

**Πανεπιστήμιο Πειραιώς
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών**

**Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση
του Ελληνικού Ναυτιλιακού
Πλέγματος και οι δυνατότητες
συμβολής του στην έξοδο
της ελληνικής οικονομίας από την κρίση**

**Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού
Πλέγματος**

Σύνοψη - Περίληψη

Πειραιάς, 2014

Ερευνητική Ομάδα

Καθηγητής Ελ. Θαλασσινός

Καθηγητής Θ. Πελαγίδης

Καθηγητής Σ. Θεοδωρόπουλος

Επικ. Καθ. Ε. Βαλμά

ΥΔ Ν. Αλαμπάνος

ΥΔ Γ. Δάφνος

ΥΔ Β. Ζαμπέτα

Δρ Κ. Βουτσινά

Σύνοψη

Ο ρόλος της ναυτιλίας στη μείωση του μεταφορικού κόστους και κατ' επέκταση στην ενοποίηση των αγορών και στην αξιοποίηση των συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων επιχειρήσεων και χωρών είναι καθοριστικός, δεδομένου ότι το 90% του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσιων μεταφορών. Για την αποτελεσματική δε λειτουργία της ολοένα εξελισσόμενης τεχνολογικά ναυτιλίας με όρους ποιοτικούς, έχει καταστεί απαραίτητο να πληρούνται διαρκώς υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας με φυσικό επακόλουθο την ανάπτυξη πλήθους υπηρεσιών, ειδών εξοπλισμού και προϊόντων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το γνωστό ως Ναυτιλιακό Πλέγμα (Maritime Cluster), με μέγεθος και σημασία διαφορετικά ανά χώρα, συνθέτουν οικονομικές δραστηριότητες και υποκλάδοι που παρουσιάζουν αυξητική και εκείνοι τάση καθιστώντας το παράγοντα – ατμομηχανή ευρύτερης ανάπτυξης και ευημερίας. Μεταξύ άλλων, δημιουργούνται πολυάριθμες θέσεις εργασίας, στο μεγαλύτερο ποσοστό τους εξειδικευμένες και καλύτερα αμειβόμενες. Το ναυτιλιακό πλέγμα ήταν φυσικό να βρεθεί στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της αναπτυξιακής πολιτικής της Ε.Ε., Διεθνών Οργανισμών και πολλών κρατών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η ελληνική οικονομία, σε βαθιά ύφεση μέχρι το 2014, αγωνίζεται να βρει παραγωγικό προσανατολισμό και να μειώσει την ανεργία από το 27% στο σύνολο του εργατικού δυναμικού και το 60% περίπου στους νέους.

Η **Υπόθεση Εργασίας** που εκπονείται στην παρούσα έρευνα είναι ότι υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όπως αυτές αναπτύσσονται παρακάτω, η ελληνική ναυτιλία και ακριβέστερα το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα δύναται να προσφέρει μία αναπτυξιακή διέξοδο στη χειμάζουσα ελληνική οικονομία.

Αντικείμενο της έρευνας κατά το **Α' μέρος** της αποτελεί ο ορισμός της έννοιας του Ναυτιλιακού Πλέγματος, η παρουσίασή του, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προέρχονται από τη λειτουργία του και η σημασία του διεθνώς και ιδιαίτερα στον ευρωπαϊκό χώρο. Στο πλαίσιο αυτό, κατά το **Β' μέρος** της έρευνας διερευνάται το Ελληνικό Ναυτιλιακό Πλέγμα και οι δυνατότητες ανάπτυξής του ώστε να αποτελέσει έναν παράγοντα συμβολής στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση.

Σκοπός της έρευνας είναι να αποτελέσει κατ' αρχήν δεξαμενή γνώσης και συμπερασμάτων χρήσιμη για τις ερευνητικές και εκπαιδευτικές λειτουργίες του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, καθώς και για τους φοιτητές του μεταπτυχιακού προγράμματος. Κατ' επέκταση, οι προτάσεις που τίθενται στο τελευταίο μέρος της μελέτης αναφορικά με την ελληνική

περίπτωση, σε συνεργασία με τους φορείς της ναυτιλιακής κοινότητας, δύνανται να αποτελέσουν ένα χρήσιμο εργαλείο στην άσκηση πολιτικών για την ανάπτυξη ενός τομέα κρίσιμου και ικανού να συμβάλλει στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από τη βαθιά ύφεση στην οποία έχει περιέλθει.

Η **Μέθοδος** που ακολουθείται και στα δύο μέρη της έρευνας βασίζεται αφενός σε εκτενή έρευνα και αναφορά στη διεθνή βιβλιογραφία αναφορικά με τη θεωρία των οικονομικών πλεγμάτων και αφετέρου σε μελέτες και έρευνες οι οποίες με τη χρήση ανάλυσης εισροών-εκροών ποσοτικοποιούν τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις σύστασης επιχειρηματικού πλέγματος σε άλλους δορυφορικούς κλάδους της οικονομίας.

Η **Δομή** της έρευνας συνίσταται στα εξής μέρη και επιμέρους ενότητες:

Στο **Α' Μέρος** επιχειρείται η εξαγωγή και παρουσίαση συμπερασμάτων από τη διεθνή εμπειρία λειτουργίας των επιχειρησιακών συστάδων τόσο σε επίπεδο στρατηγικής, πολιτικής επιλογής όσο και σε επίπεδο ρυθμιστικού πλαισίου και οικονομικής απόδοσης. Η σχετική ανάλυση και μελέτη οργανώνεται στις κατωτέρω ενότητες:

A. Η θεωρία των Πλεγμάτων (Clusters) και τα πλέον σημαντικά παραδείγματα διεθνώς.

Στην ενότητα αυτή η ανάλυση εστιάζεται τόσο στο θεωρητικό υπόβαθρο των πλεγμάτων (clusters) όπως αυτό ορίζεται από σύγχρονους θεωρητικούς, μεταξύ των οποίων ο M. Porter και ο B. Asheim, όσο και στην παρουσίαση των σημαντικότερων επιχειρηματικών συστάδων στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο. Εκτενής αναφορά γίνεται στην έννοια και στον ορισμό του πλέγματος, στους παράγοντες που συμβάλλουν στη δημιουργία του, στους παράγοντες ανταγωνιστικότητάς του και στο οικονομικό μέγεθος και τη σημασία του. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα σημαντικότερα clusters διεθνώς, όπως το πλέγμα υψηλής τεχνολογίας που αναπτύχθηκε στην περιοχή Silicon Valley, το πλέγμα βιοτεχνολογίας της Βοστώνης, το ναυτιλιακό πλέγμα του Quebec, το τεχνολογικό πλέγμα του Ωκεανού (St. John), ενώ αναφορά γίνεται και στα κύρια χαρακτηριστικά των πιο σημαντικών πλεγμάτων της Ευρώπης και της Κίνας.

B. Το Ναυτιλιακό Πλέγμα (Maritime Cluster), οι κλάδοι που το συνθέτουν, τα οικονομικά του μεγέθη, οι επιπτώσεις του στην οικονομία καθώς και ορισμένες περιπτώσεις Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Πλεγμάτων.

Στη δεύτερη ενότητα της έρευνας η ανάλυση στρέφεται προς το ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster) με την παρουσίαση των επιμέρους δραστηριοτήτων που το συνθέτουν, του μεγέθους και των συνολικών επιπτώσεών του στην οικονομία καθώς και των πολιτικών ενίσχυσης και ανάπτυξής του. Στη συνέχεια, επικεντρώνεται στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα, το μέγεθος, την οικονομική του σημασία και τα κύρια χαρακτηριστικά του. Ειδική αναφορά γίνεται στο ναυτιλιακό πλέγμα των κρατών Νορβηγία, Δανία, Γαλλία, Ολλανδία και Γερμανία ως μοντέλων στρατηγικού πολιτικού σχεδιασμού, οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης.

Γ. Το Ρυθμιστικό Περιβάλλον του ναυτιλιακού πλέγματος, οι βασικοί άξονες των ευρωπαϊκών πολιτικών που το συνθέτουν και το στηρίζουν, οι πολιτικές ενίσχυσης στο πλαίσιο αυτών των πολιτικών και η αξιολόγηση των επιδόσεών του.

Στην τρίτη και τελευταία ενότητα του Α' μέρους της έρευνας αναλύεται το ρυθμιστικό περιβάλλον του ναυτιλιακού πλέγματος. Στη συνέχεια παρουσιάζεται το πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργεί το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα και συγκεκριμένα η πολιτική ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, το καθεστώς των κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία, οι πολιτικές για τη ναυτική απασχόληση, η ασφάλεια στη θάλασσα και η Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική πορεία και τους απώτερους στόχους της θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε. Επιχειρείται, επιπλέον, ανάλυση του ρυθμιστικού κόστους και των επιπτώσεων στην ανταγωνιστική λειτουργία του ναυτιλιακού πλέγματος με ιδιαίτερη αναφορά στην Ε.Ε., για τις ανάγκες της οποίας παρουσιάζονται ανταγωνιστικά μοντέλα μέτρησης του ρυθμιστικού βάρους, το μοντέλο μέτρησης του διοικητικού κόστους επαναπατρισμού μιας ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς και η θεσμική οργάνωση και λειτουργία του ναυτιλιακού πλέγματος. Καθώς η γεωγραφική συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας παίζει αποφασιστικό ρόλο στη μεγιστοποίηση των ωφελειών από τη λειτουργία του ναυτιλιακού πλέγματος, προτείνεται και αναλύεται η ιδέα χωροθέτησης και δημιουργίας εμποροναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά. Τέλος, γίνεται αναφορά στην ευρωπαϊκή θεσμική οργάνωση των φορέων του ναυτιλιακού πλέγματος και στην προσπάθεια επίτευξης μείωσης του διοικητικού κόστους και του ενιαίου θαλάσσιου χώρου στην Ε.Ε.

Στο **Β' Μέρος** της έρευνας καταγράφονται και αναλύονται, με βάση το θεωρητικό πλαίσιο που εκτέθηκε κατά το Α' Μέρος, οι προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Η σχετική ανάλυση και μελέτη οργανώνεται στις κατωτέρω ενότητες:

A. Το Ελληνικό Ναυτιλιακό Πλέγμα: Βασικά Οικονομικά Μεγέθη και Ποσοτική Εκτίμηση Επιδράσεων της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Στην πρώτη ενότητα του Β' Μέρους αναλύονται οικονομικοί και ποιοτικοί παράγοντες που μπορούν να συμβάλλουν στη δημιουργία και στην ανάδειξη του Ναυτιλιακού Επιχειρηματικού Πλέγματος στον Πειραιά. Ήδη η γεωγραφική συγκέντρωση πλήθους ναυτιλιακών δραστηριοτήτων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά είναι μεγάλη και οι προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξής τους φαίνονται θετικές. Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύονται όλοι εκείνοι οι παράγοντες που μπορούν να συνθέσουν το ναυτιλιακό πλέγμα στον Πειραιά όπως η εξέλιξη και το μέγεθος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, η μεταφορική δυναμικότητά του, η αξία του παραγόμενου προϊόντος των θαλάσσιων και ακτοποϊκών μεταφορών, η συμβολή του στο επίπεδο απασχόλησης της χώρας, το μέγεθος διακίνησης φορτίων και επιβατών. Επίσης, γίνεται ανάλυση χρονολογικών στοιχείων αναφορικά με τη διάρθρωση και τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων στους 12 βασικούς κλάδους που συνθέτουν το ναυτιλιακό πλέγμα καθώς και αναφορά σε βασικά μακροοικονομικά μεγέθη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε σχέση με την Ελληνική οικονομία.

Στο δεύτερο μέρος αυτής της ενότητας γίνεται περιγραφή της μεθοδολογίας (υπόδειγμα Εισροών-Εκροών του Leontief περιλαμβανομένων των διακλαδικών και ενδοκλαδικών συναλλαγών) και η ποσοτική εκτίμηση των επιδράσεων του κλάδου της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία. Οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία υπολογίζονται σε όρους προστιθέμενης αξίας, απασχόλησης και εισοδήματος. Στο πλαίσιο της ποσοτικής εκτίμησης αναλύονται η δομή του κόστους και των πωλήσεων της ναυτιλίας, οι επιδράσεις της ναυτιλίας στην παραγωγή, οι άμεσες, έμμεσες και συνολικές επιδράσεις της ναυτιλίας στην Προστιθέμενη αξία, οι επιδράσεις στην απασχόληση, του κλάδου της ναυτιλίας στις αμοιβές της εργασίας ενώ τέλος γίνεται η ανάλυση των αποτελεσμάτων των διακλαδικών διασυνδέσεων της ναυτιλίας και των λοιπών κλάδων της Ελληνικής οικονομίας.

B. Το Διεθνές Περιβάλλον και η Διεθνής Διάσταση των Προοπτικών Δημιουργίας Ναυτιλιακού Πλέγματος στην Ελλάδα

Η δεύτερη ενότητα του Β' Μέρους εστιάζει στη διεθνή διάσταση του ναυτιλιακού πλέγματος στην Ελλάδα. Εισαγωγική αναφορά γίνεται σχετικά με τη διεθνή πρακτική που ακολουθείται στις ναυτιλιακές επιχειρηματικές συστάδες ενώ εκτενής ανάλυση γίνεται τόσο στο θεωρητικό υπόβαθρο όσο και στις πρακτικές που ακολουθούνται στα πλαίσια της στρατηγικής της διεθνοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί μια από τις

πιο παγκοσμιοποιημένες βιομηχανίες στον κόσμο με αποτέλεσμα καθώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οδηγούνται σε αριστοποίηση μέσων και πόρων μέσω της εξασφάλισης κεφάλαιων, πλοίων, ναυτεργατικού δυναμικού και σύναψης ναυλώσεων σε αμιγώς διεθνές περιβάλλον. Παράλληλα, εξετάζονται οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στη λειτουργία του ναυτιλιακού πλέγματος ενώ αναφορά γίνεται στις υπηρεσίες που το απαρτίζουν σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία.

Ακριβώς λόγω του γεγονότος ότι οι δραστηριότητες που συνδέονται με την θαλάσσια μεταφορά συγκροτούν μία παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, γίνεται κατανοητό ότι οι εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο διεθνές οικονομικο-πολιτικό περιβάλλον την επηρεάζουν άμεσα. Σε αυτό το πλαίσιο, γίνεται εκτενής ανάλυση της οικονομικής κρίσης 2008-2009 και κυρίως των επιπτώσεων που είχε στο παγκόσμιο εμπόριο και σε βασικά μακροοικονομικά μεγέθη της παγκόσμιας οικονομίας. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται από τη επεξεργασία δεδομένων που αφορούν το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο καθώς και για το πως συμπεριφέρθηκαν οι κύριες ναυτιλιακές αγορές και η αγορά πλοίων κατά την περίοδο 2008-2011. Η ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης 2008-2009 στον ευρύτερο κλάδο των μεταφορών, στις λιμενικές υπηρεσίες και στα Logisitics συνεχίζεται ύστερα από εμπειριστατωμένη αναφορά που γίνεται σχετικά με τις τελευταίες τάσεις της αγοράς και τις στρατηγικές που ακολουθούνται στο κλάδο των ολοκληρωμένων μεταφορών και της εφοδιαστική αλυσίδα.

Έχοντας αναλύσει τις εξελίξεις στο διεθνές περιβάλλον που διέπει τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, η μελέτη επικεντρώνεται στη σπουδαιότητα και την δυναμική που μπορεί να έχει το ναυτιλιακό πλέγμα για την Ελληνική οικονομία. Σε αυτό το πλαίσιο γίνεται μία σύντομη επισκόπηση της Ελληνικής οικονομίας (2011) σε βασικά μακροοικονομικά και ποιοτικά μεγέθη, της ανταγωνιστικότητάς της, του εξωτερικού της τομέα (εισαγωγές-εξαγωγές) καθώς και στο ρόλο που παίζει ο τομέας των υπηρεσιών και των μεταφορών στην ανάπτυξή της. Κατόπιν γίνεται μία επισκόπηση της διάρθρωσης της Ελληνικής ναυτιλίας (διάρθρωση στόλου) και της οικονομικής βαρύτητας που έχει ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία της ανταγωνιστικότητας. Τέλος, η ενότητα ολοκληρώνεται με μία χαρτογράφηση των επιχειρήσεων, των τομέων και των επιχειρήσεων που σχετίζονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες και δυνητικά μπορούν να απαρτίσουν το ελληνικό ναυτιλιακό cluster ενώ παράλληλα πραγματοποιείται ανάλυση σχετικά με την συμβολή τους σε βασικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας (ναυτιλιακό συνάλλαγμα, δημόσια έσοδα, επίπεδο απασχόλησης, προστιθέμενη αξία).

Γ. Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία στην Ελλάδα, Έρευνα Πεδίου και Ανάλυση SWOT του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος

Η Τρίτη και τελευταία ενότητα του Β' Μέρους της μελέτης επικεντρώνεται στο ευαίσθητο κομμάτι της Ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα και στην εξέταση των προοπτικών του Ελληνικού ναυπιακού πλέγματος μέσω της SWOT ανάλυσης.

Όσον αφορά την Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία, σε πρώτο στάδιο γίνεται παρουσίαση και εκτενής ανάλυση του κλάδου με αναφορές στην ιστορική του εξέλιξη, στην σημερινή κατάσταση και στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα τέσσερα κύρια ναυπηγεία (Σκαρामαγκά, Ελευσίνας, Σύρου, Αυλίδας) καθώς και στα συγκριτικά πλεονεκτήματα/μειονεκτήματα που παρουσιάζουν σε σχέση με τον διεθνή ανταγωνισμό. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στα καθεστώς και στις πηγές χρηματοδότησης των Ναυπηγείων καθώς και στις δυνατότητες εξέλιξης που έχουν σε ένα δύσκολο και άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον από πλευράς κόστους.

Η βιβλιογραφική έρευνα σχετικά με την Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία επικουρήθηκε από έρευνα πεδίου που έλαβε χώρα την διετία 2012-2013 στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιήθηκε σειρά συναντήσεων και συνεντεύξεων με αρμόδιους και ενδιαφερόμενους φορείς του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Το ενδιαφέρον για την σύσταση ενός Ναυτιλιακού Επιχειρηματικού Πλέγματος στον Πειραιά είναι μεγάλο. Η προοπτική ο Πειραιάς να αναδειχθεί ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο το οποίο θα προσφέρει ένα ενοποιημένο (κυρίως σε επίπεδο πληροφορίας και τεχνολογίας) περιβάλλον επιχειρηματικής δραστηριότητας εκμεταλλευόμενο οικονομίες κλίμακας και συνέργειες, βρίσκεται στα χείλη όλων. Αποτελεί κοινό τόπο και κοινό συμπέρασμα ότι ο Πειραιάς έχει τις δυνατότητες, τους ανθρώπινους πόρους, την επαγγελματική εμπειρία και κυρίως το γεωγραφικό πλεονέκτημα ώστε να φιλοξενήσει ένα σύγχρονο ναυτιλιακό επιχειρηματικό πλέγμα. Ωστόσο, από τις συνεντεύξεις που διενεργήθηκαν και από την παράθεση σημαντικών στοιχείων, γίνεται φανερό ότι παράγοντες όπως έλλειψη υποδομών, αντιμαχόμενα συμφέροντα και συντεχνιακές πρακτικές σκιαγραφούν την έλλειψη κοινής αντίληψης, κοινού στόχου, συγκροτημένου σχεδίου και πολιτικής βούλησης (για ρήξη με τις επιβλαβείς πρακτικές που έχουν επικρατήσει) σχετικά με την προοπτικές οικονομικής αξιοποίησης της ναυτιλιακής δυναμικής του Πειραιά.

Ταυτόχρονα, το διεθνές περιβάλλον είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό σε θέματα κόστους με αποτέλεσμα μία χώρα μέλος της ζώνης του Ευρώ να έχει ως μόνη στρατηγική επιλογή να ανταγωνιστεί σε επίπεδο ποιότητας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, σχεδόν όλοι οι φορείς

συμφωνούν ότι η πιο ρεαλιστική διέξοδος για τη NEZ είναι στροφή προς τη βιομηχανία ελαφρών σκαφών (Yachts) και η σύνδεση των δραστηριοτήτων της ζώνης με την προοπτική αξιοποίησης υδρογονανθράκων στη θάλασσα (πλατφόρμες εξόρυξης). Κοινή αντίληψη αποτελεί επίσης η ανάγκη εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού στα νέα αντικείμενα καθώς και η επικαιροποίηση των γνώσεων της σύμφωνα με τις τάσεις της αγοράς.

Τέλος, η μελέτη σχετικά με το Ελληνικό Ναυτιλιακό cluster και την συμβολή του στην Ελληνική οικονομία ως μοχλός ανάπτυξης ολοκληρώνεται με την SWOT ανάλυση αυτού η οποία αποκρυσταλλώνει τα πορίσματα που προέκυψαν από την ανάλυση τόσο των εσωτερικών συνθηκών του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος -πλεονεκτήματα (S) και αδυναμίες (W)-, όσο και των εξωτερικών συνθηκών του ευρύτερου διεθνούς και ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου -ευκαιρίες (O) και απειλές (T). Συγκεκριμένες προτάσεις για την βελτίωση και την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος τίθενται επί τάπητος με δράσεις που αφορούν τα λιμάνια, ναυπηγεία και υποστηρικτικές υπηρεσίες, στρατηγικές διαφοροποίησης, πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης της εκπαίδευσης και πολιτικές προσέλκυσης ξένων ιδιωτικών επενδύσεων.

Περύληψη

Η εποχή μας χαρακτηρίζεται από ένα οικονομικό περιβάλλον στο οποίο οι διαδικασίες ενοποίησης των αγορών επιταχύνονται και η κινητικότητα των παραγωγικών συντελεστών συνεχώς αυξάνει, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να αποκτά ολοένα και περισσότερη ένταση και διεθνή διάσταση. Δεδομένου ότι το 90% του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσιων μεταφορών, ο ρόλος της ναυτιλίας στη μείωση του μεταφορικού κόστους που συμβάλλει στην ενοποίηση των αγορών και την αξιοποίηση των συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων επιχειρήσεων και κρατών είναι καθοριστικής σημασίας.

Ο κλάδος της ναυτιλίας εξελίσσεται διαρκώς και ταχύτατα, ιδιαίτερα τα τελευταία 30 χρόνια, τόσο σε επίπεδο τεχνολογίας όσο και σε επίπεδο λειτουργικότητας, οικονομικής αποτελεσματικότητας και ασφάλειας. Διαρκώς απαιτείται να πληρούνται ολοένα υψηλότερα πρότυπα λειτουργίας, ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας ενώ πλήθος υπηρεσιών, ειδών εξοπλισμού και προϊόντων αναπτύσσονται συνεχώς γύρω από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, πλήθος εξωτερικών παραγόντων συγκεντρωμένων σε μια περιοχή μπορεί να δώσουν τεράστια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις, οι οποίες για το λόγο αυτό συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Η γεωγραφική αυτή συγκέντρωση των συναφών με μια δραστηριότητα επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων που διασυνδέονται μεταξύ τους δημιουργεί το λεγόμενο πλέγμα (cluster). Η εμφάνιση του πλέγματος που συνθέτει και επιβάλλει μια πιο αποτελεσματική οργάνωση και λειτουργία του εξωτερικού οικονομικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων, αποτελεί παράγοντα με συνεχώς αυξανόμενη σημασία στη σημερινή οικονομική πραγματικότητα. Διάφορες θεωρίες (M. Porter, 1990 και 1998, P. Krugman, 1991) ερμηνεύουν την έννοια του πλέγματος ως μια σταθερή βάση οικονομικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας. Κοινός παρονομαστής στην πλειονότητα των θεωριών αυτών είναι ότι η δημιουργία ενός πλέγματος παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτό. Τα πλεονεκτήματα αυτά προκύπτουν από την εγγύτητα μεταξύ πελατών, ανταγωνιστών, προμηθευτών καθώς και άλλων κρίσιμων φορέων της αγοράς, ενώ τελευταία παρατηρείται να συνδέονται ολοένα και περισσότερο με την προώθηση της καινοτομίας (Tallman et al., 2004)

Οι οικονομικές δραστηριότητες και υποκλάδοι που συνθέτουν ιδιαιτέρως το λεγόμενο Ναυτιλιακό Πλέγμα (Maritime Cluster) μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό μοχλό ανάπτυξης μίας οικονομίας, γεγονός το οποίο έχει αποδειχθεί στην πράξη σε πολλές χώρες οι οποίες ενθάρρυναν με συγκεκριμένες πολιτικές την ανάπτυξή του. Κύριοι παράγοντες που προσδίδουν στα πλέγματα μεγάλη οικονομική σημασία με ευμενείς μακροοικονομικές

επιπτώσεις είναι η ανταγωνιστικότητα και η καινοτομία. Με βάση αυτόν τον άξονα η παρούσα μελέτη επιχειρεί να καταδείξει το μέγεθος και την σημασία ενός επιτυχημένου ναυτιλιακού πλέγματος στην οικονομία με το πλήθος των επιπτώσεων, άμεσων και έμμεσων, που αυτό περιλαμβάνει μέσω των συνολικών του επιπτώσεων στα διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη. Παράλληλα, καίριας σημασίας για την οικονομική επίδραση ενός πλέγματος -όπως το ναυτιλιακό- στην οικονομία μίας χώρας είναι ζητήματα που αφορούν το σχετικό μέγεθος, τη βιωσιμότητα, τα μέτρα πολιτικής και τις κατευθύνσεις στην ανάληψη δράσης.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο κύριος προσδιοριστικός παράγοντας της ανταγωνιστικότητας είναι η αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος μιας περιοχής, δηλαδή το χαμηλότερο δυνατό κόστος εισροών για την παραγωγή. Η αποτελεσματικότερη χρήση των φθηνότερων παραγωγικών συντελεστών και η εύκολη πρόσβαση σε αυτούς γίνεται εφικτή με την ενοποίηση των αγορών, την ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και της τεχνολογίας των επικοινωνιών και μεταφορών. Στη σημερινή παγκοσμιοποιημένη αγορά της γνώσης και τεχνολογίας και της μεγαλύτερης κινητικότητας των παραγωγικών συντελεστών, η συγκέντρωση των συντελεστών παραγωγής σε συγκεκριμένο γεωγραφικό περιβάλλον, το οποίο διέπεται από ευνοϊκό πλαίσιο για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας, μπορεί να οδηγήσει στην δημιουργία σημαντικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων.

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα όμως στη σύγχρονη οικονομία δημιουργούνται και στηρίζονται ολοένα και περισσότερο σε παράγοντες δυναμικής φύσεως. Στηρίζονται στην ικανότητα της ολοένα και περισσότερο αποτελεσματικής και παραγωγικής χρήσης των πόρων μέσα από τη συνεχή εισαγωγή καινοτομιών. Έτσι, η ανταγωνιστικότητα δεν στηρίζεται μόνο στην ύπαρξη συγκριτικού πλεονεκτήματος, φθηνού εργατικού δυναμικού και άλλων συναφών παραγόντων στατικού χαρακτήρα αλλά στην άριστη συνδυαστική χρήση των υπαρχόντων συντελεστών παραγωγής, της καινοτομίας, της εξειδικευμένης γνώσης και μεθόδων και της προηγμένης τεχνολογίας στην παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών με μοναδικά χαρακτηριστικά και μακροχρόνια καταναλωτική βάση.

Δύο απτά οικονομικά αποτελέσματα από το σχηματισμό επιχειρηματικών συστάδων είναι οι εξωτερικές οικονομίες κλίμακας και οι οικονομίες συσπείρωσης που επιτυγχάνονται. Η γεωγραφική συσπείρωση συναφών επιχειρήσεων και ιδιωτικών παραγωγικών δραστηριοτήτων οδηγεί στην ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους και έντονης οικονομικής και λειτουργικής διασύνδεσης μεταξύ πελατών, προμηθευτών και ανταγωνιστών. Αυτό, με την σειρά του, ευνοεί την ευελιξία στην αγορά εργασίας, την πιο αποδοτική χρήση και κατανομή των παραγωγικών πόρων και εν τέλει την ανταγωνιστικότητα, γεγονός που προσελκύει και

άλλες εταιρίες συναφούς επιχειρηματικής δραστηριότητας, διευρύνοντας την βάση της επιχειρηματικής συστάδας και κατ' επέκταση τα οφέλη που αντλούνται από αυτή.

Η αυτοτροφοδοτούμενη λειτουργία που τίθεται σε εφαρμογή από τη στιγμή που ξεπεραστεί το όριο της κρίσιμης μάζας συγκέντρωσης επιχειρήσεων αρχίζει να έχει διαχεόμενα ποιοτικά αποτελέσματα πέρα από την οικονομική αριστοποίηση όπως ευκολότερη ανάπτυξη και διάχυση καινοτομιών, ευκολότερη διάχυση της πληροφορίας, ευελιξία και έγκαιρη προσαρμοστικότητα λόγω της μεγάλης εξειδίκευσης δραστηριοτήτων, συσσώρευση εμπειρίας και γνώσης και προσανατολισμό μιας περιοχής σε μια οικονομική δραστηριότητα. Το τελικό αποτέλεσμα είναι η ανάπτυξη υψηλού βαθμού αλληλεπίδρασης όχι μόνο μεταξύ επιχειρήσεων αλλά και της περιφερειακής διακυβέρνησης, πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, φορέων εκπαίδευσης και κατάρτισης καθώς και επιχειρήσεων που επιδιώκουν την ανάπτυξη και εφαρμογή της καινοτομίας.

Για την ανάπτυξη της κρίσιμης μάζας μίας γεωγραφικά συγκεντρωμένης επιχειρηματικής συστάδας πρέπει να συντρέχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον, με έντονα ανταγωνιστικές συνθήκες, χωρίς εμπόδια εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο αποτελεί βασική προϋπόθεση προκειμένου να αξιοποιηθούν δυνατότητες ίδρυσης επιχειρήσεων που προσφέρονται από παράγοντες όπως την ύπαρξη εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού, τον εφοδιασμό από αποτελεσματικούς προμηθευτές, τις κατάλληλες υποδομές, τα πλεονεκτήματα μιας φυσικής ή γεωγραφικής θέσης, ένα θεσμικό πλαίσιο χωρίς σημαντικά διοικητικά βάρη κ.ο.κ.. Η ποιότητα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος χαρακτηρίζει το τοπικό πλέγμα δραστηριοτήτων και στηρίζεται σε εξωτερικούς παράγοντες όπως στην εύκολη πρόσβαση στην πληροφόρηση, το εξειδικευμένο και καλά εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, τα προηγμένα δίκτυα πληροφορικής και μεταφορών, που αποτελούν τους κρίσιμους παράγοντες για επιχειρήσεις που παράγουν αγαθά και υπηρεσίες εντάσεως, τεχνολογίας και γνώσης.

Ωστόσο, προκειμένου το εξωτερικό περιβάλλον που περιγράψαμε να σχηματιστεί πρέπει να συντρέχουν δύο ακόμα προϋποθέσεις. Η πρώτη αφορά την κυβερνητική πολιτική η οποία μπορεί είτε να ενθαρρύνει είτε να αποθαρρύνει τον ανταγωνισμό, να αναβαθμίζει τις υποδομές και την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού και να εγγυάται την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών. Η δεύτερη αφορά τη συλλογική ικανότητα διαχείρισης και αντιμετώπισης τυχαίων, απρόβλεπτων και χωρίς έλεγχο γεγονότων και παραγόντων που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των συγκεκριμένων κλάδων του πλέγματος. Και οι δύο παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά την ανταγωνιστικότητα του πλέγματος και τη λειτουργία του και, τέλος, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για τη βιωσιμότητά του.

Το κατά πόσο οι παραπάνω τρεις παράγοντες καθορίζουν την ύπαρξη ή όχι ενός επιχειρηματικού πλέγματος προσδιορίζεται από διάφορα οικονομικά μεγέθη, τα οποία εκφράζουν τόσο τις άμεσες όσο και τις έμμεσες επιπτώσεις που προέρχονται είτε από μεταβολές στο οικονομικό περιβάλλον είτε από επιχειρηματικές αποφάσεις είτε από μέτρα της κυβερνητικής πολιτικής. Η προστιθέμενη αξία αλλά και ο κύκλος εργασιών καθορίζουν το μέγεθος της απασχόλησης και το εισόδημα των νοικοκυριών που δραστηριοποιούνται σε αυτό είτε με τη μορφή μισθών είτε με τη μορφή προσόδων και κερδών. Η κύρια δραστηριότητα του πλέγματος απαιτεί για τη λειτουργία και την πραγματοποίηση παραγωγής τη διενέργεια ενδοκλαδικών και διακλαδικών συναλλαγών, γεγονός το οποίο αυξάνει την προστιθέμενη αξία των δραστηριοτήτων και τον κύκλο εργασιών. Αυτές δε οι έμμεσες επιδράσεις μπορεί να διαχέονται και σε κλάδους άλλων χωρών, αφού προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση, τόσο για ενδιάμεσα όσο και για τελικά προϊόντα και υπηρεσίες, οι αντίστοιχοι κλάδοι προβαίνουν σε εισαγωγές από το εξωτερικό. Αυτό το γεγονός έχει ιδιαίτερη σημασία στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και ενοποίησης των αγορών.

Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι για να αποκτήσει ένα πλέγμα μία κρίσιμη μάζα και να δημιουργήσει διάχυση δραστηριοτήτων και αλληλεξάρτηση μεταξύ δρώντων πρέπει να έχει κρίσιμο οικονομικό μέγεθος με απτές επιπτώσεις στην απασχόληση και τον κύκλο εργασιών, επαρκή εξειδίκευση και συγκεκριμένο προσανατολισμό. Κοινό δε παρονομαστή όλων των επιτυχημένων επιχειρηματικών συστάδων αποτελεί η ανάπτυξη αλληλεπίδρασης μεταξύ της βιομηχανίας, της κυβέρνησης και των πανεπιστημίων, γεγονός που έχει αναγνωρισθεί ως παράγοντας επιτυχίας για τα πλέγματα υψηλής εξειδίκευσης. Τα πανεπιστημιακά ιδρύματα ειδικά σε αυτές τις περιπτώσεις αποτελούν χώρους ανάπτυξης υψηλής τεχνολογίας και καινοτομιών αναπτύσσοντας ερευνητικές και πρωτοποριακές οικονομικές δραστηριότητες και συσσωρεύοντας επενδυτικά κεφάλαια. Αυτή η εξέλιξη έχει θετική επίπτωση στη λειτουργία της αγοράς εργασίας καθώς ο πανεπιστημιακός χώρος συνδέεται με την υψηλής εξειδίκευσης βιομηχανία.

Καθώς η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο πολυεπίπεδης και πολυτομεακής δραστηριότητας, τα συμπεράσματα που εξάγονται από τη θεωρία του πλέγματος μπορούν να έχουν πλήρη εφαρμογή σε αυτήν. Δεδομένης της τεράστιας σημασίας της ναυτιλίας στη σύγχρονη οικονομία και το εμπόριο και του διεθνώς εμπορεύσιμου ανταγωνιστικού χαρακτήρα των υπηρεσιών της η συγκρότηση ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων μπορεί να ενισχύσει την οικονομία όχι απλά μίας περιοχής αλλά μίας ολόκληρης χώρας.

Προκειμένου να παραχθεί το σημερινό συνεχώς αυξανόμενο μέγεθος των θαλάσσιων μεταφορών σε μια διεθνώς ανταγωνιστική αγορά, απαιτείται ένα ευρύ φάσμα συναφών δραστηριοτήτων παραγωγής απαραίτητου εξοπλισμού και υπηρεσιών. Ο διεθνώς εμπορεύσιμος και ανταγωνιστικός χαρακτήρας ισχύει πλέον στον ίδιο ή μικρότερο βαθμό για την παραγωγική δραστηριότητα των παράλληλων και παράγωγων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η δραστηριοποίησή τους σε ένα όλο και πιο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον επιτάσσει τη λειτουργία τους σε συνθήκες πλέγματος, ενώ η ανταγωνιστική λειτουργία του τελευταίου αναδεικνύεται πλέον ως ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας της δικής τους ανταγωνιστικότητας.

Επίσης, οι συνεχώς αυξανόμενες ποιοτικές απαιτήσεις για ασφαλείς, οικονομικά αποδοτικές και φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να ικανοποιηθούν μόνο όταν όλες οι ναυτιλιακές συναφείς δραστηριότητες λειτουργούν και παράγουν σύμφωνα με τους στόχους και με τις απαιτήσεις αυτές. Τα υψηλά πρότυπα, εκτός από την κατασκευή και τη συντήρηση του πλοίου, πρέπει να ισχύουν και για τον εξοπλισμό του και τη λειτουργία του. Τα πλοία υψηλής ποιότητας χρειάζονται και αντίστοιχη διαχείριση, λιμάνια υψηλής ποιότητας με αντίστοιχες διαδυνδεδεμένες υποδομές.

Σε αυτό το πλαίσιο, πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης κέντρων έρευνας, εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης είναι απολύτως απαραίτητα δεδομένου ότι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων του πλέγματος στηρίζεται στην παραγωγή, διάδοση και εφαρμογή της γνώσης και καινοτομίας. Πολύ μεγάλη σημασία έχει και η συνεχής προσαρμογή του ρυθμιστικού περιβάλλοντος για τους κλάδους του πλέγματος, του πλαισίου κανόνων και διαδικασιών που λειτουργούν σύμφωνα με τα δεδομένα της ευρύτερης ευρωπαϊκής και παγκόσμιας αγοράς. Με μελέτες διερεύνησης επενδυτικών δυνατοτήτων για κάθε κλάδο δύναται να εντοπιστούν προβλήματα και να αναδειχθούν και προταθούν οι δυνατότητες και οι προοπτικές έκαστου κλάδου. Με τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα δύναται να προωθηθούν επενδύσεις σε απαραίτητες υποδομές, ενώ δεν αποκλείεται και η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων σε συγκεκριμένες δραστηριότητες. Σε κάθε περίπτωση, είναι δυνατή η περισσότερη αποτελεσματική αξιοποίηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων και διαφόρων μορφών ενισχύσεων με πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω των οποίων εξασφαλίζεται η διάδοση και η εισαγωγή των λεγόμενων «καλύτερων/βέλτιστων πρακτικών» (best practices) και εμπορίας άλλων χωρών.

Το σημερινό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνει όλους εκείνους τους κλάδους ή υποκλάδους, όλες τις οικονομικές δραστηριότητες που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων όπως είναι η αλιεία,

η ενέργεια και η υποθαλάσσια εξόρυξη ορυκτών. Όλες οι δραστηριότητες αυτές ενσωματώνουν τη σύγχρονη έρευνα και τεχνολογία, στις εξελίξεις της οποίας οφείλουν την ανάπτυξή τους και ορισμένες από τις νέες αυτές δραστηριότητες.

Το δε οικονομικό αποτύπωμα του ναυτιλιακού πλέγματος σε μία οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντικό, όπως αποδεικνύει η μέχρι σήμερα εμπειρία. Πιο συγκεκριμένα, μεταξύ 3% και 5% του ΑΕΠ της Ευρώπης παράγεται από κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας (χωρίς να προσμετράται στο παραπάνω η αξία των πρώτων υλών όπως πετρέλαιο, ψάρια και αέριο), ενώ η προστιθέμενη αξία αγαθών και υπηρεσιών σχετικών με τις θαλάσσιες δραστηριότητες ανέρχεται περίπου στα 180 δις ευρώ (σε τιμές του 2007). Οι επιχειρήσεις που ανήκουν στους αντίστοιχους κλάδους παρέχουν απασχόληση σε περισσότερο από 3 εκατ. ανθρώπους ενώ περίπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού του εμπορίου της Ευρώπης μεταφέρονται μέσω θαλάσσιων οδών.

Πλήθος άλλων στατιστικών στοιχείων ενισχύουν την εικόνα περί του κεντρικού ρόλου που διαδραματίζει η ναυτιλία και οι παράπλευρες δραστηριότητές της για την ευρωπαϊκή οικονομία καθώς και την άποψη ότι οι Ευρωπαίοι κατέχουν συντριπτικό κομμάτι της ναυτιλιακής αγοράς παγκοσμίως. Αυτό γίνεται φανερό από το γεγονός ότι τα ευρωπαϊκά λιμάνια διαχειρίζονται το 25% του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, ενώ οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες κατέχουν το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Τέσσερις ευρωπαϊκές εταιρίες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container lines) είναι μέσα στις πέντε μεγαλύτερες παγκοσμίως, ενώ η ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί το 50% της παγκόσμιας. Σε παράλληλες ναυτιλιακές δραστηριότητες οι Ευρωπαίοι παίζουν και πάλι κυρίαρχο ρόλο αφού παραγγέλλουν περίπου το 40% των νεότευκτων πλοίων, όταν οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού παράγουν το 35% της παγκόσμιας παραγωγής και οι Ευρωπαϊκές εταιρίες παραγωγής σκαφών αναψυχής παράγουν το 60% των σκαφών μεγάλης κλάσης (mega-yachts). Τέλος, οι ευρωπαϊκές εταιρίες εκβάθυνσης και βυθοκόρησης (dredging) κατέχουν το 80% της παγκόσμιας αγοράς, ενώ οι ευρωπαϊκές εταιρίες ναυτιλιακών υπηρεσιών, ναυτιλιακής έρευνας, παραποτάμιας ναυτιλίας και αλιείας, είναι από τις πρωτοπόρες παγκοσμίως.

Χώρες όπως οι Νορβηγία, Δανία, Γαλλία, Ολλανδία και Γερμανία, στις οποίες η μελέτη αναλύει εκτενώς, έχουν αναπτύξει πρότυπες ναυτιλιακές επιχειρηματικές συστάδες, οι οποίες επιβεβαιώνουν τόσο τη θεωρία που αναφέρεται στα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και την ανάπτυξη καινοτομιών όσο και τη σημασία που διαδραματίζουν στην οικονομία μίας χώρας. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ένα πλέγμα αποτελούμενο από τρεις κύριους βασικούς τομείς, τη ναυτιλία, τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και τη ναυτική βιομηχανία. Ωστόσο, μία πιο

ακριβής διάκριση των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος αποτελεί εκείνη που τις διακρίνει μεταξύ εκείνων που αφορούν τον παραδοσιακό ναυτιλιακό τομέα (εσωτερική ναυσιπλοΐα, ναυτιλιακός εξοπλισμός, ναυτιλιακές υπηρεσίες, ναυτιλιακά έργα, πολεμικό ναυτικό και λιμενικό σώμα, ναυσιπλοΐα αναψυχής, λιμάνια, ναυπηγεία και ναυτιλιακές εταιρίες), τις παράκτιες και σχετικές με την θάλασσα τουριστικές δραστηριότητες και, τέλος, την αλιεία.

Κάποιες από τις χώρες που εξετάζει η παρούσα μελέτη έχουν δώσει μεγαλύτερη έμφαση στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, άλλες στην παροχή υψηλών ναυτιλιακών υπηρεσιών όπως οι χρηματοοικονομικές ή οι ασφαλιστικές υπηρεσίες, άλλες πάλι έχουν στραφεί περισσότερο στην κατασκευή/επισκευή πλοίων, ενώ διόλου αμελητέα μπορεί να θεωρηθεί η συνεισφορά των υπηρεσιών εκμετάλλευσης υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου. Κοινός τόπος παραμένει η συγκροτημένη στρατηγική ανάπτυξης αυτών των πλεγμάτων από τις αντίστοιχες κυβερνητικές πολιτικές. Κοινός στόχος όλων είναι η προώθηση ποιοτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών και η παρουσίαση των δυνατοτήτων και των ικανοτήτων των εταιριών και οργανισμών που απαρτίζουν το ναυτιλιακό πλέγμα προς τους λήπτες πολιτικών και οικονομικών αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, στο εσωτερικό και στο διεθνές περιβάλλον. Κοινό αποτέλεσμα δεν είναι άλλο παρά η ανάπτυξη συνεργειών και στρατηγικών lobbying ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα τα συμφέροντα όλων των συμμετεχόντων μερών του αντίστοιχου ναυτιλιακού πλέγματος ανά τον κόσμο. Τελικός σκοπός όλων είναι η προστιθέμενη αξία της συνεργατικότητας, της συνέργειας και της καινοτομίας για το ναυτιλιακό τομέα και η προώθησή του σε ένα διεθνοποιημένο περιβάλλον. Τόσο η οικονομική θεωρία όσο και οι εμπειρικές μελέτες καταδεικνύουν ως πρωταρχικά κίνητρα για τη δημιουργία ναυτιλιακών πλεγμάτων και τη συνεπακόλουθο επίτευξη υψηλού ρυθμού επενδύσεων το βαθμό έκθεσης της ναυτιλιακής αγοράς στον ανταγωνισμό, την εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού, τις ροές διεθνούς εμπορίου, το βαθμό εκβιομηχάνισης και αστικοποίησης, τα δικαιώματα ιδιοκτησίας, το βαθμό ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών καθώς και τις δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξης (R&D).

Τόσο οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε κυβερνητικό επίπεδο όσο και οι στρατηγικές επιλογές που χαράσσονται από την Ε.Ε. αρκούν ώστε να χαράζουν το κατάλληλο πλαίσιο ανάπτυξης του ναυτιλιακού πλέγματος και να κατευθύνουν τις αποδοτικές δραστηριότητες των δρώντων προς επίτευξη αυτού του στόχου. Η επιβολή κανόνων ανταγωνισμού στη λειτουργία των ναυτιλιακών αγορών που αφορούν τόσο τις εξωτερικές όσο και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της Ε.Ε. αποτέλεσαν το ξεκίνημα της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε., η οποία έχει διαγράψει μεγάλη πορεία στον τομέα της ναυτιλίας με σειρά αποφάσεων και κανονισμών που στόχευαν στην απελευθέρωση της αγοράς αλλά και στη

ρύθμιση αυτής, ιδιαίτερα όπου και όποτε παρουσίαζε αστοχίες. Αυτό ήταν το πνεύμα αποφάσεων, όπως η απελευθέρωση του θαλάσσιου Cabotage, η απελευθέρωση στην Ακτοπλοΐα, η απελευθέρωση στην Κρουαζιέρα, η ρύθμιση ανταγωνισμού στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών, η θέσπιση Κρατικών Ενισχύσεων στη Ναυτιλία, η ενίσχυση μείωσης του κόστους εργασίας, η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές), το φορολογικό καθεστώς των ναυτιλιακών εταιριών κ.ο.κ..

Ωστόσο, η Ε.Ε. επιχειρεί να διαβεί τον Ρουβίκωνα της απλής ρύθμισης των αγορών και να αφιχθεί στη δημιουργία του Κοινού Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου. Αυτό επιδιώκεται μέσω της χάραξης ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού πλάνου ανάπτυξης θαλάσσιας πολιτικής και πολιτικής μεταφορών, όπως αυτή περιγράφεται στην Πράσινη Βίβλο, στην Ενοποιημένη Πολιτική Μεταφορών, στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης, στις πολιτικές Θαλάσσιας Χωροταξίας και Διακυβέρνησης και όπως ενσαρκώνεται από τη δημιουργία της European Maritime Safety Agency, η οποία αποσκοπεί να εξελιχθεί σε Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή. Όλες οι παραπάνω πολιτικές έχουν ως κύριο άξονα την απελευθέρωση των μεταφορών, την αντιμετώπιση πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού, την αξιοποίηση και την ένταξη των θαλάσσιων δρόμων στο σύστημα πολυτροπικών μεταφορών, την καλύτερη εποπτεία των ευρωπαϊκών θαλασσών και τη βελτίωση των συστημάτων πληροφόρησης για την αποφυγή ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών, την αξιοποίηση των παράκτιων περιοχών και την εφαρμογή αναπτυξιακών προγραμμάτων που θα τονώσουν τις τοπικές οικονομίες και την απασχόληση, την εφαρμογή πρακτικών στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες θα είναι φιλικές προς το περιβάλλον, την αξιοποίηση θαλάσσιων πόρων και ενέργειας με το φιλικότερο προς το θαλάσσιο περιβάλλον τρόπο κ.α. Με λίγα λόγια, η στρατηγική της Ε.Ε. κινείται στην ανάπτυξη μίας ολιστικής θαλάσσιας πολιτικής, η οποία θα έχει ως στόχο την αειφόρο ανάπτυξη, την ενεργό διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καλύπτοντας όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες μέσω διατομεακής και πολυεπιστημονικής προσέγγισης που θα εξασφαλίζει την ακμάζουσα θαλάσσια οικονομία και την οικολογική αειφορία. Την πολιτική αυτή, η Ε.Ε. με την ηγετική της θέση αλλά και την ικανότητα που διαθέτει χάρη στην τεράστια εμπειρία και επιστημονική γνώση θα επιδιώξει να επιβάλλει και εφαρμόσει σε συνεργασία με τις τρίτες χώρες και τους διεθνείς οργανισμούς.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η σημασία ενός υγιούς θεσμικού ρυθμιστικού περιβάλλοντος στη διαδικασία εδραίωσης ανταγωνιστικών και λειτουργικών αγορών, αποτελεί βασική συνισταμένη επίτευξης ενός μοντέλου διατηρήσιμης αναπτυξιακής διαδικασίας σε διεθνές επίπεδο. Η ποιότητα και αποτελεσματικότητα των θεσμών, η όσο το δυνατόν λιγότερη γραφειοκρατία στο επιχειρείν, η εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού για τους δρώντες μίας

αγοράς, η ανάπτυξη αποτελεσματικών υποδομών πληροφόρησης, επικοινωνίας και μεταφοράς και γενικά ο επιτελικός ρόλος του κράτους στην χαράξη πλαισίου λειτουργίας των αγορών αποτελούν συστατικά στοιχεία μίας ανταγωνιστικής οικονομίας, η οποία προάγει την οικονομική μεγέθυνση. Ωστόσο, η ρυθμιστική παρουσία του κράτους ενέχει κόστη και ανεπιθύμητες επιδράσεις, καθώς ορισμένες φορές ενδέχεται να λειτουργεί προς όφελος οργανωμένων ομάδων πίεσης συμφερόντων, ενώ περιπτώσεις όπου το κράτος επεκτείνει τον ρόλο του εμπλεκόμενο στην τιμολογιακή πολιτική οδηγεί σε στρέβλωση της σύνθεσης των παραγωγικών συντελεστών εργασίας – κεφαλαίου.

Προς αποφυγή των παραπάνω η Ε.Ε., η οποία εν πολλοίς διαμορφώνει το πλαίσιο θαλάσσιας πολιτικής μέσα στο οποίο θα δρουν τα κράτη-μέλη της τα επόμενα 15 χρόνια, θέτει ως προτεραιότητα τη βελτίωση και την απλοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου της μέσω της λειτουργίας ενός ολοκληρωμένου και ισορροπημένου μέσου για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των νομοθετικών και πολιτικών πρωτοβουλιών της. Αυτό θα παρέχει τη δυνατότητα αξιολόγησης των επιπτώσεων των κανονιστικών ρυθμίσεων και θα λαμβάνει υπόψη τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2005) επισημαίνει τη σημασία της ενίσχυσης της αξιολόγησης των οικονομικών επιπτώσεων (economic impact) του ρυθμιστικού της πλαισίου σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων και της βιομηχανίας έτσι ώστε να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της ανανεωμένης στρατηγικής της Συνθήκης της Λισσαβώνας.

Το ζήτημα της ρυθμιστικής λειτουργίας του κράτους και του κόστους που επιφέρει αυτός ο ρόλος του είναι κεντρικό στη δημιουργία των επιχειρηματικών πλεγμάτων, η οποία δεν είναι ασυσχέτιστη με την ευθύνη των κυβερνήσεων να διασφαλίσουν υγιείς όρους που μπορούν να ενεργοποιήσουν τη συνεργατικότητα μέσα από τη διασφάλιση των αναγκών εκείνων θεσμικών συνθηκών λειτουργίας των αγορών. Το Κράτος οφείλει να δρα ως υποστηρικτική δύναμη επηρεάζοντας καταλυτικά ένα σύνολο βιομηχανικών κλάδων να αυξήσουν τη διεθνή τους ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφεια. Η αποτελεσματικότητα ή το υπερβάλλον κόστος του ρυθμιστικού πλαισίου επηρεάζει άμεσα την αποδοτικότητα όλων των παραγωγικών δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών αγορών, ιδίως τις λιμενικές υπηρεσίες. Η διεθνής εμπειρία, όπως αυτή παρουσιάστηκε στην ανάλυσή μας, έχει καταδείξει τη σημαντική επίδραση της μείωσης του ρυθμιστικού κόστους στη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών δημιουργίας και λειτουργίας των ναυτιλιακών πλεγμάτων (maritime clusters). Παράλληλα, η υιοθέτηση ενός κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου μπορεί να εξασφαλίσει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακας, ιδιαίτερα σε δαπάνες παγίων επενδύσεων, δίνοντας τη δυνατότητα μείωσης της

ελάχιστης αποδοτικής κλίμακας και της δραστηριοποίησης ενός συνόλου επιχειρήσεων εξυπηρέτησης του ναυτιλιακού πλέγματος.

Καθώς η ανάπτυξη επιχειρηματικού πλέγματος ενέχει τον κίνδυνο υψηλής συγκέντρωσης του κλάδου και ανάπτυξης μονοπωλιακής ισχύος, ο ρόλος της κυβερνητικής πολιτικής αποδεικνύεται ιδιαίτερα κρίσιμος. Το εθνικό θεσμικό πλαίσιο πρέπει να διασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες του ιδιωτικού τομέα είναι δίκαιες, αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές, ιδιαίτερα αν ο ιδιώτης επιχειρεί σε ένα περιβάλλον με έλλειμμα ανταγωνισμού, δηλαδή σε ένα μονοπωλιακό περιβάλλον. Το ρυθμιστικό πλαίσιο πρέπει, επιπλέον, να εξασφαλίζει ότι ο δημόσιος τομέας μπορεί να παρεμβαίνει νομικά στις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, εάν δεν εφαρμόζονται οι αρχές της ορθής λειτουργίας των αγορών. Στις περιπτώσεις αυτές, η ανεξαρτησία και το επίπεδο άσκησης ρυθμιστικής πολιτικής από την πλευρά της Ρυθμιστικής Αρχής είναι ιδιαίτερα σημαντικά, προκειμένου να υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος και παρακολούθηση της λειτουργίας της αγοράς. Η ανεξαρτησία είναι απαραίτητη, ιδίως στις περιπτώσεις εκείνες που η λειτουργία μιας αγοράς διέπεται από συμπράξεις ιδιωτικού και δημόσιου τομέα (Public Private Partnership – P.P.P.).

Στις σημερινές συνθήκες, η προσπάθεια άντλησης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων μέσω της δημιουργίας πλεγμάτων, η κλασική επιχειρηματολογία και μεθοδολογία άρσης των εμποδίων στην καινοτομία, στην αποτελεσματικότητα λειτουργίας των αγορών και εν τέλει στην ανταγωνιστικότητα, συνεπικουρείται από την ανάπτυξη ενός ευέλικτου ρυθμιστικού οπλοστασίου με οριζόντιο χαρακτήρα σε ένα σύνολο πεδίων πολιτικής (όπως λ.χ. αγορές παραγωγικών συντελεστών, δημιουργία υποδομών, συμμετρική πληροφόρηση, χρηματοδότηση κ.ο.κ.). Οι αποτυχίες της αγοράς (market failure externalities) παρέχουν ένα ισχυρό κίνητρο για την παρέμβαση του κράτους στη διαδικασία στήριξης των πλεγμάτων. Βασικό ζήτημα για το δημόσιο τομέα είναι να προσδιοριστούν οι μηχανισμοί εκείνοι αναβάθμισης νέων πλεγμάτων και να υποστηριχθεί η μετατροπή βιομηχανικών δικτύων σε δίκτυα καινοτομίας. Τα τελευταία χρόνια ένα σύνολο εργαλείων πολιτικής έχουν χρησιμοποιηθεί προκειμένου να ενισχυθεί ο μετασχηματισμός αυτός.

Σήμερα, τα ναυτιλιακά πλέγματα αποτελούν μοχλό ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας. Η επιχειρηματική συστάδα γίνεται κυρίαρχος πόλος προσφοράς υπηρεσιών της ναυτιλίας, ενώ αναπτύσσονται χαρακτηριστικές δυναμικές δραστηριότητες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, όπως κέντρα έρευνας και ανάπτυξης, βιομηχανίες τεχνολογιών και επικοινωνιών (ICT), χρηματοπιστωτικά και συναλλαγματικά κέντρα κ.ο.κ.

Δύο είναι οι κυρίαρχες στρατηγικές ανάπτυξης των ναυτιλιακών πλεγμάτων, πρώτον top-down προσέγγιση και δεύτερον η bottom-up προσέγγιση. Στην πρώτη για την δημιουργία του ναυτιλιακού cluster απαιτείται:

- Κυβερνητική υποστήριξη και πρωτοβουλία από κρατικούς φορείς για την ανάπτυξη στρατηγικής πολιτικής,
- Ολιστική και ευρεία αντιμετώπιση των φορέων του ναυτιλιακού πλέγματος,
- Προγραμματισμός βάσει μακροπρόθεσμης πολιτικής, ο οποίος βασίζεται σε μακροοικονομικούς & μικροοικονομικούς δείκτες, την εκπαίδευση, την έρευνα και καινοτομία και τον εξαγωγικό προσανατολισμό,
- Εστίαση στη συνεργασία και την ολοκλήρωση μεταξύ των θαλάσσιων κλάδων και συγκροτημένος διάλογος,
- Ανταλλαγή προτάσεων μεταξύ κυβέρνησης και φορέων και τέλος
- Χρηματοδότηση, σε ένα μεγάλο ποσοστό, από τον κρατικό προϋπολογισμό

Αντίστοιχα, η bottom-up προσέγγιση του ναυτιλιακού πλέγματος διακρίνεται από τα εξής, βασικά στοιχεία:

- Η δημιουργία του πλέγματος κάτω από την επήρεια και την στήριξη επιχειρήσεων-ηγετών του κλάδου,
- Το περιορισμένο πλαίσιο πολιτικής και δράσης το οποίο στηρίζεται στην υποστήριξη εταιρειών και ενώσεων του κλάδου,
- Η εστίαση σε βραχυπρόθεσμα οφέλη όπως η άσκηση επιρροής του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου, το φορολογικό πλαίσιο, το ρυθμιστικό πλαίσιο της αγοράς και η προώθηση της απασχόλησης, η υποστήριξη του έργου της καινοτομίας και η στήριξη των εξαγωγών,
- Η εστίαση στα λειτουργικά προβλήματα του κλάδου και τέλος
- Η χρηματοδότηση από ιδιωτικούς φορείς και μέλη του cluster

Τα δομικά χαρακτηριστικά τα οποία επηρεάζουν τη δυναμική των ναυτιλιακών πλεγμάτων αφορούν:

α) Κλαδική συμμετοχή: Κλάδοι οι οποίοι έχουν ισχυρή προσαρμογή στις συνθήκες ζήτησης (demand drivers), σημαντική παραγωγική προστιθέμενη αξία, εξωστρέφεια, καινοτομικά

προϊόντα κ.ο.κ., έχουν μεγαλύτερο αντίκτυπο στη δυναμική των πλεγμάτων ακόμα και από παραδοσιακούς κλάδους,

β) Η ύπαρξη ισχυρών παραγόντων ώθησης της προσφοράς και της ζήτησης,

γ) Γεωγραφική συγκέντρωση: Η γεωγραφική διασπορά ή συγκέντρωση των διαφόρων κλάδων του ναυτιλιακού συμπλέγματος ενέχει σημαντικό ρόλο καθώς διαμορφώνει τη δυνατότητα διασύνδεσης και συνεργασίας, καθώς επίσης και το κόστος συναλλαγής μεταξύ των εταιριών.

Εν κατακλείδι, η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει ότι η δημιουργία επιχειρηματικών συστάδων στη ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει ισχυρότατο μοχλό οικονομικής ανάπτυξης καθώς έχει ισχυρό οικονομικό αποτύπωμα τόσο στο Εθνικό Παραγόμενο Προϊόν όσο και στην απασχόληση. Η οργανωμένη λειτουργία του επιχειρηματικού πλέγματος συμβάλλει στην πιο αποδοτική χρήση και κατανομή των παραγωγικών πόρων και εν τέλει στην ανταγωνιστικότητα. Παράλληλα, έχει και ποιοτικά αποτελέσματα, όπως η ανάπτυξη καινοτομιών, η διάχυση της πληροφορίας, η ευελιξία και η ανάπτυξη προσαρμοστικότητας των επιχειρήσεων, η συσσώρευση εμπειρίας και η ανάπτυξη εξειδικευμένης γνώσης. Σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη του κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη επιχειρηματικού πλέγματος παίζει η κυβερνητική πολιτική, καθώς απαιτείται η χάραξη στρατηγικού σχεδιασμού και η εφαρμογή ενός κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα είναι λειτουργικό, θα εξασφαλίζει τους όρους δίκαιου ανταγωνισμού και θα μειώνει τα ρυθμιστικά κόστη, ώστε να ευνοεί την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία, την ανάπτυξη συνεργειών και τη διάχυση της γνώσης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μεγιστοποιείται η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και το ναυτιλιακό επιχειρηματικό πλέγμα μπορεί να αυξήσει την παραγωγικότητα των μελών του, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Έχοντας ήδη θέσει το θεωρητικό πλαίσιο ανάλυσης των πλεγμάτων και έχοντας εκθέσει τη διεθνή εμπειρία από την εφαρμογή τους, στο Β' μέρος της μελέτης αυτής διερευνώνται οι δυνατότητες ανάπτυξης του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος ώστε να αποτελέσει έναν παράγοντα που θα συμβάλλει στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση.

Η Ελλάδα αποτελεί μία χώρα με μακράιωνη ναυτιλιακή παράδοση, ούσα ηγέτιδα δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας και με συγκριτικό πλεονέκτημα που πηγάζει από την γεωγραφική της θέση, τη συσσωρευμένη εμπειρία και την εξειδικευμένη γνώση στον χώρο της ναυτιλίας. Η ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού cluster ως όχημα οικονομικής ανάπτυξης για την χώρα

φαντάζει ως μία από τις αυτονόητες στρατηγικές επιλογές, ώστε η Ελλάδα να βγει από την οικονομική κρίση έχοντας δημιουργήσει ένα σταθερό πυλώνα οικονομικής ανάπτυξης γεωοικονομικής στρατηγικής σημασίας.

Ο Πειραιάς αποτελεί την καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας και έχει τις προοπτικές να αποτελέσει την καρδιά του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Ήδη μια γεωγραφική συγκέντρωση πλήθους ναυτιλιακών δραστηριοτήτων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά και η συνεχής ανάπτυξή τους δημιουργεί προβλήματα χωροταξικού κορεσμού και συμφόρησης ώστε η ανάγκη για νέους χώρους να καθίσταται συνεχώς περισσότερο επιτακτική. Οι επιπτώσεις για όλο το φάσμα των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού πλέγματος και τη λειτουργία της πόλης του Πειραιά είναι προφανείς από την προσφορά γης και χώρων ως τώρα ανεκμετάλλευτων δίπλα σε μια υπερκορεσμένη από οικονομικές δραστηριότητες περιοχή.

Σε ένα σύγχρονο κτίριο στην περιοχή αυτή μεταφέρθηκε τα τελευταία χρόνια το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ενώ με την ολοκλήρωση σημαντικών οδικών αξόνων που διέρχονται από το χώρο αυτό, δημιουργήθηκαν πρόσθετες δυνατότητες και νέα δεδομένα. Στα πλαίσια της νέας θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε., η εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων και οι επενδυτικές δυνατότητες που προκύπτουν από τις θεσμοθετημένες πλέον σε λειτουργία μορφές Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) καθιστούν αναγκαία τη διατύπωση μιας καινούριας πρότασης αξιοποίησης της τόσο πολύτιμης για την περιοχή αυτή ακίνητης περιουσίας (Τσιρίδης, 2009). Η πρόταση αυτή αν αξιοποιεί όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά, λαμβάνει υπόψη τις σημερινές ανάγκες και χρησιμοποιεί τα σύγχρονα οικονομικά και χρηματοδοτικά εργαλεία, μπορεί να γίνει σύντομα υλοποιήσιμη και να αποτελέσει μοχλό και πόλο προσέλκυσης επενδυτικού κεφαλαίου που θα αλλάξουν την εικόνα της περιοχής αυτής.

Αναμφίβολα, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σήμερα τον κύριο πυλώνα γύρω από τον οποίο δεκάδες επιχειρήσεις επικουρικών ναυτιλιακών υπηρεσιών έχουν αναπτυχθεί στον Πειραιά, δίνοντας μία αίσθηση προγένεσης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος την περίοδο 2000-2008 σημείωσε σημαντική αύξηση της μεταφορικής του δυνατότητας ενώ για την περίοδο 2008-2011 οι μεταβολές είναι οριακές και αμφίσημες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (2011) την 01/01/2011 το σύνολο των πλοίων ελληνικών συμφερόντων άνω των 1.000 GT αγγίζει τα 3.213 (758 με ελληνική σημαία και 2.455 με ξένη), καθιστώντας τον ελληνόκτητο στόλο τον 1^ο παγκοσμίως μεταξύ 35 χωρών. Το συνολικό φορτίο του ελληνόκτητου στόλου αγγίζει τα 202.388.152 dwt και αποτελεί το 16,2% του παγκόσμιου στόλου βάσει χωρητικότητας φορτίου.

Παράλληλα, οι επιχειρήσεις θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών παρουσιάζουν για την περίοδο μεταξύ 2000-2007 παρουσιάζουν κύκλο εργασιών με σωρευτική αύξηση της τάξεως του 65% με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) 7,4%, ενώ αντίστοιχα το κόστος του προσωπικού (μισθολογικό και μη μισθολογικό) αυξήθηκε κατά 25,4% (MEPM 3,2%), γεγονός που αντανακλά τη διεύρυνση των λειτουργικών εσόδων σε σχέση με τα έξοδα μισθοδοσίας των επιχειρήσεων. Επίσης, η αξία του παραγόμενου προϊόντος παρουσίασε σωρευτική αύξηση 29,35% μεταξύ των ετών 2000-2007, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) 3,75%, ενώ ο αριθμός των εργαζομένων στις επιχειρήσεις θαλασσίων και ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σημείωσε αύξηση την 7ετία 2000-2007 κατά 4,7%. Τέλος, η προστιθέμενη αξία στο παραγόμενο προϊόν του κλάδου από την εργασία από 56,3% το 2000 αυξήθηκε σε 65,5% το 2007, ενώ η φαινομενική παραγωγικότητα της εργασίας αυξήθηκε από 40,3% στο 56,8% το 2007.

Ωστόσο, ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζει μια διαχρονική τάση μείωσης μεταξύ των ετών 1998-2011 (κατά -21,5%), εξαιτίας κυρίως της ανάγκης για την εφαρμογή οικονομικών κλίμακας, την αύξηση της παραγωγικότητας και την προσπάθεια μείωσης των λειτουργικών εξόδων μεταξύ θυγατρικών και μητρικών εταιρειών. Ο πυρήνας του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος (σύνολο επιχειρήσεων ναυτιλιακών μεταφορών) αποτελείται από 800-900 ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Από τις εταιρείες αυτές, τέσσερις επιχειρήσεις έχουν μερίδιο αγοράς 19% γεγονός που συνάδει με την ανταγωνιστική διάρθρωση της αγοράς. Οι βασικοί ναυτιλιακοί κλάδοι στους οποίους παρατηρείται οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα είναι:

1. Παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών (συμβουλευτικές υπηρεσίες, ναυλομεσιτικές υπηρεσίες, ναυτιλιακά πρακτορεία, γραφεία νομικών συμβούλων και υπηρεσιών, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες)
2. Παράκτιες ασχολίες
3. Αναψυχή και Τουρισμός
4. Αλιεία
5. Ναυπηγική, Κατασκευές και Επισκευές
6. Προμήθεια Ναυτιλιακού Εξοπλισμού
7. Εκπαίδευση (Πανεπιστημιακή, Ναυτική, Ναυαγοσωστική, Αντιμετώπιση Πυρκαγιών)
8. Υπηρεσίες Διακίνησης Φορτίων και Αποθήκευσης
9. Υπηρεσίες Εκμίσθωσης μεταφορικών μέσων
10. Άλλες βοηθητικές θαλάσσιες δραστηριότητες

Παράλληλα, με τα δεδομένα που σχηματοποιούν την φυσική υπόσταση του ναυτιλιακού πλέγματος, σημαντική είναι και η παράθεση δεδομένων που σκιαγραφούν την συμβολή της ναυτιλίας στα μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας και στο επίπεδο ναυτιλιακού συναλλάγματος. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο 2000-2008 ισοδυναμούν με το 6,3% του ΑΕΠ και καλύπτουν το 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ οι καθαρές εισπράξεις (εισπράξεις μείον πληρωμές) αντιστοιχούν στο 3,5% του ΑΕΠ. Η ακαθάριστη αξία παραγωγής του κλάδου ναυτιλιακών μεταφορών παρουσιάζει αυξητική τάση στη σύνθεση του ΑΕΠ (από 3% το 2000 σε 5,6% το 2008), με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής (MEPM) μεταξύ των ετών 2004-2008 7,1%. Ο αυξημένος ρυθμός ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία για το διάστημα 2004-2008 οφείλεται τόσο στην αύξηση των ναύλων, όσο και στην αυξημένη ζήτηση για μεταφορές από ένα σύνολο ανεπτυγμένων χωρών με προεξάρχουσα την Κίνα. Η αυξητική αυτή τάση φαίνεται να ανακόπτεται από το 2009 και μετά οφειλόμενη κατά το μεγαλύτερο μέρος της στη ραγδαία μείωση μέσου επιπέδου τιμών των ετήσιων ναύλων στις μεταφορές.

Επίσης, την περίοδο 2000-2008 το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καλύπτοντας μεσοσταθμικά 24,3% του εμπορικού ισοζυγίου, το 40% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και το 53,1% των εισπράξεων από τον τριτογενή τομέα (τομέα υπηρεσιών). Το ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σημείωσε θετική πορεία μεταξύ των ετών 2002-2009 ως απόρροια της διεύρυνσης των παρεχομένων υπηρεσιών του ναυτιλιακού πλέγματος σε διεθνές επίπεδο (αύξηση κατά 86,5%).

Τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν δεδομένα που παρατίθενται από διεθνείς ναυτιλιακούς οίκους και διεθνείς οργανισμούς. Η ομάδα της παρούσας μελέτης, διεξήγαγε την δική της έρευνα όσον αφορά τις οικονομικές επιδράσεις της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, οι οποίες είναι χρήσιμες για την χάραξη οικονομική πολιτική, στρατηγικής και προγραμματισμού της οικονομικής ανάπτυξης.

Πολλές οικονομικές μελέτες αναλύουν μόνο την άμεση επίδραση ενός κλάδου χρησιμοποιώντας τους εθνικούς λογαριασμούς και αγνοούν σε ένα μεγάλο βαθμό τις διασυνδέσεις μεταξύ των κλάδων. Ωστόσο, η ανάλυση των άμεσων αποτελεσμάτων έχει ως αποτέλεσμα οι επιδράσεις οι οποίες δημιουργούνται στον ίδιο τον κλάδο να είναι περιορισμένες και να μη λαμβάνονται υπόψη οι συνολικές οικονομικές επιδράσεις. Η παρούσα μελέτη προβαίνει στον υπολογισμό των συνολικών οικονομικών επιδράσεων της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία για το 2010 βάσει του Πίνακα Εισροών-Εκροών, ο

οποίος περιέχει όλες τις συναλλαγές περιλαμβανομένων των διακλαδικών και ενδοκλαδικών συναλλαγών.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα ευρήματα της έρευνας:

- η ναυτιλία συνεισέφερε 7493 εκατ. ευρώ προστιθέμενη αξία το έτος 2010 που αποτελεί ποσοστό 49% του συνολικού προϊόντος της ναυτιλίας και κατατάσσεται στην 6η θέση με βάση το μέγεθος της προστιθέμενης αξίας ανάμεσα στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.
- Οι παραγωγικοί κλάδοι, στους οποίους σημειώθηκε η μεγαλύτερη συνολική επίδραση ήταν οι κλάδοι των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών ακίνητης περιουσίας δραστηριότητες απασχόλησης κ.ά. Η συμμετοχή όλων των παραπάνω κλάδων στην ακαθάριστη προστιθέμενη που δημιουργήθηκε από τις δαπάνες του κλάδου της Ναυτιλίας, είναι 49%.
- Οι έμμεσες επιδράσεις στην προστιθέμενη αξία είναι μεγαλύτερες από το σύνολο των παραγωγικών κλάδων στον κλάδο διύλισης πετρελαίου, διαφήμιση και έρευνα, κατασκευές μεταλλικών προϊόντων και στις κατασκευές ελαστικών και πλαστικών προϊόντων.
- Η απασχόληση η οποία δημιουργήθηκε στην Ελληνική οικονομία από τη δραστηριότητα του κλάδου της Ναυτιλίας ανήλθε το 2010 σε 31838 άτομα. Η τιμή αυτή αντιπροσωπεύει ποσοστό 0,67% της συνολικής απασχόλησης (4743421 άτομα) της χώρας. Η αντίστοιχη απασχόληση στον κλάδο της ναυτιλίας το 2005 ήταν 19496 άτομα, που σημαίνει μια αύξηση της απασχόλησης στον κλάδο την τελευταία πενταετία.
- Οι επιδράσεις των δαπανών για μισθούς και ημερομίσθια οι οποίες δημιουργήθηκαν από τον κλάδο της Ναυτιλίας ανήλθαν το 2010 στο ποσό των 911 εκατ. ευρώ.
- Διακλαδικές διασυνδέσεις: οι κάθετες διασυνδέσεις της Ναυτιλίας για το έτος 2010 ήταν σημαντικές καθώς από την τιμή αναφοράς της εμπειρικής έρευνας συνεπάγεται ότι όταν ο κλάδος της Ναυτιλίας αγοράζει προϊόντα από τους άλλους παραγωγικούς κλάδους δίνει ώθηση σε πρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες της οικονομίας. Το αποτέλεσμα αυτό δείχνει μια σημαντική πάνω από το μέσο κάθετη διασύνδεση. Οι οριζόντιες διασυνδέσεις της Ναυτιλίας το έτος 2010 ήταν λιγότερο σημαντικές. Αυτό σημαίνει ότι η Ναυτιλία «πωλεί» τις ναυτιλιακές υπηρεσίες της στους άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας δίνει λιγότερη ώθηση για να ενεργοποιηθούν πρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες. Η μικρότερη τιμή των οριζόντιων

διασυνδέσεων οφείλεται στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο τμήμα των ναυτιλιακών υπηρεσιών κατευθύνεται και προμηθεύει την τελική ζήτηση.

Η ναυτιλία, όμως, εκτός από κινητήριο μοχλός για την Ελληνική οικονομία, διαδραματίζει έναν πρωταγωνιστικό ρόλο και για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναγνωρίζοντας την θεμελιώδη σημασία της δραστηριότητας όλου του ναυτιλιακού πλέγματος (maritime cluster) στην οικονομία της ΕΕ, πραγματοποίησε καταγραφή των οικονομικών επιπτώσεων των ναυτιλιακών βιομηχανιών στην επικράτειά της. Στα πλαίσια αυτής, εξετάζει το σύνολο των βιομηχανιών του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ από τους οποίους αποτελείται ένα ναυτιλιακό cluster και είναι οι παρακάτω:

1. Λιμενικές υπηρεσίες: Πρόκειται για τις άμεσες λιμενικές υπηρεσίες που προσφέρει ένα λιμάνι στα πλοία που βρίσκονται εντός των ορίων του και αφορούν: μεταφορά φορτίου και εφοδίων (συμπεριλαμβανομένων των επιβατών), διαμετακόμιση, αποθήκευση, εφοδιασμός και συντήρηση πλοίων (υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, τροφοδοσία, επισκευές) και επίβλεψη-διαχείριση της κίνησης του λιμανιού (έλεγχος λιμενικής κίνησης, διαχείριση θέσεων πλοίων, πλοήγηση κλπ).
2. Εμπορική-Μεταφορική ναυτιλία: Πρόκειται για το κύριο έργο της ναυτιλιακής δραστηριότητας: θαλάσσια μεταφορά και διεθνές εμπόριο.
3. Ναυτιλία σε λίμνες και ποτάμια (inland shipping): Ναυτιλιακές δραστηριότητες σε λίμνες και ποτάμια.
4. Ναυτιλιακός εξοπλισμός και υποστηρικτικές δραστηριότητες: Πρόκειται για δραστηριότητες συμπληρωματικές του κύριου ναυτιλιακού έργου , όπως κατασκευή σωστικών μέσων, σχοινιών, συστημάτων ασφαλείας, προμήθεια ανταλλακτικών πλοίων (spare parts), παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση του πλοίου κ.λπ.
5. Ναυπήγηση: Κατασκευή πλοίων (Ro/Ro, LNG, δεξαμενόπλοια κ.λπ.) και επισκευές.
6. Υπηρεσίες ναυτιλίας: Εδώ περιλαμβάνονται ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή εταιρίες που ασχολούνται άμεσα με το λειτουργικό κομμάτι των πλοίων και προσφέρουν υπηρεσίες ναυτιλιακού και παραναυτιλιακού χαρακτήρα (πρακτόρευση, μεσιτεία, ναυλώσεις, λογιστήριο, ναυτιλιακή νομοθεσία, θαλάσσια ασφάλιση, διαχείριση, θέματα ποιότητας κι επιθεώρησης, νηογνώμονες κ.λπ.).
7. Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες, όπως ιχθυοκαλλιέργειες κι επεξεργασία αλιευμάτων.
8. Βυθοκόρηση π.χ. για την κατασκευή υποδομών σε λιμάνια κλπ.

9. Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.
10. Πολεμική Ναυτιλία: Τελεί υπό κρατική αιγίδα, για αμυντικούς και ενίοτε άλλους σκοπούς (διάσωση, περιφρούρηση, ναυαγιαίρεσιες).
11. Θαλάσσιος τουρισμός: Με άλλα λόγια ναυτιλία τουρισμού και αναψυχής (κρουαζιέρες, γιοτ κ.λπ.).

Αναμφίβολα, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας από τους πιο παγκοσμιοποιημένους και διεθνοποιημένους οικονομικούς κλάδους στον κόσμο. Η διεθνοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αφορά στον αυξημένο ρόλο των παραγωγικών συντελεστών που διαμορφώνονται και δρουν όχι σε εγχώριο, αλλά σε διεθνή χώρο. Η διεθνοποίηση δεν περιορίζεται μόνο στην εθνικότητα του κεφαλαίου, του εργατικού δυναμικού γραφείου και πλοίου ή τη χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρίας, αλλά επεκτείνεται και στους λοιπούς παράγοντες μιας ολοκληρωμένης δράσης της επιχείρησης, όπως η εθνικότητα των φορτίων, η χρησιμοποίηση μιας δεύτερης ή τρίτης Σημαίας, η χρήση ξένων λιμένων και η εξυπηρέτηση των αναγκών των καταναλωτών τρίτων χωρών (cross-trading).

Στη διεθνοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σημαντικό ρόλο παίζει το γεγονός ότι μία ναυτιλιακή επιχείρηση δεν παράγει προϊόν αλλά υπηρεσία καθώς και το γεγονός ότι οι δραστηριότητές της διαμοιράζονται μεταξύ ξηράς (γραφεία) και θάλασσας (πλοία). Επίσης, καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική διεθνοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων παίζει τόσο ο θεσμός των Σημαιών Ευκαιρίας, όσο και η πρακτική αλλαγής της εθνικής σημαίας (flagging out). Με το θεσμό των Σημαιών Ευκαιρίας, καθίσταται δυνατός ο συνδυασμός της εξασφάλισης χρηματικών κεφαλαίων από τις ανεπτυγμένες χώρες και της απασχόλησης πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η πιο διαδεδομένη στρατηγική που ακολουθείται από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις είναι οι ναυτιλιακοί συνασπισμοί, που ορίζονται σύμφωνα με σχετικό νόμο της Ε.Ε. (R. Murray, 1994) ως «επιχειρήσεις κοινού κινδύνου (joint ventures) μεταξύ πλοιοκτητών, που θέτουν σε κοινή διάθεση (pool) πλοία ομοίου τύπου κάτω από μια κεντρική διοίκηση, με marketing μιας ενιαίας επιχείρησης, με διαπραγματευτική δράση σε ναυλώσεις (κατά ταξίδι ή χρονοναυλώσεις) και σε συμβόλαια εργολαβικών μεταφορών, με κοινή είσπραξη των εσόδων και μετέπειτα διανομή στους πλοιοκτήτες». Η δημιουργία των ναυτιλιακών συνασπισμών έχει ως αντικειμενικό σκοπό την κοινή ανάληψη μεγάλων εργολαβικών συμβολαίων μεταφοράς προσφερόμενων φορτίων. Η συγκεκριμένη στρατηγική μορφή διεθνοποίησης στοχεύει στη συγκρότηση στόλου πολλών και διαφορετικών πλοιοκτητών, κατά τεκμήριο πολλών εθνικοτήτων, σε μορφή κοινοπραξίας, η οποία κάτω από αποδοτική διοίκηση, θα αποκτήσει την αναγκαία «κρίσιμη

μάζα». Αυτό θα καταστήσει το συνασπισμό ικανό να δίνει προσφορές, να απολαμβάνει οικονομίες κλίμακας και να εξασφαλίσει ικανοποιητική απόδοση πάνω στο επενδυμένο κεφάλαιο. Η πρακτική των κοινοπραξιών (συνασπισμών) γίνεται ολοένα και πιο δημοφιλής στις μέρες μας επιτρέποντας την επίτευξη οικονομιών κλίμακας σε μεγάλα επίπεδα αλλά και εγείροντας θέματα ανταγωνισμού.

Παραδοσιακά, η κύρια πολιτική προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιριών συνδέεται με την ένταξη πλοίων στην ελληνική σημαία. Θα πρέπει όμως να εξεταστούν πολιτικές που ενισχύουν το ναυτιλιακό πλέγμα, μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, όπως είναι οι τραπεζικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες ασφάλισης (π.χ. P & I clubs) και διαμεσολάβησης (π.χ. cargo and vessel brokerage). Παράλληλα, βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και διατήρηση του ναυτιλιακού πλέγματος αποτελεί η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών της χώρας, η διεύρυνση των συνεργασιών με εταιρείες διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων και η προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (container shipping companies) μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση των εισπράξεων από βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες.

Καθώς το εξωτερικό περιβάλλον αποτελεί το κύριο πεδίο δραστηριοποίησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, επόμενο είναι τα έσοδα από αυτήν να είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα σε μεταβολές που λαμβάνουν χώρα στο διεθνές οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον και επηρεάζουν ναύλους και αξίες. Ο ελληνικός εφοπλισμός δραστηριοποιείται κυρίως στους κλάδους των πλοίων μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου και των πετρελαιοφόρων, οι οποίοι εμφανίζουν χαρακτηριστικά ανταγωνιστικής αγοράς, και επομένως οι ναύλοι καθορίζονται στην παγκόσμια ναυλαγορά (price takers). Συνεπώς, σε ένα τέτοιο ευμετάβλητο περιβάλλον, η αύξηση των εισπράξεων από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μόνιμου χαρακτήρα μπορεί να επιτευχθεί μέσω της ενίσχυσης και επέκτασης του ναυτιλιακού πλέγματος και της προσέλκυση νέων εταιριών.

Στην πρόσφατη ιστορία, καμία άλλη περίοδος δεν έχει καταδείξει τόσο emphaticά την ευαίσθητη και αμφίδρομη σχέση μεταξύ θαλάσσιων μεταφορών, διεθνούς εμπορίου και παγκόσμιας οικονομίας όσο η πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση της διετίας 2008-2009. Για να ακμάζουν οι μεταφορές πρέπει να ακμάζει το εμπόριο και να υπάρχει ζήτηση και προσφορά αγαθών σε ένα αναπτυξιακό οικονομικό περιβάλλον. Από την άλλη πλευρά, για να διεξάγεται αποτελεσματικά το εμπόριο η ζήτηση πρέπει να έρχεται σε επαφή με την προσφορά, δηλαδή να ενοποιείται οικονομικά ένας χώρος. Αυτή την λειτουργία την επιτελούν τόσο οι πολιτικές που ακολουθούνται όσο και ο τομέας των μεταφορών. Οι

μεταφορές είναι στενά συνδεδεμένες με τις διάφορες κοινωνικοοικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές που λαμβάνουν χώρα όπως π.χ. η μεταφορά ενός εργοστασίου σε έδαφος που του εξασφαλίζει χαμηλότερο μέσο κόστος παραγωγής, η βελτίωση της τεχνολογίας παραγωγής, η βελτίωση τεχνολογίας στα μέσα μεταφοράς κτλ. Ως εκ τούτου, ο τομέας των μεταφορών επηρεάζεται αλλά και επηρεάζει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων μίας κοινωνίας, αποτελώντας τομέα παραγωγού ζήτησης. Κατ' επέκταση, ο τομέας των μεταφορών είναι στενά συνδεδεμένος με το σύνολο μίας οικονομίας, καθώς επιτρέπει τον ανταγωνισμό, δίνει κίνητρα για νεοτερισμούς, προσφέρει νέες ευκαιρίες, δίνει πρόσβαση σε νέες αγορές και προωθεί την οικονομική ανάπτυξη. Μάλιστα, είναι γνωστό ότι η σχέση μεταξύ μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης είναι ανάλογη, καθώς σε όρους οικονομικών κύκλων ο τομέας των μεταφορών ανταποκρίνεται ιδιαίτερα γρήγορα σε μεταβολές που συντελούνται στην πραγματική οικονομία. Σε περιόδους οικονομικής ανάπτυξης (αύξηση παγκόσμιου ΑΕΠ), η ζήτηση για μεταφορές αυξάνεται και μάλιστα με μεγαλύτερο ρυθμό από αυτόν του ΑΕΠ, λόγω της πιο γρήγορης αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου ενώ, αντίθετα σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η ζήτηση για μεταφορές μειώνεται ανάλογα γρήγορα.

Η παγκόσμια οικονομία μεταξύ 2008-2009 βίωσε την μεγαλύτερη μείωση στο παγκόσμιο παραγόμενο προϊόν από την κρίση του 1929-1930. Αυτή η μείωση αντικατοπτρίστηκε τόσο στον δείκτη της Βιομηχανικής Παραγωγής του ΟΟΣΑ όσο και τις αγορές των εμπορευμάτων ενώ επηρέασε βαθύτατα το διεθνές εμπόριο καθώς την διετία 2008-2009 καταγράφεται η μεγαλύτερη πτώση στο διεθνές εμπόριο εδώ και 70 χρόνια. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της UNCTAD ο όγκος των εξαγωγών εμπορευμάτων μειώθηκε επτά φορές περισσότερο ταχύτερα από το παγκόσμιο ΑΕΠ καθώς η αύξηση στις τιμές πετρελαίου μείωσαν τόσο την ζήτηση όσο και την παραγωγή. Ταυτόχρονα, αγαθά τα οποία βασίζονταν σε παγκοσμιοποιημένες διαδικασίες παραγωγής, καταναλωτικά και κεφαλαιουχικά αγαθά, καθώς και ο περιορισμός στην πιστωτική πολιτική των τραπεζών συνέβαλλαν ανάλογα στην μείωση του διεθνούς εμπορίου. Η ανάκαμψη που ακολούθησε στα μέσα του 2009 και κυρίως το 2010, τόσο στο Παγκόσμιο ΑΕΠ όσο και στο Παγκόσμιο Εμπόριο οφείλεται κατά μεγάλο ποσοστό στους φρενήρεις ρυθμούς ανάπτυξης της Κίνας και άλλων αναπτυσσόμενων οικονομιών (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία-BRIC), οι οποίες διατήρησαν ή/και αύξησαν την ζήτηση για πρώτες ύλες παρά στις Δυτικές Οικονομίες, οι οποίες έχουν αναιμική ανάκαμψη μέχρι σήμερα (ΗΠΑ και Ε.Ε.), σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και του UNCTAD.

Στο πρώτο εξάμηνο του 2012 γίνεται φανερό ότι ο ρυθμός παγκόσμιας ανάκαμψης επιβραδύνεται. Αυτή η τάση ενισχύεται περαιτέρω από τις κυβερνητικές πολιτικές των ανεπτυγμένων οικονομικά κρατών που στοχεύουν στην μείωση των ελλειμμάτων στο

ισοζύγιο πληρωμών τους και στον προϋπολογισμό τους. Έτσι, ενώ αναμένουμε η οικονομική μεγέθυνση στις ανεπτυγμένες οικονομίες να γίνεται με χαμηλούς ρυθμούς, τον ρόλο του οδηγού στην παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη συνεχίζουν να παίζουν οι αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες. Η πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση ήρθε να δηλώσει εμφατικά την δομική μεταβολή που λαμβάνει χώρα στην παγκόσμια οικονομία, έχοντας ως κύριο χαρακτηριστικό την βαρύνουσα σημασία που παίζουν πλέον οι αναπτυσσόμενες οικονομίες για την σταθερότητα της παγκόσμιας οικονομίας (τόσο στον άξονα Νότου-Νότου όσο και στον άξονα Βορρά-Νότου του Διεθνούς Εμπορίου). Η οικονομική ανάκαμψη που σημειώθηκε είχε άνισο χαρακτήρα, γεγονός που οδήγησε σε μια εξίσου άνιση απόδοση του εμπορικού ισοζυγίου, με τον ρυθμό ανάκαμψης να διαφέρει μεταξύ περιφερειών και ομάδων χωρών. Ακριβώς όπως η παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη οδήγήθηκε από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες, το ίδιο συνέβη και με το παγκόσμιο εμπόριο. Το μερίδιο των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε από το 1/3 σε περισσότερο από 50% κατά την περίοδο 2008-2010. Μάλιστα, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες ενισχύουν τους εμπορικούς δεσμούς μεταξύ τους κάτι που γίνεται ιδιαίτερα εμφανές στην σχέση Κίνας-Βραζιλίας, όπου η πρώτη έγινε ο κυριότερος εμπορικός εταίρος και επενδυτής της δεύτερης το 2009, ξεπερνώντας τις ΗΠΑ. Παράλληλα, η Κίνα έχει ενισχύσει την παρουσία της στην Αφρική καθώς περισσότερες από 1.600 κινεζικές επιχειρήσεις που επενδύουν στην γεωργία, σε ορυκτό πλούτο καθώς και στον κλάδο των κατασκευών (υποδομές) και του ευρύτερου εμπορίου.

Όσον αφορά το εμπόριο υπηρεσιών, τα στοιχεία μας δείχνουν ότι το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο -το οποίο μεταφέρει περίπου τα 4/5 όλων των εμπορεύσιμων αγαθών- επέστρεψε το 2010 σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, αυξανόμενο κατά 7%. Το συνολικό φορτίο των αγαθών ανήλθε σε 8,4 δισεκατομμύρια τόνους - ένα επίπεδο που υπερβαίνει το ανώτατο επίπεδο που επιτεύχθηκε το 2008. Ωστόσο, αυτά τα συνολικά μεγέθη κρύβουν σημαντικές διαφορές ως προς τους τύπους φορτίων. Η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων ακολούθησε απότομη ανάκαμψη (σχήμα V), αυξανόμενη κατά 13% το 2010 μετά την κατακόρυφη πτώση κατά 10% το 2009, ενώ ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών της αγοράς των δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε κατά 4,2% το 2010, η οποία μόλις που υπεραντιστάθμισε την πτώση του 2009. Η αύξηση του όγκου των μεγάλων ποσοτήτων ξηρών χύδην φορτία παρέμεινε θετική το 2009 και επιταχύνθηκε σημαντικά το 2010 με αύξηση του 11,3%. Αυτή η ποικιλομορφία καταδεικνύει την ευαισθησία των εμπορικών συναλλαγών στις μεταβολές που παρατηρούνται στην παγκόσμια οικονομική κατάσταση και ιδιαίτερα στον τομέα των κατασκευών στις χώρες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). Επίσης, αντανακλά, την ευαισθησία του εμπορίου σε μερικά βασικά προϊόντα (πετρέλαιο, πρώτες ύλες) για τα οποία, ακόμη και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης,

η ζήτηση από την Κίνα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Οι τιμές των υπηρεσιών θαλάσσιας εμπορευματικής μεταφοράς -σε αντίθεση με τις τιμές του πετρελαίου- μειώθηκαν σταθερά μέσα στο 2010. Η ισχυρή θετική συσχέτιση που παρατηρήθηκε από τις αρχές του 2008 μέχρι τα μέσα-2009 μεταξύ των δύο μεγεθών, άρχισε να αντιστρέφεται το 2010, λόγω της υπερπροσφοράς πλοίων. Το 2011, οι τιμές των υπηρεσιών θαλάσσιας εμπορευματικής μεταφοράς παρέμειναν ιδιαίτερα χαμηλές σε σύγκριση με τα ιστορικά υψηλά τους επίπεδα κατά την προηγούμενη δεκαετία, και με αρκετές αυξομειώσεις.

Η χρυσή περίοδος που βίωσε η παγκόσμια ναυτιλία μέχρι το 2008, είχε οδηγήσει σε τόσο υψηλούς ναύλους και σε τέτοιες προσδοκίες ώστε το επίπεδο των νέων παραγγελιών να ξεπεράσει κάθε παρελθοντικό επίπεδο. Η κρίση του 2008-2011 οδήγησε σε δραματική μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές ακολουθώντας την ανάλογη μείωση που παρουσίασε η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή, το παγκόσμιο ΑΕΠ και το παγκόσμιο εμπόριο. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας που προέκυψε οδήγησε σε κατακρήμνιση των ναύλων όλων των ναυτιλιακών αγορών με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να σταματήσουν την τοποθέτηση νέων παραγγελιών, να ακυρώσουν υφιστάμενες παραγγελίες καθώς και να καθυστερήσουν την παλαβή πλοίων (πολιτική ολίσθησης). Κατ' επέκταση, τα ναυπηγεία μείωσαν τις τιμές τους για να προσελκύσουν νέες παραγγελίες, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι είχαν αρκετά έσοδα για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους. Έτσι, οι πολύ μειωμένοι ναύλοι οδήγησαν σε μεγάλη μείωση των τιμών των πλοίων, γεγονός που είχε επιπλοκές τόσο στην χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (καθώς οι εξασφαλίσεις που είχαν οι τράπεζες ως αξία πλοίων, έχαναν την αξία τους σε σχέση με το αρχικό δάνειο) όσο και στην αγορά νέων και μεταχειρισμένων πλοίων.

Μέσα σε ένα τόσο ανταγωνιστικό και ευμετάβλητο περιβάλλον, οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς υποδεικνύουν ότι ο ρόλος της ναυτιλίας στο απώτερο μέλλον θα εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο μεταφορών το οποίο θα συνδυάζει την θαλάσσια μεταφορά, τις αποτελεσματικές λιμενικές υπηρεσίες και την ενδοχώρια μεταφορά αγαθών. Μάλιστα, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, κάθε μία από αυτές τις αγορές ξεχωριστά χαρακτηρίζεται από οριζόντια συγκέντρωση, μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων των εταιρειών (ναυτιλιακών, λιμενικών, logistics), μία τάση η οποία αναμένεται να ενδυναμωθεί στο μέλλον. Ως εκ τούτου η στρατηγική επιλογή παροχής κινήτρων που θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων στη Ναυτιλία (cluster) αποτελεί έναν κρίσιμο πυλώνα για την οικονομική ανάκαμψη της Ελλάδος, καθώς η εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας (διασπορά στα κόστη, διασπορά κινδύνου λόγω εισόδου σε νέες αγορές, κοινοί προμηθευτές και ενοποίηση εξόδων για μάρκετινγκ, έρευνα και ανάπτυξη), της συμπληρωματικότητας επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και της εξειδίκευσης εργασίας οδηγεί στην δημιουργία θέσεων εργασίας και

αυξημένου κύκλου εργασιών. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η περίπτωση σύνδεσης των λιμένων με δυνατότητες σιδηροδρομικής μεταφοράς. Αυτή η προοπτική αφενός επεκτείνει τις οικονομικές, παραγωγικές και μεταφορικές δυνατότητες ενός λιμένα και αφετέρου μπορεί να τροφοδοτήσει τον προβληματικό τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών με πρόσθετη ζήτηση αυξάνοντας τον κύκλο εργασιών ωθώντας, παράλληλα, στην απελευθέρωση εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα.

Σήμερα, οι υπηρεσίες μεταφορών αποτελούν ένα πεδίο οικονομικής δραστηριότητας το οποίο έχει πολυεπίπεδο χαρακτήρα, προϋποθέτει την συνέργεια πολλών διαφορετικών τομέων (οικονομίας, τεχνολογίας, χρηματοδότησης, ενέργειας, περιβαλλοντικών και λοιπών κρατικών πολιτικών, δημογραφικών εξελίξεων κ.α.), δέχεται επιρροές από πολλαπλούς φορείς και έχει επιπτώσεις σε ένα μεγάλο φάσμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Μια ναυτική εφοδιαστική αλυσίδα αποτελείται από τρεις μεγάλες ενότητες: τις αμιγώς θαλάσσιες δραστηριότητες, την διακίνηση των εμπορευμάτων στο λιμάνι και τις ενδοχώριες υπηρεσίες μεταφορών. Παράλληλα, οι λιμένες παίζουν σημαντικότερο ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα καθώς μέσω αυτών γίνεται η μεταφορά εμπορευμάτων από πλοίο σε πλοίο ή από πλοίο σε χερσαία συστήματα μεταφοράς. Το μεγαλύτερο κομμάτι της προστιθέμενης αξίας που δημιουργείται από τους δρώντες της επιχειρηματικής συστάδας που σχετίζεται με τον λιμένα, αντιπροσωπεύεται από τις δευτερεύουσες ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως η εμπορία καυσίμων, η προώθηση εμπορευμάτων και οι χερσαίες μεταφορές και οι λειτουργικές δραστηριότητες των εμπορευματικών σταθμών, οι οποίες έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο. Το γεγονός ότι οι δραστηριότητες των μικρότερων δρώντων αντιπροσωπεύει μεγάλο κομμάτι της προστιθέμενης αξίας των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εξηγεί και τον λόγο για τον οποίο οι μεγαλύτεροι παίκτες (π.χ. ναυτιλιακές εταιρείες, οι εταιρείες εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών), μακροπρόθεσμα, θα προσπαθήσουν να αυξήσουν τον έλεγχό τους στις εφοδιαστικές αλυσίδες, π.χ. μέσω εξαγορών μικρότερων αλλά στρατηγικά σημαντικών παικτών. Τελικά, η θαλάσσια μεταφορά στο άμεσο μέλλον θα αποτελεί μία πολυτομεακή οικονομική δραστηριότητα η οποία μπορεί τελικά να περιλαμβάνει *door-to-door* υπηρεσίες, ιδίως στην περίπτωση της *liner* ναυτιλιακής αγοράς.

Δίχως αμφιβολία, η δημιουργία ναυτιλιακού cluster στην Ελλάδα, μπορεί να συμβάλλει στην ανόρθωση της Ελληνικής οικονομίας συνδυάζοντας την δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας με τις συνδυασμένες μεταφορές. Το Ελληνικό ναυτιλιακό cluster μπορεί να αποτελέσει μία δομή η οποία να ευνοεί την καινοτομία, να εξοικονομεί πόρους μέσω της επίτευξης οικονομιών κλίμακος, να προωθεί συνεργίες και να συμβάλλει στην παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας σε μία εποχή όπου η Ελλάδα βρίσκεται σε αναζήτηση των νέων στρατηγικών πυλώνων της οικονομίας της.

Η Ελλάδα βίωσε την πιο έντονη και χρονικά επίμονη οικονομική κρίση κατά την μεταπολεμική περίοδο αντιμετωπίζοντας προκλήσεις που προέρχονται τόσο από το διαρκώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον όσο και από το εσωτερικό της περιβάλλον. Το μοντέλο ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας βρίσκεται σε πλήρη δυσαρμονία με τις τεχνολογικές, οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις που συντελούνται στην Ασία, την Αμερική και της Ευρώπη ενώ παράλληλα φέρει ακαμψίες, αρνείται να κάνει την ρήξη με το συντεχνιακό παρελθόν και αδυνατεί να απελευθερώσει την οικονομία προσφέροντας το πεδίο στις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις της χώρας. Η διάρθρωση της ελληνικής οικονομίας βασίζεται κατά μεγάλο ποσοστό στον Δημόσιο τομέα, καθώς περίπου 40% του ΑΕΠ παράγεται από τον τελευταίο. Ο τουρισμός προσφέρει περίπου 15% του ΑΕΠ της χώρας ενώ η ναυτιλία συνεισφέρει με περίπου 7% (2010). Σύμφωνα με στοιχεία του 2011 ο αγροτικός τομέας αποτελεί το 3,3% της οικονομίας απασχολώντας το 12,4% του εργατικού δυναμικού, η βιομηχανία το 17,9% απασχολώντας το 22,4% του εργατικού δυναμικού και ο τομέας των υπηρεσιών το 78,9% του ΑΕΠ απασχολώντας το 65,1% του εργατικού δυναμικού.

Το ευνοϊκό διεθνές οικονομικό περιβάλλον που επικρατούσε μέχρι το 2008 έκρυβε την επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής οικονομίας και την αύξηση τόσο του δημόσιου όσο και του εξωτερικού χρέους, καθώς συντριπτικό μέρος της οικονομικής ανάπτυξης οφειλόταν στην εσωτερική ζήτηση που βασιζόταν στις ιδιωτικές πιστώσεις και όχι σε εξαγωγές, οι οποίες μειώνοντας διαρκώς μέχρι το 2008. Από το 2008 και μετά η Ελληνική οικονομία εισήλθε σε ύφεση, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης αλλά και των δικών της διαρθρωτικών αδυναμιών που την οδηγούσαν σε αδιέξοδα. Καθώς η ελληνική οικονομία απέτυχε να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το αυξανόμενο έλλειμμα του προϋπολογισμού (-9,6% ως ποσοστό του ΑΕΠ-2011) και το αυξανόμενο δημόσιο χρέος (165,4% ως ποσοστό του ΑΕΠ-2011) ενώ παράλληλα οι όροι χρηματοδότησης έγιναν πιο αυστηροί, η Αθήνα άρχισε να αντιμετωπίζει το φάσμα της χρεοκοπίας σε ένα περιβάλλον έντονης οικονομικής συρρίκνωσης καθώς το ΑΕΠ μειώθηκε κατά 2,3% το 2009, 3,5% το 2010, και 6,9% το 2011 ενώ η ανεργία έχει ξεπεράσει το 21%. Παράλληλα, οι ελληνικές εξαγωγές περιλαμβάνουν την αξία αγροτικών και βιομηχανικών προϊόντων, προϊόντων μεταποίησης, υπηρεσιών μεταφοράς, ασφάλισης, τουρισμού, δικαιώματα και τέλη αδειών, καθώς και άλλων υπηρεσιών, όπως οι τηλεπικοινωνίες, οι κατασκευές, οι οικονομικές και τραπεζικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες πληροφορικής και οι συμβουλευτικές και κυβερνητικές υπηρεσίες. Από αυτές, οι υπηρεσίες μεταφοράς, κυρίως θαλάσσιας μεταφοράς, και οι υπηρεσίες τουρισμού αντιπροσωπεύουν το 40% της αξίας των συνολικών εξαγωγών της χώρας ενώ είναι και οι μόνοι τομείς οι οποίοι παρουσίασαν σημαντική αύξηση τα τελευταία δύο χρόνια (2009-2011).

Η ελλιπής ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας επιβεβαιώνεται από δύο κύρια αρνητικά γνωρίσματα, το επίπεδο αγαθών πρόσθετης αξίας (value added products) που εξάγει και από το επίπεδο καθαρών ξένων επενδύσεων (FDI) που προσελκύει. Όσον αφορά το πρώτο, η ελληνική οικονομία παράγει μικρό ποσοστό αγαθών τα οποία φέρουν προστιθέμενη αξία. Εξαίρεση αποτελεί το τομέας των υπηρεσιών ο οποίος εξάγει προϊόντα προστιθέμενης αξίας σε σταθερά υψηλό επίπεδο ως ποσοστό του ΑΕΠ, καθρεφτίζοντας τόσο την αξία των τομέων του τουρισμού και της ναυτιλίας όσο και το γεγονός ότι η ελληνική οικονομία κυριαρχείται από τον τριτογενή τομέα παραγωγής, όντας προσαρμοσμένη στο ευρωπαϊκό οικονομικό περιβάλλον. Βιομηχανικά, αγροτικά προϊόντα και προϊόντα μεταποίησης καταλαμβάνουν μικρό ποσοστό της παραγωγής της οικονομίας, δείχνοντας, ιδίως στην περίπτωση των αγροτικών προϊόντων και της μεταποίησης, την μεγάλη πτώση αυτών των δύο κλάδων, στους οποίους η οικονομία της χώρας διαθέτει και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα όσο και εκτενείς παραγωγικές δυνατότητες. Όσον αφορά το δεύτερο καταγράφει σαφή πτωτική πορεία από το 2008 και μετά, τόσο ως αξία όσο και ως ποσοστό επί του ΑΕΠ.

Τα παραπάνω στοιχεία της Ελληνικής οικονομίας επιβεβαιώνουν την καίρια σημασία που διαδραματίζει ο κλάδος της ναυτιλίας, γεγονός που την καθιστά στρατηγικό πυλώνα που φέρει διεθνές κύρος και έχει διεθνείς οικονομικές προεκτάσεις. Σήμερα, η Ελλάδα διαθέτει την μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία στον κόσμο, ως ποσοστό του συνολικού παγκόσμιου dwt, κατέχοντας το 16,2% σύμφωνα με την έκθεση του UNCTAD σε σχέση με το 15,98% που κατείχε το 2010. Παρά το γεγονός ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος έχει μειωθεί από το 18,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας που κατείχε το 2006, εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη δύναμη παγκοσμίως, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία η οποία κατέχει το 15,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η Ελλάδα κατατάσσεται στους πέντε πρώτους εμπορικούς στόλους με βάση τον αριθμό των πλοίων ούσα τέταρτη με 3.213 πλοία (2.014 πλοία χωρητικότητας άνω των 100 gt που ισοδυναμούσαν με 43.397.583 gt), μετά την Ιαπωνία, την Κίνα και τη Γερμανία. Η αμέσως επόμενη χώρα, η Νορβηγία, απέχει πολύ ελέγχοντας 1.984 πλοία. Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο ρόλος του κλάδου της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι μεγάλης σημασίας διαχρονικά καθώς συμβάλλει στο ΑΕΠ της χώρας, απασχολεί χιλιάδες εργαζομένους και καλύπτει μεγάλο τμήμα του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002. Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Οι εισπράξεις

από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (€ 19,8 δισ. το 2008).

Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία εξ' ορισμού αποτελεί έναν αποκεντρωμένο και πολυσύνθετο κλάδο ο οποίος παράγει αλλά και προϋποθέτει συνέργειες για την πλήρη αξιοποίηση της οικονομικής του δυναμικής, η ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων στην Ελλάδα βρίσκεται σε εμβρυακό επίπεδο. Σε θεσμικό επίπεδο η αρμοδιότητα των επιχειρηματικών συστάδων βρίσκεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης, και δη στην Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας. Παρ' όλα αυτά, τα στοιχεία εκείνα που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην σύσταση Ναυπλιακού cluster στην Ελλάδα, ήδη υπάρχουν καθώς οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με ναυτιλιακές και θαλάσσιες δραστηριότητες καλύπτουν ευρύτατο φάσμα και εμπίπτουν σε τρεις γενικές κατηγορίες: ναυτιλιακές δραστηριότητες (1), οι ψυχαγωγικές και τουριστικές θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες (2) και οι αλιευτικές δραστηριότητες (3). Το ελληνικό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διαδραματίζει ρόλο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Αναμφίβολα, μεγάλο μέρος της οικονομικής ανάπτυξης και προόδου που έχει λάβει χώρα στην Ελλάδα οφείλεται στη ναυτιλία. Επιπροσθέτως, εξίσου σημαντικός είναι και ο κοινωνικός χαρακτήρας της ναυτιλίας για τη χώρα μας, αφού επιτελεί έργο σύνδεσης των νησιών με τα αστικά κέντρα, το οποίο, ειδικά για τους κατοίκους ακριτικών και απομακρυσμένων νησιών, αποτελεί δημόσιο αγαθό ζωογόνου χαρακτήρα.

Ωστόσο, μία βιομηχανία άμεσα σχετιζόμενη με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα η οποία μέχρι την δεκαετία του 1970 ήκμαζε στην Ελλάδα, κινδυνεύει με αφανισμό και αυτή είναι η Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Μεταξύ 1980-1985 η παγκόσμια ύφεση ως προς τη ζήτηση για μεταφορές και αντιστοίχως για κατασκευές νέων πλοίων, πλήττει όλα τα ελληνικά ναυπηγεία. Η παραγωγή τους μειώνεται στο 40%, ενώ αντιστοιχού μεγέθους μειώσεις παρατηρούνται κι ως προς τις επισκευές πλοίων -μείωση της τάξης του 62% μεταξύ 1976-1985. Η δυσχερής αυτή κατάσταση οδηγεί στην εθνικοποίηση των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. εν μέσω της οποίας ενισχύθηκε εντυπωσιακά ο ρόλος των εργατικών συνδικάτων δημιουργώντας δύσκολες διοικητικές ισορροπίες γεγονός που δύο δεκαετίες αργότερα θα καταλήξει σε συμπεριφορές οι οποίες απομακρύνουν τον δυνητικό πελάτη ή/και επενδυτή. Αργότερα ακολουθεί η ιδιωτικοποίησή των κύριων ναυπηγείων της χώρας. Τα Ναυπηγεία Χαλκίδος Α.Ε. έκλεισαν και αργότερα πέρασαν σε άλλο πλοιοκτήτη με το όνομα Avlis Shipyards S.A.. Αναστολή εργασιών υπήρξαν επιπλέον στα ναυπηγεία Ελευσίνας ενώ αυτά τις Κυνόσουρας για να επιβιώσουν στράφηκαν σε παρεμφερείς εργασίες.

Τα τελευταία χρόνια, η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία παρουσιάζει πολύ μικρή κατασκευαστική δραστηριότητα, η οποία εστιάζεται σχεδόν αποκλειστικά σε επισκευές και

μετασκευές. Τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί τα τελευταία χρόνια αφορούν κυρίως παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού, οι οποίες έχουν κατ' αποκλειστικότητα διεκπεραιωθεί στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι "όσον αφορά τις ναυπηγήσεις πολεμικών σκαφών επιφανείας και υποβρυχίων, ο δραστικός περιορισμός, ή ακριβέστερα, η ελεύθερη πτώση των αμυντικών δαπανών σε όλες τις χώρες-μέλη του NATO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (με μοναδική εξαίρεση τη γειτονική Τουρκία, η ναυπηγική βιομηχανία της οποίας γνωρίζει πρωτοφανή άνθηση) που πλέον έχει γενικευτεί, έχει οδηγήσει τις αντίστοιχες εθνικές ναυπηγικές βιομηχανίες, που είναι από τις πιο προηγμένες τεχνολογικά και παραγωγικά σε παγκόσμιο επίπεδο, σε αδιέξοδο. Οι παραπάνω εξελίξεις σε συνδυασμό με την τροχιά ύφεσης την οποία διανύει η χώρα τα τελευταία χρόνια έχουν σείσει εκ θεμελίων τόσο την ανταγωνιστικότητα όσο και την βιωσιμότητα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Οι αναδιαρθρώσεις που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια στη διεθνή ναυπηγοεπισκευαστική αγορά έχουν προκαλέσει σημαντικές ανακατανομές στα μερίδια των βασικών εταιριών του κλάδου. Στην αγορά των νέων κατασκευών φαίνεται κυριαρχούν τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, της Ιαπωνίας και της Κίνας. Συγχρόνως, οι όγκοι παραγωγής των ναυπηγείων της Δυτικής Ευρώπης μειώνονται με σταθερό ρυθμό, ενώ παράλληλα το είδος των κατασκευών που αναλαμβάνονται από τα ναυπηγεία της Δυτικής Ευρώπης μεταβάλλεται, με έμφαση στις πολεμικές κατασκευές και κυρίως στα πλοία εξειδικευμένων χρήσεων και μεγάλης προστιθέμενης αξίας. Σύμφωνα με μελέτη της Αναπτυξιακής Επιμελητηρίων Πειραιά και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για τις προοπτικές της ζήτησης στην πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα, τόσο στις νέες ναυπηγήσεις, όσο και στις επισκευές και μετασκευές, είναι το γεγονός ότι κατά το τέλος του 2000 η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου, που αριθμούσε 88.000 πλοία διαφόρων τύπων, ήταν 19 έτη. Με την αύξηση των νέων πλοίων και την σταδιακή απόσυρση παλαιότερων οι εργασίες της επισκευής θα μειωθούν. Επίσης η αναμενόμενη μείωση των ναύλων θα επαναφέρει τους πλοιοκτήτες και διαχειριστές των πλοίων στην κατάσταση που ήταν πριν λίγα χρόνια, να διερευνούν φτηνότερες υπηρεσίες επισκευών έχοντας κάποια άνεση χρόνου.

Τα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει ο κλάδος της Ναυπηγοεπισκευής σταχυολογούνται ως ακολούθως:

- Το κόστος της ναυπηγοεπισκευής
- Έλλειψη εμπιστοσύνης των πελατών στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία
- Η έλλειψη ευμενούς κλίματος και κινήτρων συνεργασίας μεταξύ διαφόρων εγχώριων φορέων

- Χαμηλή παραγωγικότητα λόγω έλλειψης ικανοτήτων διοίκησης και υφιστάμενης οργανωτικής δομής
- Απώλεια εξειδικευμένου προσωπικού
- Απαξίωση γνώσεων εργατικού δυναμικού λόγω έλλειψης συμβολαίων και σκληρής γραμμής από τους συνδικαλιστές.
- Έλλειψη στρατηγικής πολιτικής για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα
- Κρίση αναξιπιστίας της αγοράς των επενδυτών και των τραπεζών προς τη Ναυπηγική Βιομηχανία.

Οι δυσμενείς συνθήκες του περιβάλλοντος που δραστηριοποιείται η Ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα αναλύεται ως εξής::

- Η ικανότητα και η προθυμία των Ελλήνων πλοιοκτητών να αλλάζουν τη θέση τους και αντίστοιχα τους προμηθευτές τους και τη σημαία κάτω από την οποία λειτουργούν τα πλοία τους ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές οικονομικό, θεσμικό και πολιτικό περιβάλλον
- -Η κατακόρυφη αύξηση του οικονομικού κόστους των νέων σχεδιάσεων και ανάπτυξης – ωρίμανσης τεχνολογιών
- Οι μακροχρόνιες περίοδοι σχεδίασης και ανάπτυξης
- Οι μικροί αριθμοί παραγωγής σειράς
- Η πλεονάζουσα παραγωγική δυνατότητα και οι επικαλύψεις στις παραγωγικές δυνατότητες
- Εντεινόμενος ανταγωνισμός όχι μόνο από ασιατικές χώρες, αλλά και από γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία
- Περιορισμοί στην παροχή κινήτρων μέσω του κρατικού μηχανισμού τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο
- Ασταθές πολιτικό κλίμα και η εκδήλωση κατάχρησης των απεργιών από τα Συνδικάτα
- Οικονομική Κρίση και ενδεχόμενο χρεοκοπίας της χώρας

Οι δυνατότητες ανάπτυξης που παρουσιάζει ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα βασίζονται κυρίως στους εξής παράγοντες:

- εξέχουσα γεωγραφική θέση
- πολύχρονη εμπειρία και συνοχή δικτύου:
- συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή ferry boats και κρουαζιερόπλοιων
- μεγάλο μέγεθος αγοράς, η οποία αντιπροσωπεύεται από την ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία
- ραγδαία επέκταση του τομέα των πλοίων αναψυχής
- Προοπτικές εξειδίκευσης της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων νέας τεχνολογίας
- Ευρωπαϊκά προγράμματα στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας

Σε αυτό το πλαίσιο, οι κύριες προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας ανάγονται στα παρακάτω:

- Η αλλαγή των σχέσεων του κλάδου με το τραπεζικό σύστημα και οι ευνοϊκότεροι όροι χορήγησης δανείων θα ήταν σαφώς μια ευνοϊκή εξέλιξη για την προσπάθεια των ελληνικών ναυπηγείων να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.
- Συστηματική και καλά οργανωμένη στροφή στην κατασκευή σκαφών (όπως ferry boats και κρουαζιερόπλοιων) που δεν κατασκευάζονται εύκολα στις χώρες χαμηλού κόστους εργασίας και τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή. Προσπάθεια εγκαθίδρυση σημαντικής παρουσίας στην ανερχόμενη αγορά σκαφών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων που αναμένεται να αναπτυχθεί ραγδαία τα επόμενα δέκα χρόνια, ως αποτέλεσμα της άρσης του cabotage.
- Στροφή στην κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων νέας τεχνολογίας με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με αντίστοιχη άντληση κοινοτικών πόρων που στηρίζουν την χρήση και προώθηση των ανανεώσιμων πηγών. Έμφαση στις 'πράσινες' τεχνολογίες.
- Ενίσχυση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της ναυπηγικής βιομηχανίας με προσανατολισμό την δημιουργία τεχνογνωσίας σχετικής με την παραγωγή κατασκευών νέας τεχνολογίας.
- Χάραξη και διατήρηση μίας ενιαίας και σταθερής πολιτικής τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να υπάρξει μια συντονισμένη δράση προστασίας έναντι του ανταγωνισμού από τις χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας.

- Διερεύνηση τρόπων εξυγίανση της Ν/ Ζώνης και η δημιουργία σύγχρονων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε αυτή, που λειτουργούν υποστηρικτικά στην ανασυγκρότηση της βαριάς ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.
- Εκπόνηση εκτός από ναυπηγικών εργασιών και βιομηχανικών κατασκευών, οι οποίες όμως επίσης θα στηρίζονται στην χρήση νέας κι εξειδικευμένης τεχνολογίας (όπως στην χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας).
- Ανανέωση και εξορθολογισμός της διοίκησης των ναυπηγείων. Η οργανωσιακή αναδιάρθρωση και η τεχνολογική αναβάθμιση αποτελούν προϋποθέσεις αύξησης της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών ναυπηγείων. Στην περίπτωση αυτή, μόνον η έρευνα πεδίου μπορεί να μας δείξει ακριβώς τα σημεία στα οποία πρέπει να κατευθυνθούν πόροι και να ασκηθούν οι κατάλληλες πολιτικές ώστε σε πρώτη φάση να σωθεί η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και στη συνέχεια να γίνει ανταγωνιστική. Είναι ακριβώς τα σημεία αυτά στα οποία θα επικεντρωθεί η μελέτη μας παρακάτω.

Παράλληλα, Στα πλαίσια έρευνας πεδίου που διεξήγαγαν μέλη της ερευνητικής ομάδας του παρόντος πονήματος, πραγματοποιήθηκε σειρά συναντήσεων και συνεντεύξεων με αρμόδιους και ενδιαφερόμενους φορείς του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Το ενδιαφέρον για την σύσταση ενός Ναυτιλιακού Επιχειρηματικού Πλέγματος στον Πειραιά είναι μεγάλο. Η προοπτική ο Πειραιάς να αναδειχθεί ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο το οποίο θα προσφέρει ένα ενοποιημένο (κυρίως σε επίπεδο πληροφορίας και τεχνολογίας) περιβάλλον επιχειρηματικής δραστηριότητας εκμεταλλευόμενο οικονομίες κλίμακας και συνέργειες, βρίσκεται στα χείλη όλων. Αποτελεί κοινό τόπο και κοινό συμπέρασμα ότι ο Πειραιάς έχει τις δυνατότητες, τους ανθρώπινους πόρους, την επαγγελματική εμπειρία και κυρίως το γεωγραφικό πλεονέκτημα ώστε να φιλοξενήσει ένα σύγχρονο ναυτιλιακό επιχειρηματικό πλέγμα.

Ωστόσο, από τις συνεντεύξεις που διενεργήθηκαν και από την παράθεση σημαντικών στοιχείων, γίνεται φανερό ότι παράγοντες όπως έλλειψη υποδομών, αντιμαχόμενα συμφέροντα και συντεχνιακές πρακτικές σκιαγραφούν την έλλειψη κοινής αντίληψης, κοινού στόχου, συγκροτημένου στρατηγικού σχεδίου και πολιτικής βούλησης (για ρήξη με τις επιβλαβείς πρακτικές που έχουν επικρατήσει) σχετικά με την προοπτικές οικονομικής αξιοποίησης της ναυτιλιακής δυναμικής του Πειραιά.

Ταυτόχρονα, το διεθνές περιβάλλον είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό σε θέματα κόστους με αποτέλεσμα μία χώρα μέλος της ζώνης του Ευρώ να έχει ως μόνη στρατηγική επιλογή να

ανταγωνιστεί σε επίπεδο ποιότητας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, σχεδόν όλοι οι φορείς συμφωνούν ότι η πιο ρεαλιστική διέξοδος για τη ΝΕΖ είναι η στροφή προς τη βιομηχανία ελαφρών σκαφών (Yachts) και η σύνδεση των δραστηριοτήτων της ζώνης με την προοπτική αξιοποίησης υδρογονανθράκων στη θάλασσα (πλατφόρμες εξόρυξης). Κοινή αντίληψη αποτελεί επίσης η ανάγκη εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού στα νέα αντικείμενα καθώς και η επικαιροποίηση των γνώσεων της σύμφωνα με τις τάσεις της αγοράς.

Τέλος, η ανάλυση SWOT που διεξήχθη στα πλαίσια της παρούσης έρευνας εξετάζει τις συνθήκες εκείνες που συναποτελούν τη βάση για την τρέχουσα θέση της Ελλάδας στο ναυτιλιακό κλάδο, ενώ ταυτόχρονα αναγνωρίζει τους παράγοντες της διεθνούς αγοράς που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο για την μελλοντική εξέλιξη και ενδεχόμενη ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα διαθέτει μια σειρά από συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία σχετίζονται κατά κύριο λόγο με συνθήκες οι οποίες σε ένα μεγάλο βαθμό δεν έχουν προέλθει από θεσμοθετημένους μηχανισμούς και χάραξη κρατικών πολιτικών που αφορούν την διαχείριση των οικονομικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων του Πλέγματος. Οι συνθήκες αυτές έχουν να κάνουν κατά κύριο λόγο με την κουλτούρα, την ιστορία της ναυτιλίας στην Ελλάδα, τη γνώση που περνάει από γενιά σε γενιά στους ανθρώπους της, τη γεωγραφική θέση της χώρας και την ιδιωτική πρωτοβουλία μεμονωμένων ατόμων ή άτυπων κοινωνικών δικτύων.

Μέχρι σήμερα η Ελλάδα δεν έχει μια ξεκάθαρη θεσμοθετημένη πολιτική, η οποία να αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός ισχυρού, διεθνώς ανταγωνιστικού ναυτιλιακού πλέγματος. Η προσέγγιση που ακολουθούσε μέχρι πρότινος η χώρα, προκειμένου να είναι ανταγωνιστική, ήταν αποκλειστικά η επιδίωξη χαμηλού κόστους, χωρίς σχεδόν καμία έμφαση στην καινοτομία. Δεδομένης της παγκοσμιοποίησης των αγορών και τα εξαιρετικά χαμηλά κόστη εργατικού δυναμικού στις Ασιατικές χώρες, μια τέτοια προσέγγιση ως προς την ανταγωνιστικότητα δεν είναι πλέον δυνατόν να διατηρηθεί.

Η χάραξη της μελλοντικής πολιτικής είναι απαραίτητο να αυξήσει την προστιθέμενη αξία του πλέγματος για την ελληνική οικονομία, δημιουργώντας εκείνες τις προϋποθέσεις που θα εξασφαλίσουν τα κάτωθι:

- α) την ανάπτυξη «οικονομιών συσπείρωσης» (agglomeration economies) μέσω της στενής διασύνδεσης μεταξύ των επιχειρήσεων του Πλέγματος
- β) το χτίσιμο σταθερών δεσμών του πλέγματος με μεγάλες αγορές του εξωτερικού

γ) το χτίσιμο σταθερών δεσμών του πλέγματος με άλλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πλέγματα

γ) την άμεση προώθηση καινοτομίας, η οποία στηρίζεται στις τοπικές ιδιαιτερότητες ενώ ταυτόχρονα είναι σε απόλυτη συνάφεια με τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας, περιβαλλοντικής προστασίας και κανόνων λειτουργίας μιας ποιοτικής ναυτιλίας.

Για την αποτελεσματική άσκηση των παραπάνω πολιτικών ενίσχυσης και ανάπτυξης του ναυτιλιακού πλέγματος απαιτείται πρωτίστως η δημιουργία ενός θεσμικού οργάνου διοίκησης, συντονισμού, ταχύτερης διάγνωσης των αναγκών της αγοράς και εποπτείας των Δημόσιων και Ιδιωτικών φορέων. Το όργανο αυτό θα αναδεικνύει τόσο τις ευκαιρίες όσο τα προβλήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλέγματος κατά επί μέρους κλάδους και με κατάλληλες ενέργειες να προωθεί την αντίστοιχη διαχείρισή τους, έχοντας ως απώτερο σκοπό την ενίσχυση της εξαγωγικής δυναμικής του Πλέγματος στις διεθνείς αγορές.

Οι δράσεις και οι προτάσεις βελτίωσης για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος αφορούν τα παρακάτω:

- Λιμένες: Λιμάνια όπως η Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη μπορούν να αποτελέσουν ‘εμπορική γέφυρα’, διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο για την ευρύτερη ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Προς την κατεύθυνση αυτή θα μπορούσε να προταθεί η προετοιμασία ενός στρατηγικού σχεδίου αξιοποίησης των λιμένων εθνικής και περιφερειακής σημασίας, μέσω εξειδικευμένης ανάπτυξης υποδομών και ενθάρρυνσης των ιδιωτικοποιήσεων.
- Ναυπηγεία και Υποστηρικτικές Υπηρεσίες: Η ανανέωση και ο εξορθολογισμός της διοίκησης των ναυπηγείων κρίνεται απαραίτητη. Η οργανωσιακή αναδιάρθρωση και η τεχνολογική αναβάθμιση αποτελούν προϋποθέσεις αύξησης της παραγωγικότητας των ελληνικών ναυπηγείων. Επιπλέον η διερεύνηση τρόπων εξυγίανση της Ν/ Ζώνης και η δημιουργία σύγχρονων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε αυτή, που λειτουργούν υποστηρικτικά στην ανασυγκρότηση της βαριάς ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα μπορούσε να συντελέσει σημαντικά στην αύξηση της ευελιξίας και ανταγωνιστικότητας του κλάδου αυτού.
- Στρατηγική Διαφοροποίησης με έμφαση στις ιδιαίτερες ικανότητες των επιχειρήσεων: Εφόσον ο ανταγωνισμός σε επίπεδο κόστους δεν είναι εφικτός, άμεση προτεραιότητα καθίσταται η συστηματική και καλά οργανωμένη στροφή στην κατασκευή σκαφών (όπως ferry boats και κρουαζιερόπλοιων) που δεν

κατασκευάζονται εύκολα στις χώρες χαμηλού κόστους εργασίας και στα οποία τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή.

- Στρατηγική Διαφοροποίησης με έμφαση στην καινοτομία: Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην δημιουργία του κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου που θα επιτρέψει τη διάχυση γνώσης μεταξύ των επιχειρήσεων του πλέγματος (π.χ. περιβάλλον ενίσχυσης των spillovers, συνεργατικότητα περιφερειακών πόλων ανάπτυξης με πανεπιστημιακούς φορείς κ.ο.κ), καθώς και την ανάπτυξη δυναμικής καινοτομίας (π.χ. σύνδεση χρηματοδότησης φορέων έρευνας και ανάπτυξης με στόχους, ενίσχυση της συνεργασίας ιδιωτικών και δημοσίων φορέων κ.ο.κ).

- Πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης της Εκπαίδευση: Η προσέλκυση ξένων επενδύσεων πρέπει να επιταχυνθεί με μεγαλύτερη έμφαση στους κλάδους εκείνους οι οποίοι: α) εμφανίζουν μεγαλύτερη ελαστικότητα προϊόντος ή υπηρεσίας ως προς την αύξηση των διεθνών εμπορικών ροών ναυτιλίας, β) οδηγούν σε βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου θαλασσίων μεταφορών και υποκατάσταση των εισαγωγών, γ) δίνουν έμφαση στην ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα εμπορεύσιμα αγαθά του ναυτιλιακού πλέγματος (βελτίωση μήτρας τεχνολογικών συντελεστών, δ) εμφανίζουν υψηλό επίπεδο διαρθρωτικής αλληλεξάρτησης τόσο στους κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος, όσο και στο σύνολο της οικονομίας