

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ:
ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΨΙΜΟΥΛΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Οκτώβριος 2015

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY

MARITIME CLUSTERS: STUDY IN THE PIRAEUS AREA

By
PSIMOULAKI MARIA

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

Piraeus, Greece, October 2015

Στη μνήμη της γιαγιάς μου Μαρίας

Ευχαριστίες

Αρχικά, θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην επιβλέπουσα καθηγήτρια μου Αναπληρώτρια Καθηγήτρια του τμήματος Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς κα.Φαφαλιού-Κυριλλοπούλου Ειρήνη, η οποία έδειξε κατανόηση στο επιβαρυνμένο πρόγραμμά μου και με τη καθοδήγησή της συνέβαλε τα μέγιστα για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος στην *Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική* καθώς και τη γραμματεία, για τη συνεργασία που είχαμε.

Θα ήθελα ακόμη, να ευχαριστήσω θερμά όλους εκείνους τους ανθρώπους από το χώρο της ναυτιλίας που δέχτηκαν να ξεδιπλώσουν τις απόψεις τους μέσα από προσωπικές συνεντεύξεις, για το θέμα που διερεύνησα. Χωρίς τη πολύτιμη συνεισφορά τους δεν θα μπορούσε να διεξαχθεί αυτή η έρευνα.

Τέλος, οφείλω ένα τεράστιο ευχαριστώ στη μητέρα μου Άννα και στην αδερφή μου Κατερίνα για την υποστήριξη και την υπομονή που έδειξαν καθ'όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, καθώς επίσης και όλους τους κοντινούς μου ανθρώπους που μου συμπαραστάθηκαν.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ: ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σημαντικοί Όροι: Επιχειρηματικές Συστάδες, Ναυτιλία, Συμμετέχοντες, Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα

Περίληψη

Σε μία περίοδο όπου το οικονομικό περιβάλλον είναι ασταθές και το φαινόμενο της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης έντονο στη χώρα μας, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα κλάδο με εθνικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, συμβάλλοντας στη σύγχρονη κοινωνία και οικονομία. Στη παρούσα αρνητική οικονομική συγκυρία, η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων, για να μπορέσει ο κλάδος να διατηρήσει το ισχυρό του ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη των επιχειρησιακών συστάδων.

Η παρούσα μελέτη εστιάζει στις ναυτιλιακές επιχειρηματικές συστάδες και ειδικότερα αυτών που αναπτύσσονται στο Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή, ως σημαντικότερος πυρήνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη χώρα. Πιο συγκεκριμένα, η έρευνα στοχεύει στη διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης μίας ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας στη περιοχή του Πειραιά, καταγράφοντας, μέσω των εις βάθος συνεντεύξεων, τη γνώμη των ίδιων των στελεχών του κλάδου.

Αρχικά, στο πλαίσιο της κριτικής ανασκόπησης της σχετικής επιστημονικής βιβλιογραφίας για τις επιχειρηματικές συστάδες, παρουσιάζονται κάποιες πληροφορίες που σχετίζονται με την έννοια. Έπειτα, γίνεται αναφορά στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στη σύνδεσή της με τις επιχειρηματικές συστάδες, ενώ περιγράφονται κάποια παραδείγματα εφαρμογής επιχειρηματικών ναυτιλιακών συστάδων. Στη συνέχεια γίνεται η διερεύνηση της περίπτωσης της επιχειρηματικής συστάδας του Πειραιά, σε θεωρητικό και εμπειρικό επίπεδο. Η παρούσα διπλωματική εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την έρευνα πεδίου.

MARITIME CLUSTERS: STUDY IN THE PIRAEUS AREA

Keywords: Clusters, Maritime Shipping Industry, Participants, Competitive Advantage

Abstract

Although Greece continues to experience economic turmoil where the economic environment is unstable and the phenomenon of the economic and social crisis gets deeper, the maritime shipping industry remains a sector with national competitive advantage that contributes to modern society and economy. In the current economic downturn, the need for cooperation between businesses in order to allow the industry to maintain its strong competitive advantage has led to the development of clusters.

This study focuses on the maritime clusters and specifically those growing in the wider region of Piraeus, the most important center of the Greek maritime industry. In particular, the survey aims to explore the possibilities of developing a maritime cluster in the region of Piraeus by recording, through in-depth interviews, the opinion of the industry's executives.

Initially, the literature review presents some information related to the concept of clusters. The following section refers to the shipping industry and particularly its connection with the clusters, while respective examples of their application are cited. Next, follows the theoretical and empirical investigation of the cluster case in Piraeus. Lastly, the thesis concludes with the research findings.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	ix
Abstract	xi
Κατάλογος Πινάκων	xv
Κατάλογος Σχημάτων	xvii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	1
1.1 Εισαγωγή.....	1
1.2 Στόχοι της Έρευνας	1
1.3 Συνεισφορά της Έρευνας.....	2
1.4 Μεθοδολογική Προσέγγιση	2
1.5 Δομή της Έρευνας	2
1.6 Ανακεφαλαίωση	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ	5
2.1 Εισαγωγή.....	5
2.2 Ορισμοί των Επιχειρηματικών Συστάδων.....	6
2.3 Ιστορική Αναδρομή	8
2.4 Κατηγορίες των Επιχειρηματικών Συστάδων.....	10
2.5 Χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων	12
2.6 Επιχειρηματικές Συστάδες και Ανταγωνιστικότητα	14
2.7 Ανακεφαλαίωση	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΚΑΙ	
ΝΑΥΤΙΛΙΑ... ..	19
3.1 Εισαγωγή.....	19
3.2 Η Ναυτιλιακή Βιομηχανία.....	20
3.3 Πειραιάς και Ελληνική Οικονομία	25
3.4 Παραδείγματα Εφαρμογής Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων.....	29
3.4.1 Νορβηγικό Ναυτιλιακό cluster.	29
3.4.2 Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό cluster.	31
3.5 Ανακεφαλαίωση	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΥΣΤΑΔΑ	
ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	35
4.1 Εισαγωγή.....	35

4.2 Η Οργάνωση των Ελληνικών Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων	35
4.3 Περιγραφή της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας του Πειραιά	36
4.4 Ανάλυση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας του Πειραιά με τη βοήθεια του Διαμαντιού του Porter	42
4.5 Ανακεφαλαίωση	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	47
5.1 Εισαγωγή.....	47
5.2 Ερευνητική Μεθοδολογία	47
5.3 Δομή Ερωτηματολογίου.....	49
5.4 Ανακεφαλαίωση	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	53
6.1 Εισαγωγή.....	53
6.2 Ανάλυση Δεδομένων.....	53
6.3 Ανακεφαλαίωση	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	65
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	73

Κατάλογος Πινάκων

3.1 Οι χώρες με τους μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως κατά την 1 ^η Ιανουαρίου 2013	21
3.2 Διαχρονική σύγκριση αριθμού πλοίων χωρητικότητας μεταξύ ελληνόκτητης και ελληνικής ναυτιλίας	22
6.1 Συνολικός Αριθμός Απασχολούμενων	55
6.2 Συγκεντρωτική παρουσίαση απόψεων σχετικά με το maritime cluster	62

Κατάλογος Σχημάτων

3.1 Το Νορβηγικό Ναυτιλιακό cluster	30
4.1 Κατανομή εταιριών στον τομέα της Ναυτιλίας σε Πειραιά και Ελλαδικό χώρο	38
4.2 Το Ναυτιλιακό cluster του Πειραιά	40
4.3 Διαμάντι του Porter	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Εισαγωγή

Εν μέσω κρίσης οι επιχειρήσεις καλούνται να αναζητήσουν νέους τρόπους ανάπτυξης και λειτουργίας και να διαμορφώσουν συνθήκες που θα τις καταστήσουν βιώσιμες, και όχι απλά κερδοφόρες. Είναι λογικό πως όσο πιο δυσβάστακτη οικονομικά είναι μια κατάσταση, τόσο μεγαλύτερη ανάγκη υπάρχει για εξεύρεση καινοτόμων λύσεων που θα αυξήσουν τα κέρδη των επιχειρήσεων. Στη προσπάθεια αυτή και για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους, συχνά οι επιχειρήσεις δημιουργούν τοπικά δίκτυα, τα οποία αναπτύσσονται σε μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και αποτελούνται από επιχειρήσεις της ίδιας βιομηχανίας που συνεργάζονται για τον ίδιο σκοπό. Αυτές οι οικονομικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων, ο Michael Porter τις ονομάζει επιχειρηματικές συστάδες (clusters) (Porter, 1990).

Στη παρούσα διπλωματική εργασία ο υπό εξέταση κλάδος ανάπτυξης επιχειρηματικών συστάδων είναι ο κλάδος της ναυτιλίας. Ειδικότερα, θα μελετηθεί η οικονομική εξειδίκευση του Πειραιά και η γεωγραφική της συγκέντρωση, ενώ παράλληλα θα εξεταστεί εάν ο Πειραιάς πληρεί τις προϋποθέσεις για να αναπτυχθεί σε μια τέτοια οικονομική εξειδίκευση.

1.2 Στόχοι της Έρευνας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση των δυνατοτήτων για ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας στον Πειραιά, μελετώντας τις απόψεις στελεχών του κλάδου.

Από μία πιο ευρεία σκοπιά, η παρούσα εργασία στοχεύει στην μελέτη της έννοιας των επιχειρηματικών συστάδων, της εφαρμογής της στο κλάδο της ναυτιλίας και στη διερεύνηση του βαθμού αντίληψης του όρου μέσα από την οπτική των “ειδικών”.

1.3 Συνεισφορά της Έρευνας

Μέσα από την έρευνα του συγκεκριμένου θέματος, βασική επιδίωξη είναι η αναγνώριση της επιχειρηματικής συστάδας που αναπτύσσεται στο Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή. Αυτό θα μας βοηθήσει να βγάλουμε συμπεράσματα σχετικά με το τι χαρακτηριστικά συγκεντρώνει αυτό το δίκτυο. Οι ίδιοι οι άνθρωποι του κλάδου θα συμβάλλουν για την δημιουργία συμπερασμάτων σχετικά με την υπό εξέταση συστάδα και σε αυτό το στοιχείο έγκειται και το ενδιαφέρον για ανάπτυξη του θέματος. Με την διερεύνηση για αναγνώριση της επιχειρηματικής συστάδας στο Πειραιά, θα ενισχυθεί η αναγκαιότητα για περαιτέρω ενέργειες για ανάδειξη της συστάδας, τονίζοντας τα χαρακτηριστικά της και λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη των ειδικών σχετικά με τη συμμετοχή τους σε ένα τέτοιο δίκτυο.

1.4 Μεθοδολογική Προσέγγιση

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε είναι ποιοτική, και είναι εις βάθος συνεντεύξεις με ειδικούς του χώρου. Για την έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκαν 5 προσωπικές συνεντεύξεις με εξειδικευμένα στελέχη της ναυτιλίας που δραστηριοποιούνται στην οικονομική εξειδίκευση του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής. Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν με τη βοήθεια ημι-δομημένου ερωτηματολογίου.

1.5 Δομή της Έρευνας

Στο πρώτο κεφάλαιο, όπως έχουν ήδη αναφερθεί, παρουσιάζονται οι στόχοι, η μεθοδολογία και η συνεισφορά της έρευνας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας. Για το σκοπό αυτό παρουσιάζονται οι διάφοροι ορισμοί των επιχειρηματικών συστάδων και η εξελικτική τους πορεία. Εν συνεχεία, αναλύονται τις κατηγορίες των επιχειρηματικών συστάδων, καθώς επίσης και τα χαρακτηριστικά τους. Παράλληλα, εξετάζεται η σχέση ανταγωνιστικότητας και επιχειρηματικών συστάδων, ως ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της, με στόχο να γίνει

αντιληπτό πόσο επηρεάζει η ανταγωνιστικότητα ένα cluster.

Στο τρίτο κεφάλαιο, κατ'αρχήν γίνεται μια σύντομη περιγραφή της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας και στη σπουδαιότητά της στην οικονομία της Ελλάδας, αλλά και παγκοσμίως, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη σχέση της ναυτιλίας και των επιχειρηματικών συστάδων. Για το σκοπό αυτό, το κεφάλαιο κλείνει με τη περιγραφή επιτυχημένων παραδειγμάτων ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων, το Νορβηγικό και το Ευρωπαϊκό.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται περιγραφή της επιχειρηματικής συστάδας του Πειραιά. Ειδικότερα, αναλύεται ως προς τη μορφή, τα χαρακτηριστικά και τους συμμετέχοντες σε αυτή. Το κεφάλαιο κλείνει με παρουσίαση του διαμαντιού του Porter, για να αναδειχθεί η δυναμικότητα του cluster.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας η οποία ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του εμπειρικού τμήματος της εργασίας. Συγκεκριμένα, γίνεται παρουσίαση του ερευνητικού εργαλείου που χρησιμοποιήθηκε και αναλύονται οι λόγοι για την επιλογή αυτού. Τέλος, γίνεται περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη συλλογή των δεδομένων.

Στο έκτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας που διεξήχθη σχετικά με τη διερεύνηση των δυνατοτήτων για ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας στο Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή.

Στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας.

1.6 Ανακεφαλαίωση

Στη παρούσα ενότητα δόθηκαν κάποια εισαγωγικά στοιχεία σχετικά με την εργασία. Ειδικότερα, αναφέρθηκαν οι στόχοι της έρευνας, η συνεισφορά της καθώς επίσης και η μεθοδολογία της εμπειρικής διερεύνησης. Τέλος, έγινε μία σύντομη αναφορά στη δομή της εργασίας καθώς δόθηκαν πληροφορίες για το πως θα αναπτυχθεί, βοηθώντας τον αναγνώστη να έχει μια καθολική εικόνα για το τι πρόκειται να ακολουθήσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ

2.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια ευρύτερη θεωρητική προσέγγιση των επιχειρηματικών συστάδων (clusters), με στόχο να γίνει κατανοητός ο όρος, η έννοια και οι εφαρμογές του. Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί ένα εισαγωγικό κείμενο στην εργασία, με στόχο ο αναγνώστης να εξοικειωθεί με τους όρους και τις θέσεις που θα αναπτυχθούν αργότερα στο σύνολο της εργασίας.

Τα clusters τα οποία αποτελούν τη βασική θεματική ενότητα του παρόντος κεφαλαίου, αναφέρονται στη δημιουργία ομάδων συνήθως εταιρειών, με κοινούς στόχους και παρόμοια στρατηγική σκέψη οι οποίες μέσα από συνεργασίες επιδιώκουν να καθιερωθούν στο κλάδο δράσης τους, αλλά και να επιτύχουν τους στόχους που έχουν θέσει. Τα βασικά τους χαρακτηριστικά είναι η συνεργατικότητα μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, τα κοινά στοιχεία που τις συνδέουν, τα οικονομικά και γεωγραφικά στοιχεία που τις χαρακτηρίζουν.

Στο κεφάλαιο αρχικά θα παρουσιαστούν οι διαφορετικοί όροι που έχουν δοθεί για την έννοια, προκειμένου να γίνει κατανοητός στους αναγνώστες της παρούσας εργασίας. Στη συνέχεια θα γίνει η ιστορική προσέγγιση της έννοιας των clusters ξεκινώντας από το παρελθόν και φτάνοντας μέχρι και σήμερα. Στη τρίτη και τη τέταρτη ενότητα του κεφαλαίου θα παρατεθεί θεωρία γύρω από τα clusters, αναλύοντας τις κατηγορίες και τα χαρακτηριστικά τους, ενώ το κεφάλαιο θα ολοκληρωθεί με την συσχέτιση των clusters με την ανταγωνιστικότητα, ως ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά των clusters.

2.2 Ορισμοί των Επιχειρηματικών Συστάδων

Οι οικονομολόγοι δεν έχουν καταφέρει μέσα στα χρόνια να συμφωνήσουν έναν κοινώς αποδεκτό ορισμό σε σχέση με τα clusters. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι ελλιπείς και δεν είναι δυνατόν να περιγράψουν με ακρίβεια την ουσία του όρου clusters.

Ο όρος χρησιμοποιείται από διάφορους επιστήμονες, σε διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα εύρος εννοιών και ένα χάσμα απόψεων το οποίο δεν εξυπηρετεί ουσιαστικά την εννοιολογική προσέγγιση του όρου clusters.

Ο όρος cluster με βάση τον Porter(1998) ορίστηκε ως εξής: *«Τα clusters αποτελούν τη μάζα εταιρειών και οργανισμών γεωγραφικά συγκεντρωμένων, σε έναν συγκεκριμένο τομέα. Συγχρόνως αποτελούν μια σειρά από συνδεδεμένες βιομηχανίες αλλά και άλλους φορείς σημαντικούς για τον ανταγωνισμό».*

Ο Porter(1998) όρισε ότι τα clusters περιλαμβάνουν προμηθευτές εξαρτημάτων, μηχανημάτων, υπηρεσιών καθώς και προμηθευτές εξειδικευμένης υποδομής. Ακόμα τα clusters αναφέρονται στους πελάτες και στους κατασκευαστές των συμπληρωματικών προϊόντων αλλά και σε επιχειρήσεις που αναφέρονται σε δεξιότητες και τεχνολογίες. Τα clusters σε αρκετές περιπτώσεις αναφέρονται σε θεσμικά όργανα, πανεπιστήμια, δημιουργικές ομάδες, ομάδες κατάρτισης και επιστημονικής έρευνας.

Στη συνέχεια, γίνεται μια πιο εκτενής, με χρονολογική σειρά, παράθεση ορισμών σε σχέση με τα clusters.

Swann and Prevezzer (1996): Τα clusters ορίζονται ως ομάδες επιχειρήσεων μέσα σε ένα κλάδο που καθορίζονται με βάση τη τοποθέτησή τους σε γεωγραφική περιοχή.

Ένας από τους πιο ολοκληρωμένους και παλαιότερους ορισμούς καθίσταται αυτός του Porter (1998, 199) ο οποίος έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενες παραγράφους. Ο συγκεκριμένος θεωρείται πιο ολοκληρωμένος, μιας και καλύπτει περίπου όλα τα πεδία που αναφέρουν όλοι οι προηγούμενοι ορισμοί αλλά και γενικά οι διάφοροι ορισμοί που έχουν κατά καιρούς εκφραστεί σε σχέση με τα clusters. Μεταγενέστεροι συγγραφείς βασίστηκαν στον ορισμό του Porter, στη προσπάθειά τους να ορίσουν καλύτερα την

έννοια.

Rosenfeld (2002): Ένα cluster δημιουργείται με στόχο να εκπροσωπήσει μια συστάδα επιχειρήσεων οι οποίες είναι ικανές να παράγουν συνεργεία λόγω γεωγραφικής εγγύτητας και αλληλεξάρτησης. Η απασχόληση δεν είναι απαραίτητως κοινή σε σχέση με το προσωπικό, όσον αφορά ένα cluster.

Feser & Sweeney (2002) αναφέρουν ότι τα οικονομικά clusters δεν είναι μόνο υποστηριζόμενες βιομηχανίες και ιδρυτήτα αλλά αποτελούν συσχετιζόμενους φορείς οι οποίοι είναι πιο ανταγωνιστικοί λόγω της συνεργασίας που έχουν αναπτύξει από το να λειτουργούσε ο καθένας μόνος του.

Enright (2003) ορίζει τα clusters ως μια περιφερειακή ομάδα που αποτελεί ένα βιομηχανικό σύμπλεγμα στο οποίο οι εταιρείες-μέλη βρίσκονται πολύ κοντά η μια στην άλλη.

Knox, Agnew, McCarthy (2004) ορίζοντας τα clusters αναφέρονται σε εταιρείες με παρόμοια μορφή, οι οποίες επιδιώκουν να αναπτύξουν συνεργασίες που θα τις καταστήσουν πιο ανταγωνιστικές.

Felzensztein, Gimmon, & Aqueveque (2012) αναφέρουν ότι δεν υπάρχει μια σωστή διευκρίνιση για το τι είναι cluster. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που το συνιστούν: αυτοί ξεκινούν από τον διαχωρισμό τους σε κάθετες και οριζόντιες δικτύσεις και προχωρούν στην εύρεση των στοιχείων που μπορούν να προσδιορίσουν ένα cluster. Τέτοια στοιχεία μπορεί να είναι η γεωγραφική ή χωροταξική συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας, οριζόντιες ή κάθετες σχέσεις μεταξύ βιομηχανικών κλάδων, η χρήση κοινής τεχνολογίας, η παρουσία κεντρικού συμβαλλομένου (πχ. μια μεγάλη επιχείρηση, ένα ερευνητικό κέντρο κλπ.) και η ποιότητα της δικτύωσης και συνεργασίας μεταξύ τους.

Πιο πρόσφατα ένας ορισμός που θεωρείται από τους πιο βασικούς είναι αυτός που εκφράστηκε το 2014 από τους *Baptista και Costa*. Συγκεκριμένα οι δυο συγγραφείς ανέφεραν ότι: «*Τα βιομηχανικά clusters αποτελούν γεωγραφικές συγκεντρώσεις βιομηχανιών, οι οποίες αποκομίζουν πλεονεκτήματα στη δραστηριότητά τους από τη χωροταξική εγγύτητα. Τα πλεονεκτήματα αυτά μπορούν να χαρακτηριστούν ως οικονομίες συγκέντρωσης ή συσπείρωσης*».

Μέσα από το σύνολο των ορισμών διαπιστώνεται ότι τα clusters αποτελούν συνεργατικούς φορείς, οι οποίοι συμβάλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας έναντι της εξωτερικής ανάθεσης ή της κάθετης ολοκλήρωσης μέσω της βελτίωσης της προσβασιμότητας σε πληροφορίες, σε πόρους αλλά και μέσα από τη βελτίωση των κινήτρων και της μέτρησης των επιδόσεων.

Τα clusters συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό και στην ανάδειξη καινοτόμων δράσεων. Τέλος τα clusters περιορίζουν τα εμπόδια για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, που βελτιώνουν το περιβάλλον για την παραγωγικότητα. Μέσα από τα clusters οι επιχειρήσεις ελαχιστοποιούν το κόστος ενώ ενισχύουν τις γνώσεις των επιχειρήσεων που εντάσσονται σε αυτά (Adu et al,2014).

2.3 Ιστορική Αναδρομή

Τα clusters δεν αποτελούν ένα φαινόμενο το οποίο έχει αποσαφηνιστεί πλήρως. Η κατανόηση της εξέλιξης των cluster είναι ακόμα υπό καθεστώς έρευνας.

Ο όρος cluster εμφανίστηκε για πρώτη φορά στο έργο του *Alfred Marshall* “Principles of Economics” το 1890, προκειμένου να δηλώσει τις τότε οικονομίες κλίμακας οι οποίες επηρέαζαν τις επιχειρήσεις. Ο συγγραφέας μέσα από την έννοια της συνεργατικότητας, προσπάθησε να εξάγει έναν όρο ο οποίος δήλωνε την τότε ανάγκη των επιχειρήσεων μέσω συνεργασιών να διαχειριστούν τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν τη συγκεκριμένη περίοδο. Ιστορικά πριν τον ολοκληρωμένο ορισμό του Porter το 1998 υπάρχει μια ολοκληρωμένη αναφορά το 1991 στον *Krugman*, η οποία συνδέει τα clusters με τη γεωγραφική κατανομή και τοποθέτηση των επιχειρήσεων (Krugman, 1991).

Σήμερα πιο έντονα από το παρελθόν πολλοί κυβερνητικοί και βιομηχανικοί οργανισμοί σε όλο τον κόσμο στράφηκαν προς αυτήν την έννοια ως μέσο για την τόνωση της αστικής και αγροτικής οικονομικής ανάπτυξης. Ως αποτέλεσμα, ένας αριθμός συνεργατικών σχηματισμών οργανισμών ξεκίνησαν να αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 ενώ η τάση αυτή συνεχίζεται και γίνεται όλο και πιο έντονη ως στρατηγική τάση και λύση (Pietzykowski, 2014).

Μια από τις πρώτες ολοκληρωμένες μελέτες, η οποία αναφερόταν στην ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων, αναφέρθηκε στο «*Cluster Initiative Green Book*», το οποίο δημοσιεύθηκε από τους Örjan Sölvell, Christian Ketels και Göran Lindquist, με πρόλογο από τον Michael Porter. Η έκθεση αυτή παρουσιάστηκε στο ετήσιο συνέδριο του Ινστιτούτου ανταγωνιστικότητας TCI, στο Γκέτεμποργκ το 2003 και έκανε μια ολοκληρωμένη αναφορά στα clusters, στη σημαντικότητά τους αλλά και στην ενίσχυση που παρέχουν σε επίπεδο στρατηγικής και ανταγωνιστικότητας (Solven, Ketels, Lindquist, 2003). Μια άλλη μελέτη αρκετά ολοκληρωμένη σε σχέση με τα clusters η οποία δημοσιεύτηκε το 2010 κάλυψε πάνω από 10 οργανισμούς επιχειρηματικών συστάδων σε όλο τον κόσμο, κάνοντας για πρώτη φορά μια ουσιαστική χαρτογράφηση της συγκεκριμένης στρατηγικής δράσης (Silvestre, 2010).

Μια ιστορικά σημαντική δράση η οποία βοήθησε ακόμα περισσότερο την ανάπτυξη των clusters ήταν η ίδρυση το 2007 του Ευρωπαϊκού Παρατηρητήριου των Cluster. Το συγκεκριμένο όργανο συγχρηματοδοτήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρείχε και παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις συστάδες, τις πρωτοβουλίες συστάδων και την πολιτική για τις επιχειρηματικές συστάδες σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Ένα παράδειγμα μιας επιχειρηματικής συστάδας στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι η North-East of England Process Industry Cluster (NEPIC) (Mathew, 2013).

Το 2009, στο πλαίσιο του προγράμματος για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αριστείας Cluster από το οποίο ιδρύθηκε η Ευρωπαϊκή Γραμματεία για την Ανάλυση των Cluster (ESCA). Η ESCA εργάζεται για την διάδοση των βέλτιστων πρακτικών και την βελτίωση του επαγγελματισμού των διαχειριστών των συστάδων σε όλη την Ευρώπη μέσω της συγκριτικής αξιολόγησης, της παροχής συμβουλών για τις βέλτιστες πρακτικές, την ανάλυση και την διαπίστευση των Cluster σε ολόκληρη την ΕΕ. Το έργο της ESCA έχει πλέον επεκταθεί και πέρα από τα σύνορα της ΕΕ, στην Βόρεια Αμερική και την Ασία.

Το 2013, μια δεκαετία μετά την πρώτη δημοσίευση του GreenBook, δημοσιεύθηκε το GreenBook 2.0 στο παγκόσμιο συνέδριο του TCI στο Kolding της Δανίας (TCI, 2013). Τέλος τον Οκτώβριο του 2014 η ESCA είχε αναλύσει 610 οργανισμούς cluster σε 35

χώρες με επισήμανση επιπέδου Bronze. Μέχρι τον Οκτώβριο, 45 Clusters κέρδισαν το Gold Label. Ένα παράδειγμα ενός Cluster με το Gold Label της ESCA είναι το North-East of England Process Industry Cluster (NEPIC) (Mathew, 2013).

2.4 Κατηγορίες των Επιχειρηματικών Συστάδων

Ο Porter αναγνώρισε ότι το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων των clusters πραγματοποιούνται σε περιφερειακό επίπεδο. Συνεπώς, η ανάλυση αυτή μπορεί εύκολα να εφαρμοστεί σε περιφέρειες και πόλεις (Porter, 2010). Ο Porter διαχωρίζει τα clusters σε δύο κατηγορίες: τα κάθετα και τα οριζόντια.

- Τα *κάθετα* περιλαμβάνουν επιχειρήσεις που συνδέονται με σχέσεις αγοραστή-πωλητή.
- Τα *οριζόντια* clusters συστήνουν επιχειρήσεις που ενδεχομένως μοιράζονται την ίδια αγορά για τα τελικά τους προϊόντα, χρησιμοποιούν όμοια τεχνολογία ή όμοια εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, ή απαιτούν κοινές εισροές φυσικών πόρων (Porter, 2010).

Ο Porter(2010) προχώρησε την ανάλυσή του και παρατήρησε ότι το κάθε έθνος έχει δικό του μηχανισμό σχηματισμού δικτύων. Για παράδειγμα, στην Ιαπωνία τα clusters εξαπλώνονται οριζοντίως, καθοδηγούμενα από τη φύση των στόχων τους και από μια τάση για εσωτερική διαφοροποίηση. Στην Ιταλία τα clusters έχουν την τάση να βαθαίνουν καθέτως, καθώς νέες επιχειρήσεις εξυπηρετούν πιο εξειδικευμένες πτυχές και εισάγονται στην προμηθευτική βιομηχανία.

Ο Porter προσπαθεί να δείξει το συνδυασμό κλάδου και στρατηγικής της επιχείρησης στη προσπάθεια της τελευταίας να επιτύχει, να ξεχωρίσει, να διαφοροποιηθεί, να είναι καινοτόμος.

Τα cluster, από ένα άλλο επίπεδο μπορούν να κατηγοριοποιηθούν με βάση *το είδος των προϊόντων ή και υπηρεσιών που παρέχουν*. Συγκεκριμένα υπάρχουν cluster για τα

ακόλουθα: στην αυτοκινητοβιομηχανία, στις οικονομικές υπηρεσίες, στο τουρισμό, στη ναυτιλία και σε πολλά άλλα. Σήμερα έχει διαπιστωθεί ότι ακόμα και μέσα σε ένα συγκεκριμένο πεδίο υπάρχει χώρος για πολλά και διαφορετικά cluster, με καθένα από αυτά να έχει ένα σημαίνον και ανεξάρτητο ρόλο (Ketels, 2004,4).

Τα clusters διαφοροποιούνται μέσω της ειδίκευσης σε ένα συγκεκριμένο παραγωγικό στάδιο, μέσω δράσεων που αναπτύσσουν σε συγκεκριμένες περιοχές ή μέσω της στόχευσης συγκεκριμένων αναγκών. Σε επίπεδο κατηγοριών τα clusters μπορούν να κατηγοριοποιηθούν αρχικά με βάση την τοπική ισχύ των βιομηχανικών κατηγοριών. Οι βιομηχανίες διαφέρουν σε μεγάλο επίπεδο με βάση τη τοποθεσία που πρέπει να επιλέξουν. Δυο βασικά αίτια είναι ικανά να περιορίσουν τη συγκεκριμένη επιλογή. Αυτά είναι τα ακόλουθα (Tang, & Bruyant, 2015):

- Πολλές βιομηχανίες είναι δεσμευμένες με τη τοπική κοινωνία στην οποία δρουν και εργάζονται. Οι συγκεκριμένες απευθύνονται μόνο σε τοπικές αγορές. Είναι δυνατόν να δικτυωθούν επιχειρηματικά μόνο σε γεωγραφικό επίπεδο σε μια περιορισμένη γεωγραφική περιοχή. Για παράδειγμα μπορούν να δικτυωθούν στα όρια μιας πόλης προκειμένου να προσεγγίσουν πιο εύκολα ομάδες πελατών χωρίς όμως να επηρεάσουν μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή.
- Πολλές βιομηχανίες είναι δεμένες στην περιοχή τους μιας και θέλουν να βρίσκονται κοντά στις πρώτες ύλες τους. Οι εξαρτώμενες από τις πρώτες ύλες επιχειρήσεις εστιάζουν σε παγκόσμιες αγορές και είναι εστιασμένες στο χώρο με βάση πάντα την αναγκαιότητα σε πρώτες ύλες.

Τα clusters έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν τον τόπο - έδρα τους. Αυτές οι επιχειρήσεις απευθύνονται σε αγορές σε διάφορες περιοχές και χώρες. Τα clusters έχουν τη δυνατότητα να ενισχύσουν την εικόνα μιας περιοχής και να τη καταστήσουν θελκτική.

Τέλος, τα clusters μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με το επίπεδο ανάπτυξης στο οποίο βρίσκονται. Το επίπεδο ανάπτυξης επηρεάζεται από δυο βασικούς παράγοντες (Piperopoulos, 2012):

1. Το επιχειρηματικό περιβάλλον που τους περιβάλλει: Αυτό καθορίζεται από τη ποιότητα του εξωτερικού περιβάλλοντος στο οποίο έχει έδρα το cluster. Τα cluster επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από το εξωτερικό τους περιβάλλον. Συγκεκριμένα αν οι οικονομίες είναι αδύναμες τότε είναι και τα clusters. Σε περίπτωση που οι οικονομίες είναι ισχυρές τότε και τα clusters αντίστοιχα είναι ισχυρά.
2. Το επίπεδο ανάπτυξης τους: Το επίπεδο ανάπτυξης επηρεάζεται από την σταδιακή πρόοδο που έχει κάνει το cluster, όσον αφορά στο να ενεργοποιήσει την προοπτική του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, αλλά και να επηρεαστεί από αυτό. Η ανάπτυξη των clusters σε μεγάλο βαθμό επηρεάζεται από την εσωτερική τους κουλτούρα, από την ηγεσία τους, το πολιτικό και το πολιτισμικό περιβάλλον που αναπτύσσονται.

2.5 Χαρακτηριστικά των Επιχειρηματικών Συστάδων

Για να ορίσουμε ένα cluster, συγκεντρώνονται κάποια βασικά χαρακτηριστικά τα οποία όταν συνυπάρχουν, όχι απαραίτητα όλα μαζί, υποδηλώνουν την ύπαρξη του. Αυτά και με τη βοήθεια των ορισμών που έχουν αναφερθεί μπορούμε να πούμε ότι τα χαρακτηριστικά συνοψίζονται ως εξής:

- **Γεωγραφική συγκέντρωση**

Η γεωγραφική γειτνίαση αποτελεί βασικό στοιχείο της έννοιας των clusters. Η οριοθέτηση των επιχειρηματικών συστάδων δεν είναι εύκολη, διότι οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτές μπορεί να έχουν συνεργασία και με επιχειρήσεις εκτός συστάδας (De Langen, 2004). Η έκταση μιας συστάδας δεν μπορεί αυστηρώς να ορισθεί, εξαρτάται από την ακτίνα μέχρι την οποία επεκτείνονται οι συναλλαγές, η διάδοση της γνώσης και οι λοιπές επιπτώσεις από την ύπαρξη του cluster. Η τάση των επιχειρήσεων να συγκεντρώνονται σε μία περιοχή δημιουργεί *θετικές οικονομίες συγκέντρωσης*, και

αναφέρονται στην ύπαρξη κοινής αγοράς, στη παρουσία πελατών και προμηθευτών στην ίδια περιοχή, αλλά και στις πληροφορίες που προκύπτουν εξαιτίας της επιχειρηματικής συστάδας. Επιπλέον, η γεωγραφική συγκέντρωση δίνει ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις και τις οδηγούν στην εγκαθίδρυσή τους στη συγκεκριμένη περιοχή καθώς έχουν άμεση επαφή με τους διαθέσιμους πόρους της συγκεκριμένης περιοχής, ενώ παράλληλα διευκολύνεται η επικοινωνία με τοπικούς “παίκτες”, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε πιο αποτελεσματικές διαδικασίες μάθησης λόγω της ύπαρξης συσσωρευμένης γνώσης. (Colgan, Baker, 2003).

- **Οικονομική εξειδίκευση**

Η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε μια γεωγραφική περιοχή δεν είναι αρκετή για να ορίσουμε μια επιχειρηματική συστάδα. Σημαντική είναι η εξάρτηση από επιχειρήσεις και άλλης οικονομικής δραστηριότητας. Τα clusters εστιάζουν σε μία βασική δραστηριότητα με την οποία όλες οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν κατά κάποιο τρόπο σχετίζονται. Σκοπός των επιχειρήσεων μέσα στα clusters είναι να ειδικεύονται στον τομέα τους και να παρέχουν τις υπηρεσίες/προϊόντα τους στις άλλες επιχειρήσεις προκειμένου να παραχθεί από κοινού μια ολοκληρωμένη υπηρεσία/προϊόν υψηλής τεχνογνωσίας που δεν θα μπορούσε κάθε μία μεμονωμένα να παράξει με ίδιες δυνάμεις. Εντούτοις, η συγκέντρωση των επιχειρήσεων δεν προκύπτει από την ύπαρξη άλλων βιομηχανιών, αλλά στα χαρακτηριστικά της ίδιας της περιοχής που την καθιστούν ελκυστική για ανάπτυξη δραστηριοτήτων.

- **Πληθυσμός των συμμετεχόντων**

Τα clusters για να είναι επιτυχημένα θα πρέπει να έχουν ευρεία συμμετοχή, ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας, αλλά και ετερογένεια του πληθυσμού τους για να μειώνονται τα κόστη συναλλαγών και να εμπλουτίζεται η γνώση και η πληροφόρηση. Στα δίκτυα αυτά, μπορούν να συμμετέχουν εκτός από επιχειρήσεις και άλλοι φορείς όπως είναι δημόσιοι φορείς, πανεπιστήμια, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, ενώσεις, ιδιωτικοί οργανισμοί, αυξάνοντας το βαθμό συμπληρωματικότητας και αλληλεπίδρασης μεταξύ των συμμετεχόντων.

Αξίζει να αναφερθεί ότι ενώ η ετερογένεια του πληθυσμού αυξάνει την επίδοση της συστάδας, τα εμπόδια εισόδου νέων επιχειρήσεων ενδέχεται να μειώσουν την επίδοση της. Αυτό συμβαίνει διότι όσο πιο δύσκολο είναι να εισέλθει μια επιχείρηση στη συστάδα, τόσο λιγότερο ανταγωνιστικές γίνονται οι επιχειρήσεις εντός. Από την άλλη, τα εμπόδια εξόδου μειώνουν την αβεβαιότητα, οι επιχειρήσεις καινοτομούν και λειτουργούν πιο συνεργατικά μεταξύ τους, αντιμετωπίζοντας πιο αποτελεσματικά εξωτερικές αρνητικές επιδράσεις (De Langen, 2004).

- **Σχέσεις Συνεργασίας και Ανταγωνισμού**

Για ένα επιτυχημένο cluster χρειάζεται να υπάρχει η αμοιβαία συνεργασία και εμπιστοσύνη μεταξύ των μελών. Μέσω των σχέσεων συνεργασίας που αναπτύσσονται διευκολύνεται η διάχυση της γνώσης και των πληροφοριών, ενώ δίνεται η δυνατότητα να αναπτυχθεί η συστάδα.

Η από κοινού δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων και των λοιπών συμμετεχόντων όπως έχουν προαναφερθεί, οδηγεί στη δημιουργία σχέσεων συνεργασίας και ανταγωνισμού (Porter, 2000). Εφόσον οι επιχειρήσεις ανήκουν σε διαφορετικά τμήματα της βιομηχανίας, η ανταγωνιστικότητα περιορίζεται, διότι οι σχέσεις που αναπτύσσονται βοηθά στην ικανοποίηση των ίδιων αναγκών χωρίς να πλήττεται η μία επιχείρηση από την ύπαρξη της άλλης. Στην αντίθετη περίπτωση, όπου οι επιχειρήσεις ανήκουν σε ένα συγκεκριμένο τομέα της ίδιας βιομηχανίας, η συνύπαρξη θα μείωνε τον ανταγωνισμό και θα δυσκόλευε την συνεργασία των μελών της συστάδας.

2.6 Επιχειρηματικές Συστάδες και Ανταγωνιστικότητα

Στη παρούσα ενότητα θα γίνει η σύνδεση των clusters με την ανταγωνιστικότητα. Η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σύμφωνα με τον Porter(1990) επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από ένα μοντέλο το οποίο αναφέρεται σε συγκεκριμένες στρατηγικές προσεγγίσεις που μπορούν να επηρεάσουν τη λειτουργία τους, ενώ συγχρόνως χρησιμοποιούνται για να

δημιουργήσουν αξία στην αγορά. Οι στρατηγικές αυτές αναφέρονται στη τάση μιας επιχείρησης να εστιάσει είτε στη καλή ποιότητα είτε στη χαμηλή τιμή, είτε να επιτύχει να διαφοροποιηθεί μέσα από τη παροχή καινοτόμων προϊόντων, ή υπηρεσιών, ή και όλων μαζί. Τα clusters και πάλι, σύμφωνα με τον Porter(1990), βοηθούν τις επιχειρήσεις να προάγουν τη διαφοροποίηση καθιστώντας αυτές ανταγωνιστικές. Συγκεκριμένα το επιτυγχάνουν αυτό εστιάζοντας στα ακόλουθα (Porter, 1998):

- Στη βελτίωση των εσωτερικών λειτουργιών όπως της δομής παραγωγής, της οργάνωσης, της στρατηγικής, της διοίκησης του προσωπικού.

- Στη βελτίωση του «εμπορικού μοντέλου» που αναφέρεται στη βελτίωση και στην απλοποίηση των συναλλαγών με τον πελάτη και τους τρίτους, εστιάζοντας στη βελτίωση της τιμολογιακής πολιτικής, της ομαδοποίησης των υπηρεσιών, της απλοποίησης των προμηθειών για μείωση του κόστους, στην εισροή ποιοτικών πρώτων υλών, στην ανάπτυξη της διοίκησης ολικής ποιότητας.

Το κάθε ανταγωνιστικό μοντέλο είναι διαφορετικό από το άλλο, πράγμα που διαφοροποιεί την ανάπτυξη της κερδοφορίας κάθε επιχείρησης. Αυτό επηρεάζει τη δομή και λειτουργία του κάθε cluster με αποτέλεσμα να επηρεάζεται και το διαθέσιμο συνολικό κέρδος. Είναι σημαντικό να αναφερθεί σε αυτό το σημείο το ότι η όλη διαδικασία επηρεάζεται από τις συνθήκες της αγοράς (Boschma, 2014).

Το ζήτημα αυτό πρέπει να αναγνωρίζεται από αυτούς που σχεδιάζουν τη στρατηγική μιας επιχείρησης. Οι επιπτώσεις των διαφορετικών επιχειρηματικών μοντέλων όπως αυτά διαμορφώνονται από τη δομή και λειτουργία των clusters θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στα μελλοντικά σχέδια μιας επιχείρησης. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι επιπτώσεις είναι μικρές, αλλά είναι σημαντικό να ενσωματώνονται στη στρατηγική προσέγγιση των επιχειρήσεων.

Μια επιπρόσθετη προοπτική για τα επιχειρηματικά μοντέλα και της σχέσης που αναπτύσσουν με τα clusters, αναφέρεται στην ανάπτυξη της αλυσίδας

αξίας (Porter, 2003). Συγκεκριμένα αυτοί που καλούνται να σχεδιάσουν τη στρατηγική μιας εταιρείας και να τη συνδέσουν με την ανάπτυξη των clusters, θα πρέπει να λάβουν υπόψη τα στοιχεία της αλυσίδας αξίας, τα οποία αναφέρονται στο marketing, στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού, στη διαχείριση των εισερχόμενων πόρων (Luehrman, 1998).

Σε σχέση με τα clusters ένα άλλο σημαίνον σημείο είναι η διεθνοποίηση-παγκοσμιοποίηση, η οποία καθορίζει το περιεχόμενο και τις εφαρμογές τους. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, αποτελεί μια δράση που θα περίμενε κανείς να επιφέρει τη γεωγραφική διασπορά των οικονομικών δραστηριοτήτων. Αντιθέτως, παρατηρείται η συσπείρωση επιχειρήσεων με όμοιες δραστηριότητες, πράγμα που αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού cluster αλλά και για την εύρυθμη και χωρίς δυσκολίες ανταλλαγής χρήσιμων πληροφοριών. Για την υποβοήθηση της ανταλλαγής πληροφοριών απαιτείται κοινωνική υποδομή, κοινωνικές διεργασίες, εμπιστοσύνη, κοινό όραμα, εθνικά και υπερεθνικά προγράμματα επιχειρηματικής δράσης που ενθαρρύνουν τη συμπεριφορά αυτή και τη δημιουργία clusters. Σήμερα λόγω και της κρίσης οι συνεργασίες επιφέρουν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων (Boschma, 2014).

Οι επιχειρήσεις μικρού και μεσαίου μεγέθους έχουν συνειδητοποιήσει ότι για να παραμείνουν ανταγωνιστικές σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον πρέπει να συσπειρωθούν, απολαμβάνοντας έτσι πληθώρα πλεονεκτημάτων (Economic, 2005). Συγκεκριμένα μέσα από αυτή τη διαδικασία επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας πχ. με την κοινή προμήθεια απαραίτητων για την παραγωγή υλικών ή με κοινά ερευνητικά προγράμματα. Ακόμη, προκύπτουν μέσα από τις συνεργασίες σημαντικά στατιστικά δεδομένα. Αυτά μπορεί να είναι η εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες δυναμικού χαρακτήρα, όπως είναι η ταχεία εξάπλωση νέων ιδεών για καινοτομία (Economic, 2005).

Σύμφωνα με τον Porter (2010) η συγκέντρωση πληροφοριών μέσα από τη συμβολή των clusters, βοηθά στη καλύτερη κατανόηση της οικονομίας. Οι πληροφορίες πηγάζουν από τις μεγάλες βιομηχανίες της αγοράς, από τον ανταγωνισμό, τους πελάτες και τους προμηθευτές. Σημαντικό να αναφερθεί στο

παρόν σημείο, είναι ότι οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λάβουν υπόψη τις αλλαγές σε επίπεδο υποδομών- προμηθευτών, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, ιδιωτικών και δημοσίων επενδύσεων. Όλα τα παραπάνω βελτιώνουν το εθνικό περιβάλλον και προκαλούν διαφοροποίηση και επιτάχυνση της καινοτομίας.

Τέλος, η ενίσχυση των εγχώριων οικονομιών επιτυγχάνεται με τη γεωγραφική συσπείρωση των επιχειρήσεων με όμοιες ή αλληλοεξαρτώμενες δραστηριότητες. Επιπροσθέτως επιτυγχάνεται από τη τοπική συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους παραγωγής ή την αύξηση των εσόδων (Feser & Sweeney, 2012).

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι μια επιχείρηση μπορεί να εξοικονομήσει δαπάνες παραγωγής αν εγκατασταθεί σε έναν τόπο όπου είναι συγκεντρωμένες και άλλες επιχειρήσεις. Επιπλέον, τα μέλη μιας επιχειρηματικής «συνοικίας» αυξάνουν τη διαπραγματευτική τους δύναμη όταν ενεργούν μαζί, ως σύνολο. Μια ομάδα επιχειρήσεων έχει μεγαλύτερη δυνατότητα άσκησης πίεσης, παρά πολλές μεμονωμένες.

2.7 Ανακεφαλαίωση

Στο παρόν κεφάλαιο έγινε προσπάθεια να αναλυθεί και οριστεί ο όρος cluster. Συγκεκριμένα τα κεφάλαια ανάπτυξης εστίασαν στην αποσαφήνιση του όρου cluster μέσα από την παράθεση σχετικών ορισμών, ιστορικών δεδομένων, κατηγορίες του όρου ενώ έγινε προσπάθεια να συνδεθεί ο όρος cluster με την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Μέσα από την ανάλυση που προηγήθηκε αρχικά διαπιστώθηκε ότι ο πιο ολοκληρωμένος ορισμός των clusters είναι αυτός του Porter, γι'αυτό και όλοι οι μεταγενέστεροι ορισμοί βασίζονται σε αυτόν. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το παρόντα ορισμό, θεωρείται ότι τα clusters αποτελούν μια ομάδα εταιρειών οι οποίες δρουν σε συγκεκριμένο τομέα με στόχο να καταστούν στο σύνολο τους πιο ανταγωνιστικές και να αντιμετωπίσουν πιο αποτελεσματικά τις πιέσεις που δέχονται.

Ιστορικά η μελέτη των clusters έδειξε ότι ο όρος από τότε που εμφανίστηκε μέχρι σήμερα έχει ως βασικό του στόχο να εκφράσει τις συνεργασίες που αναπτύσσονται

μεταξύ των εταιρειών, να εκφράσει την έννοια της συνεργατικότητας, να δείξει πως οι εταιρείες ισχυροποιούνται μέσα από συνενώσεις και πως γίνονται με αυτό τον τρόπο πιο ανταγωνιστικές.

Όπως διαπιστώθηκε τα clusters κατηγοριοποιούνται με βάση τα προϊόντα, τις δράσεις, τις στρατηγικές των επιχειρήσεων, τη θέση και τις επιδιώξεις που έχουν στο περιβάλλον, τη καινοτομικότητα τους. Το βασικό συμπέρασμα από όλα τα παραπάνω αναφέρεται στο ότι η ουσία των clusters εστιάζεται στη προσπάθεια των επιχειρήσεων μέσα από εποικοδομητικές συνεργασίες να καταστούν πιο ισχυρές και να μπορέσουν να γίνουν πιο αποδοτικές και πιο ανταγωνιστικές σε σχέση με τις λοιπές εταιρείες του κλάδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει η ανάλυση των clusters στη Ναυτιλία. Συγκεκριμένα θα μελετηθεί πως οι συνεργασίες μεταξύ των επιχειρήσεων μπορεί να συμβάλουν στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα clusters ουσιαστικά είναι όλες αυτές οι συνεργασίες που σχετίζονται με συγκεκριμένο έργο, σχετίζονται με καινοτόμες δράσεις, αφορούν κοινούς στρατηγικούς στόχους και γενικά μέσα από την ανάπτυξη τους, βιομηχανίες όπως η ναυτιλία μπορούν να ισχυροποιηθούν να γίνουν πιο αποδοτικές.

Πιο εστιασμένα σε σχέση με το περιεχόμενο του παρόντος κεφαλαίου μπορεί να διαπιστωθεί ότι θα γίνει μια προσπάθεια να αποσαφηνιστεί η έννοια των clusters δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα με βάση το περιεχόμενο της παρούσας μελέτης στα ναυτιλιακά clusters και θα δοθούν δύο παραδείγματα αυτό του Νορβηγικού και αυτό του Ευρωπαϊκού cluster, για να ακολουθήσει στο επόμενο κεφάλαιο η μελέτη του ναυτιλιακού cluster του Πειραιά.

Δομικά το παρόν κεφάλαιο θα αναπτυχθεί ως ακολούθως. Συγκεκριμένα στη πρώτη του ενότητα θα μελετηθεί η ναυτιλιακή βιομηχανία ενώ θα γίνει μια αναφορά της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Στη δεύτερη ενότητα θα αναλυθεί ο ρόλος του Πειραιά στην ελληνική οικονομία, ενώ θα γίνει αναφορά στη σημαντικότητα της περιοχής. Στη τρίτη και τελευταία ενότητα το κεφάλαιο θα ολοκληρωθεί με παραδείγματα ναυτιλιακών clusters τα οποία θα βοηθήσουν στη κατανόηση της σημασίας του όρου στο κλάδο που μελετούνται.

3.2 Η Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Κάποτε ο Winston Churchill (1874-1965) είπε: «Όσο πιο πίσω κοιτάζω τόσο πιο μπροστά βλέπω». Αναφερόμενος στη ναυτιλία και μέσα από τη παραπάνω ρήση θέλησε να δείξει ότι η ναυτιλία μπορεί να μάθει πολλά από το παρελθόν της, τα οποία θα τη βοηθήσουν να έχει μια επιτυχημένη πορεία στο μέλλον (Stopford, 2009).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία στην Ευρώπη κατέχει σήμερα από τις πιο ισχυρές θέσεις δίνοντας μια σημαντική βοήθεια στην Ευρωπαϊκή οικονομία, σε επίπεδο οικονομικής εισφοράς, κάλυψης θέσεων εργασίας (Stopford, 2009).

Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες κατέχουν σήμερα το 40% του παγκόσμιου στόλου ενώ τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία αποτελούν παγκόσμιους ηγέτες σε επίπεδο κύκλου εργασιών αλλά και καινοτομίας (Damanaki, 2013). Η άμεση αξία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε επίπεδο παραγωγής ανέρχεται σήμερα περίπου στα 450 δισεκατομμύρια, το οποίο μοιράζεται το 58% του ποσού στη δράση στις ενδιάμεσες αγορές και το υπόλοιπο 42% στη προστιθέμενη αξία του κλάδου.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτει το 2,25% της συνολικής ευρωπαϊκής απασχόλησης. Συγκεκριμένα σήμερα απασχολούνται στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία περίπου 4.780.000 άτομα, πράγμα που σημαίνει ότι κατά μέσο όρο κατανέμονται περίπου 39.000 άτομα ανά ναυτιλιακό κλάδο. Στο Πίνακα 3.1 παραθέτονται στοιχεία σε σχέση με τη κατάταξη των Ευρωπαϊκών χωρών στη παγκόσμια ναυτιλία (UNCTAD, 2013).

Πίνακας 3.1

Οι χώρες με τους δέκα μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως κατά την 1^η Ιανουαρίου 2013

<u>Χώρα καταγωγής ιδιοκτησίας</u>	<u>Αριθμός πλοίων</u>	<u>Deadweight tonnage</u>				
		<u>Ξένη σημαία</u>	<u>Σύνολο</u>	<u>Εθνική σημαία</u>	<u>Ξένη σημαία</u>	<u>Ποσοστό συμμετοχής στη συνολική χωρητικότητα</u>
Ελλάδα	825	2870	3695	69.644.624	175.205.954	15.17
Ιαπωνία	738	3253	3991	17.216.128	206.598.880	13.87
Κίνα	2665	2648	5313	66.936.002	123.142.833	11.78
Γερμανία	396	3437	3833	16.641.757	109.136.771	7.79
Νότια Κορέα	764	812	1576	16.624.445	58.471.361	4.65
Σιγκαπούρη	1090	798	1888	32.711.136	31.441.668	3.98
Η.Π.Α.	768	1175	1943	8.671.669	49.606.395	3.61
Ηνωμένο Βασίλειο	415	822	1237	10.447.630	39.857.066	3.12
Νορβηγία	414	1494	1908	2.190.036	43.802.209	2.85
Ταϊβάν	102	712	814	3.311.133	40.948.712	2.74

Πηγή: UNCTAD. Review of maritime transport 2013

Μέσα από τα παραπάνω στοιχεία και με βάση τη μελέτη του UNCTAD το 2013 διαπιστώνεται ότι παρά τη κυρίαρχη θέση της Ελλάδος, διεθνώς σε μεταφορική δεινότητα, η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων της, πράγμα που κάνουν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, είναι υπό ξένη σημαία.

Στο Πίνακα 3.2 παρουσιάζονται οι σημαίες υπό τις οποίες ο ελληνόκτητος

στόλος ταξιδεύει σε παγκόσμια κλίμακα.

Πίνακας 3.2

Διαχρονική σύγκριση αριθμού πλοίων χωρητικότητας μεταξύ ελληνόκτητης και ελληνικής ναυτιλίας

Έτος	Ελληνόκτητη ναυτιλία	Εθνικό νηολόγιο		
	Αριθμός πλοίων	Cross tons	Αριθμός πλοίων	Cross tons
1988	2.487	47.269.018	2.015	21.368.976
1989	2.428	45.554.419	2.004	20.898.119
1990	2.426	46.580.539	2.031	22.524.329
1991	2.454	47.906.852	2.062	24.082.483
1992	2.688	53.891.528	2.095	26.055.932
1993	2.749	56.918.268	2.166	29.671.983
1994	3.019	66.342.046	2.149	30.535.560
1995	3.142	71.666,943	2.051	30.220.636
1996	3.246	75.156,763	2.013	27.935.053
1997	3.204	74.982,110	1.927	25.708.074
1998	3.358	78.900.843	1.849	25.171.034
1999	3.424	83.454.890	1.850	25.002.463
2000	3.584	90.227.491	1.902	26.895.376
2001	3.618	100.220.348	1.959	29.257.366
2002	3.408	98.195.100	1.965	29.204.859
2003	3.355	103.807.860	1.974	31.915.727
2004	3.379	108.929.135	1.972	32.769.792

2005	3.338	109.377.819	1.901	31.444.245
2006	3.397	113.603.803	1.874	32.765.042
2007	3.699	129.765.470	1.916	36.239.543
2008	4.173	154.599.221	2.082	39.156.211
2009	4.161	156.214.619	2.112	41.358.711
2010	3.996	152.606.046	2.096	43.086.974

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Με βάση παραπάνω αναφορές, γίνεται κατανοητό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει σημαίνον ρόλο στο διεθνές εμπόριο, όπως και στη παγκόσμια οικονομία. Σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί μια εκ των βασικών διεθνοποιημένων επιχειρηματικών δράσεων πράγμα που οφείλεται σε δυο βασικούς λόγους. Ο πρώτος λόγος αναφέρεται στη φύση του προϊόντος που προσφέρει η ναυτιλιακή βιομηχανία, για χάρη του οποίου οι βασικές παραγωγικές μονάδες που στη ναυτιλία είναι τα πλοία δρουν μεταξύ των κρατικών συνόρων μεταφέροντας εμπορεύματα από και προς κάθε προορισμό (Lützhöft, Grech, & Porathe, 2011).

Ο δεύτερος λόγος αποτελεί ο τρόπος με τον οποίο οι σύγχρονες συνθήκες της διεθνούς αγοράς επηρεάζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία. Για παράδειγμα ένα πλοίο σήμερα μπορεί να ναυπηγηθεί σε ασιατικό ναυπηγείο, με αμερικανικά κεφάλαια για συμφέροντα ευρωπαϊκής εταιρείας (Lützhöft, Grech, & Porathe, 2011).

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της διεθνοποίησης της ναυτιλίας είναι ότι ένα καράβι μπορεί να δρα σε περιοχές ξένες προς τη σημαία που φέρει, μακριά από την έδρα της εταιρείας στην οποία ανήκει, επανδρωμένο με πολυεθνικό πλήρωμα διαφορετικό από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Ο βασικός λόγος που οδήγησε σε μια στροφή στις αγορές, οδηγώντας στην αύξηση του συνολικού όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρονται με καράβια,

ήταν από τη μια η φιλελευθεροποίηση των εθνικών οικονομιών και από την άλλη τα πλεονεκτήματα τα οποία παρουσιάζουν οι θαλάσσιες μεταφορές έναντι άλλων μέσων σε επίπεδο χρόνου, χρήματος, χαμηλότερου κόστους αλλά και χαμηλότερων επιπέδων ρύπανσης ανά μονάδα φορτίου. Τέλος είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ανεξάρτητα από την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, δεν διαφαίνεται στο μέλλον επικράτηση άλλων μέσων εναέριων ή χερσαίων έναντι της ναυτιλίας σε επίπεδο των μεταφορών.

Προχωρώντας στη παρούσα ενότητα θα γίνει μια πιο ουσιαστική και εστιασμένη αναφορά στην επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Σήμερα η έμφαση που δίνεται από τη πολιτεία σε σχέση με τη προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, είναι υποβαθμισμένη μια και οι περισσότερες σύγχρονες μελέτες εστιάζουν κυρίως στην αύξηση των κρατικών εσόδων μέσω της φορολογίας (Θεοτοκάς και Χαρλαύτη, 2007; Χαρλαύτη, Θανόπουλος και Θεοτοκάς, 2009).

Η παρούσα κατάσταση και όπως αυτή διαμορφώνεται δεν βοηθά στην ανάπτυξη ναυτιλιακού πλέγματος συναφών δράσεων αλλά και στη κατανόηση και αναγνώριση όσων προσφέρει η ναυτιλία στην εθνική οικονομία. Η συμβολή της ναυτιλίας και ευρύτερα του ναυτιλιακού cluster δεν βοηθά μόνο στη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας σε στεριά και θάλασσα, αλλά έχει και μεγάλη συμβολή στις επενδύσεις τις οποίες προβαίνουν οι εφοπλιστές στην Ελλάδα, με ναυτιλιακά κεφάλαια (Χαρλαύτη, Θανόπουλος και Θεοτοκάς, 2009).

Οι επενδύσεις στις οποίες προβαίνουν οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν σαν αποτέλεσμα να χτιστούν στην Ελλάδα, διυλιστήρια, ναυπηγεία, νοσοκομεία, ξενοδοχεία, πολιτιστικές στέγες ενώ ενισχύθηκε και η ανάπτυξη των αεροπορικών και κατασκευαστικών εταιρειών. Τα ναυτιλιακά κεφάλαια είναι τόσο ισχυρά που παρατηρούνται σε όλες τις μορφές της εγχώριας παραγωγής, όπως είναι ο τραπεζικός, ο ασφαλιστικός τομέας αλλά και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (Θεοτοκάς και Χαρλαύτη, 2007; Χαρλαύτη, Θανόπουλος και Θεοτοκάς, 2009)

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία

αποτελεί σήμερα το υποστέγασμα 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 είναι η Ελλάδα, η Νορβηγία και η Μεγάλη Βρετανία.

Με βάση δυο πρόσφατες μελέτες μια από το Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) και μια από την εταιρεία Boston Consulting Group (BCG) το 52% των ναυτιλιακών εταιρειών που εντάσσονται στα δυο μεγαλύτερα χρηματιστήρια του κόσμου είναι ελληνικές, ενώ την ίδια στιγμή καλύπτουν τη πλειονότητα των εισηγμένων επιχειρήσεων στα χρηματιστήρια. Αυτό δείχνει ότι η ελληνική ναυτιλία είναι αποδεκτή σε παγκόσμια κλίμακα ενώ συγχρόνως έχει κρίσιμο ρόλο στην εθνική οικονομία, ο οποίος μέσα στο 2014 μεταφράστηκε με 8,4 δισεκατομμύρια ευρώ το οποίο είναι το 4% του ΑΕΠ(IOBE, 2013; Γκάρλας κ.α, 2014).

3.3 Πειραιάς και Ελληνική Οικονομία

Το 1930 ιδρύεται ένας αυτόνομος οργανισμός διοίκησης του Λιμένος Πειραιώς προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις ραγδαίες εξελίξεις του λιμανιού. Ο ΟΛΠ αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, τη λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης ενώ εγκαθιστά και γερανογέφυρες. Το 1951 το λιμάνι προχωρά στη διαίρεση του σε έξι τμήματα προκειμένου να γίνει πιο λειτουργικό σε επίπεδο παρακολούθησης εργασιών και δράσεων στο εσωτερικό του (Χαρλαύτη, Θανοπούλου, Θεοτοκάς, 2009).

Στα επόμενα χρόνια το λιμάνι αναβαθμίζεται ενισχυμένο σε επίπεδο εξοπλισμού, λιμενικών υπηρεσιών, μηχανογράφησης, ενώ δέχεται επενδύσεις σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας του. Μετά τη ψήφιση του Ν.2688/99, ο ΟΛΠ μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία και δέχεται επενδυτικά προγράμματα από την Ευρωπαϊκή Κεντρική τράπεζα, από το ταμείο συνοχής και από ιδίους πόρους. Το 2002, το κράτος παραχωρεί το λιμάνι για πλήρη εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς. Τα

επόμενα χρόνια το λιμάνι εκσυγχρονίζεται ενώ μέσα από τη διοργάνωση διεθνών οργανισμών ενισχύεται σε επίπεδο εξοπλισμών.

Μετά την εμπλοκή της COSCO, στο λιμάνι του Πειραιά, το τελευταίο ενισχύθηκε περαιτέρω, ενισχύοντας και την ελληνική οικονομία, εισρέοντας πόρους και βοηθώντας στη καταπολέμηση της ανεργίας. Μέσα στο 2013 επιτεύχθηκε η αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι καθώς θυγατρική της COSCO που έχει τη διαχείριση των προβλητών II και III διακίνησε 2250 κοντέινερ έναντι 2.4 εκατομμυρίων ευρώ, πράγμα που έφερε έσοδα στο ελληνικό κράτος ενώ ευρύτερα ενίσχυσε την ελληνική οικονομία (Αναστασόπουλου, 2013).

Σήμερα το λιμάνι του Πειραιά χαρακτηρίζεται από μια σειρά πλεονεκτημάτων τα οποία προβάλλονται έναντι των ναυτιλιακών διαχειριστικών κέντρων του εξωτερικού. Τα πλεονεκτήματα αυτά για την ελληνική οικονομία αναφέρονται στις χαμηλές τιμές της τοπικής κτηματαγοράς, στη προσβασιμότητα στη τεχνογνωσία αλλά και στην ύπαρξη χαμηλού κόστους ναυτεργατικού δυναμικού (Αναστασόπουλου, 2013).

Η συνεχής ανάπτυξη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης λοιπών κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλία όπως τον τραπεζικό, τον ασφαλιστικό, τους νηογνώμονες, με τη σειρά τους αυτοί οι κλάδοι προάγουν την ανάπτυξη και άλλων κλάδων, πράγμα που σημαίνει έσοδα από φόρους για το κράτος και μείωση της ανεργίας (Χαρλαύτη, Θανοπούλου, Θεοτοκάς, 2009).

Η συγκέντρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο λιμάνι του Πειραιά, είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς, την ανάπτυξη επιχειρήσεων με δράσεις σχετικές με τη ναυτιλία όπως είναι οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, οι συμβουλευτικές υπηρεσίες, αλλά και τα γραφεία πληρωμάτων. Σημαντική συμβολή του Πειραιά εναπόκειται στη διάχυση της γνώσης πράγμα που βοηθά στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων που βρίσκονται στη γεωγραφική, διοικητική περιοχή του Πειραιά. Το ναυτικό πλέγμα που δημιουργήθηκε στη περιοχή του Πειραιά, είναι αυτό που βοήθησε την ελληνική ναυτιλία αλλά και ευρύτερα τη ναυτιλιακή οικονομία (Θεοτοκάς

κ.α, 2008).

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί σήμερα ένα παραδοσιακό κέντρο προσέλκυσης άμεσων ή έμμεσων επενδύσεων μέσα από τις οποίες στηρίζεται η ελληνική οικονομία. Σήμερα ο λιμένας του Πειραιά συγκεντρώνει πολλές και διαφορετικές επιχειρηματικές δράσεις στην ευρύτερη γεωγραφική του περιοχή, οι δράσεις αυτές αποτελούν βασικό πυλώνα ενίσχυσης της Ελληνικής οικονομίας (ΟΛΠ, 2015)

Σύμφωνα με τον Αναστασόπουλο (2013), ο ΟΛΠ μετά το 2008 προβαίνει σε συνεχείς επενδύσεις οι οποίες συνδράμουν και ενισχύουν την ελληνική οικονομία, οι επενδύσεις αυτές χωρίζονται στις ακόλουθες δυο ενότητες: α) Στον προϋπολογισμό δαπανών επενδύσεων του ΟΛΠ ΑΕ συνολικού ποσού 221,6 εκατ. ευρώ, β) Στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα που εκτελέστηκαν με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω παραχώρησης χρήσης και εκμετάλλευσης, εκτιμώμενου ύψους 537 εκατ. ευρώ, στα περισσότερα των οποίων ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης υπερβαίνει την εν λόγω πενταετία.

Στη πρώτη ενότητα έργων συμπεριλήφθηκε η Προβλήτα Ι στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, συνολικού ύψους άνω των 160 εκατομμυρίων ευρώ το οποίο χρηματοδοτήθηκε κατά 50% από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα επενδύσεων, κατά 25% από χρηματοδοτική μίσθωση και τέλος το υπόλοιπο 25% χρηματοδοτήθηκε από ίδια κεφάλαια. Οι επενδύσεις από τη πλευρά του ΟΛΠ, περιλαμβάνουν ακόμα έργα βελτίωσης του επιβατικού λιμένα, αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος και των υποδομών, ανανέωση του υφιστάμενου εξοπλισμού κ.λπ. (ΟΛΠ, 2015).

Σε όλα τα παραπάνω έργα επιτυγχάνεται η ανάπτυξη των τερματικών σταθμών, με στόχο την διείσδυση στις αναδυόμενες αγορές της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου. Είναι βασικό να κατανοηθεί ότι όλες οι παραπάνω δράσεις σε συνδυασμό με τη συμμετοχή της COSCO, θα δώσουν τη δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά να καταστεί εμπορικός κόμβος στην Ανατολική Μεσόγειο και τα Βαλκάνια. Όλα τα παραπάνω θα αποτελέσουν άλλη μια σημαντική παράμετρο για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας, μέσα από την ενίσχυση του ΑΕΠ και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Σε γενικές γραμμές το λιμάνι του Πειραιά και ευρύτερα η ελληνική ναυτιλία από το 2008 και μετά, που η κρίση έχει επηρεάσει τη πορεία της εθνικής οικονομίας, αποτελούν παράγοντες ενίσχυσης και η συνδρομή τους αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Σύμφωνα με τον Ι.Ο.Β.Ε. (2013) η συμβολή της ναυτιλίας στο Α.Ε.Π της Ελλάδας ειδικά μέσα στα χρόνια της κρίσης είναι 12,7 δισεκατομμύρια ευρώ.

Με βάση και έκθεση της BCG (2013) τρία είναι τα βασικά οφέλη του λιμένα του Πειραιά και ευρύτερα της ελληνικής ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία:

α) Τα άμεσα, όπου αναφέρονται στις εισροές εσόδων από το πυρήνα των ναυτιλιακών δράσεων, που είναι η ποντοπόρος ναυτιλία και η ακτοπλοΐα

β) Τα έμμεσα, όπου αναφέρονται σε έσοδα από υποστηρικτικές υπηρεσίες προς τις λειτουργίες του πυρήνα, όπως για παράδειγμα τις τράπεζες, τη ναυλομεσιτεία, τις ασφάλειες, τις επισκευές, τις τροφοδοσίες, τις προμήθειες καυσίμων και ανταλλακτικών

γ) Τα επαγωγικά, που αναφέρονται στις ευρύτερες δράσεις μέσω της κατανάλωσης από εισοδήματα που προέρχονται είτε από τις βασικές είτε από τις υποστηρικτικές λειτουργίες.

Είναι σήμερα κατανοητό ότι το λιμάνι του Πειραιά και ευρύτερα η ελληνική ναυτιλία συνδράμει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ελληνική οικονομία. Παρότι σήμερα η ελληνική οικονομία είναι σε συνεχή ύφεση με τα επίπεδα του Α.Ε.Π να είναι μειωμένα, το ποσοστό συμμετοχής των ναυτιλιακών δράσεων αυξάνεται συνεχώς και παίζει σημαντικό ρόλο στη προσπάθεια της Ελλάδος να βγει από τη κρίση (BCG, 2013).

Ο Πειραιάς πέρα από τις παραπάνω δράσεις που έχει να επιδείξει έχει να προβάλει και μια καλά δομημένη αγορά σε επίπεδο εμπορικών δράσεων, ανάπτυξης μικρών επιχειρήσεων και ευρύτερων επενδύσεων σε τουριστικό, βιομηχανικό, βιοτεχνικό, εμπορικό επίπεδο. Φυσικά η κρίση έχει επηρεάσει την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, ο οποίος δεν έχει τη μορφή που είχε στο παρελθόν, δεν λειτουργεί όπως λειτουργούσε στο παρελθόν, παραταύτα τα τελευταία χρόνια η είσοδος της COSCO, η τάση για καινοτομία και για γαλάζια ανάπτυξη η προώθηση εκπαιδευτικών, επιμορφωτικών και ερευνητικών

δράσεων ως απόρροια του εκεί cluster, θέτει το Πειραιά σε μια νέα βάση ανοίγοντας νέες διεξόδους ανάπτυξης, όχι μόνο για το Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή, αλλά και για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Στην ευρύτερη περιοχή πέρα από το λιμάνι παρατηρείται σήμερα το φαινόμενο της εκκόλαψης νέων επιχειρήσεων (start-ups) και one-stop-shop για την προσέλκυση ξένων ναυτιλιακών και συναφών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων.

Ένα άλλο στοιχείο που αποτελεί στοιχείο ανάπτυξης του Πειραιά είναι η σταδιακή μεταμόρφωση του σε κέντρο εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, για την ευρύτερη Μεσόγειο θάλασσα. Ακόμα σήμερα παρατηρείται το φαινόμενο του εκσυγχρονισμού των μαρίνων που βρίσκονται στα όρια του Δήμου Πειραιά οι οποίες προσελκύουν σκάφη αναψυχής. Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά εμπεριέχουν τη διαμόρφωση δικτύου αναπλάσεως η οποία θα βοηθήσει στη διαχείριση των ροών επισκεπτών, στη προσέλκυση επενδύσεων αλλά και στην ενίσχυση της ευρύτερης επιχειρηματικότητας στη περιοχή.

3.4 Παραδείγματα Εφαρμογής Ναυτιλιακών Επιχειρηματικών Συστάδων

Στη παρούσα ενότητα θα γίνει μια αναφορά σε δυο παραδείγματα ναυτιλιακών clusters. Το πρώτο είναι αυτό της Νορβηγίας το οποίο είναι ένα από τα πιο ισχυρά στο κόσμο, το δεύτερο είναι της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο είναι επίσης ένα πολύ ισχυρό cluster.

3.4.1 Νορβηγικό Ναυτιλιακό cluster

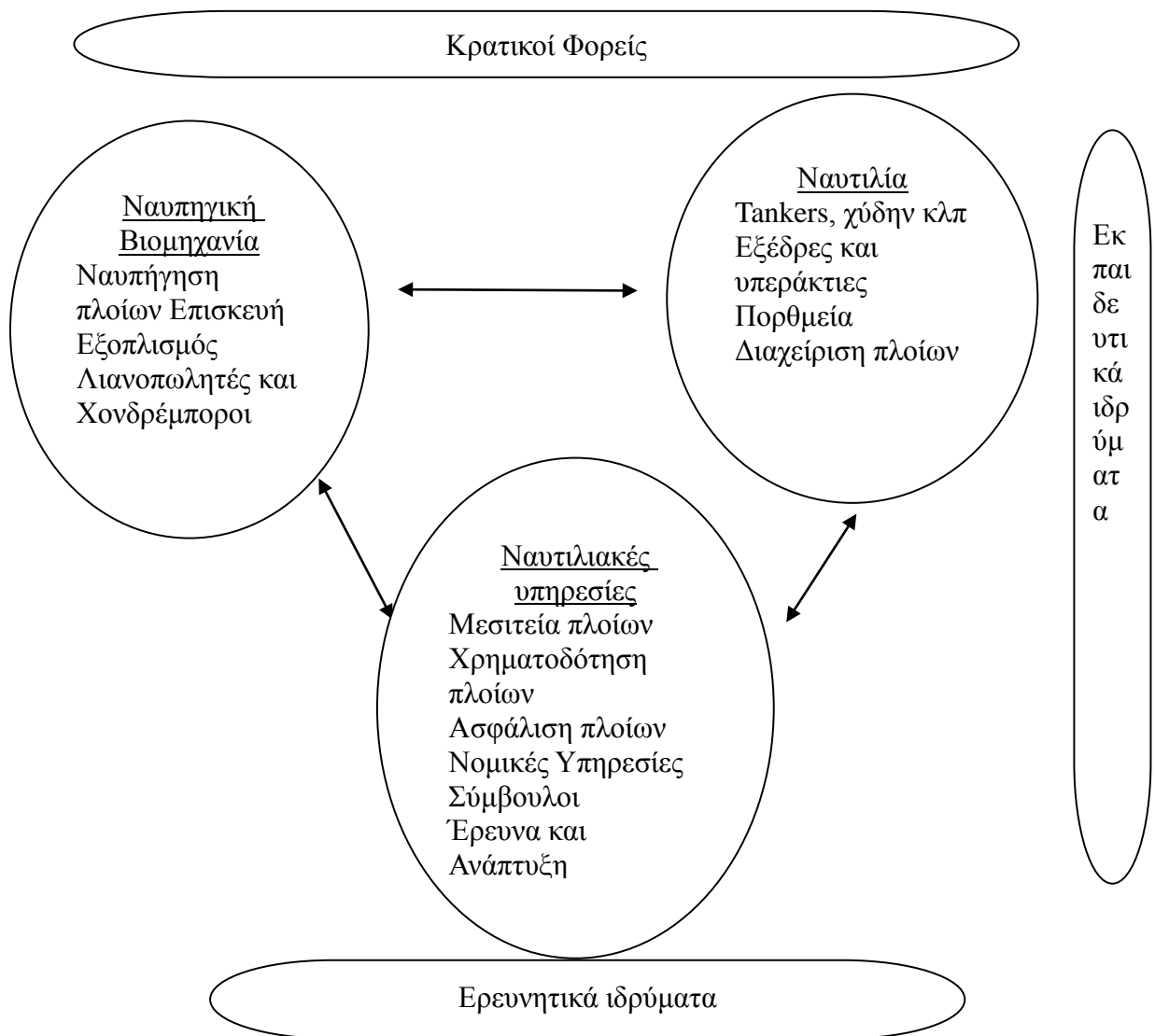
Ο ναυτιλιακός νορβηγικός τομέας συχνά αναφέρεται ως ένα εξαιρετικά ολοκληρωμένο σύμπλεγμα, αλλά το 1998, το 61,7% του συνόλου των εταιρειών ήταν στον τομέα της ναυτιλίας και αυτές αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ήμισυ όλης της δημιουργίας αξίας του cluster (Wang,

Karlsen, & Engelseth, 2015).

Η ναυτιλία της Νορβηγίας αποτελεί ένα ενιαίο cluster που αποτελείται από τρεις κύριες ομάδες: τη ναυτιλία, τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και την ναυπηγική βιομηχανία. Στο παρακάτω σχήμα φαίνεται το νορβηγικό cluster μαζί με τους συνδέσμους του, εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα. Αντίθετα με άλλα clusters η Νορβηγία εστιάζει στην ενδυνάμωση των συνεργασιών και στην δικτύωση ανάμεσα σε εταιρίες

Σχήμα 3.1

Το Νορβηγικό Ναυτιλιακό cluster



Πηγή: Benito, G. R., Berger, E., De la Forest, M., & Shum, J. (2003). A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management*.

Η ναυτιλία αποτελείται από ιδιοκτήτες και operators όλων των ειδών σκαφών όπως πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, κρουαζιερόπλοια και φέρι. Η Νορβηγία αποτελεί την περιοχή τριών από τις πιο μεγάλες εταιρίες στις αγορές τους, την Wallenius Wilhelmsen, την Teekay Navion Shuttle Tankers και την Seadrill. Η ναυτιλία αποτελεί την καρδιά του νορβηγικού cluster, όχι μόνο επειδή είναι η μεγαλύτερη ομάδα αλλά και επειδή οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι παγκόσμιες και παίζουν σημαντικό ρόλο στην διεθνοποίηση του υπόλοιπου cluster. Επιπλέον επειδή έχουν μεγάλους και απαιτητικούς πελάτες για τα αγαθά τους, ως εκ τούτου παράγουν συνεχή καινοτομία για ολόκληρο το cluster (Wang, Karlsen, & Engelseth, 2015).

Σε ό,τι αφορά τις ναυτιλιακές υπηρεσίες μια μεγάλη ποικιλία από εξειδικευμένους παρόχους έχει δημιουργηθεί παράλληλα με την επιχειρηματική μεταφορών. Οι ναυτιλιακές χρησιμοποιούν συχνά παρόχους υπηρεσιών σε διάφορα σημεία της αλυσίδας τους αλλά και λιμάνια και κατασκευαστές εξοπλισμού χρησιμοποιούν ειδικούς παρόχους υπηρεσιών (Wang, Karlsen, & Engelseth, 2015).

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος έντασης κεφαλαίου με κυκλική φύση που περιλαμβάνει υψηλό οικονομικό ρίσκο. Έτσι η χρηματοδότηση των πλοίων γίνεται ζωτικής σημασίας. Η Νορβηγία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες πλοίων στον κόσμο. Η DNB NOR και η Nordea ανήκουν στους μεγαλύτερους χρηματοδότες παγκοσμίως αυξάνοντας το μερίδιο τους στην αγορά τα τελευταία χρόνια.

3.4.2 Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό cluster

Τα ευρωπαϊκά κράτη που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία έχουν εξελίξει τις αντίστοιχες βιομηχανίες τους που είναι ανταγωνιστικές και ιδιαίτερα σημαντικές για την ευρωπαϊκή οικονομία. Σήμερα οι πλοιοκτήτες της Ευρώπης διαθέτουν σχεδόν τον μισό στόλο παγκοσμίως. Τα αντίστοιχα

ναυπηγεία στην Ευρώπη είναι από τα κορυφαία στην διεθνή αγορά και οι ευρωπαϊκές εταιρίες ναυτιλίας κατέχουν μερίδιο ίσο με 80%. Ολόκληρο το Ευρωπαϊκό cluster ενισχύει δυναμικά την οικονομία της Ευρώπης, ενδυναμώνοντας τομείς όπως η εργασία, το ισοζύγιο, το άνοιγμα σε παγκόσμιες αγορές και την καινοτομία (Viederyte, 2013).

Η κύρια δύναμη στις οργανώσεις ναυτιλιακών cluster είναι η εστίασή τους σε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική που βασίζεται σε υψηλό προϋπολογισμό για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Μία από τις αδυναμίες που εντοπίστηκαν από οργανώσεις συνεργατικών σχηματισμών είναι η πρόκληση που προκαλείται από τη συνεχή διαδικασία εξισορρόπησης των συμφερόντων των οργανώσεων της διασποράς και των ενώσεων του κλάδου, που απαιτούν συνεχή αλληλεπίδραση. Ως αποτέλεσμα της ευρείας ποικιλίας των συμφερόντων, αυτό συχνά οδηγεί σε μια έμφαση σε πιο καθολικά θέματα.

Μια ευκαιρία για τη δημιουργία συνεργατικών cluster είναι ότι οι οργανώσεις θα μπορούσαν να λάβουν πρωτοβουλία (ή θα κληθούν) να καθιερώσουν ένα ενιαίο-σημείο-είσοδου για να αυξηθούν οι δομικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ του ναυτιλιακού κλάδου και της ευρωπαϊκής κυβέρνησης. Έτσι το ευρωπαϊκό cluster για να έχει αποτελεσματικότητα και να είναι ανταγωνιστικό απαιτεί καλύτερη και πιο εποικοδομητική συνεργασία ανάμεσα στα μέλη προκειμένου να καταλήξει σε οικονομίες συνεργιών και ελάττωση κόστους παραγωγής υπηρεσιών (Viederyte, 2013).

Η προοπτική του ευρωπαϊκού cluster καταφαίνεται από την κάλυψη κατά 25% του παγκόσμιου θαλασσιού εμπορίου από τα ευρωπαϊκά λιμάνια και το μεγάλο μερίδιο των Ευρωπαίων πλοιοκτητών. Επιπλέον η ναυτιλία της Ευρώπης έχει ένα στόλο 9,400 πλοίων και μεγάλο κύκλο εργασιών για τα ναυπηγεία τους. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν να καταδείξουν μεγαλύτερο κύκλο εργασιών. Οι ίδιες εταιρίες είναι διεθνώς μπροστά από άποψη καινοτομίας και καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες της διεθνούς αγοράς.

Το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό cluster περιλαμβάνει ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, προμηθευτές εξειδικευμένων ανταλλακτικών, εξοπλισμού, αλλά και ιδρύματα κυβερνητικά, πιστοποίησης, εκπαίδευσης, κατάρτισης, έρευνας και ανάπτυξης (Chang, 2012).

3.5 Ανακεφαλαίωση

Κλείνοντας το παρόν κεφάλαιο και προχωρώντας σε μια γενικότερη ανακεφαλαίωση των στοιχείων που πλαισίωσαν το τρίτο κεφάλαιο, θα γίνει μια προσπάθεια να παρουσιαστούν τα στοιχεία που καθόρισαν το περιεχόμενο του. Συγκεκριμένα παρατηρείται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία, είναι από τις πιο ισχυρές στη παγκόσμια οικονομία, καλύπτοντας ανάγκες σε όλα επίπεδα της κοινωνίας.

Διαπιστώθηκε μέσα από την ενότητα 3.2 ότι ιστορικά η ναυτιλιακή βιομηχανία ξεκινώντας από το παρελθόν μέχρι σήμερα συμβάλλει συνεχώς με την εισροή κεφαλαίων, με την ενίσχυση της απασχόλησης, με την ενίσχυση ασθενών οικονομιών όπως είναι η ελληνική. Σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ουσιαστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και ίσως αποτελεί από τις λίγες υγιείς βιομηχανίες που συνεχίζουν να υφίστανται στο παγκόσμιο στερέωμα. Όπως διαπιστώθηκε συνολικά από τις ενότητες που σχετίζονται με αυτό το κεφάλαιο, η ναυτιλία συνεχίζει σήμερα να είναι βιώσιμη και να δίνει ισχύ σε όλες τις οικονομίες σε παγκόσμιο επίπεδο.

Μέσα από την αναφορά που έγινε στον Πειραιά και την ελληνική οικονομία αλλά και από τα παραδείγματα που δόθηκαν, διαπιστώθηκε ότι λόγω της δυσμενούς κατάστασης που αντιμετωπίζει σήμερα η παγκόσμια οικονομία, η μόνη λύση που υφίσταται είναι οι συνεργασίες, οι καινοτόμες δράσεις και ευρύτερα η ανάπτυξη μιας κοινής στρατηγικής η οποία μπορεί να οδηγήσει έξω από τα παρόντα αδιέξοδα τα οποία θέτει σήμερα η οικονομική κρίση στο σύνολο της διεθνούς αγοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΥΣΤΑΔΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

4.1 Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο αποτελεί μια αναλυτική αναφορά στα cluster του Πειραιά. Στόχος του κεφαλαίου είναι να κατανοήσουν οι αναγνώστες τις παρούσες συνθήκες που ισχύουν σε επίπεδο επιχειρηματικών συστάδων στον κλάδο της ναυτιλίας.

Τα clusters, όπως έχει διαπιστωθεί μέχρι τώρα, αποτελούν σημαντική μορφή συνεργασίας, μέσα από την οποία οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις σε αυτά μπορούν να οδηγηθούν σε επιτυχή αποτελέσματα, σε στρατηγική διαφοροποίηση και να αποκτήσουν διακριτό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Όλα τα παραπάνω θα μελετηθούν στο παρόν κεφάλαιο μέσα από τη μελέτη της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην περιοχή του Πειραιά. Στο κεφάλαιο αρχικά θα μελετηθούν ευρύτερα οι τομείς δράσεις της ναυτιλίας και πως αυτοί αναπτύσσονται σε επίπεδο συστάδων στη περιοχή του Πειραιά. Στη συνέχεια θα περιγραφεί η επιχειρηματική συστάδα του Πειραιά με τη βοήθεια των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην περιοχή. Το κεφάλαιο κλείνει με τη χρήση του διαμαντιού του Porter σαν εργαλείο μέτρησης της δυναμικής του υπό εξέταση cluster.

4.2 Η Οργάνωση των Ελληνικών Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων

Είναι αρχικά σημαντικό, να επισημανθεί στο παρόν σημείο και προτού γίνει

αναφορά στην ελληνική ναυτιλία σε σχέση με τις επιχειρηματικές συστάδες, ότι είναι λάθος να συμπεριληφθεί στα clusters το σύνολο της ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας, δεδομένου ότι μεγάλο ποσοστό των ναυτιλιακών δράσεων των Ελλήνων πραγματοποιείται εκτός της ελληνικής επικράτειας.

Συγκεκριμένα ενώ η πλοιοκτησία των ελληνικών συμφερόντων κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο παγκοσμίως, η Ελλάδα είναι μόλις ένατη σε μέγεθος προστιθέμενης αξίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής πλοιοκτησίας δεν βρίσκεται υπό την ελληνική σημαία και αναπτύσσει δράσεις εκτός Ελλάδος (European Commission, 2010).

Επίσης είναι σημαντικό να τονιστεί ότι όταν γίνεται αναφορά για επιχειρηματικές συστάδες σε σχέση με τη ναυτιλία στην Ελλάδα, ουσιαστικά εννοείται με τη συγκεκριμένη αναφορά η ευρύτερη περιοχή των Αθηνών και ειδικά ο Πειραιάς. Με αυτό το δεδομένο οι επιχειρηματικές συστάδες στη ναυτιλία στην Ελλάδα έχουν περιορισμένο εύρος δράσης. Στη συνέχεια του κεφαλαίου θα γίνει μια αναφορά για τα clusters της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

4.3 Περιγραφή της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας του Πειραιά

Το συγκρότημα πόλη-λιμάνι του Πειραιά υπήρξε ένα ιστορικό ορόσημο για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και της ελληνικής εθνικής οικονομίας. Αν και στο παρελθόν ο Πειραιάς υπήρξε ένας σημαντικός πόλος προσέλκυσης εμπορίου και βιομηχανίας, μετά τα εθνικά οδικά δίκτυα της δεκαετίας του '70 στην άκρη των μεγάλων αγροτικών περιοχών, έγιναν οι νέοι πόλοι προσέλκυσης βιομηχανικών μονάδων της χώρας. Αυτό οδήγησε σε μια αποβιομηχάνιση της περιοχής του Πειραιά αλλά και πολλούς παραδοσιακούς τομείς σε ύφεση και παρακμή, ίσως ευνοώντας την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα (των υπηρεσιών) στην πόλη (Παρδάλη,2007). Ο Πειραιάς σήμερα στέκεται ως ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια στον κόσμο, με ετήσια κίνηση περίπου 20 εκατομμύρια σε ακτοπλοΐα και 2,5 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Παράλληλα, είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων

της Μεσογείου, με χειρισμό 2.734 TEUs το 2012 και εξακολουθεί ανεβαίνει ως ένα σημαντικό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για τα αυτοκίνητα, με τα στοιχεία του 2012 να φτάνουν περίπου τα 500.000 αυτοκίνητα .

Στη συνέχεια και με στόχο να οριστεί το cluster του Πειραιά πρέπει να αναφερθεί ότι στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά δραστηριοποιείται ένας μεγάλο αριθμός επιχειρήσεων, οι οποίες αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής ναυτιλίας, άρα και το μεγαλύτερο cluster στην Ελλάδα. Ο αυξημένος αριθμός ναυτιλιακών δράσεων στη περιοχή του Πειραιά δηλώνει τη σημασία μελέτης της ανάπτυξης επιχειρηματικών συστάδων στην ευρύτερη περιοχή του (Policy Research Corporation, 2008).

Το επίπεδο ετερογένειας στη περιοχή είναι υψηλό δεδομένου ότι αποτελεί κέντρο υποδοχής ανθρώπων, φορτίων, επιχειρηματικών δράσεων, συναντιόνται πολλές διαφορετικές ιδέες, απόψεις και αντιλήψεις.

Η κατάσταση αυτή μπορεί να προάγει την ανάπτυξη διαφορετικών ιδεών και καινοτόμων δράσεων. Το σύνολο των επιχειρήσεων στο ναυτιλιακό cluster του Πειραιά συγκεντρώνονται γεωγραφικά γύρω από το λιμάνι δεδομένου ότι εκεί είναι η πηγή εισροής πόρων αλλά και το κέντρο εισροής χρηματοοικονομικών πόρων, επενδύσεων, καινοτόμων ιδεών (Jacobs, Ducruet, Langen, 2010). Οι επιχειρήσεις που πλαισιώνουν το cluster του Πειραιά όπως θα διαπιστωθεί στη συνέχεια της ενότητας είναι διαφορετικής οικονομικής εξειδίκευσης, ενώ διαχωρίζονται σε δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς.

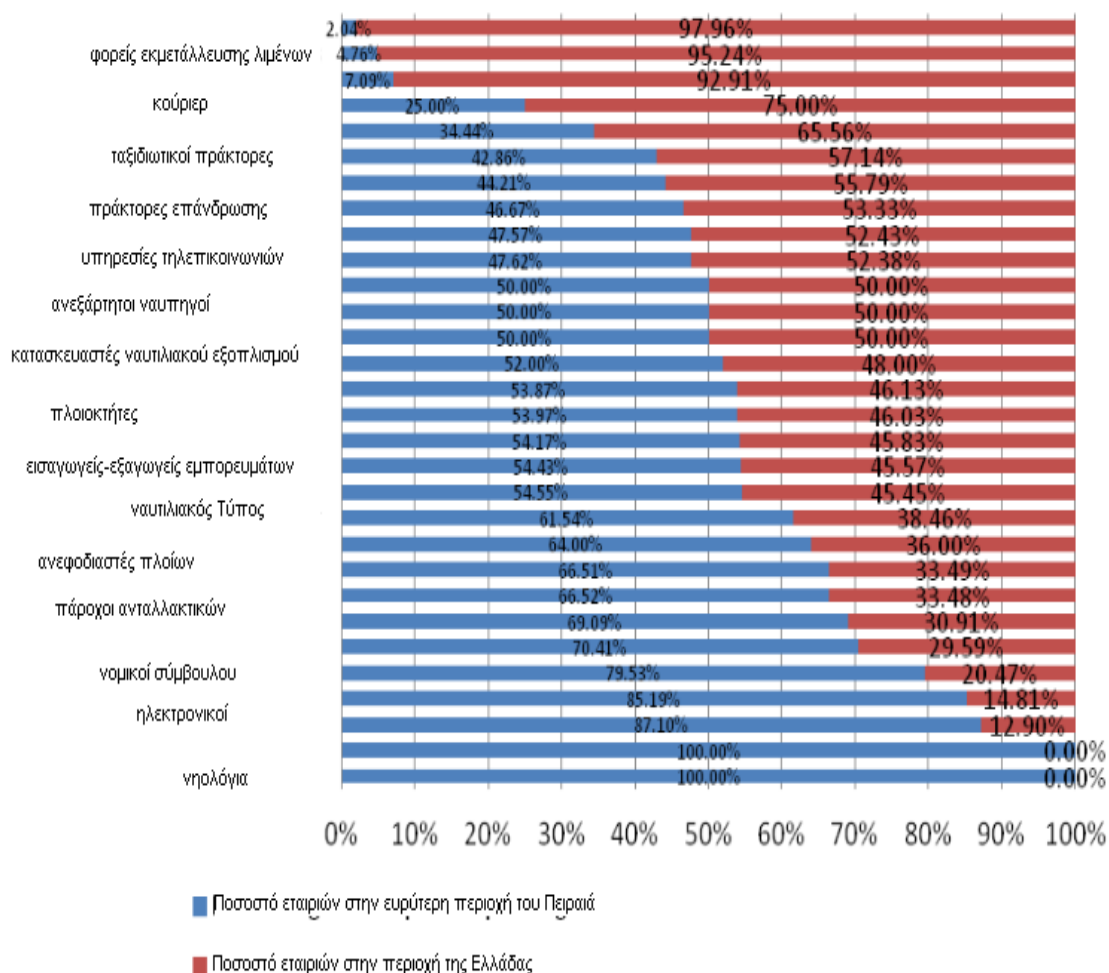
Οι ναυτιλιακές δράσεις στον Πειραιά έχουν αναπτυχθεί γύρω από το λιμάνι. Οι συγκεκριμένες υπερκάλυψαν τις λιμενικές, πράγμα που καθιστά σήμερα τον Πειραιά ως το βασικό κέντρο ναυτιλιακών δράσεων. Στο παρελθόν το λιμάνι αποτελούσε και πόλο έλξης βιομηχανικών κλάδων και οι λιμενικές δράσεις αναπτύσσονταν σε συνδυασμό με τις βιομηχανικές. Σήμερα οι βιομηχανικές δράσεις έχουν αντικατασταθεί από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες οι οποίες προσέφεραν υψηλή προστιθέμενη αξία στις δράσεις γύρω από το λιμάνι (Konsta, & Plomaritou, 2012).

Υπάρχουν πάνω από 1000 εταιρίες στον κλάδο οι δραστηριότητες των οποίων έχουν να κάνουν με την τοπική ζήτηση. Οι υπηρεσίες

συμπεριλαμβάνουν μεσιτείες, επιθεωρητές, συμβούλους, νομικούς συμβούλους, χρηματοοικονομικές και τεχνικές υπηρεσίες. Αξιοσημείωτο ρόλο έχουν και οι τεχνικές εταιρείες στην ανάπτυξη και παροχή υπηρεσιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι τεχνικές επιχειρήσεις του Πειραιά είναι 168, οι νομικές υπηρεσίες περίπου 100 και οι οργανισμοί παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών πάνω από 200, υποστηρίζοντας έτσι οικονομικά και σε επίπεδο οργάνωσης τις ναυτιλιακές εταιρίες (Konsta, & Plomaritou, 2012).

Σχήμα 4.1

Κατανομή εταιριών στον τομέα της Ναυτιλίας σε Πειραιά και Ελλαδικό χώρο



Πηγή: Konsta, K., & Plomaritou, E. (2012). Key performance indicators (KPIs) and shipping companies performance evaluation: the case of greek tanker shipping companies. International Journal of Business and Management.

Όλες οι οικονομικές δραστηριότητες καλύπτουν μια ευρεία γεωγραφική περιοχή γύρω από τον Πειραιά είτε στο λιμάνι είτε σε κοντινές περιοχές. Λόγω της ανάπτυξης των συστημάτων logistics, που απαιτούν ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά, όπως χώρο και σύνδεση στην υποδομή μεταφορών, και εξέλιξη της τεχνολογίας των επικοινωνιών, οι δραστηριότητες αναπτύσσονται και πέρα από τα στενά όρια της περιοχής. Κοντά λειτουργούν, επίσης, η Ελευσίνα και τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, όπου παραδοσιακά εκεί λειτουργούσαν. Οι ναυτιλιακοί πράκτορες, οι εκτελωνιστές και οι προμηθευτές πλοίων βασίζονται κυρίως στη περιοχή γύρω από το λιμάνι, για να υπάρχει άμεση σύνδεση των εργασιών τους με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της περιοχής, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες και μεσίτες πλοίων επεκτείνονται επίσης σε περιοχές όπως της Ανατολικής ή της Βόρειας Αττικής (Konsta & Plomaritou, 2012). Οι κυβερνητικοί Φορείς, όπως το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και όλα τα εκπαιδευτικά ιδρύματα βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Τέλος, όλες οι υπηρεσίες που σχετίζονται με χρηματοοικονομικά/τραπεζικά θέματα, συμβουλευτικές, νηογνώμονες, ασφαλιστικές καθώς και νομικές υπηρεσίες, δεν είναι συγκεντρωμένες σε μία περιοχή, κάποιες βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, άλλες σε άλλα μέρη της Αττικής.

Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι οι κυρίαρχες οικονομικές εξειδικεύσεις στον Πειραιά είναι μαζεμένες γύρω από δύο πυρήνες: ο ένας σχετίζεται με το λιμάνι, τις μεταφορές και δραστηριότητες logistics και το άλλο σχετίζεται με τις δραστηριότητες της Ποντοπόρου Ναυτιλίας.

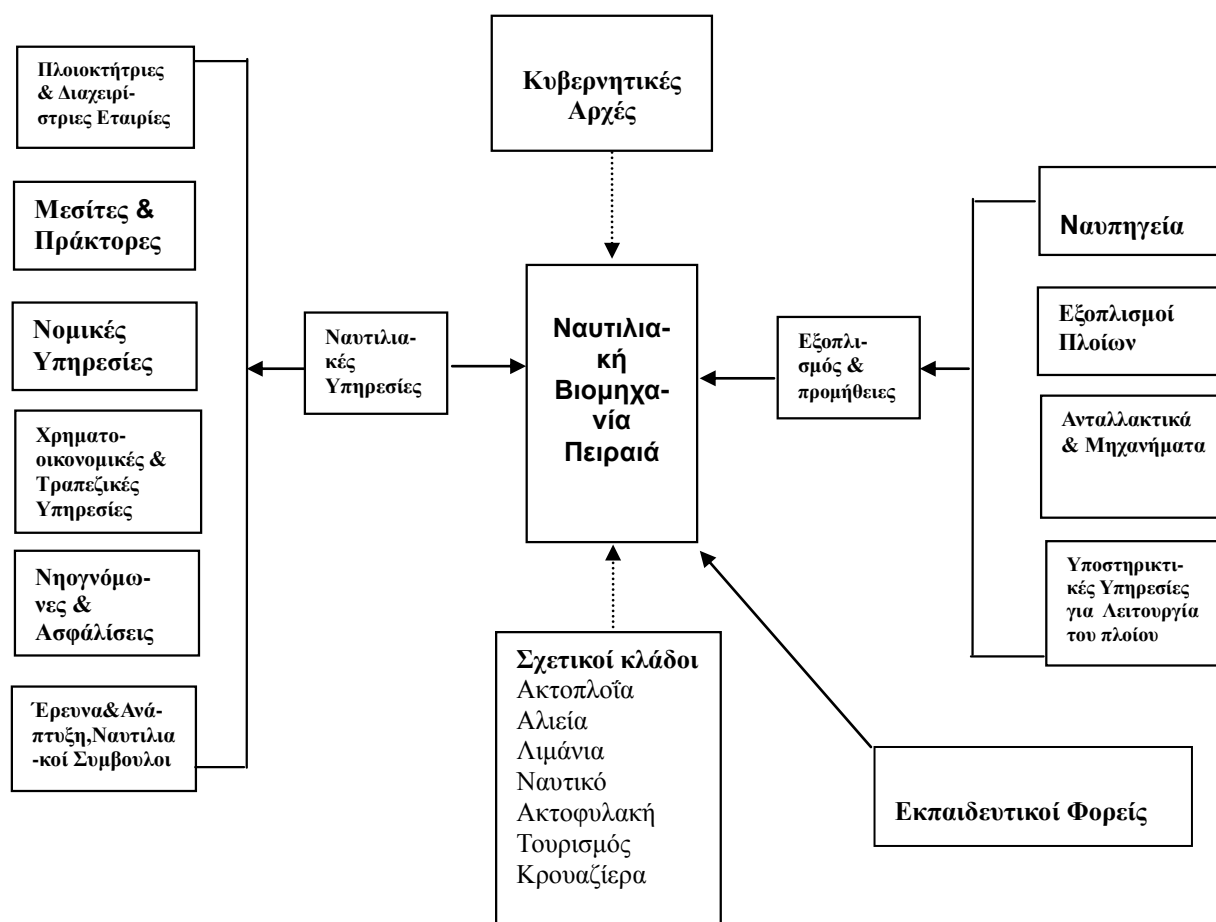
Όλοι οι παραπάνω κλάδοι αποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και αποτελούν τους κλάδους σύνδεσης και συνεργασίας σε σχέση με το maritime cluster. Συγκεκριμένα ο συνδυασμός τους μπορεί και πρέπει να οδηγήσει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, στην ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και ευρύτερα στην ενδυνάμωση των επιμέρους κλάδων.

Όπως παρατηρούμε από το σχήμα 4.2 οι βασικές ναυτιλιακές δράσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά είναι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και ο

ναυτιλιακός εξοπλισμός από εκεί και πέρα, περιμετρικά υπάρχουν όλες οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται με σκοπό να συντελέσουν στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας της περιοχής. Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι στη περιοχή αναπτύσσονται επιχειρήσεις που σχετίζονται με τη παραναυτιλία, την ακτοπλοΐα, τη κρουαζιέρα, την αλιεία.

Σχήμα 4.2

Το Ναυτιλιακό Cluster του Πειραιά



Πηγή: Ανάλυση Συγγραφέα

Παρά την πληθώρα των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά που βασίζεται σε κορυφαίο εμπορικό στόλο,

όπως σημειώνεται σε μια έκθεση από το Πανεπιστήμιο του Harvard (2009), υπάρχει περιορισμένη τοπική ζήτηση για αυτές τις υπηρεσίες, περιορισμένοι δεσμοί με τις συναφείς βιομηχανίες (με τα ήδη υπάρχοντα που επικεντρώθηκε κυρίως στην ύπαρξη εξειδικευμένων εργασίας) και χαμηλός βαθμός καινοτομίας.

Όπως αναφέρεται στην ίδια έκθεση, παρά την ετερογένεια, το δυναμισμό και την επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας, η συμβολή του τομέα στην Ελληνική προστιθέμενη αξία είναι σχετικά χαμηλή, ειδικά σε σύγκριση με άλλες χώρες (Νορβηγία, Γερμανία). Αυτό θα μπορούσε να εξηγείται από το γεγονός ότι η ελληνική βιομηχανία Ναυτιλίας εστιάζεται κυρίως στην θάλασσα και σε διαδικασίες μεταφοράς, ενώ οι σκανδιναβικές χώρες θα δημιουργήσουν αξία από συμπληρωματικά cluster που σχετίζονται με τις δραστηριότητες (κατασκευή πλοίων, λιμενικών εργασιών, επισκευές πλοίων κ.λπ.). Εκεί είναι το παράδοξο διότι, υπάρχει ήδη εγκατεστημένο δίκτυο με παρόμοιες δραστηριότητες που σχετίζονται με την ποντοπόρο ναυτιλία μέσα στην πόλη-λιμάνι του Πειραιά.

Η διάκριση των δραστηριοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας σε επιχειρηματικές συστάδες είναι πολύ δυσκολότερη από αυτήν που γίνεται σε παραδείγματα όπως αυτό της Νορβηγίας. Το βασικό πρόβλημα είναι ότι οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των πολλών και διαφορετικών τομέων δεν είναι εύκολα διακριτές, δεδομένου ότι παρατηρείται έλλειψη πληροφόρησης και έλλειψη στοιχείων που χαρακτηρίζουν τους τομείς και θα βοηθούσαν καλύτερα στην ανάπτυξη των επιχειρηματικών συστάδων.

Είναι βέβαιο ότι οι εμπλεκόμενοι στους βασικούς τομείς της ναυτιλίας (ναυτιλιακές υπηρεσίες και ναυτιλιακός εξοπλισμός) δεν θεωρούν ότι λειτουργούν σε μια κοινή κοινότητα, πράγμα που δεν τις καθιστά ως μια επιχειρησιακή συστάδα. Οι συστάδες αναπτύσσονται ανά τομέα και ο βασικός στόχος είναι να υπάρξει μια πιο ολοκληρωμένη λειτουργία ακόμα πιο ουσιαστική από ότι ισχύει σήμερα.

Η γεωγραφική συγκέντρωση των ναυτιλιακών δράσεων είναι ξεκάθαρη, μια και η πλειοψηφία των ναυτιλιακών δράσεων αλλά και το μεγαλύτερο ποσοστό

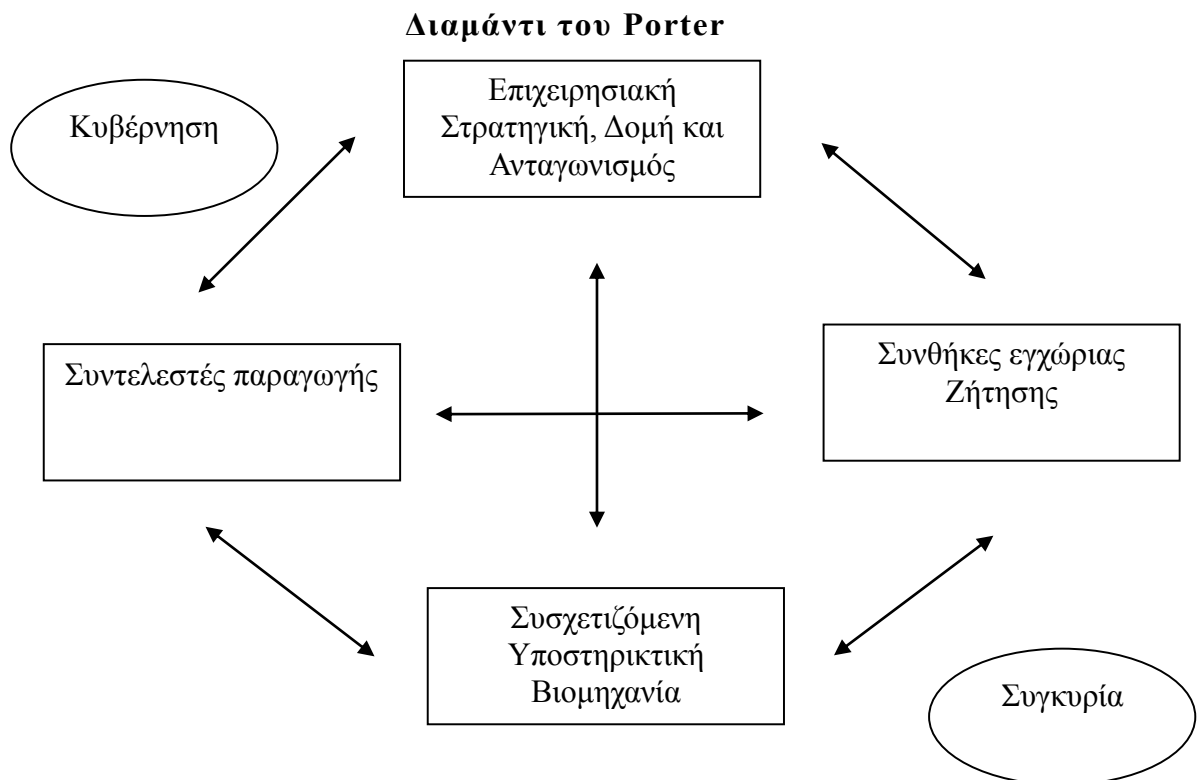
των εργαζόμενων εντοπίζονται στη περιοχή του Πειραιά.

Η ανάπτυξη πολλαπλών παραγόντων είναι ορατή και υπαρκτή αλλά δεν είναι συνεχής και δεν βασίζεται σε οργανωμένες δράσεις, ενώ δεν είναι θεσμοθετημένη. Ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι δεν υπάρχουν ξεκάθαροι στόχοι για την επιχειρηματική συστάδα, πράγμα που σημαίνει ότι εντοπίζονται περισσότεροι στόχοι ανά τομέα παρά στο σύνολο (Icaza, 2009).

4.4 Ανάλυση της Ναυτιλιακής Επιχειρηματικής Συστάδας του Πειραιά με τη βοήθεια του Διαμαντιού του Porter

Η ενότητα θα κλείσει με τη παρουσίαση με βάση το διαμάντι του Porter της δυναμικής του maritime cluster στο Πειραιά, η οποία το καθιστά ανταγωνιστικό και του προσφέρει διακριτό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (Βλέπε Σχήμα 4.3).

Σχήμα 4.3



Πηγή: Smit, A. J. (2010). The competitive advantage of nations: is Porter's Diamond Framework a new theory that explains the international competitiveness of countries? *Southern African Business Review*, 14(1), 105-130.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον Porter (1990) διακρίνονται τέσσερα χαρακτηριστικά, τέσσερις συνθήκες οι οποίες απεικονίζονται από το συγγραφέα στις άκρες ενός διαμαντιού. Σύμφωνα με αυτά το παρόν cluster έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- 1. Η κατάσταση των παραγωγικών συντελεστών:** Το λιμάνι του Πειραιά με βάση ό,τι έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω, διαθέτει μέσα από τις συνεργασίες που αναπτύσσονται όλους τους απαιτούμενους παραγωγικούς συντελεστές για να ανταποκριθεί στις ανάγκες της αγοράς και τον ανταγωνισμό. Αυτοί είναι οι ακόλουθοι: α) εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, β) αφθονία πρώτων υλών για τη χρήση τους στη παραγωγική διαδικασία, γ) ανάπτυξη πηγών γνώσεων και καλής πληροφόρησης μέσα από τη συνεργασία με πανεπιστημιακά ιδρύματα και καταρτισμένους ερευνητές, δ) κατάλληλες υποδομές, όπου μπορούν σε αυτές να υλοποιηθούν επιτυχημένα οι παραγγελίες των πελατών.
- 2. Εσωτερική ζήτηση:** Το παρόν αποτελεί ένα ακόμα στοιχείο της σύγχρονης οικονομίας και έχει τρία χαρακτηριστικά, τα οποία θα μελετηθούν σε σχέση με το υπό εξέταση cluster: *Η σύνθεση της αγοράς*, στη παρούσα φάση και με βάση το σχήμα 4.2 το cluster συνεργάζεται με το σύνολο της αγοράς σε επίπεδο συμμετοχής, υστερεί στους πελάτες μια και δεν υπάρχει ακόμα συμμετοχή από τη πλευρά τους στο cluster. *Η εσωτερική ζήτηση* είναι ικανοποιητική πράγμα που συμβάλλει στην ύπαρξη οικονομιών κλίμακας αλλά και δίνει περιθώρια ανάπτυξης. *Υπάρχουν περιθώρια διεθνοποίησης* αλλά και ένταξης σε νέες αγορές του εξωτερικού.
- 3. Σχετικές και υποστηρικτικές βιομηχανίες:** Σε επίπεδο διεθνούς ανταγωνισμού για την Ελληνική οικονομία στο σύνολο της, από σχετικές

και υποστηρικτικές βιομηχανίες της, ισχύουν τα ακόλουθα οφέλη για το εξεταζόμενο cluster: **α)** Υπάρχουν καλά εδραιωμένες εταιρείες ναυτιλιακές, επισκευαστικές, ναυπηγικές εντός και εκτός του cluster που μπορούν να το βοηθήσουν στην άμεση εύρεση εξαρτημάτων, ανταλλακτικών, πρώτων υλών κ.λ.π, **β)** Υπάρχει μια ευρύτερη δυνατότητα ανάπτυξης σε επίπεδο καινοτομίας, αλλά έχει σίγουρα πολλά περιθώρια βελτίωσης, **γ)** Η παρουσία καλά καταρτισμένου προσωπικού εντός του cluster, που οι εμπλεκόμενες εταιρείες δεδομένης και της συνεργασίας μπορούν να αξιοποιήσουν, **δ)** Μέσα από τη συμμετοχή πολλών διαφορετικών εταιρειών αυξάνεται η ζήτηση κι επωφελούνται όλες οι εμπλεκόμενες εταιρείες.

- 4. Στρατηγική των επιχειρήσεων, δομή και ανταγωνισμός:** Οι εταιρείες του cluster μέσα από σωστή διαδικασία οργάνωσης και δόμηση της λειτουργίας μπορούν να οδηγηθούν στην επίτευξη των στρατηγικών τους στόχων και το βασικό να επιδιώξουν να το επιτύχουν αυτό μέσα από το συνδυασμό χαμηλών τιμών και καινοτόμων δράσεων.

Ένα στοιχείο που είναι υπό εξέταση με βάση και της αναφοράς που προηγήθηκε στο διαμάντι του Porter και είναι δεδομένο ότι θα βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη του παρόντος cluster είναι η ένταξη σε αυτό των πελατών του. Συγκεκριμένα στη περίπτωση που από την ελληνική ακτοπλοΐα και τη ποντοπόρο ναυτιλία ενταχθούν εκπρόσωποί της στο παρόν cluster τότε θα ισχυροποιηθεί ενώ θα υπάρξουν ανταποδοτικά μέλη για τα εμπλεκόμενα μέρη. Η συνεργασία αυτή θα έκανε πιο επικερδές το cluster ενώ θα προσέλκυε και νέους πελάτες.

4.5 Ανακεφαλαίωση

Στο τέταρτο κεφάλαιο, έγινε περιγραφή της επιχειρηματικής συστάδας που μελετάμε. Για το σκοπό αυτό, αναφέρθηκαν οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην περιοχή του Πειραιά και ανήκουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ εντοπίστηκαν κάποια βασικά χαρακτηριστικά που ορίζουν την έννοια των clusters. Με σκοπό να αξιολογηθεί η δυναμικότητα της εν λόγω συστάδας, χρησιμοποιήθηκε ανάλυση με διαμάντι του Porter.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1 Εισαγωγή

Η μεθοδολογία της έρευνας αποτελεί μια διαδικασία στην οποία καθορίζονται και αξιολογούνται οι μέθοδοι που θα χρησιμοποιηθούν στη μελέτη σε βάθος ώστε να συγκεντρωθούν οι απαραίτητες πληροφορίες που θα μας οδηγήσουν σε συμπεράσματα. Η συγκεκριμένη έρευνα είναι ποιοτική και στόχος της είναι μέσα από τις απόψεις των στελεχών που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο του Πειραιά, να διερευνηθούν οι δυνατότητες ανάπτυξης μιας ανταγωνιστικής επιχειρηματικής συστάδας στην περιοχή. Με σκοπό να μελετηθεί η παρούσα εργασία με τίτλο *“Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες: Μελέτη στην περιοχή του Πειραιά”*, έχει επιλεγθεί η ποιοτική προσέγγιση με εις βάθος συνεντεύξεις μέσω ημι-δομημένου ερωτηματολογίου.

5.2 Ερευνητική Μεθοδολογία

Η επιλογή της ποιοτικής έρευνας για τη διερεύνηση των συγκεκριμένων ερωτημάτων που έχουν τεθεί στους ειδικούς, με τη χρήση της συνέντευξης ως εργαλείο συλλογής πληροφοριών θεωρήθηκε η καταλληλότερη, από τη στιγμή που η ποιοτική έρευνα στοχεύει στην περιγραφή, ανάλυση, ερμηνεία και εις βάθος κατανόηση της οπτικής του συμμετέχοντα στο συγκεκριμένο θέμα, κάτι που επιτυγχάνεται με την άμεση επαφή με τον ερωτηθέντα. Επιδίωξη της ποιοτικής έρευνας είναι *«να ανακαλύψει τις απόψεις του ερευνώμενου πληθυσμού, εστιάζοντας στις οπτικές γωνίες υπό τις οποίες τα άτομα βιώνουν και αισθάνονται τα γεγονότα»* (Bird, & συν.,1999). Επομένως, η επιλογή της ποιοτικής προσέγγισης γίνεται όταν μας ενδιαφέρει να κάνουμε βαθύτερη ανάλυση και ερμηνεία καταστάσεων, γεγονότων, συμπεριφορών ή εμπειριών, αποτελέσματα που δεν μπορούν να δοθούν μέσω των ποσοτικών

μεθόδων συλλογής στοιχείων, καθώς δεν μπορούν να αποτυπώσουν πλούσιες περιγραφές και ερμηνείες. Η έρευνα στοχεύει σε ένα ιδιαίτερα εξειδικευμένο επιστημονικό πεδίο, αυτού του χώρου της ναυτιλίας. Έντονο ενδιαφέρον παρουσιάζει η άμεση παρατήρηση του επιχειρηματικού και του ευρύτερου περιβάλλοντος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω εξεύρεσης ποσοτικών δεδομένων.

Η πιο διαδεδομένη τεχνική συλλογής δεδομένων σε μία ποιοτική έρευνα είναι η συνέντευξη. Η συνέντευξη μπορεί να εμβαθύνει και να φθάσει σε σημεία, στα οποία άλλα εργαλεία είναι δύσκολο να προσεγγίσουν, και αποτελεί εκείνο το εργαλείο, το οποίο επιτρέπει στον ερευνητή να διερευνήσει σκέψεις, αξίες, προκαταλήψεις, στάσεις, συναισθήματα, εμπειρίες, απόψεις και αναπαραστάσεις των συμμετεχόντων ελεύθερα και σε βάθος (Wellington, 2000, Ιωσηφίδης, 2003, Αβραμίδης & Καλυβά, 2006). Η επιτυχία μίας συνέντευξης εξαρτάται από το βαθμό αλληλεπίδρασης, την αμεσότητα με τον ερωτηθέντα και τις επικοινωνιακές δεξιότητες του ερευνητή. Εφόσον, τα παραπάνω ικανοποιηθούν μπορούμε να οδηγηθούμε σε χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με το θέμα που εξετάζουμε. Υπάρχουν τρία είδη συνεντεύξεων:

- 1. δομημένη, αυστηρά προκαθορισμένες ερωτήσεις πάνω σε πολύ συγκεκριμένα θέματα,*
- 2. ημι-δομημένη,*
- 3. μη-δομημένη, ελεύθερη θεματολογία, χωρίς συγκεκριμένες ερωτήσεις*

Στη συγκεκριμένη έρευνα έχει χρησιμοποιηθεί ημι-δομημένη συνέντευξη. Το εν λόγω είδος συνέντευξης χαρακτηρίζεται από ένα σύνολο προκαθορισμένων ερωτήσεων, όμως με ευελιξία ως προς τη σειρά των ερωτήσεων (Ιωσηφίδης, 2003). Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιείται σαν εργαλείο, αποτελεί βάση για την εξέλιξη της συνέντευξης. Ο ερευνητής προσπαθεί να εμπλουτίσει τη συζήτηση, ενώ το ερωτηματολόγιο της ημι-δομημένης συνέντευξης θα πρέπει να καθοδηγεί και όχι απαραίτητα να υπαγορεύει την πορεία της (Αβραμίδης & Καλυβά, 2006). Η ποιοτική ημι-δομημένη συνέντευξη μας βοηθάει να έχουμε ευελιξία και δυναμικότητα κατά τη διάρκεια της συνέντευξης, κατανοώντας τη στάση του ερωτώμενου στο ερευνητικό πεδίο, μέσα από τα δικά του λόγια (Bryman, 2008). Το είδος της ποιοτικής συνέντευξης στην παρούσα έρευνα στοχεύει στη διαμόρφωση μίας ολοκληρωμένης

εικόνας των απόψεων των στελεχών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τις επιχειρηματικές συστάδες.

Η συλλογή των προσωπικών συνεντεύξεων έγινε από τον Ιούλιο του 2015 έως τον Οκτώβρη του 2015. Η πρώτη επαφή με τα στελέχη έγινε μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας με σκοπό να καθοριστεί η συνάντηση. Το δείγμα που επιλέχθηκε είναι μικρό, δεδομένης της φύσης του μεθοδολογικού εργαλείου που χρησιμοποιείται. Σε αυτή την έρευνα, πέντε στελέχη-κλειδιά από πέντε διαφορετικές δραστηριότητες στη περιοχή του Πειραιά, κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. Η επιλογή των στελεχών έγινε βάση της δραστηριότητας που εκπροσωπούν και σχετίζεται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία της περιοχής. Επιπλέον κριτήριο στην επιλογή των συγκεκριμένων στελεχών, είναι η πεποίθησή μας ότι οι εν λόγω ερωτηθέντες είναι ικανοί να δώσουν αξιόπιστες απαντήσεις στο συγκεκριμένο θέμα, μιας και η επαγγελματική τους πορεία έχει δείξει ότι είναι σημαντικοί εκπρόσωποι του χώρου. Το γεγονός αυτό ενισχύει την σπουδαιότητα των αποτελεσμάτων της συνέντευξης. Συγκεκριμένα στην έρευνα συμμετείχαν πέντε στελέχη τα οποία ανήκουν στις εξής δραστηριότητες:

1. Στέλεχος Ναυτιλιακού Πρακτορείου Γραμμών
2. Στέλεχος Ναυτιλιακής Εταιρείας Διαχείρισης και Ναυλώσεων Πλοίων
3. Στέλεχος του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά (PCT)
4. Ιδιοκτήτης Ναυπηγικού – Τεχνικού Γραφείου
5. Ιδιοκτήτης Επιχείρησης Εφοδίων Πλοίων και Ναυτιλιακών Ειδών

5.3 Δομή Ερωτηματολογίου

Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με τέτοιο τρόπο, που οδηγεί σε στοχευμένες απαντήσεις σχετικά με τη διερεύνηση του θέματος. Οι ερωτήσεις είναι διατυπωμένες απλά και με σαφήνεια, δίνοντας τα απαραίτητα στοιχεία στον ερωτηθέντα, που θα τον οδηγήσουν στη πλήρη κατανόησή της. Χρησιμοποιούνται ερωτήσεις κλειστού και ανοιχτού τύπου. Οι κλειστού τύπου ερωτήσεις βοηθούν στην γρήγορη και εύκολη απάντηση των ερωτηθέντων,

ενώ παράλληλα εξυπηρετούν στην επεξεργασία των αποτελεσμάτων. Οι ανοιχτού τύπου ερωτήσεις, είναι απαραίτητες σε μια εις βάθος συνέντευξη, καθώς επιτρέπει να εμβαθύνουμε περισσότερο στο θέμα, έχοντας μια ευελιξία ως προς το τρόπο που τίθενται στον ερωτηθέντα.

Αρχικά, οι ερωτήσεις εστιάζουν στα δημογραφικά χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων – φορέων που αποτελούν μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας του Πειραιά. Στη συνέχεια, με βάση τη θεωρία για τις επιχειρηματικές συστάδες, όπως αναπτύχθηκε στα πρώτα κεφάλαια, καθώς και τα χαρακτηριστικά τους, συντάχθηκε το ερωτηματολόγιο με βασικό στόχο να καλυφθούν τα ακόλουθα:

- Η αναγνώριση της οικονομικής εξειδίκευσης στη Περιοχή του Πειραιά.
- Ο εντοπισμός πληθυσμιακής ετερογένειας στη Περιοχή του Πειραιά.
- Η διερεύνηση των σχέσεων που υπάρχουν μεταξύ των φορέων/επιχειρήσεων.
- Ο εντοπισμός της ύπαρξης γεωγραφικής συγκέντρωσης των επιχειρήσεων/φορέων στον Πειραιά.
- Ο εντοπισμός του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της περιοχής.
- Η αντίληψη των ειδικών σχετικά με την έννοια της ναυτιλιακής συστάδας και της συμμετοχής τους σε αυτή.
- Η διερεύνηση της σχέσης ανταγωνιστικότητας με επιχειρηματική συστάδα.
- Η τάση για συμμετοχή των ατόμων της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε μία επιχειρηματική συστάδα.

Είναι σκόπιμο στο σημείο αυτό να αναφέρουμε ότι το ερωτηματολόγιο βοήθησε στην εξέλιξη της συνέντευξης, και οι ερωτήσεις απαντήθηκαν όπως τέθηκαν. Όμως, δεδομένων των χαρακτηριστικών του μεθοδολογικού εργαλείου- ημι-δομημένες συνεντεύξεις- κατά τη διάρκεια της προσωπικής επαφής, έγιναν και άλλες ερωτήσεις διαφορετικές για τον κάθε ερωτηθέντα, οι οποίες δεν μπορούν να καταγραφούν σε ένα ερωτηματολόγιο, και είχαν βοηθητικό χαρακτήρα. Στόχος ήταν να εξελιχθεί με ενδιαφέροντα τρόπο και από τις δύο πλευρές, η συνέντευξη, για να εξάγουμε όσα περισσότερα στοιχεία ήταν δυνατό που θα μας οδηγήσουν σε σημαντικά συμπεράσματα επί του θέματος. Σε αυτή την ιδιομορφία του μεθοδολογικού εργαλείου έγκειται και η μοναδικότητα της συνέντευξης.

5.4 Ανακεφαλαίωση

Σε αυτό το κεφάλαιο, έγινε αναλυτική παρουσίαση του μεθοδολογικού εργαλείου που εφαρμόστηκε, και του οποίου τα αποτελέσματα αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο. Παράλληλα, αναπτύχθηκαν οι λόγοι επιλογής του συγκεκριμένου εργαλείου έρευνας. Τέλος, αναφέρθηκε η διαδικασία που ακολουθήθηκε για να πραγματοποιηθεί η έρευνα, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο είναι κατασκευασμένο το ερωτηματολόγιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

6.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η ανάλυση των δεδομένων, έτσι όπως προέκυψαν μέσα από τις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζονται κάποια δημογραφικά στοιχεία που αφορούν τις εταιρείες/ φορείς που συμμετείχαν, ενώ εξετάζονται οι συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή του Πειραιά για ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων και η αντίληψη των ίδιων των στελεχών για την έννοια και την εφαρμογή της στην συγκεκριμένη περιοχή.

6.2 Ανάλυση Δεδομένων

Με σκοπό να διευκολυνθεί η καταγραφή των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων με τα στελέχη, θα ομαδοποιήσουμε τα αποτελέσματα βάσει απαντήσεων που περιμένουμε.

Ξεκινάμε με την παρουσίαση κάποιων δημογραφικών στοιχείων που αφορούν τις εταιρείες/φορείς που συμμετείχαν.

Θέση - Φύλο

Στην έρευνα συμμετέχουν όπως ορίζει και η βασική ιδέα της εργασίας, στελέχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι θέσεις των οποίων παρουσιάζονται στη συνέχεια:

- Εμπορικός Διευθυντής Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά

- Διευθύνων Σύμβουλος Ναυτιλιακού Πρακτορείου
- Γενικός Διευθυντής Εταιρείας Διαχείρισης Πλοίων
- Ιδιοκτήτης Εμπορικής Επιχείρησης Ναυτιλιακών Ειδών
- Ιδιοκτήτης Ναυπηγικού Γραφείου και Σύμβουλος Ναυτικών Εργασιών

Όπως παρατηρείται οι ερωτηθέντες είναι άνθρωποι-κλειδιά στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται, κατέχοντας ένα σημαντικό ρόλο σε αυτές. Επίσης, είναι όλοι του ίδιου φύλου, όπως προκύπτει από την αντίστοιχη ερώτηση.

Ηλικιακή Ομάδα

Σε ότι αφορά την ηλικιακή ομάδα των ερωτηθέντων παρατηρούμε μεγάλο εύρος. Η έρευνα, περιλαμβάνει απόψεις από άτομα όλων των ηλικιών, χωρίς να υπάρχει συγκέντρωση σε κάποια συγκεκριμένη.

Χώρος δραστηριοποίησης

Στη συνέχεια, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να διευκρινίσουν το χώρο της ναυτιλίας που δραστηριοποιείται η επιχείρηση/ φορέας που ανήκουν, κατά συνέπεια έχουμε τις ακόλουθες δραστηριότητες:

1. Διαχείριση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΠ)
2. Πρακτορεύσεις Πλοίων
3. Διαχείριση και Ναυλώσεις Πλοίων
4. Ναυπηγικές Εργασίες
5. Εφόδια Πλοίων/ Ναυτιλιακά Είδη

Πέρα από την ανώτερη θέση που κατέχουν τα συγκεκριμένα στελέχη, επιδιώχθηκε να είναι από διαφορετικά τμήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως φαίνεται και από τα παραπάνω

στοιχεία, καλύπτοντας ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων της ναυτιλίας.

Διάρκεια λειτουργίας της επιχείρησης/φορέας

Σε αυτή την ερώτηση, οι συμμετέχουσες εταιρίες/φορείς καλούνται να διευκρινίσουν πόσα χρόνια δραστηριοποιούνται στο χώρο. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι όλες λειτουργούν πολλά χρόνια στη ναυτιλία. Ειδικότερα, τρεις από τις πέντε λειτουργούν πάνω από δέκα χρόνια (Πρακτορείο Πλοίων, Διαχείριση και Ναυλώσεις Πλοίων, Εφόδια Πλοίων/ Ναυτιλιακά Είδη), ενώ οι άλλες δύο (Ναυπηγικές Εργασίες, ΣΕΠ) κάτω από δέκα αλλά πάνω από πέντε χρόνια. Αναφερόμαστε, λοιπόν, για επιχειρήσεις με εξειδίκευση.

Συνολικός αριθμός ατόμων που απασχολούνται στην επιχείρηση

Πίνακας 6.1

Συνολικός Αριθμός Απασχολούμενων

Επιχείρηση	Αριθμός Απασχολούμενων
Διαχειριστής Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΠ)	Πάνω από 50
Πρακτορείο Πλοίων	Πάνω από 50
Διαχείριση και Ναυλώσεις Πλοίων	0-20
Ναυπηγικές Εργασίες	0-20
Εφόδια Πλοίων/ Ναυτιλιακά Είδη	0-20

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι οι εταιρείες που μας απασχολούν είναι μικρο-μεσαίες καθώς ο συνολικός αριθμός των απασχολούμενων δεν ξεπερνά τους 20. Από την άλλη, όπως θα είναι λογικό λόγω της φύσης της δραστηριότητας η ΣΕΠ απασχολεί πάνω από 50 άτομα, καθώς επίσης και το ναυτιλιακό πρακτορείο, που είναι μεγάλο πρακτορείο στο

χώρο του.

Αφού καταγράψαμε κάποιες πληροφορίες που αφορούν τις επιχειρήσεις και τη δραστηριότητα τους, θα συνεχίζουμε με την ομάδα ερωτήσεων που αναφέρονται στα χαρακτηριστικά των επιχειρηματικών συστάδων. Στόχος είναι η διερεύνηση των προϋποθέσεων για τη δημιουργία ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας στον Πειραιά.

Τόπος δραστηριότητας επιχείρησης

Η ερώτηση αυτή στοχεύει στην αναγνώριση γεωγραφικής συγκέντρωσης των επιχειρήσεων. Όπως προκύπτει και οι πέντε επιχειρήσεις έχουν σα γεωγραφικό χώρο δραστηριότητας τη περιοχή του Πειραιά. Σε κάποιες περιπτώσεις δεν θα γινόταν και διαφορετικά, όπως στην περίπτωση της ΣΕΠ, δεν θα μπορούσε να είναι αλλού εγκατεστημένη λόγω του λιμανιού που βρίσκεται εκεί.

Λόγοι ανάπτυξης των δραστηριοτήτων στη συγκεκριμένη περιοχή

Στην ερώτηση αυτή οι ερωτηθέντες απάντησαν τους λόγους που η επιχείρηση που ανήκουν ανέπτυξε τις δραστηριότητές της στην εν λόγω περιοχή. Τα στελέχη έδωσαν τους δικούς λόγους και συνδέονται με τη βασική τους δραστηριότητα. Αυτοί είναι οι εξής:

- Ο Εμπορικός Διευθυντής της ΣΕΠ αναφέρει ότι καθώς η ύπαρξη της επιχείρησης εξαρτάται από το λιμάνι δεν θα γινόταν να είναι σε κάποιο άλλο μέρος εγκατεστημένη η επιχείρηση.
- Ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ναυτιλιακού Πρακτορείου δηλώνει ότι η άμεση εξάρτηση με το λιμάνι και όλες τις επιχειρήσεις που λειτουργούν γύρω από αυτό, καθιστούν αναγκαία την δραστηριοποίηση στον Πειραιά.
- Ο Γενικός Διευθυντής της Εταιρίας Διαχείρισης και Ναυλώσεων πλοίων απαντάει ότι

η εγγύτητα στο ναυτιλιακό κέντρο, στις εγκαταστάσεις του λιμένα και σε υπηρεσίες όπως το Λιμεναρχείο και το Τελωνείο, καθιστούν απαραίτητη την εγκατάσταση στην περιοχή.

- Ο Ιδιοκτήτης της Επιχείρησης Ναυτιλιακών Ειδών εστιάζει στο γεγονός ότι αφού η μεγαλύτερη ζήτηση βρίσκεται στην περιοχή του Πειραιά πρέπει να λειτουργεί και εκεί.

- Ο Ιδιοκτήτης Ναυπηγικού Γραφείου και Σύμβουλος Ναυτικών Εργασιών τονίζει ότι πρέπει να είναι κοντά στη παραγωγή που για τη δραστηριότητα του είναι το ναυπηγείο στο Πέραμα, ενώ έχει εύκολη πρόσβαση στους πελάτες του – ναυτιλιακές που βρίσκονται γύρω από τον πυρήνα Πειραιάς-Συγγρού.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα περιοχής

Η ερώτηση ασχολείται με την άποψη των ερωτηθέντων γύρω από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής. Η πλειοψηφία απάντησε ότι οι φυσικοί πόροι, η θέση του λιμανιού και η εύκολη πρόσβαση σε αυτό δίνει μεγάλο πλεονέκτημα έναντι των υπόλοιπων περιοχών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η απάντηση του στελέχους της ΣΕΠ. Ο ίδιος έδωσε κάποιους σημαντικούς λόγους που καθιστούν το λιμάνι ανταγωνιστικό. Πρώτα, είναι το γεγονός ότι ο Πειραιάς είναι από τα βαθύτερα λιμάνια της Μεσογείου και δεύτερο ότι είναι το μόνο Hub που έχει πρόσβαση στην ενδοχώρα.

Σύνδεση μεταξύ επιχειρήσεων

Στην επόμενη ερώτηση ζητείται να περιγραφούν οι σχέσεις των επιχειρήσεων με άλλες του κλάδου.

- ◆ Για τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά σχέσεις αναπτύσσονται μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυτιλιακών πρακτορείων αλλά και μεταξύ άλλων λιμανιών.

- ◆ Για το Ναυτιλιακό Πρακτορείο η σύνδεση με άλλες επιχειρήσεις γίνεται με

μεταφορικές εταιρίες, με εταιρίες ρυμουλκών, εκτελωνιστών και με τις υπηρεσίες λιμένος.

- ◆ Για την εταιρία Διαχείρισης και Ναυλώσεων πλοίων υπάρχει έντονη σχέση με τους νηογνώμονες, τους ναυλομεσίτες, τους ναυτιλιακούς πράκτορες και τις υπηρεσίες λιμένος.
- ◆ Για την εταιρία Ναυτιλιακών Ειδών σύνδεση υφίσταται μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την έννοια ότι εφοδιάζουν τα πλοία τους.
- ◆ Τέλος, για το Ναυπηγικό γραφείο, άμεση σχέση εντοπίζεται με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και έμμεση με τα ναυπηγία.

Βαθμός εξάρτησης

Σε συνέχεια της προηγούμενης ερώτησης, έρχεται αυτή να μας παρουσιάσει το βαθμό εξάρτησης των επιχειρήσεων. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες δήλωσαν ότι υπάρχει πολύ έντονη εξάρτηση μεταξύ των επιχειρήσεων, οι σχέσεις των οποίων αναφέρθηκαν παραπάνω. Εξάιρεση αποτελεί ο Διαχειριστής Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, για τον οποίο ο εκπρόσωπος της μας είπε ότι θα το χαρακτήριζε μέτριο το βαθμό εξάρτησης. Αυτό όπως μας εξήγησε συμβαίνει διότι άμεσος πελάτης για το ίδιο το λιμάνι είναι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που όμως δεν δραστηριοποιούνται στον Πειραιά. Εάν δεν υπήρχαν αυτές δεν θα υπήρχε μεγάλη δραστηριότητα, μας είπε χαρακτηριστικά.

Προτάσεις σχετικά με την ανάδειξη μιας επιχειρηματικής συστάδας στον Πειραιά

Σκοπός των διατυπώσεων που τέθηκαν στα στελέχη είναι να μας εκφράσουν εάν συμφωνούν ή διαφωνούν σχετικά με κάποιες προτάσεις οι οποίες είναι σημαντικό να διερευνήσουμε εάν υπάρχουν, γιατί με αυτό το τρόπο θα εντοπιστούν θέματα που αφορούν μια επιχειρηματική συστάδα. Οι απαντήσεις δόθηκαν όπως περιγράφεται παρακάτω.

Υπάρχουν εμπόδια εισόδου των επιχειρήσεων στο κλάδο. Οι συμμετέχοντες συμφωνούν με τη διατύπωση αυτή με την έννοια ότι χρειάζεται τεχνογνωσία και υψηλά κεφάλαια για να συμμετέχεις στον κλάδο.

Υπάρχουν εμπόδια εξόδου των επιχειρήσεων από τον κλάδο. Με αυτή την πρόταση διαφωνούν στο σύνολο τους οι ερωτηθέντες, που σημαίνει ότι μπορεί μια επιχείρηση εύκολα να βγει από τον κλάδο.

Ο ρόλος του κράτους και των φορέων ενισχύει τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων. Οι εκπρόσωποι των επιχειρήσεων/φορέων με απόλυτη βεβαιότητα απάντησαν ότι δεν υπάρχει καμία τέτοια διάθεση από το κράτος.

Υπάρχει τάση για ανάπτυξη της καινοτομίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Διαφωνούν οι ερωτηθέντες, σχεδόν στο σύνολό τους, με τη παραπάνω διατύπωση. Ο μόνος που συμφωνεί είναι ο εκπρόσωπος της ΣΕΠ. Συγκεκριμένα θεωρεί ότι υπάρχει τάση για καινοτομία στο λιμάνι, αλλά αυτό έχει να κάνει με τις πρωτοβουλίες που παίρνει ο ίδιος ο φορέας, με σκοπό να γίνει πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια που καινοτομούν.

Οι επιχειρήσεις του κλάδου αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα. Με αυτή τη διατύπωση συμφωνούν απόλυτα όλα τα στελέχη που ρωτήθηκαν.

*Στη συνέχεια ακολουθούν οι ερωτήσεις που στοχεύουν στον εντοπισμό της αντίληψης της έννοιας του *maritime cluster*, από τα ίδια τα στελέχη γι' αυτό το ερωτηματολόγιο αποτελείται από ένα σύνολο ερωτήσεων που σχετίζονται με την έννοια των ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων μέσα από την οπτική των ίδιων των ανθρώπων του κλάδου.*

Συναίσθηση των συμμετεχόντων ότι ανήκουν σε κάποιο δίκτυο συνεργασίας

Σε αυτή την ερώτηση οι ερωτώμενοι καλούνται να απαντήσουν κατά πόσο έχουν την αίσθηση ότι ανήκουν σε κάποιο δίκτυο συνεργασίας, όπως ορίζεται στην ίδια την ερώτηση. Η συντριπτική πλειοψηφία νιώθει ότι δεν ανήκει σε κάποια τέτοια μορφής συνεργασία. Η απάντηση του εκπροσώπου της ΣΕΠ διαφοροποιεί το αποτέλεσμα. Εξηγεί ότι ο ΣΕΠ ανήκει σε επίπεδο έρευνας και ανάπτυξης σε δίκτυο συνεργασίας της περιοχής της Μεσογείου, με στόχο την ενίσχυση του Europe Middle East Africa (EMEA). Βασική επιδίωξη της

συνεργασίας είναι ανταγωνιστικές λιμενικές υπηρεσίες απέναντι στα λιμάνια της Βορείου Ευρώπης.

Επίγνωση της έννοιας του maritime cluster

Οι συμμετέχοντες σε αυτή την ερώτηση προσδιορίζουν ξεκάθαρα εάν γνωρίζουν ή όχι την έννοια του maritime cluster. 3 στους 5, έδειξαν να μη γνωρίζουν την έννοια, και να την ακούν για πρώτη φορά. Μάλιστα, δώσανε πολύ μεγάλη προσοχή στην ερμηνεία της έννοιας κατά τη διάρκεια της συζήτησης. Αυτό διευκόλυνε την εξέλιξη της συνέντευξης, καθώς οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν να κάνουν αποκλειστικά με τις επιχειρηματικές συστάδες. Κατά συνέπεια, οι πληροφορίες που τους δόθηκαν ήταν επεξηγηματικές και δεν τους απέκλεισε τη δυνατότητα να συμμετέχουν και στις υπόλοιπες απαντήσεις. Οι δύο συμμετέχοντες που απάντησαν θετικά στην ερώτηση είναι ο Γενικός Διευθυντής της Εταιρείας Διαχείρισης και Ναυλώσεων πλοίων και ο Εμπορικός Διευθυντής της ΣΕΠ.

Ναυτιλιακό cluster – ανταγωνιστικότητα – επιχειρήσεις

Στην επόμενη ερώτηση ζητήσαμε από τα στελέχη να μας εκφράσουν τη γνώμη τους σχετικά με το εάν πιστεύουν ότι η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων θα βελτιωνόταν με τη συμμετοχή τους σε μια συστάδα. Οι απαντήσεις ήταν θετικές με προϋποθέσεις. Πιο συγκεκριμένα, όσοι απάντησαν θετικά έθεσαν και απαραίτητη προϋπόθεση η συνεργασία να γίνει στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, “τίμια συνεργασία”, όπως τη χαρακτήρισε ο Ιδιοκτήτης της Ναυπηγικής Εταιρίας. Να μη χρησιμοποιηθούν δηλαδή αθέμιτες τακτικές για υπερίσχυση μιας συγκεκριμένης επιχείρησης, ενώ η πολιτική του cluster θα έπαιζε καθοριστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα. Ο Ιδιοκτήτης της Επιχείρησης Ναυτιλιακών Ειδών τόνισε και το γεγονός ότι μέσω συνεργασίας, βελτιώνονται οι πελατειακές σχέσεις με αποτέλεσμα να υπάρχουν αμοιβαία οφέλη και αύξηση των κερδών των επιχειρήσεων.

Maritime cluster – ανταγωνιστικότητα – ελληνική ναυτιλία

Στο σημείο αυτό, οι εκπρόσωποι του κλάδου καλούνται να σχολιάσουν το πως και εάν θα επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας ένα ναυτιλιακό cluster. Διάφορες απόψεις εκφράστηκαν οι οποίες παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον. Πρώτα, ο εκπρόσωπος από τη ΣΕΠ δήλωσε ότι δεν συμφωνεί με την άποψη, γιατί σε ότι αφορά την ελληνόκτητη ναυτιλία είναι ήδη ηγέτης, το να μοιραστεί πράγματα θα σήμαινε ότι θα στερούνταν τον ηγετικό της ρόλο. Από την άλλη, ο εκπρόσωπος της επιχείρησης ναυτιλιακών ειδών, πιστεύει ότι η ελληνική ναυτιλία θα γινόταν πολύ πιο ανταγωνιστική, διότι οι άλλες χώρες έχουν ήδη οργανωμένα clusters που αποτελούν παράδειγμα προς μίμηση. Οι υπόλοιποι 3 συμμετέχοντες, είναι μάλλον πιο πολύ θετικοί στην άποψη, όμως βάζοντας προϋποθέσεις για το πως θα είναι η ανταγωνιστική πολιτική που θα οδηγούσε ένα ναυτιλιακό cluster να κάνει την ελληνική ναυτιλία πιο ανταγωνιστική.

Επιβίωση της επιχείρησης με τη συμμετοχή σε ένα maritime cluster

Αναζητούμε την άποψη των ειδικών για το πως κρίνουν την επιβίωση τους μέσα στο cluster. Οι απαντήσεις που δόθηκαν ήταν στην ίδια κατεύθυνση. Πιστεύουν δηλαδή, ότι εάν συνεργαστούν για το κέρδος όλων, και ενισχύοντας την εξειδίκευση στη γνώση των επιχειρήσεων, τότε θα ωφελούσε σε μεγάλο βαθμό τις επιχειρήσεις. Ο εκπρόσωπος της ΣΕΠ διαφοροποίησε την απάντησή του, λέγοντας ότι το συγκεκριμένο τμήμα του λιμανιού του Πειραιά, δεν χρειάζεται να κάνει συνεργασίες με άλλες ελληνικές επιχειρήσεις για να επωφεληθεί. Μεγαλύτερο όφελος θα είχε ο εν λόγω φορέας με εκτός ελλαδικού χώρου επιχειρήσεις, παρά εντός γεωγραφικής συγκέντρωσης.

Διάθεση για συμμετοχή στο maritime cluster

Στη τελευταία ερώτηση που έγινε στους συμμετέχοντες και αφού έχουν αναλυθεί οι προηγούμενες ερωτήσεις αλλά και η εις βάθος συζήτηση με τα στελέχη, επιδιώκουμε να

εντοπίσουμε εάν εν τέλει οι επιχειρήσεις/φορείς θα συμμετείχαν σε ένα maritime cluster. Και σε αυτή την ερώτηση, οι ερωτηθέντες ήταν διστακτικοί σε ότι αφορά την συμμετοχή αυτή. Γι' αυτό το λόγο είναι από τη μία θετικοί για συμμετοχή, από την άλλη θέτουν όρους για συμμετοχή. Πάντως, όπως προκύπτει βασικός λόγος συμμετοχής θα ήταν η ανταλλαγή γνώσεων και η αύξηση των κερδών τους.

Θεωρούμε σκόπιμο σε αυτό το σημείο, να παρουσιάσουμε συγκεντρωτικά τις απόψεις των ειδικών σχετικά με το εάν γνωρίζουν το maritime cluster και εάν θα συμμετείχαν τελικά σε αυτό. Αυτό θα μας βοηθήσει να βγάλουμε ένα γενικό συμπέρασμα σε ότι αφορά τη στάση των ειδικών του χώρου πριν και μετά τις εις βάθος συνεντεύξεις.

Πίνακας 6.2

Συγκεντρωτική παρουσίαση απόψεων σχετικά με το maritime cluster

	Συναίσθηση της έννοιας του maritime cluster	Διάθεση για συμμετοχή σε maritime cluster
Εμπορικός Διευθυντής της ΣΕΠ	✓	✓
Διευθύνων Σύμβουλος του Ναυτιλιακού Πρακτορείου		✓
Γενικός Διευθυντής Εταιρείας Διαχείρισης Πλοίων	✓	✓
Ιδιοκτήτης Εμπορικής Επιχείρησης Ναυτιλιακών Ειδών		✓
Ιδιοκτήτης Ναυπηγικού Γραφείου και Σύμβουλος Ναυτικών Εργασιών		✓

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Στον πίνακα παρουσιάζεται μια γενική εικόνα ανά ερωτηθέντα. Όπως παρατηρούμε για άλλη μία φορά, όλοι οι συμμετέχοντες στο τέλος της συνέντευξης, είτε ήταν ενήμεροι με την έννοια του maritime cluster, είτε όχι, μπήκαν στη διαδικασία μέσα από τη συζήτηση που

πραγματοποιήσαμε να αντιληφθούν την έννοια και να σκεφτούν εάν τελικά θα συμμετείχαν σε ένα τέτοιο δίκτυο, ακόμη και εάν έθεσαν τις προϋποθέσεις τους όπως αναφέρουμε και πιο πάνω.

6.3 Ανακεφαλαίωση

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν αναλυτικά τα αποτελέσματα των εις βάθος συνεντεύξεων, όπως προέκυψαν από το ημι-δομημένο ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, καταγράφονται οι απαντήσεις των ειδικών που αφορούν πρώτα τα δημογραφικά στοιχεία των εταιρειών/φορέων. Στη συνέχεια, μέσα από τις απαντήσεις που δόθηκαν, βγάλαμε συμπεράσματα σχετικά με την αναγνώριση της ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας του Πειραιά, μέσα από τα χαρακτηριστικά που συγκεντρώνει και το πως οι εκπρόσωποι του κλάδου τα αντιλαμβάνονται. Τέλος, σημαντικά ευρήματα βρέθηκαν σχετικά με το πως εκλαμβάνεται το maritime cluster από τα στελέχη-κλειδιά. Το επόμενο κεφάλαιο, παραθέτει μια κριτική ανάλυση των συμπερασμάτων που προέκυψαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν οι επιχειρηματικές συστάδες στο κλάδο της ναυτιλίας. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η εξέλιξη του όρου των επιχειρηματικών συστάδων στη πορεία του χρόνου και οι διαφορετικοί ορισμοί που έχουν διατυπωθεί από πολλούς μελετητές καταλήγοντας στον επικρατέστερο που είναι αυτός του Michael Porter. Αναλύθηκαν οι διαστάσεις των επιχειρηματικών συστάδων καθώς και τα χαρακτηριστικά τους. Επίσης εξετάστηκε η σχέση των επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται σε μία συστάδα, με την ανταγωνιστικότητα.

Στο επόμενο κεφάλαιο, παρέχονται στοιχεία που σχετίζονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία. Έγιναν συγκεκριμένες αναφορές για την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία αναδεικνύοντας τη σπουδαιότητα της. Στη συνέχεια, παρουσιάστηκαν στοιχεία που αφορούν το λιμάνι του Πειραιά, τις επιχειρήσεις/ φορείς που αναπτύσσονται στη περιοχή καθώς και τα χαρακτηριστικά που συγκεντρώνουν. Ακόμη, έγινε περιγραφή της ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας του Πειραιά, αλλά και της ευρωπαϊκής επιχειρηματικής συστάδας και της νορβηγικής, σαν επιτυχημένα παραδείγματα.

Στα πλαίσια της διερεύνησης της ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας του Πειραιά, έγιναν εις βάθος συνεντεύξεις με στελέχη του κλάδου, για να διαπιστώσουμε εάν ο Πειραιάς αποτελεί μια επιχειρηματική συστάδα και πως την αντιλαμβάνονται τα εξειδικευμένα στελέχη της ναυτιλίας. Με την ολοκλήρωση της εν λόγω έρευνας προέκυψαν τα στοιχεία τα οποία παρουσιάστηκαν αναλυτικά στο προηγούμενο κεφάλαιο ενώ τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν παρατίθενται στη συνέχεια.

Αρχικά, από την ενότητα των δημογραφικών στοιχείων προκύπτει ότι οι συμμετέχοντες είναι διαφορετικής εξειδίκευσης, καθώς ανήκουν σε διαφορετικούς χώρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είτε είναι άμεσα συνδεδεμένες με τις ναυτιλιακές υπηρεσίες- Ναυτιλιακό Πρακτορείο, Εταιρεία Διαχείρισης Πλοίων-, είτε ανήκουν στις υποστηρικτικές επιχειρήσεις- Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά, Ναυπηγικό Γραφείο, Εφόδια Πλοίων-. Παράλληλα υπάρχουν επιχειρήσεις όλων των μεγεθών, με τη πλειοψηφία να είναι μικρού ή μεσαίου

μεγέθους. Συνεπώς, υπάρχει έντονη πληθυσμιακή ετερογένεια τόσο στο αντικείμενο δραστηριότητας όσο και στο μέγεθος των επιχειρήσεων.

Ένα άλλο στοιχείο που πρέπει να τονίσουμε πέρα από τη διαφορετικότητα των δραστηριοτήτων είναι ότι οι επιχειρήσεις λειτουργούν πάνω από πέντε χρόνια στο χώρο με κάποιες να ξεπερνούν και τα δέκα. Μέσα από τη συζήτηση που έγινε με τα στελέχη, μας τόνισαν ότι στη περιοχή του Πειραιά λειτουργούν πολλές επιχειρήσεις με διαφορετικά αντικείμενα και συνδέονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το γεγονός αυτό έχει ιστορικά οδηγήσει τον Πειραιά να είναι ένας παραδοσιακός πόλος έλξης για τις επιχειρήσεις. Κατά συνέπεια, υπάρχει έντονη οικονομική εξειδίκευση στη περιοχή.

Στην απόλυτη πλειοψηφία οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Πειραιά. Βασικότεροι λόγοι όπως προκύπτει από την έρευνα είναι ότι ο Πειραιάς αποτελεί ένα ναυτιλιακό κέντρο, με άμεση πρόσβαση στο λιμάνι και σε κομβικούς προορισμούς μέσω της ευκολίας που δίνει το οδικό δίκτυο. Αυτοί οι λόγοι σύμφωνα με τους ερωτηθέντες, αυξάνουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι υπάρχουν τα τρία χαρακτηριστικά των επιχειρηματικών συστάδων, αυτό της *πληθυσμιακής ετερογένειας*, της *οικονομικής εξειδίκευσης* και της *γεωγραφικής συγκέντρωσης* των επιχειρήσεων στο Πειραιά αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Στη προσπάθεια μας να αναδείξουμε ένα ακόμη χαρακτηριστικό των επιχειρηματικών συστάδων ρωτήσαμε τους ειδικούς να μας περιγράψουν τη σχέση τους με άλλες επιχειρήσεις του κλάδου. Όπως προέκυψε, ανάλογα με το αντικείμενο της επιχείρησης υπάρχουν και οι αντίστοιχες συνδέσεις με την έννοια ότι αναπτύσσονται σχέσεις πελάτη- προμηθευτή, οι οποίες είναι σημαντικές για την επιβίωση των επιχειρήσεων. Επιπλέον, ο βαθμός εξάρτησης είναι σημαντικός για όλες τις επιχειρήσεις εκτός από τον Διαχειριστή Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά, ο οποίος δήλωσε ότι δεν υπάρχει μία τόσο σημαντική εξάρτηση με τις δραστηριότητες της περιοχής, λόγω του ότι το λιμάνι έχει πελάτες παγκοσμίως. Συνεπώς, υπάρχουν *αμοιβαίες σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων*, παράγοντας-κλειδί για τη συγκρότηση και λειτουργία της επιχειρηματικής συστάδας. Εντούτοις, με ομοφωνία μας δήλωσαν ότι δεν ενισχύονται από το κράτος. Αυτό δυσχεραίνει τη λειτουργία της συστάδας γιατί το κράτος είναι το όργανο που παίζει καθοριστικό ρόλο για να μπορέσει να αποκτήσει θεσμική μορφή η συστάδα. Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι οι σχέσεις συνεργασίας που υπάρχουν, ενισχύουν το γεγονός ότι η περιοχή αποτελεί μια οικονομική εξειδίκευση.

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων δεν νιώθουν ότι ανήκουν σε ένα κοινό δίκτυο συνεργασίας με άλλες επιχειρήσεις/ φορείς, αντιθέτως μόνο ο εκπρόσωπος της ΣΕΠ μας περιγράφει το δίκτυο που ανήκει, αλλά δεν είναι στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία. Το γεγονός αυτό ενισχύεται και από την άποψη που έχουν οι ίδιοι οι συμμετέχοντες ότι δεν υπάρχει τάση για καινοτομία. Κατά συνέπεια, ακόμη δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε κάποιας μορφής συστάδα καθώς τα ίδια τα στελέχη δεν μπορούν να την αναγνωρίσουν. Ένα ακόμη στοιχείο το οποίο δεν είναι ενθαρρυντικό για την ύπαρξη μια επιχειρηματικής συστάδας είναι το γεγονός ότι οι ερωτηθέντες δεν είναι εξοικειωμένοι με την έννοια της, παρά μόνο οι δύο εκπρόσωποι έδειχναν να καταλαβαίνουν περί τίνος πρόκειται. Επομένως, δεν υπάρχει συναίσθηση των επιχειρήσεων ότι ανήκουν κάπου αλλά και γνώση της έννοιας της επιχειρηματικής συστάδας.

Οι συμμετέχοντες υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχουν μεγάλα εμπόδια εισόδου και εξόδου των επιχειρήσεων από τον κλάδο. Οι συνεντεύξεις αποκαλύπτουν ότι δεν εντοπίζονται κάποιοι θεσμικοί λόγοι που δυσκολεύουν τις επιχειρήσεις να εισέλθουν στο κλάδο ή να εξέλθουν από αυτόν. Αυτό έχει σαν συνέπεια να αυξάνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων, διατηρώντας τις σε εγρήγορση και βελτιώνοντας την ανταγωνιστική τους θέση. Επιπλέον, ο έντονος εσωτερικός ανταγωνισμός μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας καθώς ευνοείται η καινοτομία και η δημιουργικότητα.

Στη συνέχεια, διαπιστώνεται ότι η ανταγωνιστικότητα θα επηρεάσει θετικά τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων που συμμετέχουν, όμως μόνο εάν υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, να είναι δηλαδή στα πλαίσια μιας υγιούς συνεργασίας. Οι επιχειρηματίες αν και νιώθουν την ανάγκη να συμμετέχουν σε ένα δίκτυο και δείχνουν να αναγνωρίζουν τα οφέλη που θα προκύψουν, είναι διστακτικοί, βάζοντας τους όρους τους. Από τη μία είναι ελπιδοφόρο το γεγονός ότι και οι πέντε εκπρόσωποι είναι θετικοί, από την άλλη οι προϋποθέσεις που θέτουν δυσκολεύουν τη δημιουργία της επιχειρηματικής συστάδας. Σε γενικές γραμμές στα ίδια πλαίσια κινούνται οι απόψεις σχετικά με την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Είναι θετικοί όμως με την εφαρμογή μιας δίκαιης ανταγωνιστικής πολιτικής. Το αισιόδοξο είναι ότι οι περισσότεροι αντιλαμβάνονται την αναγκαιότητα μιας τέτοιας στρατηγικής ανάπτυξης, και αυτό είναι σπουδαίο γιατί στη παγκόσμια οικονομία έχουν αναπτυχθεί τέτοιες επιχειρηματικές μορφές. Συνεπώς για να διατηρηθεί η ελληνική ναυτιλία στα επίπεδα που είναι οφείλει να γίνει πιο ανταγωνιστική. Η απάντηση που διαφοροποιείται είναι αυτή της εταιρείας Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά η οποία

πιστεύει ότι δεν θα βελτιωνόταν η ανταγωνιστική της θέση εντός συστάδας και δεν θα επηρέαζε την επιβίωση της. Καταλαβαίνουμε λοιπόν, ότι μεγαλύτερα οφέλη θα έχουν οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις από τη συμμετοχή παρά μια επιχείρηση-ηγέτης στο χώρο της. Παρ'όλα αυτά όλοι δείχνουν διατεθειμένοι να συμμετέχουν σε μια επιχειρηματική συστάδα.

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι αν και οι απαραίτητες προϋποθέσεις για να δημιουργηθεί μια επιτυχημένη επιχειρηματική συστάδα με πυρήνα τη ναυτιλιακή βιομηχανία στον Πειραιά, υφίστανται, δεν είναι αρκετές. Ένα πολύ καλό βήμα θα ήταν να υπάρξει η απαραίτητη ενημέρωση σχετικά με αυτή την αναπτυξιακή δομή και στη συνέχεια να ωριμάσει το θέμα στην ευρύτερη κοινότητα του Πειραιά. Μόνο τότε θα μπορέσει να συγκροτηθεί και να οργανωθεί μια επιχειρηματική συστάδα στη περιοχή, η οποία θα επιφέρει ακόμα πιο κερδοφόρα αποτελέσματα για τον κλάδο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΗΜΙΔΟΜΗΜΕΝΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΜΕ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η έρευνα διεξάγεται στο πλαίσιο της Μεταπτυχιακής εργασίας με τίτλο *Ναυτιλιακές Επιχειρηματικές Συστάδες (maritime cluster): Μελέτη στην περιοχή του Πειραιά*, για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Όλα τα δεδομένα που θα προκύψουν θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους στόχους της παρούσας εργασίας.

1) Τίτλος – Θέση:.....

2) Άρρεν Θήλυ

3) Ηλικιακή Ομάδα:

20-30 31-40 41-50 51-60 61+

4) Σε ποιο χώρο της ναυτιλίας δραστηριοποιείται η επιχείρηση/φορέας;

5) Πόσα χρόνια λειτουργεί η επιχείρηση/φορέας στο κλάδο;

0-5 χρόνια	5-10 χρόνια	Πάνω από 10 χρόνια

6) Πόσα είναι τα συνολικά άτομα που απασχολούνται στην επιχείρηση/φορέας;

0-20	20-50	50 και άνω

7) Ποιος είναι ο τόπος δραστηριοτήτων της επιχείρησης/φορέα;

ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΠΡΟΑΣΤΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΛΛΟ
----------	------------------	------

8) Για ποιους λόγους έχετε αναπτύξει τις δραστηριότητές σας στη συγκεκριμένη περιοχή;

9) Ποιο είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής;

10) Ποια είναι η σύνδεση των δραστηριοτήτων της επιχείρησής/φορέα που ανήκετε με δραστηριότητες άλλων επιχειρήσεων/φορέων του κλάδου;

11) Πως θα χαρακτηρίζατε το βαθμό εξάρτησης της επιχείρησής/φορέα που ανήκετε με άλλες του κλάδου;

Πολύ Ισχυρό Ισχυρό Μέτριο Αδύναμο Ανύπαρκτο

12) Παρακαλώ αναφέρετε εάν συμφωνείτε ή διαφωνείτε με τις παρακάτω διατυπώσεις:

	Συμφωνώ	Διαφωνώ
Υπάρχουν εμπόδια εισόδου των επιχειρήσεων στο κλάδο		
Υπάρχουν εμπόδια εξόδου των επιχειρήσεων από το κλάδο		
Ο ρόλος του κράτους και των φορέων ενισχύει τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων		
Υπάρχει τάση για ανάπτυξη της καινοτομίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιάς		
Οι επιχειρήσεις του κλάδου αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα		

13) Τα clusters αναφέρονται στη δημιουργία ομάδων, συνήθως επιχειρήσεων και φορέων, με κοινούς στόχους και παρόμοια στρατηγική σκέψη οι οποίες μέσα από συνεργασίες επιδιώκουν να καθιερωθούν στο κλάδο δράσης τους, αλλά και να επιτύχουν τους στόχους

που έχουν θέσει. Με βάση τον παραπάνω ορισμό, ανήκετε σε κάποιο τέτοιο δίκτυο συνεργασίας; Αν ναι, πώς θα το περιγράφατε;

14) Είστε ενήμερος για το maritime cluster; Ναι Όχι

15) Θεωρείτε ότι οι σχέσεις συνεργασίας θα βελτίωναν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε ένα cluster;

16) Πιστεύετε ότι ένα ναυτιλιακό cluster θα έκανε την ελληνική ναυτιλία πιο ανταγωνιστική και γιατί;

17) Σύμφωνα με τη δική σας γνώμη, πώς θα βοηθούσε την επιβίωση σας η συμμετοχή σας σε ένα maritime cluster;

18) Θα συμμετείχατε σε ένα maritime cluster και γιατί;

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΣΑΣ

Ψιμουλάκη Μαρία

*Π.Μ.Σ. στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών – Πανεπιστήμιο Πειραιά*

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Αναστασόπουλος, Γ., (2013). *Πτωχευτικό Δίκαιο*, - Διορθώσεις Πτωχευτικού Δικαίου.

Γκαρλάς, κ.α., (2014). *Οικονομική Ανασυγκρότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας & Τρόποι Επαναπατρισμού της*, Ι.Ε.Κ.Ε.Θ.

Εργαστήριο Ολοκληρωμένης Λιμενικής Οικονομίας και Διοίκησης.(2014) *Διερεύνηση για την αναγνώριση και την οργάνωση λιμενικής – ναυτιλιακής επιχειρηματικής συστάδας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά*, ΠΑ.ΠΕΙ.

Θεοτοκάς, Γ., Χαρλαύτη, Τ., (2007). *Έλληνες Εφοπλιστές και Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Οργάνωση, Διοίκηση και Στρατηγική*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ. 495.

Θεοτοκάς, Γ., Λευκάκου, Μ., Πάλλης, Θ., Συριόπουλος, Θ., Τσαμουργκέλης, Γ., (2008). *Ελληνική Ναυτιλία Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.

Ι.Ο.Β.Ε. (2013), *Η συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*.

Λαϊνός, Ι. Ι., (2013). *Συγκρότηση Επιχειρηματικής Συστάδας – Cluster - στον Πειραιά με Πόλο την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία. Με στόχο την καινοτομία, την εξωστρέφεια και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας*, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά

Χαρλαύτη, Τ., Θεοτοκάς, Γ., Θανοπούλου, Ε., (2009). *Το Παρόν και το Μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας*, Ακαδημία Αθηνών, Μελέτες αρ. 10, Αθήνα, σελ. 132-138.

Cohen, L., & Manion, L., (1977). *Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας*, Εκδόσεις Μεταίχμιο, Αθήνα.

Κυριαζή, Ν., (1998). *Η κοινωνιολογική έρευνα – Κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών*, Ελληνικές Επιστημονικές Εκδόσεις, Αθήνα.

Φίλιας, Β (2004). *Εισαγωγή στη μεθοδολογία και τις τεχνικές των κοινωνικών ερευνών*. Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα

Jennifer Mason, (2003). *Η διεξαγωγή της ποιοτικής έρευνας*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα

Umberto Eco (2001). *Πως γίνεται μια διπλωματική εργασία*, Εκδόσεις Νήσος, Αθήνα

Ξένη

- Adu, J. T., Shokunbi, M. O., & Cole, B. M. (2014). *Building Sustainable Business Clusters towards Global Competitiveness: Case Study of Furniture Making along Owode-Ajgunle Axis of Lagos State*, Journal of Poverty, Investment and Development, 5, 46-51.
- Baptista, R., & Costa, C. (2014). *Entrepreneurial Clusters and the Co-agglomeration of Related Industries: Spinouts in Portuguese Plastics and Molds*, In ERSA conference papers (No. ersa14p475). European Regional Science Association.
- Benito, G. R., Berger, E., De la Forest, M., & Shum, J., (2003). *A cluster analysis of the maritime sector in Norway*, International Journal of Transport Management, 1(4), 203-215.
- Berman, N., De Sousa, J., Martin, P., & Mayer, T. (2012). *Time to ship during financial crises* (No. w18274), National Bureau of Economic Research.
- Boschma, R. (2014). *Do spin-off dynamics or agglomeration externalities drive industry clustering? A reappraisal of Steven Klepper's work* (No. 1418), Utrecht University, Section of Economic Geography.
- Chang, Y. C. (2011). *Maritime clusters: What can be learnt from the South West of England*, Ocean & Coastal Management, 54(6), 488-494.
- Chang, Y. C., (2012). *The Impact of Maritime Clusters*, In *Ocean Governance* (pp. 103-109), Springer Netherlands.
- Damanaki, M. (2013). *EU Commissioner for Maritime Affairs & Fisheries*, Presentation on the 12th FEMIP Conference, "Mediterranean blue economy: enhancing marine and maritime cooperation", Athens 19.04.2013
- de Andrade, B. L. R. (2013, June). *Key Innovation Drivers in Maritime Clusters*. In The Twenty-third International Offshore and Polar Engineering Conference. International Society of Offshore and Polar Engineers.
- Delgado, M., Porter, M. E., & Stern, S. (2014). *Defining clusters of related industries*, No. w20375, National Bureau of Economic Research
- dos Santos Silvestre, B., & Tavares Dalcol, P. R. (2010). *Innovation in natural resource-based industrial clusters: A study of the Brazilian oil and gas sector*, International Journal of Management, 27(3), 713.
- Economic, L. (2005). *Business clusters: promoting enterprise in Central and Eastern Europe*. J. Möhring (Ed.). OECD Publishing.
- Enright, M. J. (2003). *Regional clusters: what we know and what we should know*, Innovation clusters and interregional competition, 99-129.
- European Commission (2010). *The Concept of Clusters and Cluster Policies and their role 1 for Competitiveness and Innovation*, Europe INNOVA/PRO/INNO Paper No.9

- Felzensztein, C., Gimmon, E., & Aqueveque, C. (2012). *Clusters or un-clustered industries? Where inter-firm marketing cooperation matters*, *Journal of Business & Industrial Marketing*, 27(5), 392-402.
- Feser, E. J., & Sweeney, S. H. (2002). *Theory, methods and a cross-metropolitan comparison of business clustering*, *Industrial location economics*, 222-257.
- Grammenos, C. T., & Arkoulis, A. G., (2002). *Macroeconomic factors and international shipping stock returns*, *International Journal of Maritime Economics*, 4(1), 81-99.
- Icaza, L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz, U., & Saravelos, G., (2009). *The Greek Shipping Cluster*, *Harvard Business School*, 7, 1-31.
- Jackson, K., (2015). *Entrepreneurship, innovation and business clusters*, *International Journal of Entrepreneurial Behaviour & Research*, 21.1: 146-148.
- Jacobs, W., Ducruet, C., & De Langen, P., (2010). *Integrating world cities into production networks: The case of port cities*, *Global Networks*, 10(1), 92-113.
- Ketels, C., (2004). *European Clusters*, Hagbarth Publications
- Knox, P., Agnew, J. A., & McCarthy, L. (2014). *The geography of the world economy*, Routledge.
- Konsta, K., & Plomaritou, E. (2012). *Key performance indicators (KPIs) and shipping companies performance evaluation: the case of Greek tanker shipping companies*, *International Journal of Business and Management*, 7(10), p142.
- Krugman, P., (1991). *History and industry location: the case of the manufacturing belt*, *The American Economic Review*, 80-83.
- Lasserre, P., (2012). *Global strategic management*, Palgrave Macmillan.
- Lee, C. B., Wan, J., Shi, W., Li, K., (2014). *A cross-country study of competitiveness of the shipping industry*, *Transport Policy*, 35, 366-376.
- Luehrman, T. A., (1998). *Investment Opportunities as Real Options: Getting Started on the Numbers*, *Harvard Business Review*
- Lützhöft, M., Grech, M. R., & Porathe, T., (2011). *Information environment, fatigue, and culture in the maritime domain*, *Reviews of human factors and ergonomics*, 7(1), 280-322.
- Marshall, A., (1920). *Principles of Economics; An Introductory Volume*. London, U.K.
- Masucci, U., (2012). *The Italian Maritime Cluster*, Federazione Del Mare, Sorrento
- OECD, (2005). *Local Economic and Employment Development: Business Clusters- Promoting Enterprise in Central and Eastern Europe*, OECD Publishing
- Pardali, A., (2012). *The port of Piraeus, Historical transformation and its developmental contribution*, Stamoulis, Athens, pp. 266 – 274

- Pietrzykowski, M. (Ed.), (2014). *Towards greater economic competitiveness: Business clusters and cluster policy in Lithuania and Poland*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Piperopoulos, P. G., (2012). *Entrepreneurship, innovation and business clusters*, Gower Publishing
- Policy Research Corporation, The Greece, 2008
- Porter E. M., (2003). *Competitive Advantage of Greece: Moving to the Next Level*, Institute for Strategy and Competitiveness, Harvard Business School, Athens 2003
- Porter M. E., (1998). *On Competition*, Harvard Business School Press
- Porter M., (1990). *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan Press LTD, p. 149
- Porter, M. (2010). *The Competitive Advantage of Nations*, Harvard Business School Press
- Rosenfeld S. A., (2002). *Creating Smart Systems, A guide to cluster strategies in less favoured regions*, European Union- Regional Innovation Strategies, pp. 7-9.
- Silvestre, B. S. (2006). *Algometrical Industrial de Petroleum e Gas da Regiao Produtora da Bacia de Campos: Conexoes de Conhecimento e Posturas Technological das Farms*. Ph.D. Thesis, Department of Industrial Engineering — DEI, PUC-Rio.
- Sölvell, Ó., Lindqvist, G., Ketels, C., & Porter, M. E. (2003). *The cluster initiative green book*.
- Stopford M., (2009). *Maritime Economics*, 3rd Edition, Routledge, London.
- Swann, G.M.P. and Prevezer, M. (1996). *A Comparison of the Dynamics of Industrial Clustering in Computing and Biotechnology*, *Research Policy*, 25, pp. 1139-1157. S
- Tang, J., & Bruyant, L. (2015). *Innovation in Business Clusters: Challenging the bottom-up logic through the example of China*.
- UNCTAD, (2013). *Review of maritime transport 2013*, United Nations Publication, New York and Geneva.
- Viederyte, R. (2013). *Maritime cluster organizations: enhancing role of maritime industry development*, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 81, 624-631.
- Wang, H., Karlsen, A., & Engelseth, P. (2015, June). *Big data for the Norwegian maritime industry*, In *Network Security and Communication Engineering: Proceedings of the 2014 International Conference on Network Security and Communication Engineering (NSCE 2014)*, Hong Kong, December 25–26, 2014 (p. 399). CRC Press.
- Zagkas, V.K., & Lyridis, D.V.(2010). *An Analysis of Seaport Cluster Models for the development and the Competitiveness of Maritime Sectors: The case of*

Piraeus, Greece

Alan Bryman, (2008). *Social Research Methods*, Oxford University Press, New York.

Smit, A. J. (2010). *The competitive advantage of nations: is Porter's Diamond Framework a new theory that explains the international competitiveness of countries?* Southern African Business Review, 14(1), 105-130.

Δικτυακοί Τόποι

<http://www.vipas.gr/>

http://www.imegsevee.gr/attachments/article/668/paradoteo_a_sunerg.pdf

<http://www.pct.com.gr/>

<http://www.bcg.gr/documents/file146827.pdf>

<http://www.unctad.org>

http://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/maritime_cluster.pdf

<http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/publikationer/danish-maritime-cluster-uk.pdf>

http://www.special-edition.gr/pdf_dioik_enim/pdf_de_36/XYRAFI.pdf

http://www.stepc.gr/docs/library_docs/NETWORKS_CLUSTERS_Eommex.pdf

<http://www.euractiv.com/sustainability/eu-leaders-pressure-toughen-ship-news-519493>

<file:///C:/DOCUME~1/user107/LOCALS~1/Temp/vlaggenbrochure.pdf>