατσουράτης, Β. (2017). Ελληνικός Τουρισμός, Προοπτικές Περαιτέρω ανάπτυξης. *Ο.Π.Α. News*.
- Πολεμικό Ναυτικό και Ευρωπαϊκές Εξελίξεις – Προτάσεις για το Μέλλον. (2017). Ανάκτηση από ιδβαμ: <http://idbam.blogspot.gr/2017/01/blog-post.html>

- Πουρνάρα Δαρδαβίλια, Τ. (2016). Ανάκτηση από Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία:
<http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/testimonial/35>
- Ρακιντζής, Λ. (2017). Πώς θα μετατραπεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.
Capital.gr.
- Σύνδεσμος Ελληνικών Θαλασσοκαλλιέργειών. (2016). *Ελληνική Υδατοκαλλιέργεια*.
- Ταγκούλης, Ν. (2014). *Το πλέγμα Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων (Maritime Cluster): Η Περίπτωση του Ελληνικού Πλέγματος & ο Κλάδος των Πρακτορεύσεων*. Πειραιάς.
- Τζένου, Γ., Μάλλιου, Ν., & Σαχίνη, Ε. (2013). *Ερευνητικά Clusters για Περιφερειακή Ανάπτυξη, 2007-2013: η ελληνική συμμετοχή*. Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης.
- Το νορβηγικό μοντέλο. (2004). *Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*.
- Το χρέμα*. (2016). Ανάκτηση από <http://www.toxrima.gr/pnigetai-to-elliniko-yachting/>
- Τσαμόπουλος, Μ. (2017). Ανάκτηση από [newmoney.gr](http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/329577-giati-i-ellada-prepei-na-anaptiksei-tora-dinamika-naitiliaka-clusters):
<http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/329577-giati-i-ellada-prepei-na-anaptiksei-tora-dinamika-naitiliaka-clusters>
- Τσαμόπουλος, Μ. (2017). Ανάκτηση από <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/316279-isnb-o-peiraiotikos-niognomonas-katakta-ti-naitilia>
- Τσιμπλάκης, Α. (2017). Ανάκτηση από [naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr):
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1262562/me-tomea-logistics-enisxuetai-to-nautiliako-cluster-tou-peiraia>
- Τσιμπλάκης, Α. (2017). Ανάκτηση από [naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr):
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1217287/enisxumeno-stin-pagkosmia-katataksi-to-limani-tou-peiraia>
- Τσιμπλάκης, Α. (2017). Ανάκτηση από [naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr):
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1229409/kinduneuoun-me-katarreusi-oi-efodiastes-ploion>
- Φούρλα, Δ. (2016). Έσοδα 500 εκατ. ήρθαν μέσω της κρουαζιέρας - Τρίτη θέση στην Ευρώπη. *Δημοκρατική*.
- Ψαράς, Π. (2016). *COSCO: Αυξημένη κατά 15,7 % η κίνηση των containers στο λιμάνι του Πειραιά*. Ανάκτηση από Πειραιάς Piraeus.
- Ψιμουλάκη, Μ. (2015). *Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες: Μελέτη στην Περιοχή του Πειραιά*. Πειραιάς.
- Inland Navigation Europe. (2017). Ανάκτηση από <http://www.inlandnavigation.eu/home/>
- Maritime Hellas. (2017). Ανάκτηση 2017, από <http://www.maritimehellas.org/>

- (2014). energy press: <https://energypress.gr/news/poia-einai-ta-20-blocks-opoy-tha-ginoy-n-ereynes-gia-petrelaio-kai-aerio-ta-9-vriskontai-stin>
- (2017). Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία:
<http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/pages/2>
- (2017). Emirates Greeks: <http://www.emiratesgreeks.com/info.php>
- (2017). Dubai Maritime City: <http://www.dubaimaritimecity.com>
- (2017). Dubai Maritime City Authority: <http://www.dmca.ae/en/default.aspx>
- (2017). Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων:
<https://www.maritimelawyers.gr/company-story.htm>
- (2017). Hellenic Shipbrokers Association: <http://www.hsa.gr>
- (2017). ΠΣΕΠΕ: <http://www.ship-suppliers.gr/>
- (2017). Strategis - Maritime Center of Excellence: <https://strategis-cluster.com/>
- (2017). Maritimes Cluster Norddeutschland: <http://www.maritimes-cluster.de/>
- (2017). Nationaler Masterplan Maritime Technologien: <http://www.nmmt.de>
- (2017). Euro Maritime: <http://www.euro-maritime.com/>
- (2017). Maritime Hellas: <http://www.maritimehellas.org/>
- (2015). <https://www.nav.no/en/Home..> *Working on the Norwegian Shipyard Industry.*