

**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**

Μέρος Α

**Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού
Πλέγματος**

Πειραιάς, 2014

Ερευνητική Ομάδα

Καθηγητής Ελ. Θαλασσινός

Καθηγητής Θ. Πελαγίδης

Καθηγητής Σ. Θεοδωρόπουλος

Επικ. Καθ. Ε. Βαλμιά

ΥΔ Ν. Αλαμπάνος

ΥΔ Γ. Δάφνος

ΥΔ Β. Ζαμπέτα

Δρ Κ. Βουτσινά

Πίνακας Περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	8
2.1 Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	8
2.1.1. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ	9
2.2 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	9
2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	11
2.4 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	13
2.5 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ CLUSTERS	19
3.1 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ CLUSTERS ΔΙΕΘΝΩΣ	19
3.1.1 ΕΥΡΩΠΗ	19
3.1.2. Η.Π.Α.	24
3.1.3 ΚΑΝΑΔΑΣ	31
3.1.4 ΑΣΙΑ	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ	40
4.1 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	40
4.2. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ	41
4.3. ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ	42
4.4. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ	48
5.1 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	48
5.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΛΕΓΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ. ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥΣ	51
5.2.1 ΝΟΡΒΗΓΙΑ	51
5.2.2 ΔΑΝΙΑ	61
5.2.3 ΓΑΛΛΙΑ	66
5.2.4 ΟΛΛΑΝΔΙΑ	70
5.2.5 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	86
6.1 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	86
6.1.1 ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ 1986	86
6.1.2 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ CABOTAGE. Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92	87
6.2. ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	92
6.2.1 ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	92
6.2.2 ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	93
6.2.3 ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	94

6.3 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	99
6.3.1 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.	99
6.3.2 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	100
6.3.3 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	101
6.3.4 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	102
6.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	103
6.4.1 Η ΑΝΑΓΚΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	103
6.4.2 ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	104
6.4.3 ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	105
6.5.2 ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΗΓΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ	110
6.5.3 Η ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΩΣ ΤΟΠΩΝ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	110
6.5.4 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ	115
6.5.5 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	117
6.5.6 ΚΟΙΝΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ	119
6.5.7 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ	120
6.5.8 ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΚΑΙ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ	123
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ, ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ.	 126
7.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΓΟΡΩΝ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	126
7.2. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.	129
7.3. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΛΕΓΜΑΤΑ	134
7.4. ΜΕΘΟΔΟΙ - ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΒΑΡΟΥΣ	145
7.5 ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΪΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ, Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΟΡΑ	150
7.6 Η ΘΕΣΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	161
7.7 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΘΕΣΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ (THE EUROPEAN MARITIME CLUSTERS FORUM)	169
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	 174

Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή

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 συμβάλει 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. Ashheim, 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 τα συμπεράσματα που εξήχθησαν κατά το Α' Μέρος, οι προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Κεφάλαιο 2. Η Έννοια του Πλέγματος

2.1. Η Θεωρία του Πλέγματος (Cluster)

Σε ένα οικονομικό περιβάλλον στο οποίο οι διαδικασίες ενοποίησης των αγορών επιταχύνονται και η κινητικότητα των παραγωγικών συντελεστών συνεχώς αυξάνει, ο ανταγωνισμός αποκτά ολοένα και περισσότερη ένταση και διεθνή διάσταση. Η βιωσιμότητα κάθε παραγωγικής δραστηριότητας εξαρτάται από τις δυνατότητες λειτουργίας της σε αυτά τα δεδομένα, ενώ οι επιδόσεις και η ικανότητά της να αντιμετωπίσει τον έντονο ανταγωνισμό εξαρτάται τόσο από την εσωτερική οργάνωση και αποτελεσματικότητα όσο και από τους παράγοντες που συνθέτουν το εξωτερικό περιβάλλον. Το τελευταίο φαίνεται να αυξάνει συνεχώς σε ρόλο και σημασία και να καθορίζει σε αυξανόμενο ρυθμό την ανταγωνιστικότητα και το βιώσιμο χαρακτήρα των επιχειρήσεων. Η συγκέντρωση, λοιπόν, πλήθους εξωτερικών παραγόντων σε μια περιοχή δύναται να προσφέρει τεράστια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις, οι οποίες για το λόγο αυτό συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Η εμφάνιση του πλέγματος που συνθέτει και επιβάλλει μία πιο αποτελεσματική οργάνωση και λειτουργία του εξωτερικού οικονομικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων αποτελεί παράγοντα με συνεχώς αυξανόμενη σημασία στη σημερινή οικονομική πραγματικότητα.

Η ανάλυση που ακολουθεί αποσκοπεί στην ανάδειξη των αιτιών και των παραγόντων στους οποίους στηρίζεται και από τους οποίους προέρχεται η ανάπτυξη ενός πλέγματος δραστηριοτήτων. Επιχειρείται, επιπλέον, η ανάδειξη της σημασίας της εξέλιξης των επιμέρους δραστηριοτήτων στην ανταγωνιστικότητα του πλέγματος και ιδίως των λειτουργιών που συνθέτουν την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό. Τέλος, επιχειρείται η ανάδειξη του μεγέθους και της σημασίας ενός επιτυχημένου πλέγματος στην οικονομία με το πλήθος των επιπτώσεων, άμεσων και έμμεσων, που αυτό συνεπάγεται μέσω των συνολικών του επιπτώσεων στα διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη. Η ανάλυση αυτή στηρίζεται σε έρευνες και με τη χρήση ανάλυσης εισροών-εκροών ποσοτικοποιούν τις έμμεσες επιπτώσεις σε άλλους, δορυφορικούς κλάδους της οικονομίας. Εν κατακλείδι, επιδιώκεται να απαντηθούν ερωτήματα που αφορούν το σχετικό μέγεθος, τη βιωσιμότητα, τα μέτρα πολιτικής και τις κατευθύνσεις στην ανάληψη δράσης προκειμένου ένα πλέγμα, όπως το ναυτιλιακό, να αυξήσει το ρόλο και τη συμβολή του στην οικονομία της χώρας.

2.1.1. Συγκριτικό και Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα

Στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία η διεθνής κατανομή της εργασίας και ο ανταγωνισμός στηρίχθηκε παραδοσιακά στην ύπαρξη και αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος μιας περιοχής, δηλαδή στο χαμηλότερο δυνατό κόστος εισροών για την παραγωγή. Η πρόσβαση και αποτελεσματικότερη χρήση των φθηνότερων παραγωγικών συντελεστών κατέστη εφικτή με την ενοποίηση των αγορών, την ανάπτυξη του εμπορίου, της τεχνολογίας, των επικοινωνιών και των μεταφορών.

Στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον, στο οποίο οι προαναφερόμενες τάσεις παγκοσμιοποίησης και έντασης του ανταγωνισμού λαμβάνουν μεγαλύτερες διαστάσεις, η ανάπτυξη και βιωσιμότητα των παραγωγικών δραστηριοτήτων απαιτεί ολόένα και περισσότερο τη δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Τα ανταγωνιστικά αυτά πλεονεκτήματα μπορούν πλέον να δημιουργηθούν και να προέλθουν από δυναμικού χαρακτήρα παράγοντες, διαφορετικούς από αυτούς που καθορίζουν το συγκριτικό πλεονέκτημα. Αυτοί μπορεί να έχουν σχέση με την ιστορία, την κουλτούρα, τα ιδρύματα της γνώσης μιας περιοχής, την αποτελεσματική λειτουργία μιας γεωγραφικής συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων που προωθούν την καινοτομία, δεδομένα που αποτελούν το «κοινωνικό κεφάλαιο» μιας περιοχής. Αυτά δημιουργούν και προϋποθέσεις για περισσότερο παραγωγική αξιοποίηση και χρήση των παραγωγικών συντελεστών, η οποία στηρίζεται στη συνεχή εφαρμογή της γνώσης και της καινοτομίας, απαραίτητες προϋποθέσεις του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος (B. Asheim, 2001).

Στη σημερινή παγκοσμιοποιημένη αγορά της γνώσης και της τεχνολογίας και της μεγαλύτερης κινητικότητας των παραγωγικών συντελεστών, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα είναι δυνατό να δημιουργηθούν εάν υπάρξουν οι προϋποθέσεις και το κατάλληλο επιχειρηματικό περιβάλλον συγκεντρωμένα σε μια γεωγραφική περιοχή. Αν τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα μπορούν να αντισταθμίσουν σε μεγάλο βαθμό τα συγκριτικά, ο συνδυασμός τους σε μια περιοχή μπορεί να εδραιώσει και να αναπτύξει μια πολύ ισχυρή ανταγωνιστική βάση στην παγκόσμια αγορά. Με γνώμονα τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, η διατηρησιμότητα του πλέγματος συνιστά εξίσου κρίσιμο με τη δημιουργία του παράγοντα (M. Porter, 1998).

2.2 Έννοια και Ορισμός του Πλέγματος

Η ύπαρξη τέτοιων πλεονεκτημάτων, συγκριτικών και ανταγωνιστικών, δημιουργούν ένα ελκυστικό, εξωτερικό, οικονομικό περιβάλλον ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη

παραγωγικών δραστηριοτήτων και συγκέντρωσης επιχειρήσεων. Στο γεωγραφικό αυτό περιβάλλον δημιουργείται ένα πλήθος εξωτερικών οικονομιών, χωρίς τις οποίες οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο τομέα δύσκολα μπορούν να είναι ανταγωνιστικές και βιώσιμες. Οι απαραίτητες για τις επιχειρήσεις «**εξωτερικές οικονομίες**» αυτές δεν προέρχονται μόνο από την ύπαρξη δημοσίων αγαθών και υποδομών που *ad hoc* στοχεύουν σε αυτές αλλά και από συναφείς διασυνδεδεμένες ιδιωτικές παραγωγικές δραστηριότητες, οι οποίες δημιουργούν ανάλογες των δημοσίων αγαθών και υποδομών εξωτερικές οικονομίες και οφέλη στο συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Η σημασία των εξωτερικών αυτών οικονομιών είναι τεράστια για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και το βαθμό ύπαρξης ενός ευνοϊκού για τη λειτουργία τους άμεσου εξωτερικού περιβάλλοντος, ενώ σε καθοριστικό βαθμό επηρεάζουν και την εσωτερική λειτουργία και αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων.

Επιπροσθέτως, οι συμμετέχουσες στο πλέγμα επιχειρήσεις και γενικότερα οικονομικές δραστηριότητες απολαμβάνουν «**οικονομίες συσπείρωσης**» (**agglomeration economies**), ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα αποδοτικότητας που οφείλονται στη γεωγραφική εγγύτητα και περιλαμβάνουν επί της ουσίας οφέλη εξωτερικών οικονομιών αναφορικά με τους συντελεστές παραγωγής. Ως παράδειγμα αναφέρεται η μετακίνηση έμπειρων και ικανών εργαζομένων και στελεχών μεταξύ των οργανισμών και επιχειρήσεων που απαρτίζουν το πλέγμα. Γι αυτό και παρά το γεγονός ότι η τεχνολογία, η γνώση και οι φθηνές εισροές μπορούν να εξευρεθούν στις παγκοσμιοποιημένες αγορές, το πλήθος των παραγόντων και πλεονεκτημάτων που απαιτεί η σημερινή, διεθνώς ανταγωνιστική παραγωγή των περισσότερων αγαθών και υπηρεσιών, μόνο σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές και τόπους μπορεί να παρασχεθεί. Η συγκέντρωση των παραγόντων και πλεονεκτημάτων αυτών προκαλεί την προσέλκυση και γεωγραφική συγκέντρωση συναφών επιχειρήσεων, των οποίων η παραγωγική δραστηριότητα απαιτεί και προϋποθέτει την ύπαρξη και αξιοποίησή τους. **Η γεωγραφική αυτή συγκέντρωση των συναφών με μια δραστηριότητα επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων που διασυνδέονται μεταξύ τους δημιουργεί το λεγόμενο πλέγμα (cluster)**. Εναλλακτικά, το πλέγμα αφορά ένα σύνολο από επιχειρήσεις και συναφείς θεσμικούς φορείς ενός πεδίου ή κλάδου, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από κάποια σχετική γεωγραφική εγγύτητα καθώς και από ομοιότητες και συμπληρωματικότητες μεταξύ τους (M. Porter, 1999).

Η γένεση της έννοιας του πλέγματος μπορεί να εντοπιστεί στις αρχές του εικοστού αιώνα, όταν αναλυτές της εποχής εκείνης και οικονομολόγοι υποστηρικτές της νεοκλασικής θεωρίας (όπως ο Marshall το 1920 και ο Weber το 1929) επιχείρησαν να επεξηγήσουν την επιχειρηματική ευημερία μέσα από το επιστημονικό πρίσμα της οικονομικής γεωγραφίας

(ανέλυσαν μεταξύ άλλων και τη σημασία της γεωγραφικής εγγύτητας). Ο Μ. Porter βασιζόμενος σε αυτές τις ιδέες της οικονομικής γεωγραφίας και εμπλουτίζοντάς τις με την έννοια της δυναμικής ισορροπίας συνέβαλε αποφασιστικά στις θεωρίες περί πλεγμάτων όπως αυτές έχουν αναπτυχθεί μέχρι σήμερα. Σύμφωνα με τον ίδιο, η γεωγραφική συγκέντρωση των συναφών με μια δραστηριότητα επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων μπορεί να περιλαμβάνει προμηθευτές εξειδικευμένων εισροών (λ.χ. ανταλλακτικών, εξοπλισμού και υπηρεσιών κάθε κατηγορίας και εξειδικευμένων υποδομών), να παρέχει πρόσβαση σε δίκτυα και πελάτες, σε επιχειρήσεις με συμπληρωματικά προϊόντα, εμπειρία, τεχνολογία, κοινές εισροές και να περιλαμβάνει, τέλος, κυβερνητικούς ή άλλους φορείς (λ.χ. πανεπιστήμια, οργανισμούς πιστοποίησης, φορείς παροχής εκπαίδευσης και κατάρτισης, πληροφόρησης, τεχνικής υποστήριξης, έρευνας και ανάπτυξης της γνώσης και εμπορικές ενώσεις).

Έως και σήμερα, έχει δημιουργηθεί και αναπτυχθεί μεγάλος αριθμός συναφών παραγωγικών δραστηριοτήτων σε διάφορα σημεία του κόσμου, 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), το πλέγμα της μόδας δερμάτων ειδών της Ιταλίας, το ναυτιλιακό πλέγμα του λιμένας του Ρότερνταμ, το πλέγμα των υποστηρικτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών του Λονδίνου κ.ο.κ. Τα γεωγραφικά όρια της θέσης και του τόπου ανάπτυξης καθενός από αυτά εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες που συνθέτουν τη λειτουργία του, ενώ μπορεί να εντοπίζονται σε μια πόλη, μια περιοχή ή ακόμη και να καλύπτουν και να διασυνδέουν επιχειρήσεις που βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες (Μ. Porter, 1998). Κοινό χαρακτηριστικό όλων των ειδών πλεγμάτων παραμένουν τα πλεονεκτήματα τα οποία απολαμβάνουν οι επιχειρήσεις και φορείς που το συναποτελούν ως αποτέλεσμα της συνέργειας που αναπτύσσεται μέσα από την αλληλοσύνδεση και τη συνεργασία.

2.3 Παράγοντες δημιουργίας του Πλέγματος

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν διατυπωθεί διάφορες θεωρίες (Μ. Porter, 1990 και 1998, Ρ. Krugman, 1991) που 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 λόγοι που οδηγούν στη δημιουργία ενός πλέγματος δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση στην ανάπτυξη μιας

αλυσίδας επιχειρηματικών πρωτοβουλιών και εγκατάστασης επιχειρήσεων σε μία περιοχή είναι πολλοί. Ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον, με έντονα ανταγωνιστικές συνθήκες και χωρίς εμπόδια εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο αποτελεί βασική προϋπόθεση προκειμένου να αξιοποιηθούν δυνατότητες σύστασης 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, θεσμικό πλαίσιο χωρίς σημαντικά διοικητικά βάρη κ.ο.κ.

Σε περιβάλλον όπως αυτό που περιγράφεται ανωτέρω εμφανίζεται μια κρίσιμη μάζα η οποία δημιουργεί μια αυτοτροφοδοτούμενη διαδικασία υπό την έννοια ότι οι διασυνδεδεμένες επιχειρήσεις και φορείς αναπτύσσουν και παρέχουν πληροφόρηση, αποτελεσματικές προμήθειες εισφορών, καταρτισμένο προσωπικό, κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, απαραίτητες υποδομές, επιχειρηματικές σχέσεις κ.ο.κ. (Porter, 1998). Το σχηματιζόμενο πλέγμα, αποκτά όνομα και φήμη, γεγονός που προκαλεί την εγκατάσταση στην τοποθεσία νέων επιχειρήσεων που συμβάλλουν στην ανάπτυξη και ενδυνάμωσή του. Δημιουργούνται μοναδικά στοιχεία εξειδίκευσης, συμπληρωματικότητας και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων από τη διαχείριση της γνώσης και της τεχνολογίας καθώς και από τις φθηνότερες εισροές λόγω εξειδίκευσης (Caniels and Ronijn, 2005). Η εγγύτητα μεταξύ των επιχειρηματικών και θεσμικών φορέων προσφέρει δυνατότητες για ευκολότερη διάχυση της πληροφορίας, ευελιξία και έγκαιρη προσαρμοστικότητα λόγω της μεγάλης εξειδίκευσης και γρηγορότερη διάχυση και υιοθέτηση της καινοτομίας.

Γενικότερα, η διαδικασία συγκέντρωσης μπορεί να προέλθει και από άλλες αιτίες που είτε υπάρχουν είτε δημιουργούνται από το συνδυασμό και την εμφάνιση νέων δεδομένων της οικονομικής πραγματικότητας. Η ανάπτυξη και αναβάθμιση του δικτύου υποδομών δημιουργεί δυνατότητες για αξιοποίηση πόρων, φυσικών πλεονεκτημάτων και δεξιοτήτων που πριν δεν θεωρούνταν εφικτά και συμφέροντα. Σοβαρά και μεγάλης έκτασης προβλήματα καθώς και η ανάγκη αντιμετώπισής τους, όπως λ.χ. οι ανάγκες άρδευσης για απόκτηση αυτάρκειας σε τρόφιμα στο Ισραήλ, οι ανάγκες αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων από τη ρύπανση των χημικών βιομηχανιών, του χαρτοπολτού και της μεταλλουργίας στη Φινλανδία κ.ο.κ., οδήγησαν σε ανάπτυξη πλέγματος βιομηχανιών εξοπλισμού άρδευσης και αντιρρυπαντικής τεχνολογίας αντίστοιχα (M. Porter, 1998). Η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων με τεχνολογικές καινοτομίες προκαλεί αλυσίδα επιπτώσεων και νέων ευκαιριών σε μια περιοχή, ενώ κάποια σημαντικά γεγονότα μπορεί να προκαλέσουν μια μόνιμη ζήτηση υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο που δημιουργεί αποδοτικές δυνατότητες ικανοποίησής της. Η συσσωρευμένη εμπειρία και γνώση, ο προσανατολισμός μιας περιοχής σε μια οικονομική δραστηριότητα και η παράδοση που έχει δημιουργηθεί, αποτελούν συχνά

αιτία αντίστοιχης τοπικής συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Η δυνατότητα δημιουργίας διεθνούς ανταγωνιστικότητας βασίζεται στην εκμετάλλευση τοπικά αναπτυγμένων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Μια περιφέρεια μπορεί να εξελιχθεί σε μια «**περιοχή της γνώσης**» στην οποία αναπτύσσονται συστήματα ανάπτυξης της καινοτομίας. Μέσω αυτών αναλαμβάνουν συλλογική δράση και προχωρούν σε συνεργασία αρχές περιφερειακής διακυβέρνησης, πανεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα, φορείς εκπαίδευσης και κατάρτισης, καθώς και επιχειρήσεις που επιδιώκουν την ανάπτυξη και εφαρμογή της καινοτομίας (B. Asheim, 2001).

Η ανάπτυξη του πλέγματος μπορεί να αποκτήσει τέτοιο βαθμό επιρροής και σημασίας ώστε να προσελκύει εκτός από επιχειρήσεις σε εθνικό επίπεδο και επιχειρήσεις από άλλες χώρες στο πλαίσιο της συνεχούς ενοποίησης των αγορών ένεκα αυξημένης κινητικότητας. Επιπλέον, οι ανάγκες σε εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό και τεχνογνωσία μπορούν να καλυφθούν από ευρύτερες περιοχές και να δημιουργήσουν ευκαιρίες απασχόλησης που δεν υπήρχαν πριν. Στην αυτοτροφοδοτούμενη, όπως περιγράφηκε ανωτέρω, διαδικασία ανάπτυξης ενός πλέγματος δραστηριοτήτων ο ρόλος του κράτους ως προς τη συνεχή αναβάθμιση των απαραίτητων υποδομών και τις αναπροσαρμογές στο ρυθμιστικό πλαίσιο είναι καθοριστικός και κρίσιμος για την ανταγωνιστικότητα του ίδιου του πλέγματος. Η διατήρηση και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στο σημερινό διεθνοποιημένο περιβάλλον σε σχέση με άλλα συναφή πλέγματα δραστηριοτήτων αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα επιβίωσης και συνέχειας. Ο δυναμισμός του πλέγματος εξαρτάται από το βαθμό συνεχούς εισαγωγής καινοτομιών, γεγονός που απαιτεί τη διαρκή συνέργεια και συναπόφαση όλων των ανωτέρω φορέων και παραγόντων, οι οποίοι συνιστούν την περιφέρεια δραστηριοτήτων του πλέγματος (Caniels and Ronijn, 2005).

2.4 Οι παράγοντες ανταγωνιστικότητας του πλέγματος

Αν και η σημασία της γεωγραφικής θέσης ή περιοχής στην οποία εντοπίζεται το πλέγμα παραμένει θεμελιώδης για την ανταγωνιστικότητα των δραστηριοτήτων εντός αυτής, ο ρόλος της έχει αλλάξει στη σύγχρονη οικονομία που χαρακτηρίζεται από δύο μάλλον αντικρουόμενες τάσεις, τη διεθνή κατανομή της εργασίας με βάση τα συγκριτικά πλεονεκτήματα μιας περιοχής και τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προέρχονται από την αξιοποίηση των σημερινών δυνατοτήτων της οικονομίας της γνώσης (B. Asheim, 2001).

Παλαιότερα η ανταγωνιστικότητα και η ανάπτυξη δραστηριοτήτων σε μια περιοχή στηριζόταν παραδοσιακά στο συγκριτικό πλεονέκτημα, δηλαδή τους φυσικούς πόρους, το φθηνό εργατικό δυναμικό κ.ο.κ. Το συγκριτικό πλεονέκτημα χαρακτηρίζεται κυρίως από

στατικού χαρακτήρα παράγοντες, οι οποίοι σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες δύνανται να αποτελέσουν αιτίες γεωγραφικής συγκέντρωσης και εμφάνισης ενός πλέγματος δραστηριοτήτων. Στη σύγχρονη οικονομία, όμως, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δημιουργούνται από και στηρίζονται σε περισσότερο δυναμικού χαρακτήρα παράγοντες και συγκεκριμένα στην ικανότητα ολοένα και περισσότερο αποτελεσματικής και παραγωγικής χρήσης των πόρων μέσα από τη συνεχή εισαγωγή καινοτομιών, ο βαθμός των οποίων συνιστά την απόλυτη δοκιμασία για την περαιτέρω ευημερία ή συρρίκνωση του πλέγματος (M. Porter, 1998).

Η γεωγραφική συγκέντρωση φαίνεται να παίζει καθοριστικό ρόλο και να αποτελεί τη βάση δημιουργίας ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Στη γεωγραφική περιοχή του πλέγματος δημιουργείται το εξωτερικό εκείνο περιβάλλον στο οποίο υπάρχουν και αναπτύσσονται όλοι εκείνοι οι παράγοντες με κρίσιμη σημασία για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις εντός ενός πλέγματος μπορούν, για παράδειγμα, να αντισταθμίσουν πολλά μειονεκτήματα που αφορούν το κόστος των εισροών απευθυνόμενοι για προμήθειες στη διεθνή αγορά. Έξω από αυτό η εγκατάστασή τους μπορεί να προκαλέσει σημαντικές επιβαρύνσεις και προβλήματα που εξασθενίζουν την ανταγωνιστικότητά τους. Αν η εσωτερική λειτουργία των επιχειρήσεων και ό,τι συμβαίνει μέσα σε αυτές έχει μεγάλη σημασία, τα πλέγματα δραστηριοτήτων αποκαλύπτουν πως το άμεσο εσωτερικό επιχειρηματικό περιβάλλον παίζει και αυτό ζωτικό ρόλο (M. Porter, 1998).

Η συνεχής αύξηση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας που στηρίζεται στην εφαρμογή της εξειδικευμένης γνώσης και μεθόδων, την προηγμένη τεχνολογία, την παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών με μοναδικά χαρακτηριστικά και σε μακροχρόνια βάση, δε γίνεται να προέλθει μόνο από την εφαρμογή εσωτερικών οργανωτικών μεταβολών. Το εξωτερικό οικονομικό περιβάλλον είναι εκείνο που κινητοποιεί, επιβάλλει τις διαδικασίες αυτές αλλά και μπορεί να προσφέρει τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα. Η ποιότητα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος που χαρακτηρίζει το τοπικό πλέγμα δραστηριοτήτων στηρίζεται σε εξωτερικούς παράγοντες κρίσιμους για επιχειρήσεις παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών εντάσεως, τεχνολογίας και γνώσης, όπως στην εύκολη πρόσβαση στην πληροφόρηση, το εξειδικευμένο και καλά εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, τα προηγμένα δίκτυα πληροφορικής και μεταφορών κ.ο.κ. Η ποιοτική λειτουργία του πλέγματος στη συνέχεια ανανεώνεται, επικαιροποιείται και εφαρμόζεται από τις επιχειρήσεις χάρη στους άλλους θεσμικούς φορείς που ασχολούνται με την έρευνα και την ανάπτυξη του πλέγματος.

Στο περιβάλλον αυτό διευκολύνονται οι συνεργασίες, η άμεση επαφή και διασύνδεση επιχειρήσεων και φορέων, δημιουργείται συλλογικότητα και τίθενται στόχοι που

ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις προοπτικές ανάπτυξης των επιχειρήσεων του πλέγματος. Η μείωση των απαραίτητων αποθεμάτων, η αποτελεσματική πρόσβαση στις απαραίτητες εισροές αλλά και η οργανωμένη με άλλες επιχειρήσεις πρόσβαση σε εισροές μακρινής απόστασης δύναται να επιφέρουν αφενός μείωση του κόστους και αφετέρου μείωση των τιμών από τους προμηθευτές λόγω του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται για πρόσβαση σε μια συγκεντρωμένη και ενοποιημένη τοπική αγορά. Οι συμπληρωματικότητες που αναπτύσσονται, διαδίδουν και προωθούν την ποιότητα και αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων του πλέγματος, ενώ η επιτυχία και η απόκτηση ποιοτικών πλεονεκτημάτων από μια ή περισσότερες επιχειρήσεις διευκολύνουν και αναγκάζουν τις άλλες να κινηθούν προς την ίδια κατεύθυνση. Η βελτίωση της ποιότητας αποτελεί αμοιβαίο συμφέρον (M. Porter, 1998).

Η ύπαρξη και ανάπτυξη υποδομών και δημόσιων αγαθών οδηγεί στη συνεχή μείωση του κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων λόγω των εξωτερικών οικονομιών που δημιουργούνται από φορείς του δημόσιου τομέα αλλά και από φορείς του ιδιωτικού τομέα στο βαθμό που λειτουργούν ως εξωτερικές οικονομίες. Η γεωγραφική συγκέντρωση όλων όσοι κάνουν χρήση συνεπάγεται υψηλή απόδοση των υποδομών και δημόσιων αυτών αγαθών. Συγχρόνως, το συναλλακτικό κόστος που αφορά τη λειτουργία των επιχειρήσεων του πλέγματος και τις συναλλαγές κάθε μορφής μεταξύ τους μειώνεται σημαντικά. Η μείωση του συναλλακτικού κόστους σε συνδυασμό με το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο από πλευράς δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων, τις αναπροσαρμογές που απαιτούνται από μια εξελισσόμενη πραγματικότητα και την ανάπτυξη συλλογικών δράσεων και διάδοση ιδεών δύναται να επιφέρει πολλά σημαντικά οφέλη για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του πλέγματος. Ένα ευνοϊκό, τοπικό, επιχειρηματικό περιβάλλον που προωθεί την καινοτομία, τη συνεχή αναβάθμιση και τον ανταγωνισμό, δημιουργώντας ταυτόχρονα ένα εθνικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, διαμορφώνεται υπό την επιρροή ρομβικού σχήματος παραγόντων και δεδομένων με κάθε μία από τις γωνίες να αλληλεπιδρά με τις υπόλοιπες (M. Porter, 1990). Οι παράγοντες και τα δεδομένα αυτά είναι τα ακόλουθα τέσσερα:

1. Οι συνθήκες των παραγωγικών συντελεστών ως προς το κόστος και την ποιότητα με ρόλο καθοριστικό της ανταγωνιστικότητας στο συγκεκριμένο κλάδο.
2. Οι συνθήκες της ζήτησης και τα ποιοτικά στοιχεία των τοπικών πελατών που μπορούν να δημιουργήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για επέκταση στις διεθνείς αγορές.
3. Οι συναφείς και υποστηρικτικές δραστηριότητες, η τυχόν ύπαρξη εντός της χώρας προμηθευτών και συναφών επιχειρήσεων, διεθνώς ανταγωνιστικών.

4. Οι στρατηγικές των επιχειρήσεων, η επιχειρηματική δομή και πρακτικές άμιλλας μεταξύ τους και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και οργάνωσης.

Υποστηρίζεται ότι το τοπικό επιχειρηματικό περιβάλλον και η ανταγωνιστικότητά του επηρεάζεται σημαντικά και από δύο επιπλέον παράγοντες που είναι οι ακόλουθοι:

α. Ο ρόλος της κυβερνητικής εξουσίας και των πολιτικών της που ενθαρρύνουν ή αποθαρρύνουν τον ανταγωνισμό, αναβαθμίζουν τις υποδομές και την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού και εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών.

β. Η συλλογική ικανότητα διαχείρισης και αντιμετώπισης τυχαίων, απρόβλεπτων και χωρίς έλεγχο γεγονότων και παραγόντων που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των συγκεκριμένων κλάδων του πλέγματος.

Τα ανωτέρω δεδομένα και παράγοντες δύνανται συνδυαστικά να επιδράσουν με καθοριστικό τρόπο στην ανταγωνιστικότητα του πλέγματος. Αυτοί καθορίζουν την ύπαρξή του, χαρακτηρίζουν τη λειτουργία του και αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για τη βιωσιμότητά του.

2.5 Το οικονομικό μέγεθος και η σημασία του

Στο σημερινό διεθνοποιημένο οικονομικό περιβάλλον των συνεχώς ενοποιημένων αγορών οι παράγοντες που αναφέρθηκαν ανωτέρω καθορίζουν όχι μόνο την ανταγωνιστικότητα ενός πλέγματος δραστηριοτήτων αλλά και τη βιωσιμότητα, την ανάπτυξη, το μέγεθος και τις οικονομικές του επιδόσεις. Καθορίζουν εν ολίγοις το βάρος και τη σημασία του στην οικονομία, η οποία υπό την επίδραση των παραγόντων αυτών μεταβάλλεται διαχρονικά. Οι ανωτέρω μεταβολές δύνανται να αποτυπωθούν και να **ποσοτικοποιηθούν στα παρακάτω οικονομικά μεγέθη**, τα οποία εκφράζουν τόσο τις **άμεσες** όσο και τις **έμμεσες επιπτώσεις**, προερχόμενες από μεταβολές στο οικονομικό περιβάλλον ή επιχειρηματικές αποφάσεις ή τέλος από μέτρα της κυβερνητικής πολιτικής.

Η **προστιθέμενη αξία** αλλά και ο **κύκλος εργασιών** αποτυπώνουν 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. Για τη λειτουργία και παραγωγή της κύριας δραστηριότητας του πλέγματος απαιτούνται αγορές για εισροές αγαθών και υπηρεσιών. Απαιτούνται, συνεπώς, **ενδοκλαδικές και διακλαδικές συναλλαγές** προκειμένου να παραχθεί η προστιθέμενη αξία και ο κύκλος εργασιών της κύριας

δραστηριότητας καθώς και των συναφών δραστηριοτήτων που συνδέονται με αυτήν. Η ποσοτικοποίηση των επιδράσεων αυτών, άμεσων και έμμεσων, μπορεί να προσδιοριστεί και εκτιμηθεί μέσω της ανάλυσης που παρέχουν οι πίνακες εισροών-εκροών, οι οποίοι αποτελούνται από γραμμές και στήλες που αντιστοιχούν στους επί μέρους κλάδους της οικονομίας. Με την κατάρτιση και επικαιροποίησή τους ανά ορισμένα χρονικά διαστήματα, αποτυπώνονται οι πραγματικές σχέσεις που αφορούν την παραγωγική δραστηριότητα των επί μέρους κλάδων. Με τον υπολογισμό των αντίστοιχων τεχνολογικών συντελεστών αποκαλύπτεται η δομή του κόστους παραγωγής, δηλαδή η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία (συνάρτηση παραγωγής).

Με βάση την ανάλυση εισροών-εκροών, κάθε μεταβολή στη ζήτηση του συγκεκριμένου κλάδου θα επιφέρει άμεσο αποτέλεσμα όχι μόνο στην παραγωγή του ίδιου κλάδου αλλά και στην παραγωγή λοιπών κλάδων. Από αυτούς προμηθεύεται τις απαραίτητες εισροές για την παραγωγή του, οι οποίοι και αυτοί θα ζητούν περισσότερες εισροές για την παραγωγή τους. Με τον τρόπο αυτό μεταδίδεται ένα κύμα επιδράσεων σε συναφείς κλάδους της οικονομίας, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η παραγωγή ενός συγκεκριμένου κλάδου που στοχεύει στην ικανοποίηση της ζήτησης προς αυτόν. Με την ανάλυση εισροών-εκροών δίνεται η δυνατότητα καταγραφής όλων αυτών των έμμεσων πολλαπλασιαστικών επιδράσεων στην προστιθέμενη αξία, την απασχόληση, το εισόδημα των νοικοκυριών κ.ο.κ. καθώς και η δυνατότητα αξιολόγησης των αποτελεσμάτων που επιφέρουν οι αποφάσεις και τα μέτρα πολιτικής στα διάφορα αυτά μακροοικονομικά μεγέθη. Επιπλέον, οι μεταβολές στη δομή του κόστους, οι οποίες δύναται να εκτιμηθούν με την παραπάνω μέθοδο, παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα του συγκεκριμένου κλάδου, τη βιωσιμότητα και ανάπτυξή του. Τέλος, υπάρχει η δυνατότητα εκτίμησης όχι μόνο των επιδόσεων του συγκεκριμένου κλάδου αλλά και των άλλων κλάδων που άμεσα ή έμμεσα τον εφοδιάζουν με τις απαραίτητες εισροές (Van Der Linden J., 2001).

Οι ανωτέρω έμμεσες επιδράσεις μπορεί να διαχέονται σε κλάδους άλλων χωρών, γεγονός που αποκτά ιδιαίτερη σημασία στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και ενοποίησης των αγορών. Προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση, τόσο για ενδιάμεσα όσο και για τελικά προϊόντα και υπηρεσίες, οι αντίστοιχοι κλάδοι προβαίνουν σε εισαγωγές από το εξωτερικό. Ανάλογα με το μέγεθος της εισαγωγικής διείσδυσης του κράτους στον τομέα αυτόν, δηλαδή το ποσοστό της ζήτησής του που καλύπτεται με εισαγωγές, εξαρτάται και το μέγεθος των έμμεσων επιδράσεων που διαχέονται σε άλλες χώρες. Το γεγονός αυτό αποτελεί σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα για το μέγεθος της ανάπτυξης των συναφών δραστηριοτήτων στη χώρα ή μια περιοχή της και το μέγεθος του αντίστοιχου πλέγματος. Ο βαθμός καθετοποίησης των εγχώριων δραστηριοτήτων καθορίζει

τα μεγέθη αυτά. Για παράδειγμα, χωρίς ανταγωνιστικό ναυτιλιακό πλέγμα θα αναπτυχθούν μόνο λίγες απαραίτητες δραστηριότητες που είτε ακόμη δεν είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένες στο διεθνή ανταγωνισμό είτε συνδέονται με τη λειτουργία της τοπικής ναυτιλιακής αγοράς. Με την ανωτέρω ανάλυση δίδεται μια πλήρης εικόνα των επιδράσεων αυτών, τόσο για το μέγεθος της ναυτιλιακής αγοράς όσο και για τις μεταβολές σε αυτή.

Είναι δυνατό, τέλος, να εκτιμηθεί η συμβολή του συγκεκριμένου κλάδου ή των συναφών δραστηριοτήτων του πλέγματος στα καθαρά φορολογικά έσοδα. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της απασχόλησης και των δημόσιων δαπανών μπορούν επιπλέον να εκτιμηθούν οι ασφαλιστικές εισφορές και η συνολική στήριξη του δημόσιου τομέα προς το συγκεκριμένο κλάδο και τις συναφείς δραστηριότητες αντίστοιχα.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Asheim B. (2001) *'Localized Learning, Innovation and Regional Clusters'*. Cluster Policies-Cluster Development. Age Mariussen Ed. Stockholm 2001. (Nordregion Report 2001:2).
2. Caniels M. And Romijn (2005). 'What drives innovativeness in industrial clusters: Transcending the debate'. *Cambridge Journal of Economics*, 2005. 29, p.497-515
3. Krugman, P., 1991. *Geography and trade*, Cambridge, MA: The MIT Press.
4. Porter, M.E., 1990. *The competitive advantage of nations*, New York: The Free Press.
5. Marshall, A., 1920. *Principles of economics*, Amherst, N.Y.: Prometheus Books.
6. Porter M., 1998. 'Clusters and the New Economics of Competition'. *Harvard Business Review*. Nov-Dec. 1998.
7. Porter, M., 1999. *On Competition*, Harvard Business School Publ. Corporation
8. Tallman, S. et al., 2004. Knowledge, clusters, and competitive advantage. *Academy of Management Review*, 29(2), 258-271.
9. Van Der Linden J., 2001. 'The Economic Impact Study of Maritime Policy Issues: application to the German case'. *Maritime Policy and Management*. Vol. 28, No1. p.33-54.
10. Weber, A., 1929. *Theory of the Location of Industries*, The University of Chicago Press.
11. European Commission, 2007. 'Maritime Clusters'. Commission Staff Working Document. Brussels, SEC, 2007.
12. European Commission, 2008. *'The Role of Maritime Clusters to Enhance the strength and Development of European Maritime Sectors'*. Report on results. Brussels.
13. Wijnolst, N., 2006. *'Dynamic European Maritime Clusters'*. Dutch Maritime Network series. Publication No 30. Delft University Press.
14. Hansen J, Clasen J., (2010). *"The Economic Significance of Maritime Clusters – Lessons Learned from European Empirical Research"*. The Danish Ship-owners Association.

Κεφάλαιο 3. Τα Παγκόσμια Clusters

3.1 Τα σημαντικότερα Clusters διεθνώς

Η συσσώρευση οικονομικών δραστηριοτήτων γενικότερα και τα οικονομικά πλέγματα ειδικότερα αποτελούν δεδομένη οικονομική πραγματικότητα εδώ και πολλούς αιώνες. Μερικά κατεξοχήν παραδείγματα οικονομικών πλεγμάτων διεθνούς απήχησης σε διαφορετικές βιομηχανίες είναι τα παρακάτω:

1. Χρηματοοικονομικές Υπηρεσίες (London City, New York)
2. Ταινίες – Κινηματογράφος (Hollywood, Bollywood)
3. Αυτοκίνητα (Detroit, Modena, Toyota City, Wolfsburg, Stuttgart)
4. Ρολόγια (Switzerland, Japan)
5. Λογισμικό Ηλεκτρονικών υπολογιστών (Silicon Valley, Bangalore)
6. Ναυτιλιακή τεχνολογία (Southwest Norway)
7. Κινητή Τηλεφωνία (Stockholm, Helsinki)
8. Οίνος – Κρασί (Barossa Valley, Rioja, Bordeaux, Southern Chile, parts of California)

Από την παραπάνω ενδεικτική λίστα συνάγεται ότι αφενός τα πλέγματα υπάρχουν παντού στη διεθνή οικονομία και αφετέρου ότι καθένα από αυτά έχει τη δική του ιστορία και τρόπο εξέλιξης. Παρακάτω αναφέρονται αναλυτικότερα τα πλέγματα που έχουν αναπτυχθεί στις μεγαλύτερες γεωγραφικές και οικονομικές οντότητες της παγκόσμιας οικονομίας.

3.1.1 Ευρώπη

Το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Πλεγμάτων¹ παρέχει μια ποσοτική ανάλυση των ευρωπαϊκών πλεγμάτων βασισμένη σε πλήρως συγκρίσιμη και ενιαία μεθοδολογία για όλες τις χώρες της Ευρώπης.

Αναλυτική παρουσίαση των ευρωπαϊκών πλεγμάτων βασισμένη κυρίως σε στοιχεία της EUROSTAT καθώς και χαρτογράφησή τους ανά χώρα, δραστηριότητα και περιοχή μπορεί να αναζητηθεί στο European Cluster Collaboration.² Η χαρτογράφηση των πλεγμάτων βασίζεται στην ποσοτική μέτρηση των διαφαινόμενων επιδράσεων που οι αλληλοσυσχετίσεις και τα

¹ European Cluster Observatory is available at <http://www.clusterobservatory.eu/>

² http://www.clustercollaboration.eu/map?p_p_id=geomapping_WAR_geomapping10SNAPSHOT_INSTANCE_Nqh9&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2&geomapping_WAR_geomapping10SNAPSHOT_INSTANCE_Nqh9_tabs=Regions&geomapping_WAR_geomapping10SNAPSHOT_INSTANCE_Nqh9_select=EU

spill-over effects επιφέρουν στις αποφάσεις εγκατάστασης των επιχειρήσεων και όχι στην άμεση μέτρηση των επιδράσεων αυτών μεταξύ των δυνάμεων που καθορίζουν το κάθε πλέγμα.

Ως γνωστό, η ποσότητα και η ποιότητα της γνώσης που μεταδίδεται και ανακυκλώνεται μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εντός του ίδιου πλέγματος εξαρτάται από το μέγεθος και την ποσότητα εξειδίκευσης του πλέγματος καθώς και το βαθμό στον οποίο η περιοχή εγκατάστασης του πλέγματος είναι προσανατολισμένη αναφορικά με την παραγωγή στις σχετιζόμενες με το πλέγμα επιχειρηματικές δραστηριότητες. Οι τρεις αυτοί παράγοντες, το μέγεθος, η εξειδίκευση και ο προσανατολισμός, δύναται να αποτελέσουν κριτήρια ανάλυσης του κατά πόσο το υπό εξέταση πλέγμα έχει αποκτήσει την «εξειδικευμένη κρίσιμη μάζα» προκειμένου να δημιουργεί θετικά spill-overs και linkages.

Το ευρωπαϊκό παρατηρητήριο πλεγμάτων κατηγοριοποιεί τα ευρωπαϊκά πλέγματα σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες με βάση το βαθμό επίτευξης της κρίσιμης αυτής μάζας (0,1,2,3), δηλαδή με αποτίμηση και υπολογισμό των προαναφερθέντων τριών παραγόντων, με τον εξής τρόπο:

Μέγεθος: Ζητούμενο είναι εάν η απασχόληση αγγίζει ένα ικανοποιητικό επίπεδο στη συνολική ευρωπαϊκή απασχόληση και συγκεκριμένα εάν ένα πλέγμα βρίσκεται στο υψηλότερο 10% όλων των περιοχών στην Ευρώπη, στην ίδια κατηγορία πλεγμάτων και σε όρους αριθμού εργαζομένων.

Εξειδίκευση: Ζητούμενο είναι εάν μια περιοχή είναι περισσότερο εξειδικευμένη σε μια συγκεκριμένη κατηγορία πλέγματος από τη συνολική οικονομία μεταξύ όλων των περιοχών και συγκεκριμένα εάν σε μια κατηγορία πλέγματος συγκεκριμένης περιοχής καταγράφεται αριθμός εξειδίκευσης 2 ή μεγαλύτερο.³

Προσανατολισμός: Ζητούμενο είναι εάν ένα πλέγμα συγκεντρώνει μεγάλο μέρος απασχόλησης σε σχέση με το σύνολο της περιοχής του και ειδικότερα εάν ένα πλέγμα

³ Ο βαθμός-δείκτης τοπικής εξειδίκευσης υπολογίζεται ως το ποσοστό συνολικής απασχόλησης μίας βιομηχανίας στη συγκεκριμένη περιοχή ως προς το ποσοστό συνολικής απασχόλησης της βιομηχανίας αυτής σε όλες τις υπό ανάλυση χώρες. Βαθμός τοπικής εξειδίκευσης ίσος με 1 σημαίνει ότι η υπό εξέταση περιοχή δεν εξειδικεύεται σε μια συγκεκριμένη βιομηχανία. Βαθμός εξειδίκευσης ίσος με 2 σημαίνει ότι στη συγκεκριμένη περιοχή μια βιομηχανία αντιπροσωπεύεται από ποσοστό απασχόλησης 100% μεγαλύτερο από το επίπεδο σε όλες τις υπό εξέταση περιοχές. Αυτό υποδεικνύει ότι η περιοχή εξειδικεύεται στη συγκεκριμένη βιομηχανία. Επιπλέον πληροφορίες μπορούν να βρεθούν στην παρακάτω διεύθυνση:

http://www.nordicinnovation.net/img/cluster_benchmarking_project_final_report.pdf

βρίσκεται στην κορυφή του 10% των πλεγμάτων της ίδιας κατηγορίας και με συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους εργατικού δυναμικού στην περιοχή τους.

Στο στατιστικό χάρτη των περιφερειακών πλεγμάτων, ο οποίος βασίζεται στην ανάλυση της απασχόλησης από το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Πλεγμάτων, περιλαμβάνονται περισσότερα από 2.000 περιφερειακά πλέγματα στην Ευρώπη. Με βάση την προαναφερόμενη κατηγοριοποίηση (μέγεθος, εξειδίκευση και προσανατολισμός) 155 πλέγματα έλαβαν βαθμό και στις τρεις κατηγορίες, 524 έλαβαν βαθμό σε δύο κατηγορίες και 1.338 πλέγματα έλαβαν βαθμό σε μία κατηγορία από το σύνολο των 2.000 περιφερειακών πλεγμάτων στην Ευρώπη. Ο παρακάτω πίνακας 3.1 παρουσιάζει συνοπτικά τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης – κατηγοριοποίησης των περιφερειακών πλεγμάτων στην Ευρώπη.

Πίνακας 3.1: Παρουσία πλεγμάτων στην Ευρώπη – Αποτελέσματα από το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Πλεγμάτων

	Αριθμός περιφερειακών πλεγμάτων	Ποσοστό συνόλου των περιφερειακών πλεγμάτων	Ποσοστό των εν δυνάμει περιοχών τοποθεσιών.
3 Βαθμοί	155	7.68%	1.58%
2 Βαθμοί	524	25.98%	5.34%
1 Βαθμοί	1338	66.34%	13.65%
Σύνολο περιφερειακών πλεγμάτων (1-3 Βαθμοί)	2017	100%	20.57%

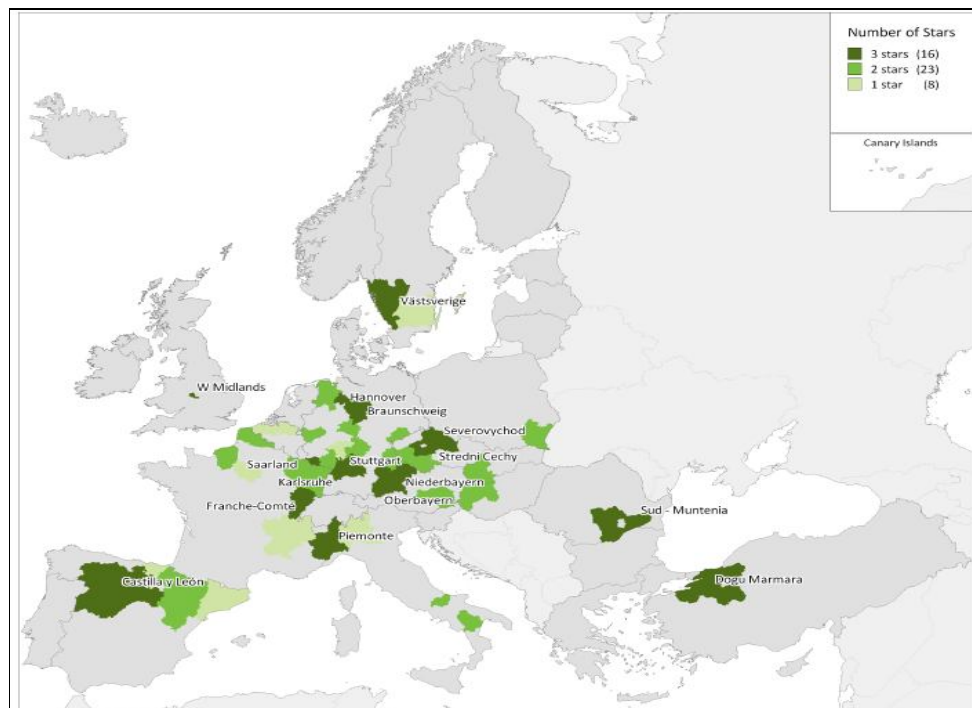
Πηγή: European Cluster Observatory.

Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση και χαρτογράφηση έχει το πλεονέκτημα της συγκρισιμότητας μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, αλλά είναι σημαντικό να τονιστεί ότι αντιπροσωπεύει περιφερειακές επιδράσεις συσσώρευσης πλεγμάτων με βάση στοιχεία απασχόλησης. Συνεπώς, εάν χρησιμοποιούνταν άλλοι δείκτες, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι προς το παρόν, πιθανώς η εικόνα να ήταν διαφορετική. Επιπλέον, η παραπάνω εικόνα σε καμία περίπτωση δεν είναι στατική, καθώς η κατάρρευση αλλά και η δημιουργία νέων πλεγμάτων σε μικρά χρονικά διαστήματα είναι συνεχής. Τέλος, η παραπάνω ανάλυση και κατηγοριοποίηση των

πλεγμάτων ανά την Ευρώπη, επιτρέπει μόνο μια συγκριτική ανάλυση μεταξύ των πλεγμάτων και όχι μια απόλυτη μέτρηση της δύναμης του κάθε πλέγματος.⁴

Στο κατωτέρω διάγραμμα 3.1 παρουσιάζονται πλέγματα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο με βάση την παραπάνω κατηγοριοποίηση (ενός, δύο και τριών βαθμών). Χαρακτηριστική είναι η σημασία που αποκτούν τα πλέγματα όσον αφορά τη γεωγραφική τους κατανομή.

Διάγραμμα 3.1: Μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο.



Πηγή: Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Πλεγμάτων. ISC/CSC Cluster Codes 1.0 Dataset 6/6/2007.

Στον πίνακα 3.2 κατωτέρω παρουσιάζονται συγκριτικά στοιχεία για διάφορες κατηγορίες βιομηχανικών πλεγμάτων ανά χώρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο με βάση το επίπεδο των απασχολούμενων εργατών. Το επίπεδο απασχόλησης είναι ένα από τα πολλά ποσοτικά κριτήρια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σύγκριση πλεγμάτων μεταξύ διαφορετικών χωρών και περιοχών. Στον ιστοτόπο του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Πλεγμάτων η

⁴ **Brussels, 17.10.2008 SEC (2008) 2637** “The concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: Main statistical results and lessons learned”, Commission staff working document.

αντίστοιχη κατηγοριοποίηση δύναται να γίνει λαμβανοντας υπόψη ένα μεγάλο πλήθος διαφορετικών ποσοτικών κριτηρίων, αποδίδοντας κατά τον τρόπο αυτό μια πολύ ικανοποιητική εικόνα της δυναμικής αλλά και του συγκριτικού μεγέθους των πλεγμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πίνακας 3.2: Αριθμός εργατών ανά τύπο βιομηχανικού πλέγματος για την Ευρώπη των

27

2009 E.U. Employees per Cluster Sector								
Region	Agricultural products	Automotive	Business services	Financial services	Heavy Machinery	IT	Maritime	Metal manufacturing
Austria	8,527	39,339	137,571	109,957	20,193	31,456	2,351	83,877
Belgium	11,135	53,246	212,768	155,408	17,771	26,983	4,185	62,476
Bulgaria	148,238	11,593	23,607	46,408	10,377	9,249	5,054	53,445
Cyprus	1,154	545	4,762	15,768	242	2,270	677	1,160
Czech Republic	24,890	118,088	61,347	103,272	32,361	43,845	18,368	191,869
Germany	132,541	651,217	1,142,592	1,195,349	131,424	381,521	28,487	800,302
Denmark	10,382	7,863	69,950	78,943	12,191	26,239	7,037	36,151
Estonia	1,688	3,240	13,095		3,338	7,299	3,086	6,076
Spain	204,086	167,288	327,574	463,084	47,940	86,630	104,641	229,777
Finland	2,878	11,083	69,969	46,226	14,169	28,154	5,776	42,582
France	87,989	278,169	744,412	911,602	72,698	149,658	41,539	340,731
Greece	76,340	3,338	69,546	128,128	7,047	5,714	24,942	30,872
Hungary	31,561	53,179	64,010	87,949	18,605	60,774	10,390	84,857
Ireland	1,313	3,935	63,985		2,372	27,476	3,298	10,459
Italy	47,807	223,527	648,403	484,685	111,071	186,107	42,931	611,387
Lithuania	2,527	3,647	14,443		3,760	4,780	7,375	12,380
Luxembourg	272	2,598	20,942	28,406	5	2,176	12	1,234
Latvia	3,478	1,964	8,284	25,832	2,839	6,143	8,585	8,173
Malta	487	1,047	3,194	4,209	304	2,840	439	631
Netherlands	73,140	26,185	281,804	255,716	14,705	70,876	15,062	47,637
Poland	72,344	78,159	49,250	292,708	57,764	23,480	21,083	131,946
Portugal	17,735	36,528	179,180		12,872	14,479	32,256	61,756

Romania	105,836	79,831	51,904	107,371	43,836	16,668	44,195	148,729
Sweden	7,117	74,891	155,909		22,889	53,728	6,497	95,237
Slovenia	1,476	12,375	16,489		5,521	6,187	1,228	39,846
Slovakia	2,023	38,678	38,112		22,203	14,677	2,938	58,358
United Kingdom	29,782	206,103	1,543,108	964,876	58,246	250,621	40,804	324,120
TOTAL	1,106,746	2,187,656	6,016,210	5,505,897	746,743	1,540,030	483,236	3,516,068

Πηγή: Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Πλεγμάτων 2009.

3.1.2. Η.Π.Α.

Η δημιουργία και ανάπτυξη βιομηχανικών πλεγμάτων στην αμερικάνικη ήπειρο χαρακτηρίζεται από μακρά ιστορία εξειδίκευσης, συσσώρευσης γνώσης και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Δύο πολύ σημαντικά και χαρακτηριστικά παραδείγματα βιομηχανικών πλεγμάτων που δημιουργήθηκαν με την αμερικάνικη νοοτροπία, βασισμένα σε πολύ μεγάλο βαθμό στη συγκέντρωση γνώσης και καταρτισμένου εργατικού δυναμικού αλλά και στην πολύπλευρη συμμετοχή κορυφαίων πανεπιστημιακών ιδρυμάτων των Η.Π.Α. στη διαδικασία εξέλιξης και ενδυνάμωσής τους είναι τα εξής:

SILICON VALLEY (επιχειρηματικότητα και η δύναμη της γνώσης)⁵

Η Silicon Valley, τοποθετημένη γεωγραφικά στην ευρύτερη περιοχή της ακτής του San Francisco, είναι γνωστή ως κινητήρια μηχανή επιχειρηματικότητας για επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας και ανάπτυξης λογισμικού. Αποτελεί τον τόπο γέννησης των ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και των μικρο-επεξεργαστών και πήρε το όνομά της από τη χρήση του πυριτίου που χρησιμοποιείται για τη παραγωγή τρανζίστορ. Η υποστήριξή της από τον κοινωνικό ιστό είναι πολύ μεγάλη. Η ιδιαιτερότητα της Silicon Valley ως βιομηχανικού πλέγματος προέρχεται από τη συσσώρευση κυρίως ανταγωνιστικών εταιριών τοποθετημένων πολύ κοντά γεωγραφικά ή μία με την άλλη και όχι από τη μείωση κόστους λόγω γεωγραφικής εγγύτητας των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων. Η επιτυχία της Silicon Valley αποδίδεται στη συγκέντρωση διάνοιας, την επιχειρηματική κουλτούρα, την υποδομή υποστηρικτική υψηλής τεχνολογίας και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων καθώς και σε έναν ακαδημαϊκό πυρήνα που ώθησε την οικονομική ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή.

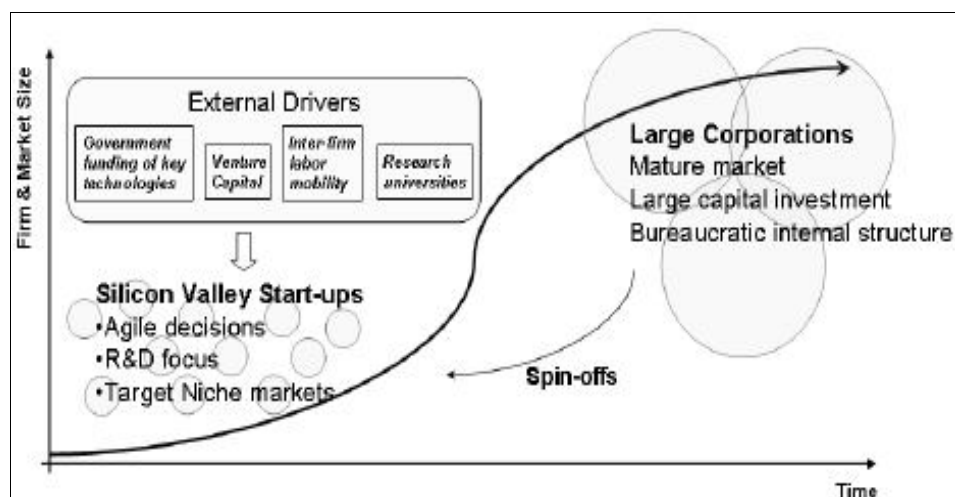
⁵ A. Riialand, "Cluster Dynamics and Innovation", 20 November 2009, IGLO-MP 2020, Working Paper 12-2009 **Project:** Innovation in Global Maritime Production 2020 (IGLO-MP 2020), Project no.: 188946

Οι βασικότερες μελέτες με αντικείμενο το μοντέλο ανάπτυξης του πλέγματος της Silicon Valley έχουν εκπονηθεί από τους:

1. Saxenian (1994), επικεντρώνεται στο ρόλο των θεσμικών και κοινωνικών δικτύων ως προς την προώθηση της καινοτομίας.
2. Kenney (2000), υπογραμμίζει το ρόλο της θεσμικής και κοινωνικής υποδομής για τη στήριξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
3. Leslie & Kargon (1996), επικεντρώνονται στο ρόλο του πανεπιστημίου Stanford, του F. Terman και της κυβέρνησης των Η.Π.Α. στην ανάπτυξη της Silicon Valley.

Η Silicon Valley είναι ένα πλέγμα επιχειρήσεων που αναπτύσσει νέες τεχνολογίες σε αγορές υψηλού ρίσκου, υψηλής απόδοσης και υψηλής ανάπτυξης (Sako, 2003). Βιομηχανίες που θα μπορούσαν να εξελιχθούν με βάση το μοντέλο πλέγματος της Silicon Valley είναι αγορές πληροφορικής (IT), λογισμικού, και βιοτεχνολογίας. Κοινά χαρακτηριστικά αυτών των βιομηχανιών είναι η ανάγκη υψηλών εξόδων έρευνας και ανάπτυξης, μάρκετινγκ, οι δυνατότητες για εξωτερικές οικονομίες δικτύων (network externalities), ο μικρός κύκλος των προϊόντων τους και η συχνή ανάπτυξη νέων καινοτομιών. Τέτοιου είδους πλέγματα ευνοούν μικρές επιχειρήσεις λόγω υψηλής συχνότητας αλλαγής της τεχνολογίας και υψηλής έντασης γνώσεων των υπηρεσιών, δεδομένα που οι μικρές επιχειρήσεις μπορούν να εκμεταλλευθούν μέσω γρήγορης λήψης αποφάσεων και αποφυγής υψηλών επενδύσεων. Οι μικρές επιχειρήσεις της Silicon Valley διαφοροποιούνται από τις μεγάλες επιχειρήσεις από τη φάση ανάπτυξής τους και επομένως δεν είναι σε άμεσο ανταγωνισμό μαζί τους (οι εταιρίες HP, Intel και Microsoft λ.χ. υπήρξαν κάποτε μικρές επιχειρήσεις της Silicon Valley). Οι μικρές επιχειρήσεις στοχεύουν σε ειδικές και καινούργιες αγορές, ενώ οι μεγάλες επιχειρήσεις στοχεύουν σε ώριμες αγορές. Η συμβίωση επιτυγχάνεται από το γεγονός ότι πολλές μικρές επιχειρήσεις της Silicon Valley δημιουργήθηκαν από ανθρώπους που αποχώρησαν από τις μεγάλες επιχειρήσεις και δραστηριοποιήθηκαν ξανά στη Silicon Valley. Εξωτερικοί παράγοντες και θεσμικά ιδρύματα έπαιξαν φυσικά σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των μικρών επιχειρήσεων της Silicon Valley. Όλες αυτές οι επιχειρηματικές αλληλεπιδράσεις συνοψίζονται κατωτέρω στο διάγραμμα 3.2:

Διάγραμμα 3.2: Μοντέλο επιχειρηματικών αλληλεπιδράσεων της Silicon Valley



Πηγή: Sako (2003).

Η αλληλεπίδραση μεταξύ της βιομηχανίας, της κυβέρνησης και των πανεπιστημίων έχει αναγνωρισθεί ως παράγοντας επιτυχίας για πλέγματα υψηλής τεχνολογίας. Για παράδειγμα, ενώ η αρχική ανάπτυξη της Silicon Valley οφείλεται στη συγκέντρωση επιχειρηματικότητας, η μετέπειτα ολοκλήρωση σε πλέγμα υψηλής τεχνολογίας αποδίδεται κυρίως στο πανεπιστήμιο του Stanford, το οποίο δημιούργησε και ανέπτυξε επιτυχείς σχέσεις με σημαντικούς διεθνείς οργανισμούς, κάτι που οδήγησε σε συσσώρευση οικονομιών γύρω από το πανεπιστήμιο και στην επιτυχία της Silicon Valley (Adams, 2005). Οι μικρές επιχειρήσεις της Silicon Valley τη δεκαετία του 1960 ξεκίνησαν κυρίως από μικρούς επιχειρηματίες άλλων μεγάλων επιχειρήσεων της εποχής και μόνο κατά τη δεκαετία του 1980 επιχειρηματίες προερχόμενοι από το πανεπιστήμιο του Stanford (φοιτητές και καθηγητές) συμμετείχαν στη σύσταση νέων επιχειρήσεων στη Silicon Valley (Adams, 2005).

Τα βασικά χαρακτηριστικά πλεγμάτων διεθνώς, όπως αυτού της Silicon Valley (Zhang, 2003), είναι τα εξής:

1. Πλεονέκτημα πρώτης εκκίνησης: Η πρώιμη αρχή προσδίδει μεγαλύτερη πιθανότητα μακροχρόνιας επιβίωσης.
2. Ακολουθούμενη πρακτική: Η αρχική δημιουργία επιχειρήσεων οδηγεί σε επιπλέον δημιουργία επιχειρήσεων στη περιοχή.
3. Πλέγμα επιχειρηματικότητας: Η επιχειρηματική κουλτούρα εκφράζεται με διαρκή δοκιμή και διόρθωση των προηγούμενων λαθών μέσα από διαρκή δημιουργία νέων επιχειρήσεων.

4. Πλέγμα καινοτομίας: η εκτεταμένη έρευνα και ανάπτυξη σε συνδυασμό με την αντιγραφή έχουν ως αποτέλεσμα την αποδοτική μάθηση και την υψηλή αποδοτικότητα.

Προϋποθέσεις για την επιτυχή δημιουργία συγκεκριμένα του πλέγματος της Silicon Valley (Zhang, 2003) αποτέλεσαν οι εξής παράγοντες:

1. Υψηλή ποιότητα ιδρύματος έρευνας.
2. Μετάδοση γνώσεων.
3. Χρηματοδότηση νέων επιχειρήσεων.
4. Οραματιστές επιχειρηματίες (λ.χ. Terman)
5. Συνεχής μάθηση και βελτίωση μέσα από τη διαδικασία δοκιμών και διόρθωσης των λαθών.

Την ίδια περίπου εποχή, αλλά σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, αναπτύχθηκε το πλέγμα υψηλής τεχνολογίας στη Βοστώνη, γνωστό ως Route 128. Το πλέγμα της Silicon Valley, ενώ αναπτύχθηκε διαχρονικά κατά τον ίδιο αλματώδη ρυθμό με το Route 128, το έφτασε και το ξεπέρασε και σε αριθμό εργαζομένων και σε αριθμό επιχειρήσεων μέχρι τις αρχές του 1990, όπως προκύπτει από τον κατωτέρω πίνακα 3.3:

Πίνακας 3.3: Αριθμός απασχολούμενων και αριθμός επιχειρήσεων στη Silicon Valley και στο Route 128. Σύγκριση διαφορετικών χρονικών περιόδων

	High Technology Employment		Number of High Technology Establishments	
	<i>Silicon Valley</i>	<i>Route 128</i>	<i>Silicon Valley</i>	<i>Route 128</i>
1959	17.376	61.409	109	268
1975	116.671	98.952	831	840
1990	267.531	150.576	3.231	2.168

Πηγή: Bortagaray Isabel (Aug. 2000).

THE BOSTON BIOTECH CLUSTER

Η Βοστώνη φιλοξενεί μία από τις μεγαλύτερες συσσωρεύσεις επιχειρήσεων βιοτεχνολογίας καθιστώντας τη μία εκ των τριών μεγαλύτερων πλεγμάτων βιοτεχνολογίας παγκοσμίως (Porter et al., 2005). Το πλέγμα βιοτεχνολογίας της Βοστώνης έχει ως κύρια δραστηριότητα τη φαρμακευτική τεχνολογία και επιστήμη και αποτελείται σήμερα από επιχειρήσεις βιοτεχνολογίας, επενδυτικά κεφάλαια και δημόσιους φορείς έρευνας, όπως ερευνητικά

πανεπιστήμια, ερευνητικά νοσοκομεία και ιδρύματα φαρμακευτικής έρευνας. Το 2002 η Βοστώνη φιλοξενούσε 275 επιχειρήσεις βιοτεχνολογίας στις οποίες απασχολούνταν 26.000 εργαζόμενοι (Breznitz et al., 2008).

Ιστορικά το πλέγμα ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1970, ενώ τη δεκαετία του 1980 μερικά επενδυτικά κεφάλαια εδραιώθηκαν στην περιοχή. Δημόσιοι ερευνητικοί φορείς σε συνεργασία με κάποιες μικρές επιχειρήσεις διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της βιοτεχνολογίας στην ευρύτερη περιοχή. Η εξέλιξη αυτή στηρίχθηκε μεταξύ άλλων από το Αμερικανικό Κογκρέσο το οποίο επέτρεψε στα πανεπιστήμια των Η.Π.Α. να αποκτούν δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας στις εμπορικές εφαρμογές που βασίζονταν σε έρευνες χρηματοδοτούμενες από κυβερνητικές επιχορηγήσεις. Τη δεκαετία του 1990 το πλέγμα αναπτύχθηκε με τη δημιουργία νέων μικρών επιχειρήσεων υποστηριζόμενων από επενδυτικά κεφάλαια τα οποία διέβλεπαν μεγάλες επενδυτικές ευκαιρίες στη βιομηχανία της βιοτεχνολογίας. Από το 2000 και μετά μεγάλες φαρμακευτικές βιομηχανίες εγκαθιδρύθηκαν στην ευρύτερη περιοχή της Βοστώνης (λ.χ. Pfizer, Novartis, Amgen).

Σημαντικό παράγοντα επιτυχίας του πλέγματος βιοτεχνολογίας της Βοστώνης αποτέλεσε ο ενεργός αλλά δημιουργικός επιστημονικός ανταγωνισμός που επέτρεψε στους ερευνητές και το ιατρικό προσωπικό να «χτίσουν» πάνω στα επιτεύγματα άλλων (Porter et al., 2005). Συμπληρωματικά προς αυτό λειτούργησαν το άρτια καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό του πλέγματος βιοτεχνολογίας της Βοστώνης και η συμπαγής δεξαμενή επιστημονικής γνώσης στη περιοχή. Το πλέγμα, εγκατεστημένο δίπλα στο κορυφαίο πανεπιστήμιο του MIT, αποκόμισε σημαντικά οφέλη από την ικανότητα του τελευταίου να προωθεί την επιχειρηματικότητα και τη διάδοση τεχνολογίας. Οι αμφίδρομες σχέσεις μεταξύ του MIT και του πλέγματος βιοτεχνολογίας της Βοστώνης αποτελούν κινητήρια δύναμη της επιτυχίας του τελευταίου (Breznitz et al., 2008). Ο κυρίαρχος ρόλος του πανεπιστημιακού μοντέλου του MIT στη δημιουργία αυτού του είδους πλέγματος, μπορεί να συνοψισθεί στα παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία αποτελούν και προϋποθέσεις για δημιουργία ανάλογου τύπου πλεγμάτων σε άλλες χώρες και περιοχές παγκοσμίως:

1. Μετάβαση αποφοίτων του πανεπιστημίου σε εμπορικές εταιρίες.
2. Συμβουλευτικές σχέσεις μεταξύ τμημάτων του πανεπιστημίου και εταιριών.
3. Εμπορική κατοχύρωση τεχνολογιών του πανεπιστημίου.
4. Δωρεές από εταιρίες για τη στήριξη της επιστημονικής έρευνας στο πανεπιστήμιο και της εκπαίδευσης των φοιτητών.
5. Επιχειρηματικότητα που οδήγησε στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων.
6. Συμμετοχή τμημάτων του πανεπιστημίου σε συμβουλευτικές επιστημονικές επιτροπές.

7. Συνεργατική κατοχύρωση πατέντας από πανεπιστημιακούς και βιομηχανικούς ερευνητές.
8. Επίσημη συνεργασία πανεπιστημίου και εταιριών για κοινή έρευνα και ανάπτυξη προϊόντων ή πρωτότυπων καθώς και διεξαγωγή κλινικών ερευνών.

Ο ρόλος του πανεπιστημίου Stanford στην ανάπτυξη του πλέγματος της Silicon Valley τοποθετείται χρονικά μετά τη συγκέντρωση των μικρών επιχειρήσεων στην περιοχή σε αντίθεση με το MIT που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία και όχι απλώς ανάπτυξη του βιοτεχνολογικού πλέγματος της Βοστώνης.

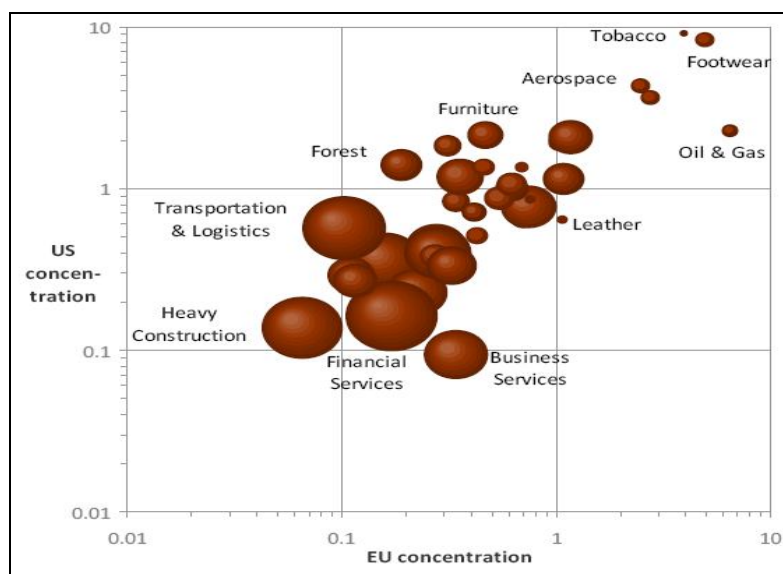
Όλα τα βιομηχανικά πλέγματα των Η.Π.Α. ανά πολιτεία και πόλη που έχουν καταγραφεί είναι τα εξής (Robin Transgrud & Karen Mills, 2008):

1. Πλέγμα βιομηχανίας υψηλής τεχνολογίας της Αριζόνα, και ειδικότερα, νανο-τεχνολογίας (www.aznano.org; www.satc-az.com; www.nanotechcompanies.net)
2. Βιομηχανικό πλέγμα καθαρών τεχνολογιών του Σαν Ντιέγκο της Καλιφόρνια (www.cleantechcalifornia.com/index.html; www.cleantechsandiego.org)
3. Βιομηχανικό πλέγμα ασφαλιστικών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών του Connecticut (www.connecticutifs.com)
4. Βιομηχανικό πλέγμα χρηματοοικονομικών υπηρεσιών της Florida (<http://financialflorida.com/>)
5. Πλέγμα αεροπορικής κατασκευαστικής βιομηχανίας του Kansas (<http://webs.wichita.edu/?u=CEDBR&p=/KScluster/Clusterpg>; www.businessfacilities.com/bf_08_09_cover.php)
6. Πλέγμα χημικής βιομηχανίας της Louisiana
7. Βιομηχανικό πλέγμα κατασκευής σκαφών του Maine (<http://www.mainebuiltboats.com/default.asp>)
8. Πλέγμα βιομηχανιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας της Massachusetts(<http://masstech.org/renewableenergy/index.html>)
9. Πλέγμα βιομηχανιών τεχνολογίας αυτοματισμού του Michigan (<http://www.automationalley.com/autoalley/Automation+Alley>)
10. Πλέγμα βιομηχανιών υπηρεσιών υγείας της Minnesota (<https://www.lifesciencealley.org>; <http://www.mbbnet.umn.edu/associations/lalley.html>)
11. Πλέγμα βιομηχανιών αγροτικής έρευνας και φαρμακευτικών επιστημών του Missouri (www.gotostlouis.org/x1734.xml; <http://www.missouripartnership.com/industry-clusters/lifesciences.aspx>; www.stlcommercemagazine.com)

12. Πλέγμα βιομηχανιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας του New Mexico
(www.nmpartnership.com/renewableenergy/;
http://www.nmsitesearch.com/ee/ee_1_7_2.htm)
13. Πλέγμα βιομηχανιών βιοεπιστημών της New York
(<http://www.nycbiotech.org/overview.html>; <http://www.empire.state.ny.us/>;
www.nystar.state.ny.us; <http://www.nyba.org>)
14. Πλέγμα βιομηχανιών έρευνας υλικών της North Carolina
(www.advancedmaterialsnc.org; www.ncruralcenter.org/stories/nncamc.asp)
15. Πλέγμα μεταποιητικών βιομηχανιών του Ohio (<http://www.wire-net.org/>)
16. Πλέγμα βιομηχανίας κρασιού του Oregon (www.mcedd.org/activities/clusters.htm;
www.oregonclusters.org/clusters/agriculture.html; www.gorgesearch.com/vineyards.htm)
17. Πλέγμα βιομηχανιών πλαστικών της Pennsylvania (<http://www.plasticssourcenet.org>)
18. Πλέγμα υπηρεσιών μεταποίησης του Rhode Island (<http://www.rimes.org>)
19. Πλέγμα βιομηχανιών καθαρής ενέργειας του Texas
(<http://www.ic2.org/main.php?a=2&s=0>;
http://www.teamca.org/news_archive.php?op=view&id=67)
20. Πλέγμα επιστημών υγείας και τεχνολογίας πληροφορικής της Utah
(<http://www.postchronicle.com/cgi-bin/artman/exec/view>; www.EDCUtah.org)

Οι διαφοροποιήσεις στις συγκεντρώσεις βιομηχανικών πλεγμάτων μεταξύ Ευρώπης και Η.Π.Α. ως προς τον τύπο βιομηχανίας και το μέγεθος καταγράφονται στο διάγραμμα 3.3 κατωτέρω:

Διάγραμμα 3.3: Περιφερειακή συγκέντρωση βιομηχανικών πλεγμάτων στην Ευρώπη και τις Η.Π.Α.



Πηγή: European Cluster Observatory, ISC/CSC cluster codes 1.0, dataset 13/6/2007.

3.1.3 Καναδάς

Σημαντικότερα παραδείγματα οικονομικών πλεγμάτων στον Καναδά αποτελούν τα τρία μεγαλύτερα και αρκετά διαφοροποιημένα μεταξύ τους ναυτιλιακά πλέγματα του Quebec, του Newfoundland–Labrador και της British Columbia.

Παράκτιο ναυτιλιακό πλέγμα του Quebec

Το ναυτιλιακό πλέγμα του Quebec αποτελείται από τρεις μεγάλες διοικητικές περιοχές, εκτείνεται σε 3.600 χιλιόμετρα ακτογραμμή και έχει συνολική έκταση 451.880 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Οι σημαντικότερες πόλεις του Quebec είναι οι Rimouski, Riviere-Du-Loup, Gaspé, Baie-Comeau και Sept-Iles. Η εξέλιξη και ανάπτυξη του ναυτιλιακού Quebec, βασίστηκε τους τελευταίους τρεις αιώνες στην αλιεία, δραστηριότητα η οποία παρέσυρε ταυτόχρονα και τις υποστηρικτικές για αυτή δραστηριότητες. Στη συνέχεια, όμως, η ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων (Maritime Institute of Quebec 1994, Oceanography Graduate Program 1972, Department of Oceanography 1978) καθώς και η στήριξη της περιοχής από πληθώρα κρατικών πολιτικών ενίσχυσης της έρευνας, της οικονομικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας αποτέλεσαν τους παράγοντες που καθόρισαν τη σημερινή του μορφή και συντέλεσαν στην ουσιαστική του διαφοροποίηση και ολοκλήρωση σε ναυτιλιακό πλέγμα.

Φορείς σημαντικοί δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό πλέγμα του Quebec, όπως πανεπιστήμια, δημόσιοι ερευνητικοί φορείς, κέντρα τεχνολογικής έρευνας και μετάδοσης της τεχνολογίας, περιφερειακά κέντρα απασχόλησης, επενδυτικά κεφάλαια, κέντρα προώθησης της καινοτομίας κ.α. Το 2008 το ναυτιλιακό πλέγμα του Quebec περιλάμβανε ένα μεγάλο εύρος επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων με πολλούς υπό-τομείς, όπως αλιεία και μεταποίηση αλιευτικών προϊόντων, ναυπηγική, ναυτιλιακός εξοπλισμός, ναυτιλιακή τεχνολογία και επιστήμη κ.α. Το σύνολο του πολύπλοκου ναυτιλιακού πλέγματος αποτελούνταν από μόλις 96 εταιρίες και απασχολούσε 7.600 περίπου εργαζόμενους, ποσοστό που αντιστοιχούσε στο 4,4% της εργατικής δύναμης του Quebec). Αυτό υποδηλώνει, μεταξύ άλλων, ότι αν δεν υφίσταται η δυναμική για οργάνωση και ολοκλήρωση του ναυτιλιακού πλέγματος, οι κυβερνητικές πολιτικές, όσο φιλόδοξες και υποστηρικτικές και αν είναι, δεν επιφέρουν πάντα το επιθυμητό και αυτονόητο αποτέλεσμα της δημιουργίας ενός αναπτυγμένου πλέγματος (Doloreux & Shearmur, 2009).

Τεχνολογικό πλέγμα του Ωκεανού του St. John.

Η μητροπολιτική περιοχή του St. John, με πληθυσμό περίπου 170.000, αποτελεί την οικονομική πρωτεύουσα της περιοχής του Newfoundland. Όπως η περιοχή του Quebec, έτσι και το Newfoundland έχει παράδοση στην αλιεία για περισσότερο από τρεις αιώνες, όμως η εκμετάλλευση και αξιοποίηση υποθαλάσσιων κοιτασμάτων πετρελαίου από το 1970 και μετά ήταν αυτή που έδωσε αναπτυξιακή ώθηση στην περιοχή σε επιπλέον τομείς, όπως την εξόρυξη και συναφείς με το πετρέλαιο δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν ουσιαστικά σήμερα τη βάση της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας του συγκεκριμένου ναυτιλιακού πλέγματος.

Στην περιοχή δραστηριοποιείται, επιπλέον, το πανεπιστήμιο του Memorial, το μεγαλύτερο στην ανατολική ακτή του Καναδά, με παραδοσιακά τμήματα αλλά και τμήματα αλιείας, ωκεανογραφίας, ναυτιλίας κ.α. Σημαντικός, όπως και στο Quebec, είναι και εδώ ο ρόλος της κρατικής στήριξης με πολιτικές που ενισχύουν την έρευνα και την καινοτομία καθώς και τη μετάδοση γνώσεων και πληροφοριών στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή. Η περιοχή απέχει γεωγραφικά από άλλα κέντρα έρευνας και επιχειρηματικότητας και αυτό της στερεί σημαντικό κομμάτι ανατροφοδότησης και επικοινωνίας με τον υπόλοιπο κόσμο. Η ειδοποιός, όμως, διαφορά στην περίπτωση του St. John, είναι η ύπαρξη της δυναμικής βιομηχανίας πετρελαίου.

Τεχνολογικό πλέγμα Ειρηνικού Ωκεανού της British Columbia.

Η ανάπτυξη του τεχνολογικού πλέγματος της British Columbia οφείλεται πρωτίστως στη στρατηγική καινοτομίας που ανέπτυξε η κυβέρνηση του Καναδά, σύμφωνα με την οποία ο τομέας της ναυτιλιακής τεχνολογίας αποτελεί εθνική προτεραιότητα, με αποτέλεσμα την εμφάνιση ενός εύρους πολιτικών στήριξης του συγκεκριμένου τομέα. Στην ανάπτυξη του πλέγματος συνέβαλε και η δράση λίγων μόνο ιδρυμάτων προερχόμενων κυρίως από τον ακαδημαϊκό χώρο, τα οποία στηρίζουν την παραγωγή και τη βιομηχανική ανάπτυξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας. Ειδικότερα, το πλέγμα αναπτύχθηκε κυρίως γύρω από το πανεπιστήμιο της Victoria και τέσσερα μεγάλης κλίμακας επενδυτικά-ερευνητικά σχέδια τα οποία προέρχονται και ελέγχονται από το πανεπιστήμιο:

1. Victoria Experimental Network Under the Sea (VENUS), το οποίο ξεκίνησε το 2003 για την εκμετάλλευση της υποθαλάσσιας περιοχής έξω από το μεγάλο νησί του Vancouver με προϋπολογισμό περίπου 10 εκ. δολάρια για τέσσερα χρόνια.
2. Neptune, ένα σχέδιο συνεργασίας (Η.Π.Α. 70%, Καναδάς 30%) το οποίο ξεκίνησε επίσης το 2003 για την εκμετάλλευση της υποθαλάσσιας περιοχής και του βυθού του Juan de Fuca με προϋπολογισμό περίπου 92 εκ. δολάρια για 7 χρόνια.
3. Canadian Seabed Resource Mapping Program, το οποίο ξεκίνησε το 2000 με σκοπό τη χαρτογράφηση της ηπειρωτικής πλάκας της British Columbia προκειμένου να βοηθήσει στη λήψη αποφάσεων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στην περιοχή με προϋπολογισμό περίπου 30 εκ. δολάρια για 10 χρόνια.
4. Gas and Oil Exploitation in British Columbia, το οποίο ξεκίνησε το 2003 με σκοπό τη χαρτογράφηση του βυθού της British Columbia για την προετοιμασία νέων εργασιών και εκμετάλλευσης στη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου με προϋπολογισμό 100 εκ. για 10 χρόνια.

Όλα τα ανωτέρω προγράμματα χρηματοδοτήθηκαν και συνεχίζουν να χρηματοδοτούνται από διαφορετικά υπουργεία και κυβερνητικούς φορείς της British Columbia καθώς και από την ενδιαφερόμενη βιομηχανία. Οδήγησαν δε αρκετές επιχειρήσεις στην εγκατάστασή τους στην περιοχή αυτή και στη συνεργασία τους, σε ερευνητικό επίπεδο, με το πανεπιστήμιο της

Victoria με σκοπό, όμως, την εμπορική εκμετάλλευση των αποτελεσμάτων των ερευνών (Doloreux & Shearmur, 2009).

3.1.4 Ασία

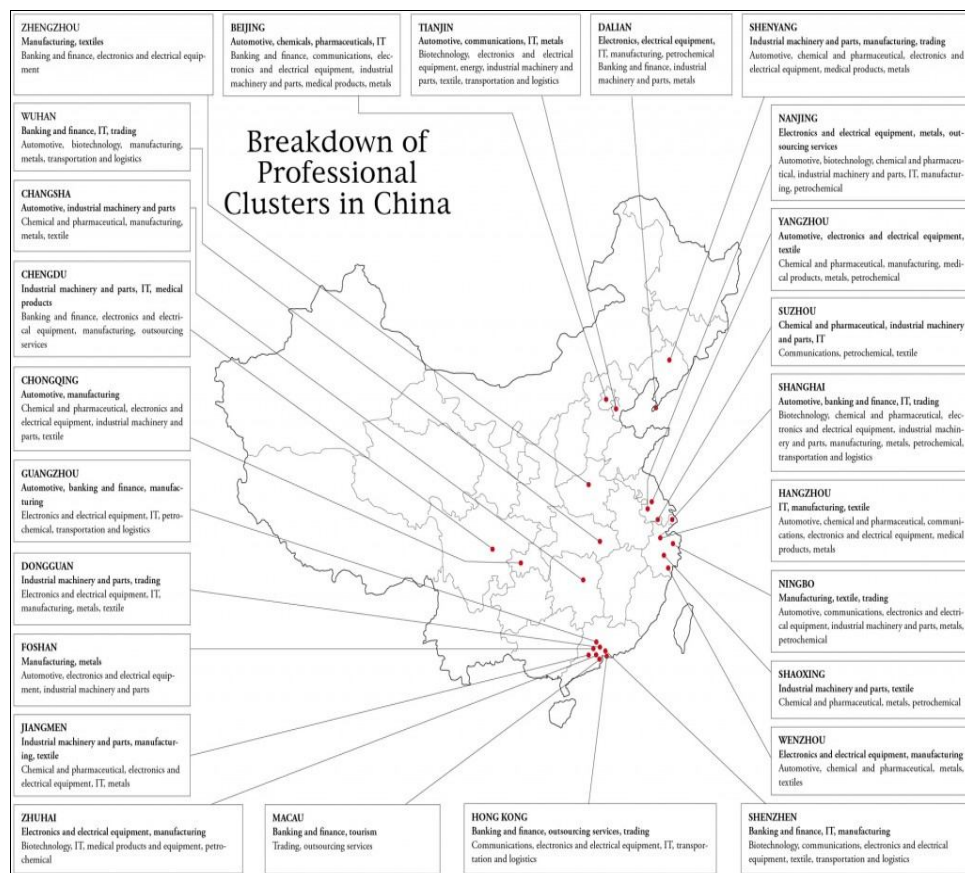
Στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ασίας η Κίνα με τη βιομηχανική της παραγωγή κατέχει δεσπόζουσα θέση τόσο συνολικά όσο και ανά περιφέρεια αναφορικά με τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων διαφόρων βιομηχανιών σε πλέγματα, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, που η ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας παρουσιάζει καλπάζουσα δυναμική, αλλά και σημαντικά σημάδια αλλαγής βιομηχανικής στρατηγικής.

KINA

Η Κίνα ξεκίνησε τη διαδικασία δημιουργίας πλεγμάτων για τη βιομηχανική της παραγωγή υπό τις οδηγίες του Mao Zedong στις αρχές του 1950. Δεν είναι τυχαίο ότι αυτό συνέβη κατά την εποχή του ψυχρού πολέμου, επειδή υπήρχε ο φόβος ότι επιθέσεις σε περίπτωση πολέμου από Σοβιετικούς και Αμερικάνους σε μεγάλες πόλεις, όπως το Πεκίνο και τη Σανγκάη, θα εξαφάνιζαν σε μεγάλο ποσοστό τη βιομηχανία της χώρας. Με στόχο την προστασία από πολεμικές επιδρομές αποφασίστηκε, λοιπόν, η διασπορά των στρατηγικών βιομηχανιών σε όλη τη χώρα. Η κληρονομιά αυτών των αποφάσεων σήμερα είναι ότι διαφορετικά βιομηχανικά πλέγματα έχουν αναπτυχθεί έκτοτε σε διάφορες περιοχές της Κίνας.

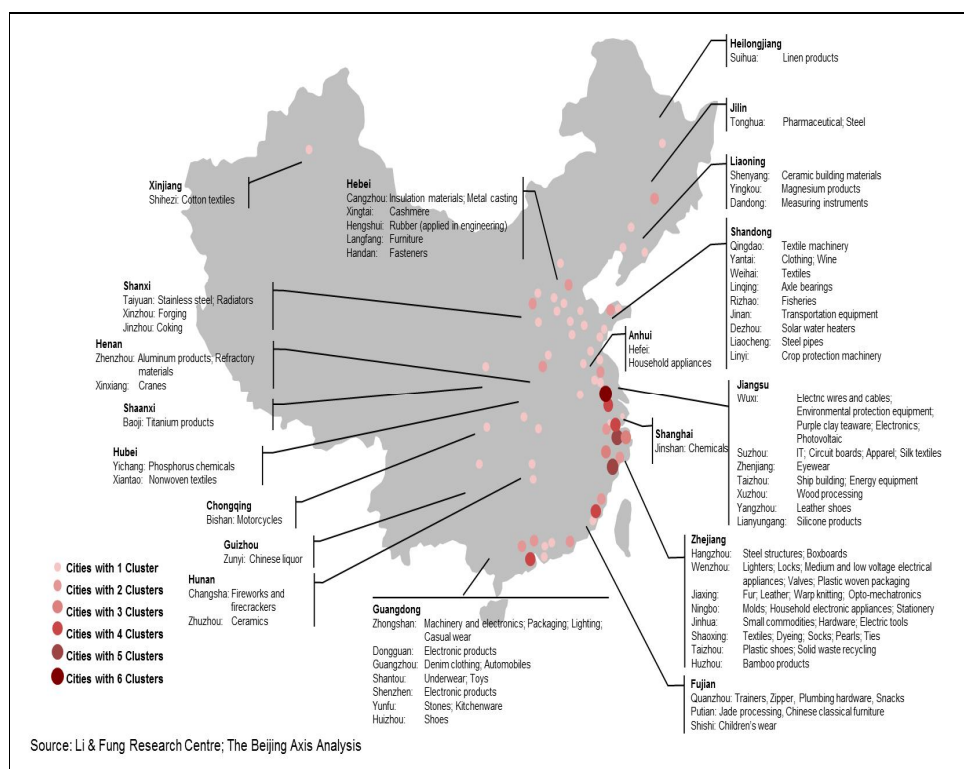
Μέχρι το 2001 η Κίνα στήριζε τη δυναμική της ανάπτυξη κυρίως σε προϊόντα χαμηλού εργατικού κόστους, χαμηλής εργατικής εξειδίκευσης και χαμηλής τελικής αξίας. Μετά την ένταξη της Κίνας, όμως, στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου (WTO) το 2001 η ανάγκη για συμμόρφωση με διεθνείς εργατικούς και περιβαλλοντικούς κανόνες καθώς και οι αντιδράσεις σε θέματα εξωτερικού εμπορίου (δασμοί, μηνύσεις και δικαστικές διαμάχες για anti-dumping) οδήγησαν την Κεντρική Κυβέρνηση της χώρας στη δημιουργία μιας νέας πολιτικής για τη μελλοντική ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, η Κεντρική Κυβέρνηση της Κίνας αποφάσισε την εφαρμογή μιας νέας στρατηγικής ανάπτυξης βασιζόμενης στο χτίσιμο ενός έθνους προσανατολισμένου στην καινοτομία, γεγονός που δίνει έμφαση στην οικονομική αναδιοργάνωση και στη μετάβαση από βιομηχανίες εντάσεως εργασίας σε βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας και υψηλής προστιθέμενης αξίας (China State Council, 2006). Η ανωτέρω απόφαση έχει ήδη επιφέρει τα πρώτα αποτελέσματα στις τεράστιες εσωτερικές αγορές εργασίας της Κίνας (Wang & Mei, 2009). Τα βιομηχανικά πλέγματα στην Κίνα, ως έχουν σήμερα, κατανέμονται ανά δραστηριότητα και ανά πόλη-περιοχή σύμφωνα με τα διαγράμματα 3.4 και 3.5 κατωτέρω:

Διάγραμμα 3.4: Χάρτης σημαντικότερων βιομηχανικών πλεγμάτων της Κίνας ανά τομέα δραστηριότητας.



Πηγή: <http://www.china-briefing.com/news/2012/02/23/chinas-industry-clusters.html>

Διάγραμμα 3.5: Χάρτης σημαντικότερων βιομηχανικών πλεγμάτων της Κίνας ανά περιοχή – πόλη.



Πηγή: <http://www.chinasourcingblog.org/2011/11/chinas-industrial-clusters.html>

Οι χάρτες ανωτέρω καταδεικνύουν άλλο ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της εξέλιξης των πλεγμάτων στην Κίνα τα τελευταία χρόνια: μεγάλο μέρος αυτών βρίσκεται στην παράκτια ζώνη όπου οι προσβάσεις σε λιμάνια και οι χερσαίες επικοινωνίες και μεταφορές είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες (Kang & Ramirez, 2007).

Επιπλέον, όπως καταδεικνύουν παρακάτω ο πίνακας 3.4 και το διάγραμμα 3.6, υπάρχει σημαντική γεωγραφική διαφοροποίηση στη διασπορά των γεωγραφικών πλεγμάτων στην Κίνα με την ενδοχώρα να παραμένει ο τροφοδότης χαμηλού κόστους εργατικής δύναμης και τα παράλια της χώρας να αναπτύσσουν το σύνολο της βιομηχανίας και της κεφαλαιουχικής υποδομής.

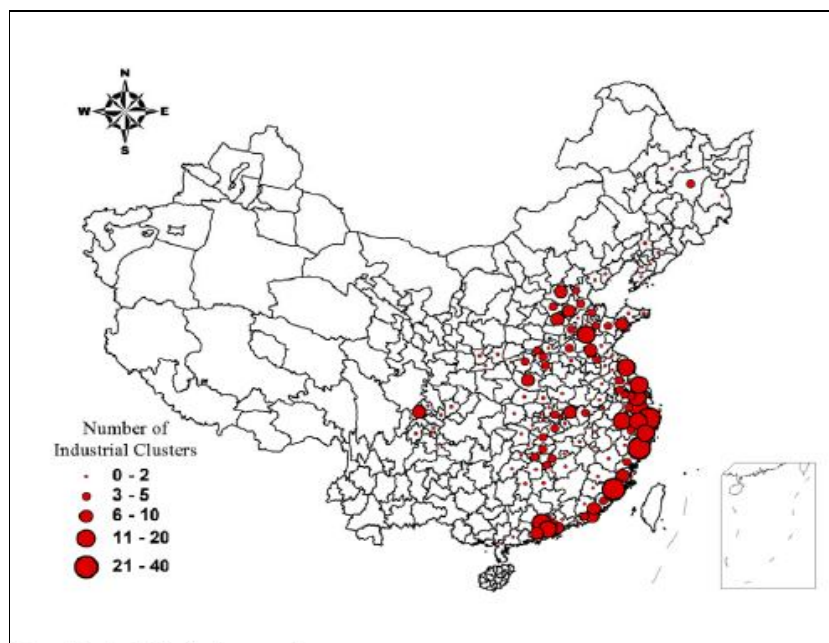
Πίνακας 3.4: Γεωγραφική κατανομή πλεγμάτων εντάσεων εργασίας σε 15 επαρχίες της Κίνας

Label1	Provinces	Number of clusters	Population of the province in 2005 (Unit: million)	GDP of province (Unit: 100 million Yuan)	GDP Ranking in China
Zhejiang		136	48.98	13438	4
Guangdong		73	92.48	22367	1
Jiangsu		70	74.75	18306	3
Shandong		53	91.94	18517	2
Fujian		45	35.35	6569	9
Hebei		37	68.51	10196	6
Henan		25	93.80	10587	5
Hunan		25	63.26	6511	11
Hubei		24	57.10	6520	10
Sichuan		15	82.12	7385	8
Jiangxi		9	43.11	4057	14
Anhui		7	61.20	5375	13
Liaoning		7	42.21	8009	7
Heilongjiang		6	38.20	5511	12
Shaanxi		4	37.20	3676	15
Total number		536	930.21	147024	--

Sources: Population and GDP data are from China Statistical Yearbook 2006; the numbers of clusters are according to authors' calculation and research.

Πηγή: China Statistical Yearbook 2006.

Διάγραμμα 3.6: Γεωγραφική κατανομή βιομηχανικών πλεγμάτων στη Κίνα.



Πηγή: Wang Jici, Mei Lixia, (2009).

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Η Σαουδική Αραβία πρωτοπορεί στη γεωγραφική περιοχή της μέσης ανατολής αναπτύσσοντας, πέρα από το γνωστό πλέγμα πετρελαϊκών και συναφών δραστηριοτήτων, μια σειρά άλλων πλεγμάτων συμπληρωματικών αλλά και διαφοροποιημένων σε σχέση με το κύριο προϊόν της χώρας, τα ορυκτά καύσιμα. Ειδικότερα, αυτή τη στιγμή αναπτύσσονται και προωθούνται από τη Σαουδική Αραβία τα πλέγματα:

1. Επεξεργασίας ορυκτών και μετάλλων
2. Αυτοκινητοβιομηχανίας, και ανταλλακτικών οχημάτων
3. Πλαστικών και υλικών συσκευασίας
4. Οικιακών συσκευών
5. Ηλιακής ενέργειας
6. Μικρότερης εμβέλειας και στρατηγικής σημασίας

Πολλά από τα προαναφερθέντα πλέγματα αποτελούν συγγενείς βιομηχανικούς κλάδους, ενώ άλλα αποτελούν κυρίως πρωτοπόρες συγκεντρώσεις στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, εκμεταλλεύομενα την παντελή σχεδόν απουσία αντίστοιχης βιομηχανικής συγκέντρωσης στη Μέση Ανατολή.

Διευκρινίζεται ότι τα ανωτέρω παραδείγματα πλεγμάτων σε διάφορες χώρες και περιοχές του κόσμου είναι ενδεικτικά και όχι αντιπροσωπευτικά του συνόλου των πλεγμάτων που καταγράφονται, με τύπους και δυναμική δική τους, υποστηριζόμενα ενεργά με πολιτικές άλλοτε σε τοπικό και άλλοτε σε διεθνές επίπεδο. Η παράθεση των ανωτέρω πλεγμάτων στηρίχθηκε σε μια περισσότερο γεωγραφική κατανομή, ώστε να αποτυπωθούν ανά τον κόσμο τα υφιστάμενα πλέγματα και να καταδειχθεί η παγκόσμια διάσταση και παραδοχή τους και όχι απαραίτητα τα μεγαλύτερα ή πιο εξελιγμένα από αυτά ανά βιομηχανία.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Adams, S.B. 2005. Stanford and Silicon Valley: Lessons on Becoming a High-Tech Region, *California Management Review*, 48(1): 29-51.
2. Bortagaray, I., ORT University, Montevideo Uruguay, Scott Tiffin, Director, Institute for Latin American Business Studies, “*Innovation Clusters in Latin America*”,
3. Babson, C., 4th International Conference on Technology Policy and Innovation, Curitiba, Brazil, Aug. 2000.

4. Breznitz, S. M., O'Shea, R.P., and Allen, T.J. 2008. University Commercialization Strategies in the Development of Regional Bioclusters, *Journal of Product Innovation Management*, 25(2):129-142.
5. China State Council (2006). "Guojia Zhongchangqi Kexue he Jishu Fazhan Guihua Gangyao" [国家中长期科学和技术发展规划纲要], National Medium and Long term Science and Technology Development Plan: 2006-2020). Available at: http://www.gov.cn/jrzq/2006-02/09/content_183787.htm [27 Nov. 2009].
6. Doloreux, D., Shearmur, R., "Maritime clusters in diverse regional contexts:The case of Canada", *Marine Policy*, 33 (2009) 520–527
7. Kang Yi, Wesleyan, C., and Ramirez, S., University of Nevada, Las Vegas, *Issues in Political Economy*, Vol. 16, August 2007 "Made In China: Coastal Industrial Clusters and Regional Growth".
8. Kenney, M. (ed.). 2000. *Understanding Silicon Valley: The Anatomy of an Entrepreneurial Region*, Stanford: Stanford University Press.
9. Leslie, S.W. and Kargon, R.H. 1996. Selling Silicon Valley: Frederick Terman's Model for Regional Advantage, *Business History Review*, 70 (4): 435-472.
10. Porter K., Whittington, K.B. and Powell, W.W. 2005. The institutional embeddedness of high-tech regions: relational foundations of the Boston Biotechnology Community. In: S. Breschi and F. Malerba, Editors, *Clusters, Networks and Innovation*, Oxford University Press, Oxford, pp. 261–296.
11. Sako, M. 2003. Silicon Valley Model: Origins, Institutions and Replication, *Problems and Perspectives of Management*, 2003(1): 84-88.
12. Saxenian, A. 1994. *Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128*, Cambridge Mass.: Harvard University Press.
13. Transgrud, R., Mills, K., Professor Porter, M., Harvard Institute for Strategy and Competitiveness (isc.hbs.edu), "American Cluster Innovation: Cluster Profiles from the 50 States"
14. Wang Jici, Mei Lixia, (2009), International Institute for Labour Studies, Geneva, "Dynamics of labour-intensive clusters in China: Relying on low labour costs or cultivating innovation?", Discussion Paper Series
15. Zhang, J. 2003. Growing Silicon Valley on a landscape: an agent-based approach to high-tech industrial clusters, *Journal of Evolutionary Economics*, 13(5): 529-548.

Κεφάλαιο 4. Το Ναυτιλιακό Πλέγμα

4.1 Έννοια και περιεχόμενο

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τους παράγοντες εκείνους στους οποίους οφείλεται η εμφάνιση και δημιουργία ενός πλέγματος δραστηριοτήτων στην οικονομία, όπως επίσης και εκείνους από τους οποίους εξαρτάται η αποτελεσματική του λειτουργία και ανταγωνιστικότητα. Κατέδειξε, επιπλέον, τη σημασία και το οικονομικό μέγεθος του πλέγματος στην οικονομία, το οποίο με τις σύγχρονες τεχνικές της ανάλυσης εισροών και εκροών μπορεί να ποσοτικοποιηθεί. Το πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μπορεί να τύχει πλήρους εφαρμογής και θέσης σε ισχύ της ανάλυσης αυτής, δεδομένης της τεράστιας σημασίας της ναυτιλίας στη σύγχρονη οικονομία και το εμπόριο, καθώς και του διεθνώς εμπορεύσιμου ανταγωνιστικού χαρακτήρα των υπηρεσιών της. Ο ρόλος της ναυτιλίας και ο ανταγωνιστικός της χαρακτήρας αναμένεται να εντείνονται συνεχώς στο νέο οικονομικό περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης και των ενοποιημένων αγορών.

Προκειμένου να παραχθεί το σημερινό, συνεχώς αυξανόμενο, μέγεθος των θαλάσσιων μεταφορών σε μια διεθνώς ανταγωνιστική αγορά, απαιτείται κατ' αρχήν ένα ευρύ φάσμα συναφών δραστηριοτήτων παραγωγής απαραίτητου εξοπλισμού και υπηρεσιών. Οι συνεχώς αυξανόμενες ποιοτικές απαιτήσεις για ασφαλείς, οικονομικά αποδοτικές και φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές κατά δεύτερον μπορούν να ικανοποιηθούν μόνο όταν όλες οι παραπάνω συναφείς δραστηριότητες λειτουργούν και παράγουν σύμφωνα με τους στόχους και με τις απαιτήσεις αυτές. Υψηλά πρότυπα πρέπει να ισχύουν και να τηρούνται όχι μόνο στην κατασκευή και τη συντήρηση του πλοίου αλλά και στον εξοπλισμό του και τη λειτουργία του. Τα πλοία υψηλής ποιότητας χρειάζονται και αντίστοιχη διαχείριση και λιμάνια υψηλής ποιότητας με αντίστοιχες διασυνδεδεμένες υποδομές (COM(96)84 Τελικό, 1996).

Ο κλάδος και η αγορά των θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από διεθνή εμπορευσιμότητα και ανταγωνιστικότητα. Η παραγωγική δραστηριότητα της ναυτιλιακής αγοράς χαρακτηρίζεται και εκείνη πλέον από διεθνή εμπορευσιμότητα και ανταγωνιστικότητα, κατά τον ίδιο ή μικρότερο βαθμό. Η διεθνής τάση ενοποίησης των αντίστοιχων αγορών επιβάλλει τον χαρακτήρα αυτόν προκειμένου να είναι βιώσιμες. Για το λόγο αυτό η παραγωγή τους σε συνθήκες πλέγματος καθίσταται ολοένα περισσότερο επιτακτική, ενώ η ανταγωνιστική λειτουργία του πλέγματος αναδεικνύεται πλέον ως ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας της ανταγωνιστικότητας των αγορών αυτών, σύμφωνα με τους λόγους που έχουν αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, καθώς στο επιχειρηματικό

περιβάλλον και υπό συνθήκες πλέγματος δύνανται να αναπτύξουν το απαραίτητο ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα το οποίο με τη σειρά του προϋποθέτει μια ευνοϊκή εθνική επιχειρηματική βάση. Το ναυτιλιακό πλέγμα κάθε χώρας, όπως είναι φυσικό, διαφέρει ως προς το μέγεθος και τη διάρθρωση των κλάδων που περιλαμβάνει, ενώ φαίνεται να είναι ανεξάρτητο από το σημερινό μέγεθος και δυναμικότητα της ναυτιλίας μιας χώρας.

4.2. Η παρουσίαση των δραστηριοτήτων του

Το σημερινό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνει όλους εκείνους τους κλάδους ή υποκλάδους και 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, η υποθαλάσσια εξόρυξη ορυκτών. Όλες οι δραστηριότητες αυτές ενσωματώνουν τη σύγχρονη έρευνα και τεχνολογία, στις εξελίξεις των οποίων οφείλουν την ανάπτυξή τους και ορισμένες από τις νέες αυτές δραστηριότητες.

Σύμφωνα με σχετικές μελέτες, το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από 11 παραδοσιακούς κλάδους και κύριες κατηγορίες συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Πρόκειται για τους κλάδους του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος που κατηγοριοποιήθηκαν κατόπιν εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και τους κλάδους που αφορούν το ναυτιλιακό πλέγμα άλλων ευρωπαϊκών κρατών, τα οποία αναφέρονται στους κλάδους αυτούς με ορισμένες διαφοροποιήσεις (Maritime Forum, 2006). Οι 11 αυτοί κλάδοι του ναυτιλιακού πλέγματος είναι οι κατωτέρω:

1. Ναυτιλία που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές
2. Ναυπηγεία, ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων
3. Ναυτιλιακός εξοπλισμός
4. Παράκτιες δραστηριότητες
5. Ακτοπλοΐα και εσωτερικές γραμμές
6. Λιμάνια και λιμενικές υπηρεσίες
7. Ναυτιλιακές υποστηρικτικές υπηρεσίες, συνδεδεμένες με τη λειτουργία και διοίκηση της ναυτιλίας
8. Αλιεία
9. Σκάφη αναψυχής, θαλάσσιος τουρισμός
10. Ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων
11. Υποθαλάσσιες δραστηριότητες άντλησης

Σύμφωνα με μελέτη του World Maritime Market (2005), στο σημερινό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνονται επιπλέον και οι εξής 9 κλάδοι και δραστηριότητες:

Comment [FB1]: νεότερη? η προηγούμενη αναφορά ήταν μεταγενέστερη, το 2006

1. Κατασκευή και επισκευή σκαφών αναψυχής
2. Ωκεανογραφικές έρευνες
3. Επεξεργασία αλιευμάτων
4. Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
5. Εκπαίδευση και κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας
6. Έρευνα και ανάπτυξη
7. Ασφάλεια και περιφρούρηση από τρομοκρατικές ή πειρατικές ενέργειες
8. Σκάφη και εξοπλισμός υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων μεγάλου βάθους
9. Θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες

Ορισμένοι από αυτούς τους κλάδους δεν καταγράφονται χωριστά στις επίσημες στατιστικές των εθνικών λογαριασμών ή των πινάκων εισροών-εκροών και η εκτίμηση των οικονομικών τους δεδομένων απαιτεί την έρευνα και συλλογή πρωτογενών στοιχείων από τις αντίστοιχες επιχειρήσεις.

4.3. Το μέγεθος και οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του

Η σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την Ε.Ε. αποτυπώνεται ξεκάθαρα στα παρακάτω αριθμητικά δεδομένα: μεταξύ 3% και 5% του ΑΕΠ της Ε.Ε. παράγεται από κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας (χωρίς να προσμετράται στο ποσοστό αυτό η αξία των πρώτων υλών, όπως πετρέλαιο, ψάρια και αέριο). Οι επιχειρήσεις που ανήκουν στους αντίστοιχους κλάδους απασχολούν περισσότερο από 3 εκατ. ανθρώπους. Περίπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της Ευρώπης μεταφέρονται μέσω θαλάσσιων οδών (European Commission, SEC, 2007).

Ο πίνακας που ακολουθεί μπορεί να δώσει μια γενική ιδέα αναφορικά με την αξία του ναυτιλιακού πλέγματος στην Ευρώπη (European Commission, SEC, 2007).

Comment [FB2]: ο πίνακας φαίνεται ότι αφορά στοιχεία της european commission το έτος 2007 ενώ ως πηγή κάτω από τον πίνακα αναφέρεται κάτι dated 2005 ???

Πίνακας 4.1: Αξία Ναυτιλιακού Πλέγματος στην Ευρώπη

2004	World value (in € Million)	European value (in € Million)	European share of world value
Shipping & Transport	342,743	151,137	44.1%
Marine Tourism	168,189	71,812	42.7%
Offshore Oil & Gas	91,146	19,112	20.9%
Fish/Seafood Processing	79,859	8,241	10.3%
Marine Equipment	72,871	16,675	22.9%
Fishing	55,983	4,758	8.5%
Shipbuilding	37,746	13,143	34.8%
Ports	25,017	10,478	41.9%
Marine Aquaculture	23,876	3,483	14.6%
Cruise Industry	12,000	2,365	19.7%
Research & Development	10,629	3,273	30.8%
Seaweed	5,988	n/a	n/a
Marine Commerce	6,840	2,736	40.0%
Marine IT	3,570	1,382	38.7%
Minerals & Aggregates	2,741	1,344	49.0%
Renewable Energy	128	121	94.5%
Marine Biotechnology	2,190	n/a	n/a
Submarine Telecoms	1,126	185	16.4%
Ocean Survey	2,013	538	26.7%
Education & Training	1,537	n/a	n/a

Πηγή: Marine industries global market analysis, March 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1 of the Marine Institute, Galway, Ireland (IMI 2005).

Αφού προσδιοριστεί ποιοι από τους παραπάνω κλάδους και οικονομικές δραστηριότητες εμφανίζονται σε ένα ναυτιλιακό πλέγμα μιας χώρας, είναι δυνατή η ποσοτική εκτίμηση του μεγέθους και των άμεσων οικονομικών του επιπτώσεων σε ορισμένα οικονομικά μεγέθη όπως στον κύκλο εργασιών, το συνολικό προϊόν, την προστιθέμενη αξία, τη συνολική απασχόληση στις δραστηριότητες του πλέγματος, τα έσοδα του δημόσιου τομέα με τη μορφή φορολογικών εσόδων και ασφαλιστικών εισφορών, την ιδιωτική κατανάλωση και επένδυση. Αναλυτική παρουσίαση των εκτιμήσεων για το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα παρέχεται σε σχετική μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (European Commission, 2009).

Η εκτίμηση του συνόλου των οικονομικών επιπτώσεων του ναυτιλιακού πλέγματος προϋποθέτει την εκτίμηση και των έμμεσων επιπτώσεων σε άλλους κλάδους της υπόλοιπης οικονομίας, οι οποίοι προμηθεύουν τους συγκεκριμένους κλάδους του πλέγματος με τις

απαραίτητες εισροές. Η ζήτηση για εισροές από τους κλάδους αυτούς εκτός του πλέγματος συνεπάγεται αύξηση της παραγωγής και των λοιπών προαναφερθέντων οικονομικών μεγεθών, οι μεταβολές των οποίων θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν προκειμένου να εκτιμηθεί το σύνολο των οικονομικών επιπτώσεων του ναυτιλιακού πλέγματος. Μια σχηματική παρουσίαση των διακλαδικών συνδέσεων των κλάδων του πλέγματος με τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας μέσω των οποίων επέρχονται οι έμμεσες αυτές επιπτώσεις αποδίδεται ενδεικτικά από το σχήμα 1 κατωτέρω:



Σχήμα 1. Το ναυτιλιακό πλέγμα

4.4. Πολιτικές Ενίσχυσης και Ανάπτυξης του Ναυτιλιακού Πλέγματος

Στις σημερινές συνθήκες, η προσπάθεια άντλησης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων μέσω της δημιουργίας πλεγμάτων περιχαράκωνει ένα διαφορετικό ρόλο στην αξία του ρυθμιστικού πλαισίου (Andersson et al., 2004). Η κλασική επιχειρηματολογία και μεθοδολογία άρσης των εμποδίων στην καινοτομία, στην αποτελεσματικότητα λειτουργίας των αγορών και εν τέλει στην ανταγωνιστικότητα, δίνει τη θέση της στην ανάπτυξη ενός ευέλικτου ρυθμιστικού οπλοστασίου με οριζόντιο χαρακτήρα σε ένα σύνολο πεδίων πολιτικής (λ.χ. αγορές παραγωγικών συντελεστών, δημιουργία υποδομών, συμμετρική πληροφόρηση, χρηματοδότηση κ.ο.κ.). Οι χαρακτηριστικές δράσεις συνθέτουν μια δέσμη ενεργειών με μετρήσιμα αποτελέσματα στη δημιουργία και επέκταση πλεγμάτων. Οι αποτυχίες της αγοράς

(market failure externalities) συνιστούν ένα ισχυρό κίνητρο για την παρέμβαση του Κράτους στη διαδικασία στήριξης των πλεγμάτων (Niko Wijnolst et al., 2003). Βασικό ζήτημα για το δημόσιο τομέα παραμένει ο προσδιορισμός των μηχανισμών αναβάθμισης νέων πλεγμάτων και η υποστήριξη της μετατροπής βιομηχανικών δικτύων σε δίκτυα καινοτομίας, για την ενίσχυση της οποίας τα τελευταία χρόνια έχουν χρησιμοποιηθεί ουκ ολίγα εργαλεία πολιτικής.

Για την αποτελεσματικότερη άσκηση πολιτικών ενίσχυσης και ανάπτυξης του ναυτιλιακού πλέγματος απαιτείται η **δημιουργία ενός άτυπου ή θεσμικού οργάνου διοίκησης**, συντονισμού, ταχύτερης διάγνωσης των αναγκών της αγοράς και εποπτείας των φορέων, δημόσιων και ιδιωτικών. Το όργανο αυτό μπορεί να αναδεικνύει τα προβλήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλέγματος ανά κλάδο και με κατάλληλες ενέργειες να προωθεί την αντιμετώπισή τους.

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. Η συμμετοχή του οργάνου αυτού στο European Maritime Forum μπορεί να συντελέσει σημαντικά στον τομέα αυτόν και ακόμη στη διάδοση και εισαγωγή των καλύτερων προοπτικών (best practices) και εμπορίας άλλων χωρών.

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:

- Δημιουργία task force για τη διερεύνηση των αναγκαίων ρυθμιστικών και φορολογικών αλλαγών με στοχευμένο κλαδικό ενδιαφέρον (λ.χ. αγορά εργασίας, χρηματοπιστωτικές αγορές, πολιτική ανταγωνισμού).

- Δημιουργία, μέσω στήριξης προγραμμάτων PPP, μηχανισμών πληροφόρησης και υποβοήθησης, αναφορικά με τις διαδικασίες συμμόρφωσης του ρυθμιστικού πλαισίου (λ.χ. ίδρυση, αδειοδότηση, χωροθέτηση, φορολογική συμμόρφωση κ.ο.κ.).
- Προσανατολισμός του ερευνητικού αντικειμένου και της εξειδίκευσης πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων, σε άμεση διασύνδεση με τις ανάγκες της βιομηχανίας
- Δομές ενθάρρυνσης τοπικών διασυνδέσεων.
- Αποτελεσματικό πλαίσιο αξιολόγησης επιδόσεων και επίτευξης στόχων ανταγωνιστικότητας.
- Αναδιάρθρωση ρυθμιστικού πλαισίου δημόσιων συμβάσεων, με ενσωμάτωση κινήτρων επίτευξης καινοτομιών, R&D (λ.χ. πράσινες προμήθειες, ρήτρα κοινωνικών συμβάσεων κ.ο.κ.).
- Υποχρεώσεις λογιστικού διαχωρισμού, με τον οποίο η ρυθμιστική αρχή δύναται να παρακολουθεί το κόστος πρόσβασης των υπό εξέταση προϊόντων και τις έμμεσες τιμές χρέωσης που επιβαρύνονται στην ονομαστικά διαφοροποιούμενη λιμενική αρχή.
- Συγγραφή και δημοσίευση Κώδικα Πρόσβασης στις Υπηρεσίες των Λιμένων, στον οποίο θα εμπεριέχονται λεπτομερώς οι επιχειρησιακοί, υλικοτεχνικοί και οικονομικοί όροι και προϋποθέσεις που διέπουν την παροχή και πρόσβαση στις υπηρεσίες καθώς και διαδικασίες επίλυσης διαφορών.
- Προστασία των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και αδειών (δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας) που προκύπτουν από R&D.
- Φορολογικό πλαίσιο που επιτρέπει την ανταγωνιστική σύγκριση.
- Η ευκολία ίδρυσης, εισόδου και εξόδου επιχειρήσεων και η συνεχής μείωση του κόστους της γραφειοκρατίας είναι παράγοντες δημιουργίας ενός ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος, στοιχεία κρίσιμα που πρέπει να το χαρακτηρίζουν.
- Απαραίτητο είναι, επιπλέον, ένα σταθερό και ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε περιβάλλον φορολογικού ανταγωνισμού εντός του οποίου λειτουργούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
- Σύγχρονες πρακτικές, όπως Υπηρεσίες μιας Στάσης, πρέπει να λειτουργούν στο χώρο του πλέγματος.
- Στη χώρα μας λείπει ένα όργανο συντονισμού των πολιτικών αυτών. Η δημιουργία του θα κινητοποιούσε δυνάμεις και με στοχευμένες παρεμβάσεις θα μπορούσε να αντιμετωπίσει χρόνια προβλήματα και να επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα (Policy Research Corporation, 2008).

Η Δημιουργία Κέντρων Αριστείας θα συνέβαλε με τη σειρά της στη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών, όπως και η από κοινού λειτουργία βιομηχανικών – ερευνητικών κέντρων αριστείας και η διευκόλυνση της ερευνητικής συνεργασίας τους στο πλαίσιο προγραμμάτων R & D.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Asheim B., 2001. ‘*Localized Learning, Innovation and Regional Clusters*’. Cluster Policies-Cluster Development. Age Mariussen Ed. Stockholm 2001. (Nordregion Report 2001:2).
2. Caniels M. And Romijn (2005). ‘What drives innovativeness in industrial clusters: Transcending the debate’. *Cambridge Journal of Economics*, 2005. 29, p.497-515
3. Krugman, P., 1991. *Geography and trade*, Cambridge, MA: The MIT Press.
4. Porter, M.E., 1990. *The competitive advantage of nations*, New York: The Free Press.
5. Marshall, A., 1920. *Principles of economics*, Amherst, N.Y.: Prometheus Books.
6. Porter M., 1998. ‘Clusters and the New Economics of Competition’. *Harvard Business Review*, Nov-Dec. 1998.
7. Porter, M., 1999. *On Competition*, Harvard Business School Publ. Corporation
8. Tallman, S. et al., 2004. Knowledge, clusters, and competitive advantage. *Academy of Management Review*, 29(2), 258-271.
9. Van Der Linden J., 2001. ‘The Economic Impact Study of Maritime Policy Issues: application to the German case’. *Maritime Policy and Management*, Vol. 28, No1. p.33-54.
10. Weber, A., 1929. *Theory of the Location of Industries*, The University of Chicago Press.
11. European Commission, 2007. ‘*Maritime Clusters*’. Commission Staff Working Document. Brussels, SEC(2007).
12. European Commission, 2008. ‘*The Role of Maritime Clusters to Enhance the strength and Development of European Maritime Sectors*’. Report on results. Brussels.
13. Wijnolst, N., 2006. ‘*Dynamic European Maritime Clusters*’. Dutch Maritime Network series. Publication No 30. Delft University Press.
14. Hansen, J., Clasen, J., 2010. “*The Economic Significance of Maritime Clusters – Lessons Learned from European Empirical Research*”. The Danish Ship-owners Association.

Κεφάλαιο 5. Το Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Πλέγμα

5.1 Τα οικονομικά μεγέθη του και η σημασία του στην ευρωπαϊκή οικονομία

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλιακών Πλεγμάτων δημιουργήθηκε στα τέλη του 2005 στο Παρίσι από τους ναυτιλιακούς οργανισμούς δέκα χωρών με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και πληροφοριών καθώς και την ενδυνάμωση των ναυτιλιακών πλεγμάτων των κρατών που το απαρτίζουν, αλλά και της ευρωπαϊκής κοινότητας συνολικά. Το δίκτυο έχει οργανωθεί ως ένας ευέλικτος οργανισμός τα μέλη του οποίου συνεργάζονται σε εθελοντική βάση για εθνικά τους θέματα και σε περισσότερο οργανωμένη βάση για θέματα που αφορούν την Ε.Ε.

Ο βασικός στόχος του δικτύου σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι η ευαισθητοποίηση της Ε.Ε. αναφορικά με δύο ζητήματα:

1. Τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πλέγματα αποτελούν σημαντικό μέρος των οικονομιών των κρατών-μελών που συμμετέχουν στο δίκτυο και συνεπώς της Ε.Ε. συνολικά.
2. Η γνώση των δομών και της οικονομικής βαρύτητας των ναυτιλιακών πλεγμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ακόμη περιορισμένη, γεγονός που δυσκολεύει την επεξεργασία θεμάτων και πολιτικών σχετικών με την πράσινη χάρτα για τα ναυτιλιακά πλέγματα της Ε.Ε.

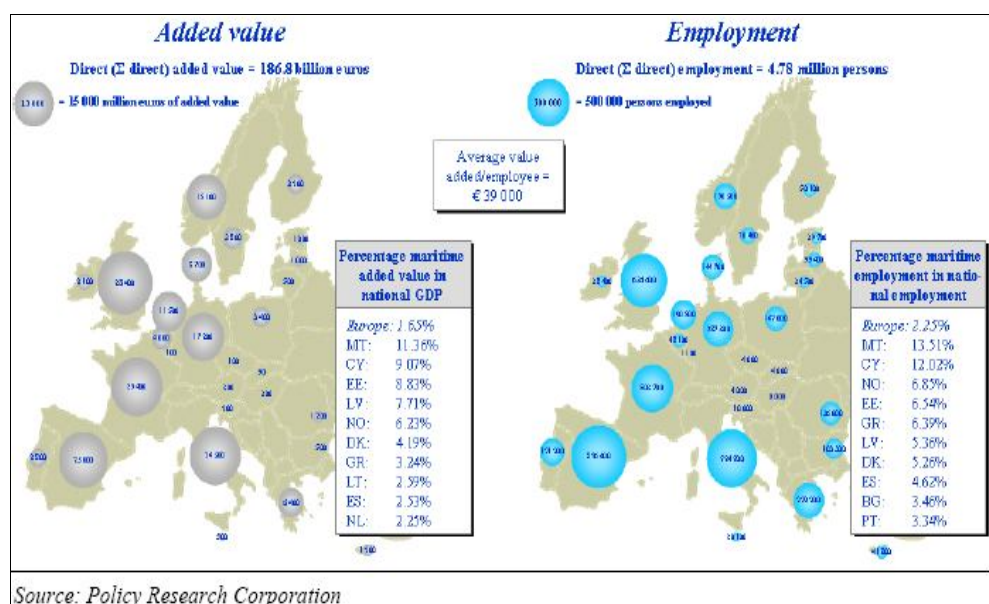
Με γνώμονα τα ανωτέρω, προτείνεται από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλιακών Πλεγμάτων μια πιο αναλυτική και σε βάθος ανάλυση των ναυτιλιακών πλεγμάτων εντός της Ε.Ε. Υποστηρίζεται δε ότι η Ε.Ε. συνολικά αποτελεί μια ναυτιλιακή υπερδύναμη εάν αθροιστούν όλα τα επιμέρους πλέγματα και δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει την ανάγκη καταβολής προσπαθειών, πρότασης πολιτικών προώθησης και προστασίας του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος. Προς ενίσχυση των απόψεων αυτών παρατίθενται τα κατωτέρω στατιστικά στοιχεία:

1. Τα ευρωπαϊκά λιμάνια διαχειρίζονται το 25% του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.
2. Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες κατέχουν το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.
3. Τέσσερις ευρωπαϊκές εταιρίες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (containerlines) συγκαταλέγονται στις πέντε μεγαλύτερες παγκοσμίως.
4. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί το 50% της παγκόσμιας.
5. Η ευρωπαϊκή παραποτάμια ναυτιλία (inland shipping) κατέχει ένα σύγχρονο στόλο 9.400 πλοίων.
6. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν τον ταχύτερο χρόνο παράδοσης.
7. Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες παραγγέλλουν το 40% των νεότευκτων πλοίων.

8. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού παράγουν το 35% της παγκόσμιας παραγωγής.
9. Οι ευρωπαϊκές εταιρίες offshore είναι παγκόσμιοι ηγέτες σε πολλούς τομείς της αγοράς.
10. Οι ευρωπαϊκές εταιρίες παραγωγής σκαφών αναψυχής παράγουν το 60% των σκαφών μεγάλης κλάσης (mega-yachts).
11. Οι ευρωπαϊκές εταιρίες εκβάθυνσης και βυθοκόρησης (dredging) κατέχουν το 80% της παγκόσμιας αγοράς.
12. Οι ευρωπαϊκές εταιρίες ναυτιλιακών υπηρεσιών, ναυτιλιακής έρευνας, παραποτάμιας ναυτιλίας και αλιείας είναι από τις πρωτοπόρες παγκοσμίως.

Η προστιθέμενη αξία (186,8 δις ευρώ σε τιμές του 2007) και η απασχόληση (4.78 εκ. εργαζόμενοι) σε όλους τους σχετικούς με τη θάλασσα και τη ναυτιλία παραγωγικούς τομείς της Ε.Ε. και της Νορβηγίας παρατίθενται στο διάγραμμα 5.1 κατωτέρω (Wijnolst Niko, 2006):

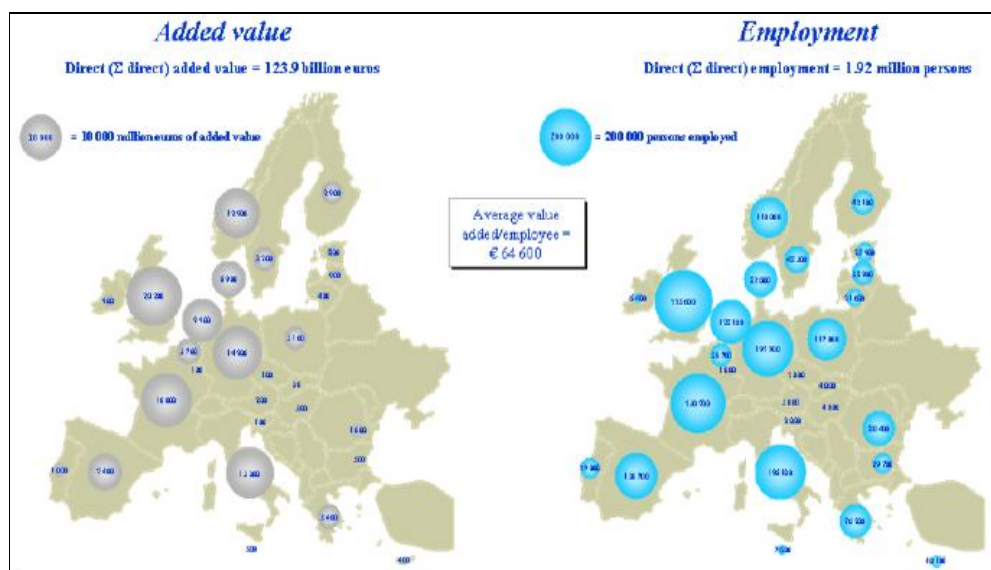
Διάγραμμα 5.1: Προστιθέμενη αξία και απασχόληση σε συναφείς με τη θάλασσα οικονομικές δραστηριότητες στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία.



Πηγή: The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Report on results, November 2008 Commissioned by the European Commission (DG MARE).

Η προστιθέμενη αξία και η απασχόληση στους παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς της Ε.Ε. και της Νορβηγίας για λόγους σύγκρισης παρατίθενται στο διάγραμμα 5.2 κατωτέρω:

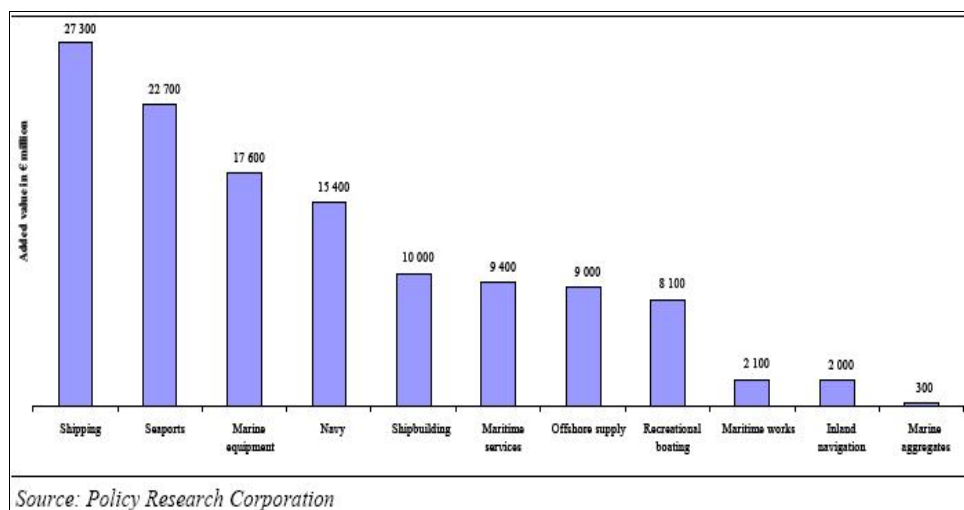
Διάγραμμα 5.2: Προστιθέμενη αξία και απασχόληση στους παραδοσιακούς τομείς της ναυτιλίας στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία.



Πηγή: The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Report on results, November 2008 Commissioned by the European Commission (DG MARE).

Η οικονομική σημασία (σε όρους προστιθέμενης αξίας - τιμές 2007) κάθε παραδοσιακού τομέα του ναυτιλιακού πλέγματος στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία παρατίθεται στο διάγραμμα 5.3 κατωτέρω:

Διάγραμμα 5.3: Προστιθέμενη αξία παραδοσιακών τομέων της ναυτιλίας, Ε.Ε. και Νορβηγία.



Πηγή: The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Report on results, November 2008 Commissioned by the European Commission (DG MARE).

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω διαγράμματα, τόσο το σύνολο των παραδοσιακών τομέων που σχετίζονται με τη ναυτιλία σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και το σύνολο όλων των τομέων δραστηριότητας των σχετικών με τη θάλασσα αποτελούν ένα πολύ σημαντικό οικονομικό πεδίο δραστηριότητας για την Ε.Ε. Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικότερα, οι δομές και τα μεγέθη των κυριότερων ναυτιλιακών πλεγμάτων κρατών-μελών της Ε.Ε. και κυρίως αυτών που μετέχουν στο λεγόμενο Δίκτυο Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Πλεγμάτων.

5.2 Ναυτιλιακά πλέγματα ευρωπαϊκών χωρών. Μεγέθη και κύρια χαρακτηριστικά τους

5.2.1 Νορβηγία

Η Νορβηγία, έχει μακρόχρονη ιστορική παράδοση ενασχόλησης με τη θάλασσα, την αλιεία και τη ναυτιλία ειδικότερα. Οι ναυτιλιακές εταιρίες της Νορβηγίας είναι πρωτοπόρες παγκοσμίως με διεθνή προσανατολισμό και την ανταγωνιστικότητα στο κέντρο της φιλοσοφίας τους.

Δομή Νορβηγικού Ναυτιλιακού πλέγματος

Η ναυτιλιακή βιομηχανία στη Νορβηγία αποτελεί ένα πλήρες πλέγμα, αποτελούμενο από τρεις βασικούς τομείς, τη ναυτιλία, τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και τη ναυτική βιομηχανία καθώς και από υποστηρικτικούς οργανισμούς, εκπαιδευτικά ιδρύματα και πολιτικούς φορείς. Η βασική του δομή παρουσιάζεται στο διάγραμμα 5.4 κατωτέρω:

Διάγραμμα 5.4: Δομή νορβηγικού ναυτιλιακού πλέγματος



Πηγή: Based on G. Benito et al., 2000 (a report from BI Norwegian School of Management)

Ναυτιλία

Ο τομέας της ναυτιλίας αποτελείται από κατόχους και διαχειριστές όλων των τύπων πλοίων, όπως δεξαμενόπλοιων, πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, κρουαζιερόπλοιων, πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων κ.ο.κ. Οι πλατφόρμες εξόρυξης και άντλησης πετρελαίου εντάσσονται σε αυτή την κατηγορία. Στη Νορβηγία δραστηριοποιούνται αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες συγκαταλέγονται στις μεγαλύτερες του κόσμου. Συγκεκριμένα, η Wallenius Wilhelmsen είναι η μεγαλύτερη εταιρία μεταφοράς αυτοκινήτων και οχημάτων παγκοσμίως, η Teekay Navion Shuttle Tankers είναι η μεγαλύτερη εταιρία μικρών δεξαμενοπλοίων φορτοεκφόρτωσης υγρού φορτίου, η SeaDrill είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες εξόρυξης πετρελαίου στη θάλασσα, η Farstad είναι η μεγαλύτερη εταιρία παροχής εξοπλισμού Offshore κ.α.

Η ναυτιλία είναι ο πυρήνας των ναυτιλιακού πλέγματος στη Νορβηγία. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στο γεγονός ότι η ναυτιλία είναι ο μεγαλύτερος τομέας του πλέγματος, αλλά και στο γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες της Νορβηγίας είναι οι πιο διεθνοποιημένες και

αποτελούν βασικό σημείο αναφοράς για τη διεθνοποίηση και του υπόλοιπου πλέγματος. Επιπλέον, λόγω του μεγέθους και της τεχνογνωσίας τους απαιτούν από τα υπόλοιπα μέρη του πλέγματος συνεχώς υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών και προϊόντων καθώς και συνεχή καινοτομία.

Ναυτιλιακές υπηρεσίες

Παράλληλα με τις επιχειρήσεις θαλάσσιας μεταφοράς έχει αναπτυχθεί μια ποικιλία επιχειρήσεων που παρέχει ένα μεγάλο εύρος εξειδικευμένων ναυτιλιακών υπηρεσιών. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι συχνοί χρήστες και πελάτες των υπηρεσιών αυτών σε όλα τα στάδια του κύκλου προστιθέμενης αξίας τους, όπως επίσης και τα ναυπηγεία, τα λιμάνια και οι κατασκευαστές μηχανολογικού εξοπλισμού.

Η ναυτιλία είναι βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, με αρκετά κυκλική φύση και υψηλό χρηματοοικονομικό κίνδυνο. Συνεπώς, η χρηματοδότηση επενδύσεων στη ναυτιλία είναι μία ζωτικής σημασίας υπηρεσία, η οποία για το λόγο αυτό απαιτεί σημαντική συσσώρευση γνώσης και εμπειρίας. Η Νορβηγία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες της ναυτιλιας παγκοσμίως. Οι τράπεζες DnB NOR και Nordea είναι εξειδικευμένες σε αυτό το κομμάτι δραστηριοτήτων με συνεχώς αναπτυσσόμενο κύκλο εργασιών τα τελευταία χρόνια.

Αναφορικά με την πολύ κλειστή και συγκεντρωμένη αγορά ασφαλιστικών υπηρεσιών της ναυτιλιας, μία από τις πρωτοπόρες ασφαλιστικές εταιρίες παγκοσμίως, η Skuld, λειτουργεί διεθνώς από τα κεντρικά της γραφεία στο Όσλο. Διατηρεί γραφεία και προσφέρει τις υπηρεσίες της και σε πολλές άλλες πόλεις και λιμάνια του κόσμου (Copenhagen, Bergen, Piraeus, Hong Kong). Όπως τονίζει και ο Tore Forsmo, διευθυντής διαχείρισης της Cefor (Central Union of Underwriters), «Το ναυτιλιακό πλέγμα στη Νορβηγία αποτελεί μια ουσιαστική και σταθερή βάση για διατήρηση και ανάπτυξη ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών, τα οποία ζητούνται και σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο».

Η Νορβηγία φιλοξενεί, επιπλέον, ένα μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών μεσιτών (ship brokers). Στο Όσλο, μόνο, υπάρχουν περίπου 180 εγγεγραμμένες εταιρίες, αλλά και ένας ακόμη μεγάλος αριθμός μικρότερων εταιριών. Οι δύο παγκοσμίως γνωστοί Νορβηγικοί οίκοι είναι οι Fearnleys και οι R.S Platou. Η Fearnleys είναι μία πλήρως ολοκληρωμένη εταιρία διεθνούς εμβέλειας και κατατάσσεται στη δεύτερη θέση παγκοσμίως μετά τους Clarksons. Η εταιρία διατηρεί γραφεία σχεδόν σε όλο τον κόσμο και καλύπτει το σύνολο των υπηρεσιών μεσιτείας που απαιτούνται στη σύγχρονη ναυτιλιακή αγορά (Cahrtering, S&P, gas, tankers, bulkers). Η

Fearnleys, επιπλέον, λειτουργεί μια εταιρία συμβούλων για θέματα ναυτιλίας και ένα ερευνητικό τμήμα.

Στον τομέα των εξειδικευμένων νομικών υπηρεσιών που απαιτούνται σε διάφορους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, το ναυτιλιακό πλέγμα της Νορβηγίας στηρίζεται σημαντικά από το τμήμα ναυτιλιακής νομικής του πανεπιστημίου του Όσλο. Σημαντικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο τομέα των νομικών υπηρεσιών της ναυτιλίας είναι οι Wikborg-Rein και Nordic Defense Club.

Τέλος, ο DNV (Det Norske Veritas) είναι ένας από τους παλαιότερους οργανισμούς νηολόγησης του κόσμου, ο οποίος διατηρεί τα κεντρικά του γραφεία στο Όσλο και αποτελεί σημαντικό κομμάτι του νορβηγικού ναυτιλιακού πλέγματος. Είναι ένας από τους τέσσερις μεγαλύτερους οργανισμούς παγκοσμίως και το ποσοστό του στην αγορά έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Είναι ιδιαίτερα προσανατολισμένος στην εξειδικευμένη γνώση καθώς και στην έρευνα και ανάπτυξη, βοηθώντας σημαντικά το σύνολο του πλέγματος. Πλέον των ανωτέρω, παρέχει και ένα εύρος παράπλευρων υπηρεσιών, όπως πιστοποιήσεις, συμβουλευτικές υπηρεσίες, λογισμικό, υπηρεσίες διαχείρισης επενδύσεων κ.α.

Βιομηχανία πλοίων – Ναυπηγεία.

Η Νορβηγία έχει μακρά ιστορία στη ναυπήγηση πλοίων, ενώ ακόμη υπάρχει σημαντική δραστηριότητα ναυπηγικών εργασιών στην ακτογραμμή της χώρας με ναυπηγεία λιγότερα σε αριθμό αλλά με μεγαλύτερη εξειδίκευση. Το μεγαλύτερο κομμάτι ναυπηγείων έχει οργανωθεί υπό την εταιρία Aker Yards Company, ενώ το κομμάτι των Offshore κατασκευών καλύπτεται από την Aker Kvaerner, θυγατρική της Aker. Άλλα μεγάλα ναυπηγεία της Νορβηγίας είναι τα Ulstein, Kleven Maritime, Grenland Group και Fjellstrand, όλα εγκατεστημένα σε διάφορα σημεία της χώρας.

Στη Νορβηγία δραστηριοποιούνται, επιπλέον, παραγωγοί μηχανολογικού εξοπλισμού για πλοία σε διάφορους τομείς, όπως οχήματα, αντλίες, συστήματα πρόωσης, συστήματα πλοήγησης, βαφές και χρώματα, συστήματα θέρμανσης, έπιπλα κ.α. Ο μεγαλύτερος κατασκευαστής εξοπλισμού πλοίων στη Νορβηγία είναι η Rolls Royce Marine, η οποία απασχολεί 2.000 υπαλλήλους. Άλλες εταιρίες στη συγκεκριμένη αγορά με παγκόσμιο προσανατολισμό και δραστηριότητες είναι οι Frank Mohn και Kongsberg Marine.

Η οικονομική σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη Νορβηγία

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για να μετρηθεί και να υπολογισθεί η οικονομική σημασία μιας βιομηχανίας στο σύνολο της οικονομίας, όπως η απασχόληση, η κερδοφορία, η παραγωγικότητα, η δημιουργία εξωτερικών οικονομιών κ.α. Αναφορικά με τη ναυτιλία και το ναυτιλιακό πλέγμα της Νορβηγίας ειδικότερα, μια ποικιλία χαρακτηριστικών καθιστούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία τον πιο σημαντικό, από οικονομικής απόψεως, κλάδο για τη Νορβηγία:

1. Είναι μεγάλου μεγέθους.
2. Είναι γεωγραφικά διασπαρμένο.
3. Είναι υψηλών προδιαγραφών και ανταγωνιστικό σε διεθνές επίπεδο.

Η προστιθέμενη αξία μιας βιομηχανίας συνιστά τη συμβολή της στο συνολικό ΑΕΠ της οικονομίας στην οποία δραστηριοποιείται. Η προστιθέμενη αξία είναι θεωρητικά το άθροισμα όλων των δραστηριοτήτων της εν λόγω βιομηχανίας, όπως μερίσματα, μισθοί, τόκοι, φόροι και κέρδη σε επιχειρηματίες. Η αξία αυτή από το Νορβηγικό ναυτιλιακό πλέγμα ήταν περίπου 63 δις κορώνες (~7,5 δις Ευρώ) το 2004, παρουσιάζοντας μια μέτρια αύξηση του 8% από την προηγούμενη χρονιά.

Η εξέλιξη της προστιθέμενης αξίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Νορβηγίας από το 1994 έως το 2004 καθώς και η πορεία των μεγεθών των μισθών και καθαρών κερδών των εταιριών που σχετίζονται με το ναυτιλιακό πλέγμα στη Νορβηγία παρατίθεται στο διάγραμμα 5.5 κατωτέρω:

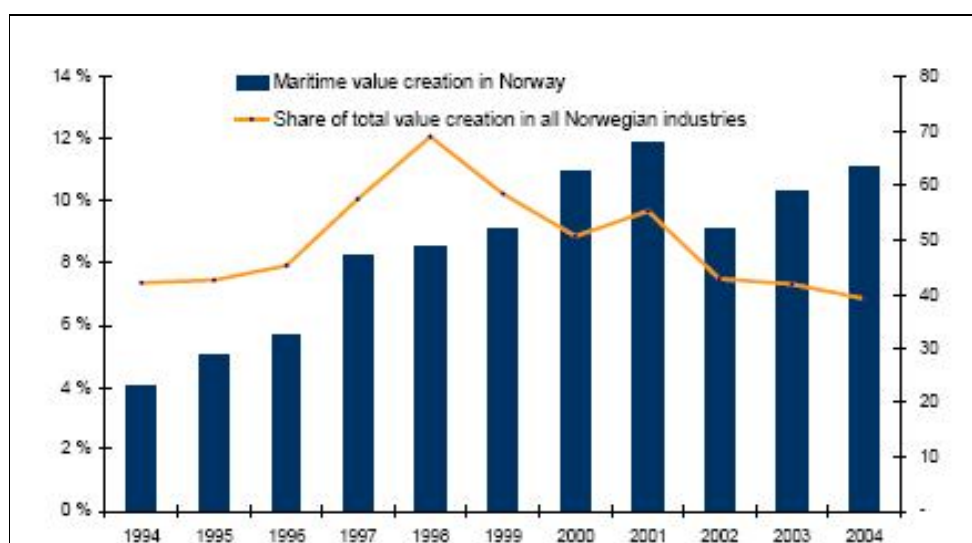
Διάγραμμα 5.5: Πορεία Προστιθέμενης αξίας νορβηγικού ναυτιλιακού πλέγματος, σε δις κορώνες.



Πηγή: Dun & Bradstreet.

Στο διάγραμμα 5.6 κατωτέρω παρατίθεται παράλληλα μια άλλη τάση της δημιουργούμενης προστιθέμενης αξίας για το ναυτιλιακό πλέγμα της Νορβηγίας σε σχέση με το ποσοστό του στο σύνολο των βιομηχανιών της νορβηγικής οικονομίας. Ειδικότερα, προκύπτει ότι διαχρονικά η συμμετοχή του στη συνολική οικονομία βαίνει μειούμενη, γεγονός που αποτυπώνει εν μέρει την άνοδο άλλων κλάδων της οικονομίας και εν μέρει το γεγονός ότι η Νορβηγία έχει χάσει διαχρονικά σημαντικό κομμάτι της ανταγωνιστικότητάς της για προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

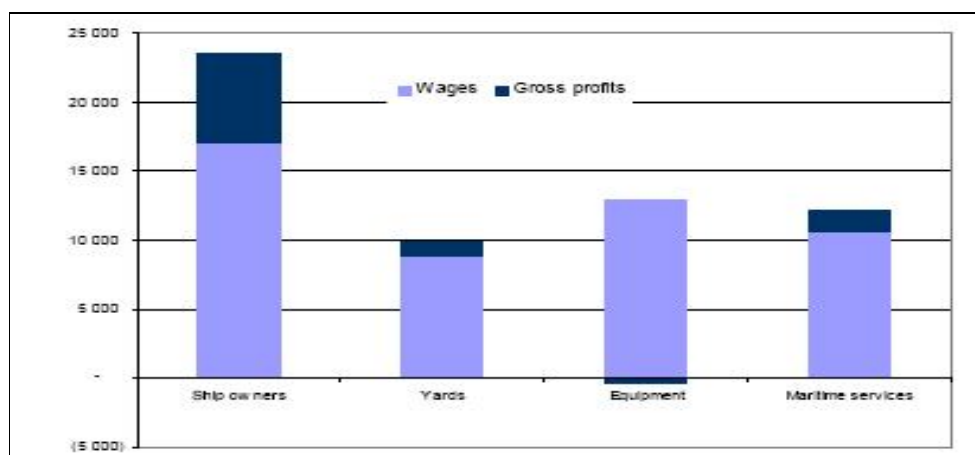
Διάγραμμα 5.6: Ποσοστό προστιθέμενης αξίας ναυτιλιακής βιομηχανίας στο σύνολο της οικονομίας της Νορβηγίας σε σχέση με την διαχρονική πορεία της προστιθέμενης αξίας σε απόλυτους αριθμούς (1994-2004)



Πηγή: Wijmolst Niko (2006).

Αναφορικά με τα ποσοστά των επιμέρους τομέων του ναυτιλιακού πλέγματος της Νορβηγίας στη συνολική του προστιθέμενη αξία, οι πλοιοκτήτες καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος με ποσοστό προστιθέμενης αξίας 45%, όπως παρατίθεται στο σχετικό διάγραμμα 5.7 κατωτέρω. Ειδικότερα, αντιπροσωπεύουν το κομμάτι της βιομηχανίας με τη μεγαλύτερη ένταση κεφαλαίου, με τα ακαθάριστα κέρδη να αποτελούν το ένα τρίτο της συνολικής τους προστιθέμενης αξίας.

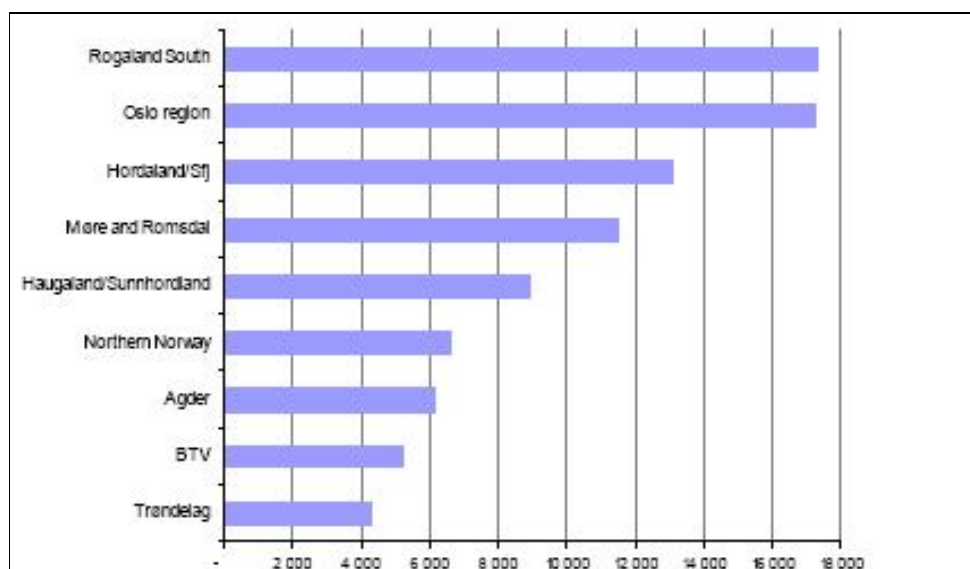
Διάγραμμα 5.7: Προστιθέμενη αξία μεταξύ των τεσσάρων σημαντικότερων τομέων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μέσες τιμές 2002-2004 (αρ. σε εκ. κορόνες)



Πηγή: Wijmolst Niko (2006).

Μελετώντας τα στοιχεία της απασχόλησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη Νορβηγία, παρατηρούμε ότι η ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός εργοδότης με περίπου 90.000 εργαζόμενους στη στεριά το 2005. Ο υψηλότερος αριθμός εργαζομένων ιστορικά για τη Νορβηγία ήταν το 2000 με 107.000 εργαζόμενους στη ναυτιλία και τις συναφείς δραστηριότητες. Το κατωτέρω διάγραμμα 5.8 απεικονίζει τη διασπορά των 90.000 εργαζομένων ανά γεωγραφική περιοχή σχετιζόμενη με ναυτιλιακές δραστηριότητες.

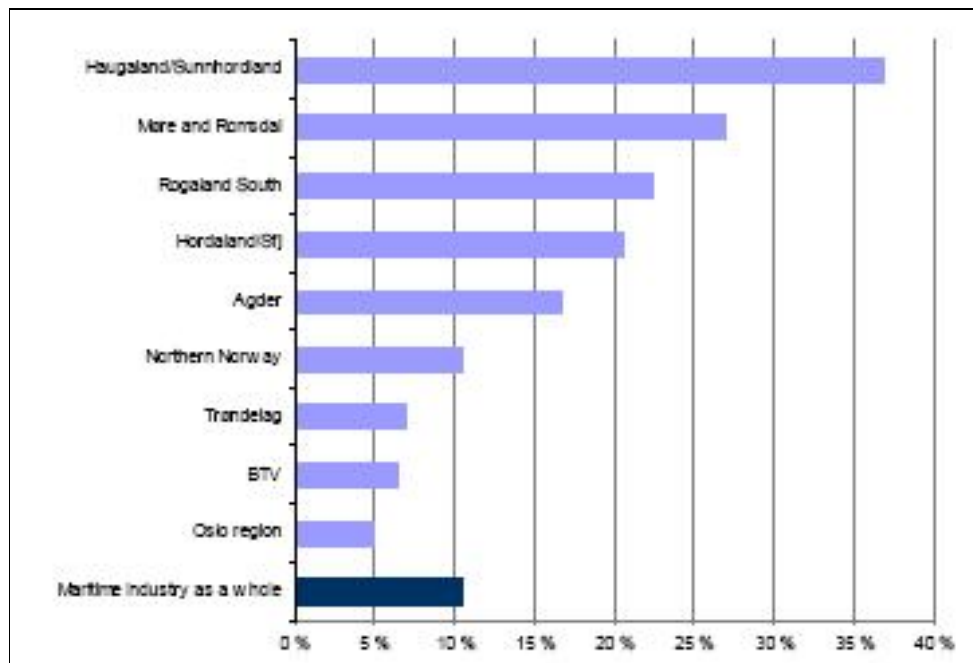
Διάγραμμα 5.8: Αριθμός εργαζομένων στη νορβηγική ναυτιλιακή βιομηχανία ανά γεωγραφική περιοχή.



Πηγή: Wijnolst Niko (2006).

Συμπληρωματικά, στο κατωτέρω διάγραμμα 5.9 απεικονίζεται η σχετική σημασία των μισθών που καταβάλλονται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε σχέση με το συνολικό μισθολογικό κόστος της κάθε γεωγραφικής περιοχής.

Διάγραμμα 5.9: Ποσοστό μισθολογικού κόστους ναυτιλιακής βιομηχανίας στο σύνολο του μισθολογικού κόστους σε εννέα σημαντικές γεωγραφικές περιοχές της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη Νορβηγία.



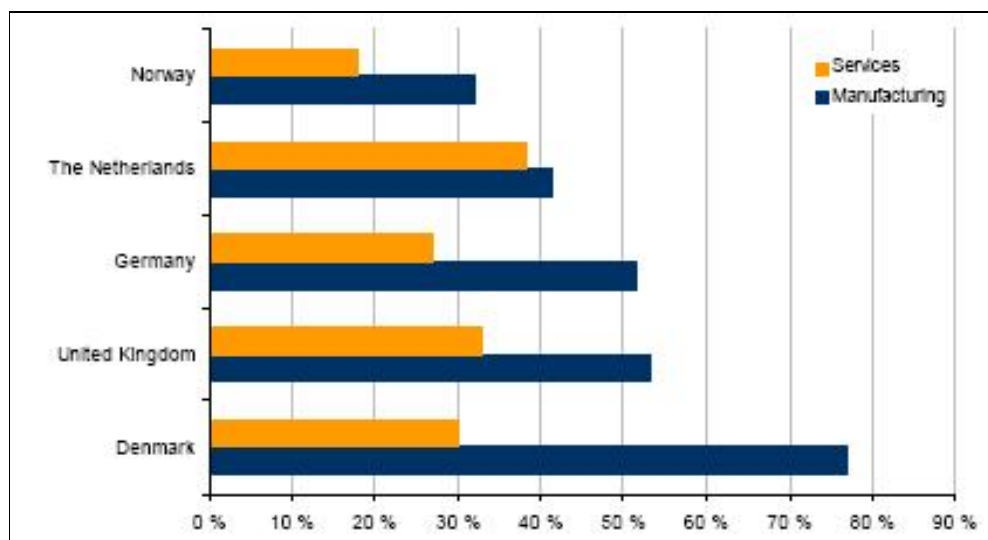
Πηγή: Wijnolst Niko (2006).

Συνοψίζοντας, η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ένα σημαντικό, ανταγωνιστικό και εξελισσόμενο κομμάτι της Νορβηγικής οικονομίας και μάλιστα σε αρκετές γεωγραφικές περιοχές είναι η κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα. Στο συνεχώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, τα τελευταία χρόνια, ένα μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Νορβηγίας έχει προσανατολιστεί στους τομείς του πετρελαίου και του φυσικού αερίου. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι ένας παράγοντας της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας του Νορβηγικού ναυτιλιακού πλέγματος είναι η δυνατότητα προσαρμογής του σε νέα δεδομένα και προκλήσεις.

Επιπροσθέτως, η ναυτιλιακή βιομηχανία της Νορβηγίας είναι ο μόνος τομέας της οικονομίας που είναι ταυτόχρονα διεθνοποιημένος αλλά και εγκατεστημένος στη Νορβηγία σε τοπικό

επίπεδο. Οι περισσότερες από τις Νορβηγικές εταιρίες είναι εγκατεστημένες στη Νορβηγία και αποτελούν μέρος του ανταγωνιστικού αλλά και καινοτόμου περιβάλλοντος που περιλαμβάνει ναυτιλιακές επιχειρήσεις, επενδυτικές εταιρίες, μεσίτες, συμβουλευτικές εταιρίες, ασφαλιστικές και νομικές εταιρίες κ.α. Με τον τρόπο αυτό, οι εμπλεκόμενες εταιρίες εκμεταλλεύονται και κερδίζουν από τη συμμετοχή τους σε ένα τέτοιο περιβάλλον, όπως εν μέρει καταδεικνύεται και στο παρακάτω διάγραμμα 5.10, στο οποίο παρατίθεται το ποσοστό ναυτιλιακών επιχειρήσεων με μικρή ή καθόλου σχέση με άλλες παρεμφερείς ναυτιλιακές εταιρίες στο γεωγραφικό τομέα που έχουν εγκατασταθεί. Η νορβηγική ναυτιλιακή βιομηχανία σε σχέση με άλλες χώρες έχει το μικρότερο ποσοστό τέτοιων «απομονωμένων» επιχειρήσεων, ακριβώς διότι οι νορβηγικές εταιρίες επενδύουν στην ιδέα της αλληλοσυσχέτισης μέσω του νορβηγικού ναυτιλιακού πλέγματος στο οποίο συμμετέχουν.

Διάγραμμα 5.10: Ποσοστό ναυτιλιακών εταιριών σε 5 χώρες με μικρή ή καθόλου συσχέτιση με άλλες παρεμφερείς ναυτιλιακές εταιρίες στη γεωγραφική περιοχή εγκατάστασής τους.

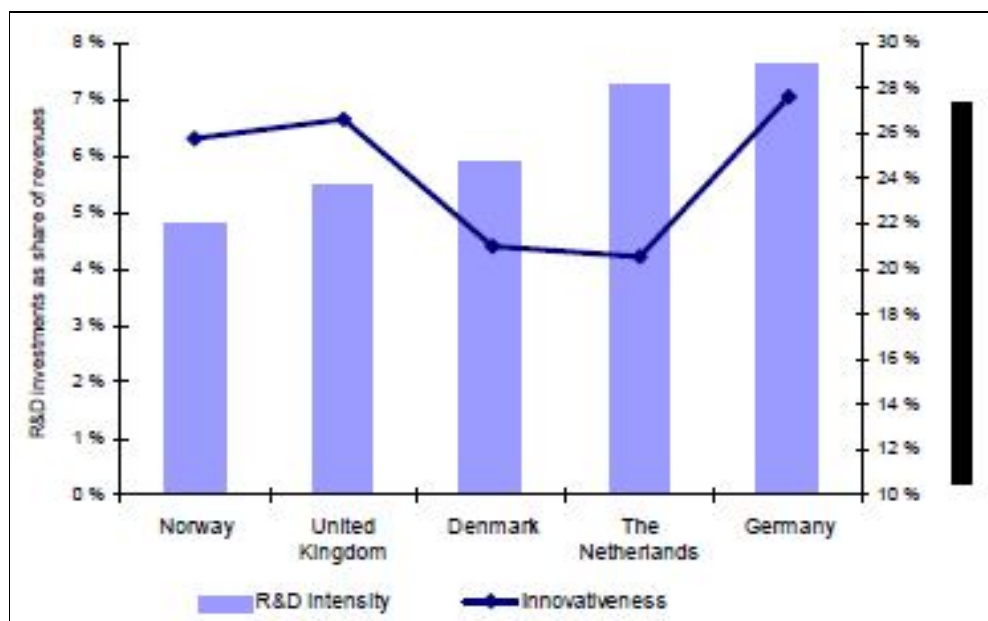


Πηγή: Wijnolst Niko (2006).

Ακόμη, η νορβηγική ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί πηγή πολλών σημαντικών καινοτομιών, όπως για παράδειγμα στο σχεδιασμό πλοίων, την πλοήγηση και τον αναπτυγμένο εξοπλισμό, ενώ ταυτόχρονα η Νορβηγία αποτελεί αρκετά ελκυστικό προορισμό για δράσεις έρευνας και ανάπτυξης (Jakobsen et al., 2003). Στο σημείο αυτό είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι ενώ σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρώπης η Νορβηγία είναι η χώρα με τη λιγότερο έντονη δραστηριότητα έρευνας και ανάπτυξης, όπως προκύπτει και από το διάγραμμα 5.11 κατωτέρω, παρόλα αυτά η καινοτομία που προκύπτει από την έρευνα αυτή

είναι η υψηλότερη από όλες τις άλλες χώρες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι νορβηγικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία επενδύουν μεγάλο της έρευνάς τους σε δραστηριότητες που περιλαμβάνουν μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων με κοινούς στόχους, στα πλαίσια του γενικότερου ναυτιλιακού πλέγματος. Τα οφέλη μιας τέτοιας εξωστρεφούς διαδικασίας είναι μεγαλύτερα και πολλαπλασιαστικά σε σχέση με δραστηριότητες έρευνας οι οποίες πραγματοποιούνται σε ενδοεπιχειρησιακό επίπεδο.

Διάγραμμα 5.11: Ποσοστό κερδών επενδεδυμένων σε έρευνα και ανάπτυξη σε σχέση με την εφαρμοσμένη καινοτομία σε πέντε εθνικές ναυτιλιακές βιομηχανίες.



Πηγή: Wijnolst Niko (2006).

Παρά τα θετικά αποτελέσματα της εξωστρεφούς αυτής διαδικασίας είναι γνωστό στις επιχειρήσεις και στους πολιτικούς φορείς της Νορβηγίας ότι η μακροχρόνια ελλειμματική και περιορισμένη επένδυση στην έρευνα και τεχνολογία νομοτελειακά θα επιφέρει μείωση της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας σε σχέση με άλλες χώρες.

Πολιτικές ναυτιλιακού πλέγματος στη Νορβηγία

Η νορβηγική πολιτική ηγεσία έχει αναλάβει μια σειρά δράσεων τα τελευταία χρόνια για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της έρευνας και ανάπτυξης στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Ενδιαφερόμενοι φορείς του ναυτιλιακού πλέγματος σε συνεργασία με αρκετούς κυβερνητικούς φορείς συνέστησαν τον οργανισμό Marut. Πρόκειται ουσιαστικά για μια ομπρέλα δράσεων με στόχο την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της καινοτομίας και

της έρευνας και ανάπτυξης στον κλάδο της ναυτιλίας. Στοχεύει κυρίως στη δημιουργία ενιαίων πεδίων για συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, εμπνευσμένων από τη θεωρία πλεγμάτων.

Προκειμένου να παραμείνει η Νορβηγία μια χώρα ελκυστική για επενδύσεις και εταιρίες σχετικές με τη ναυτιλία, πέρα από τις ανωτέρω δράσεις και πρακτικές, απαιτείται η προσφορά ενός ολοκληρωμένου πακέτου φιλοξενίας σε διεθνείς επιχειρήσεις, στο οποίο πρέπει να περιλαμβάνονται αρκετά πράγματα πλέον της καινοτομίας και της έρευνας. Η πολιτική βούληση προς μια τέτοια κατεύθυνση και η συνεχής μακρόχρονη στηριχή της αποτελούν ίσως τον κρισιμότερο παράγοντα επιτυχίας.

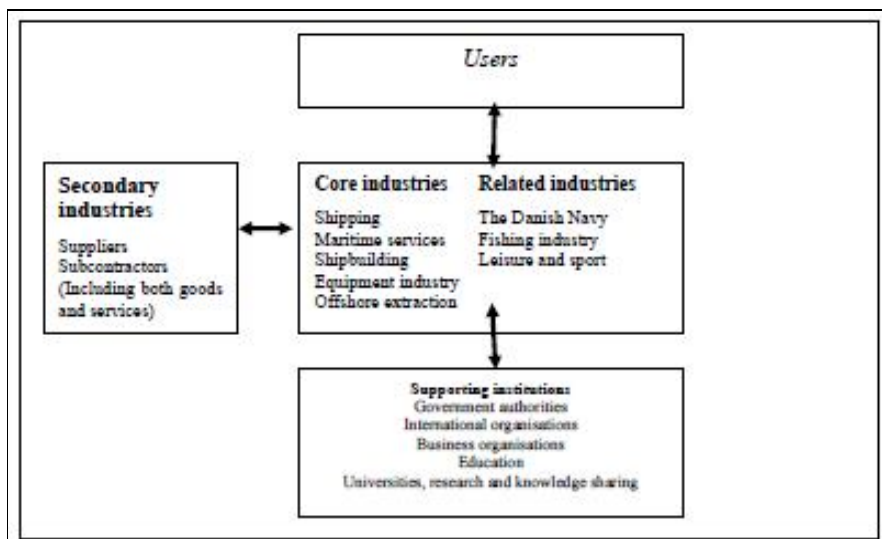
5.2.2 Δανία

Η Δανία, όπως και οι περισσότερες από τις ευρωπαϊκές χώρες που παρουσιάζονται στην παρούσα ανάλυση, έχει μακρά παράδοση στη ναυτιλία και στηρίζει μέσω άσκησης πολιτικών την προώθηση και εξέλιξη της ναυτιλίας ως διεθνούς και εξωστρεφούς δραστηριότητας. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει από το 2003 υιοθετηθεί η «Στρατηγική ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας» καθώς και συστηματική αναδιάρθρωση του εκπαιδευτικού συστήματος της ναυτιλίας στη χώρα.

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Δανίας

Το δανικό ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται κυρίως από βιομηχανίες που σχετίζονται με τη θάλασσα μεταφορά και την εκμετάλλευση πρώτων υλών κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας, ενώ είναι συνδεδεμένο με ένα ευρύτερο δίκτυο επιχειρήσεων που αγοράζουν υπηρεσίες μεταφοράς, εκμεταλλεύονται κοινές τεχνολογίες και χρησιμοποιούν την ίδια πηγή εργατικού δυναμικού. Οι τύποι επιχειρήσεων, κύριες, δευτερεύουσες και υποστηρικτικοί οργανισμοί, που απαρτίζουν το δανικό ναυτιλιακό πλέγμα παρουσιάζονται στο διάγραμμα 5.12 κατωτέρω:

Διάγραμμα 5.12: Το δανικό ναυτιλιακό πλέγμα



Πηγή: Wijnolst Niko (2006).

Η παρούσα ανάλυση περιλαμβάνει μόνο τις κύριες βιομηχανίες του ναυτιλιακού πλέγματος καθώς και τα υποστηρικτικά ιδρύματα. Στον πίνακα 5.1 κατωτέρω παρουσιάζονται βασικοί οικονομικοί δείκτες για τις βιομηχανίες αυτές.

Πίνακας 5.1: Βασικοί οικονομικοί δείκτες του ναυτιλιακού πλέγματος της Δανίας (ποσά σε κορώνες Δανίας 1 DKK=0.13 EUR)

Industry	Production value	Gross Value Added	Gross Domestic Product at factor cost	Number employed	Direct exports	Export share – direct and indirect (%)
Shipping	89,722	14,952	15,038	14,815	86,681 ²⁸	96.3
Maritime services	33,776	18,174	18,224	32,460	n.a.	n.a.
Shipbuilding	7,587	1,875	1,880	6,524	883	54.8
Equipment production	19,386	8,980	9,001	20,626	15,535	83.6
Off shore resource extraction	33,845	29,507	29,544	1,287	10,480	79.6
Total for the maritime cluster	193,308	73,488	73,687	75,712	n.a.	n.a.
Total for Denmark	2,325,440	1,175,635	1,176,293	2,782,306	645,380	36.9
The maritime cluster's share (%) of the total Danish economy	8.3	6.3	6.3	2.7	17.6 minimum	n.a.

The amounts shown are in DKK million²⁹. Source: Statistics Denmark, Input-output tables and analyses. The information on direct exports for the industries has been derived from special queries run at Statistics Denmark, while the total exports have been taken from Statistics Denmark's Statistical Ten-Year Review.

Η αξιολόγηση της οικονομικής σημασίας του ναυτιλιακού πλέγματος στο σύνολο της δανικής οικονομίας προϋποθέτει τον υπολογισμό του ποσοστού συμμετοχής του κάθε κλάδου του πλέγματος στο σύνολο της δανικής οικονομίας. Από τα συγκριτικά στοιχεία της άμεσης και έμμεσης παραγωγής και απασχόλησης του ναυτιλιακού πλέγματος καθώς και την επιμέρους συνεισφορά τους, άμεση και έμμεση, στη δανική οικονομία, όπως παρατίθεται στον πίνακα 5.2 κατωτέρω, προκύπτει αναμφίβολα η σημαντική έμμεση συμβολή του ναυτιλιακού πλέγματος συνολικά στη δανική οικονομία.

Πίνακας 5.2: Άμεση και έμμεση απασχόληση και παραγωγή στο ναυτιλιακό πλέγμα της Δανίας, (2006)

Industry		Production (DKK million)	Employment (‘000)
Shipping	Direct	89,722	14,815
	Direct and indirect	93,922	18,896
Maritime services	Direct	33,776	32,460
	Direct and indirect	46,790	44,763
Shipbuilding	Direct	7,587	6,524
	Direct and indirect	11,854	10,932
Equipment industry	Direct	19,386	20,626
	Direct and indirect	27,397	28,800
Offshore extraction	Direct	33,845	1,287
	Direct and indirect	36,181	3,521
Total for maritime cluster	Direct	184,316	75,712
	Direct and indirect	216,144	106,914
% of Danish economy	Direct	7.9	2.8
	Direct and indirect	9.3	3.9

Πηγή: Wijnolst Niko (2006).

Η σημαντικότερη αλληλεξάρτηση στο δανικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι κοινωνικο-οικονομική, με το στοιχείο της εκπαίδευσης και της κοινής αγοράς εργασίας επίσης να παίζουν σημαντικό ρόλο. Η επιστροφή των αξιωματικών των πλοίων στην ξηρά ύστερα από μακρόχρονη καριέρα στη θάλασσα και ταυτόχρονα απορρόφησή τους σε ναυτιλιακές εταιρίες και οργανισμούς θεωρείται ένας σπουδαίος παράγοντας ανάπτυξης και εξέλιξης. Ο Δανικός Οργανισμός Ναυτιλίας θεωρείται από πολλούς ναυτιλιακούς οργανισμούς παράγοντας

καταλυτικός για την αυξανόμενη αλληλεπίδραση και δυναμική του ναυτιλιακού πλέγματος. Η καινοτομία αντιμετωπίζεται ως μια ακόμη δύναμη για περαιτέρω αλληλεπίδραση μεταξύ των μερών που απαρτίζουν το πλέγμα.

Πολλές από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό πλέγμα της Δανίας τονίζουν συνεχώς τη σημασία της ανάπτυξης ανθρώπινου δυναμικού με τις κατάλληλες ικανότητες και γνώσεις προκειμένου να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται στο δανικό ναυτιλιακό πλέγμα, διότι μόνο έτσι δύναται να συνεχιστεί η προώθηση της καινοτομίας στην πράξη. Το δανικό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνει ένα μεγάλο εύρος επιχειρήσεων τόσο σε όρους μεγέθους όσο και σε όρους δραστηριοτήτων. Οι περισσότερες από τις επιχειρήσεις αυτές έχουν εξαγωγικό προσανατολισμό, ενώ αρκετές θεωρούνται πρωτοπόρες στον τομέα τους παγκοσμίως. Καθώς στη Δανία δεν υπάρχει ενιαίος οργανισμός διαχείρισης του ναυτιλιακού πλέγματος, οι σχετικές εργασίες μοιράζονται μεταξύ του Κέντρου Ναυτιλιακής Ανάπτυξης της Ευρώπης (MDCE), της ένωσης για τη προώθηση της Δανικής ναυτιλίας, καθώς και το δανικό σύνδεσμο ναυπηγικής και ναυτικής μηχανικής.

Η βασική δύναμη αυτής της δομής είναι η εθελοντική συμμετοχή σε κάθε οργανισμό με τη συνολική διαχείριση ανατεθειμένη σε ένα κοινό γραμματέα. Οι προαναφερόμενοι οργανισμοί και ενώσεις βρίσκονται σε στενή συνεργασία με το δανικό ναυτιλιακό οργανισμό. Το δίκτυο αυτό των οργανισμών κινητοποιείται μέσω δικτύων επικοινωνίας, συνεδρίων, σεμιναρίων, διάδοσης πληροφοριών και γνώσεων, καινοτομίας και δραστηριοτήτων ανταλλαγής πληροφοριών. Μέλη των διοικητικών συμβουλίων των προαναφερόμενων οργανισμών επιλέγονται ηγετικές φυσιογνωμίες από όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το Υπουργείο Οικονομικών και Επιχειρηματικών Υποθέσεων της Δανίας συνέταξε το 2006 μια μελέτη για το δανικό ναυτιλιακό πλέγμα με τίτλο “The Danish Maritime Cluster – an Action Plan for Growth”, στην οποία περιλαμβάνεται ανάλυση SWOT, δομημένη μεν από τη σκοπιά του δανικού Υπουργείου, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον δε. Σε κάθε περίπτωση, αποτελεί αξιόπιστη και περιεκτική εικόνα του δανικού ναυτιλιακού πλέγματος, όπως αυτό παρατίθεται στον πίνακα 5.3 κατωτέρω:

Πίνακας 5.3: Ανάλυση SWOT του Δανικού ναυτιλιακού πλέγματος

SWOT - strengths - Stable framework conditions with regular adjustments and optimisations - Very high gross earnings from shipping - The average age of the fleet is significantly less than the world average - Danish shipping enjoys a good international reputation - A number of leading international companies in shipping and equipment production - A well-qualified workforce - A good education tradition - A smoothly operating maritime authority that serves as a sector authority - A competitive taxation system for shipping - Good cooperation between shipping companies and the maritime administration	SWOT - weaknesses - Denmark's declining ranking in international Port State Control lists - Growth in tonnage in the Danish-owned fleet is lower than in the other countries - Limited cooperation within the Danish Maritime Cluster with regard to recruitment, education, career paths, and research, development and innovation - The education level for charterers is too low - Lack of public awareness of the good education and career opportunities in the Danish Maritime Cluster, leading to recruitment problems - Danish national requirements for shipping
SWOT - opportunities - Attract more shipping companies and other maritime activities to Denmark - Increase access to growth markets in China, India and South America - Increase sales to shipbuilding industry growth markets - Increased strategic research and development activity - Further structural development in the small enterprises in the Danish Maritime Cluster - Greater government efforts to promote Danish maritime interests - Greater international focus on quality shipping	SWOT - threats - Insufficient flow of naval architects and other skilled labour into the sector - Competition from countries with lower wages - Crew expenses on Danish ships for Danes and foreigners are higher than for comparable registers - Lack of awareness of the significance of shipping for growth and employment in Europe

Πηγή: The ministry of Economic and Business affairs, “The Danish Maritime Cluster – an Action Plan for Growth”, June 2006.

Αυτό που πρωτίστως συνάγεται από την ανωτέρω ανάλυση είναι ότι η Δανία είναι ένα ήδη πρωτοπόρο ναυτιλιακό έθνος, προσανατολισμένο στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε όλο

το εύρος του ναυτιλιακού κλάδου. Περαιτέρω δράσεις και υποστηρικτικές πολιτικές θα συνέδραμαν στην εξισορρόπηση τυχών αδυναμιών και στην αντιμετώπιση των απειλών στο μέλλον. Με γνώμονα τη βέλτιστη ποιότητα παροχής ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η ασφάλεια και το περιβάλλον παραμένουν σημαντικά θέματα και ζητήματα για το δανικό ναυτιλιακό πλέγμα. Βασικές προτεραιότητες-στόχοι του σχεδιασμού και των δράσεων της δανικής κυβέρνησης για τη στήριξη και προώθηση του δανικού ναυτιλιακού πλέγματος αποτελούν τα εξής:

1. Η Δανία πρέπει να προσπαθήσει να γίνει το πιο ελκυστικό μέρος στην Ευρώπη εγκατάστασης επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη διεθνή ναυτιλία.
2. Οι προϋποθέσεις για ανάπτυξη, δυναμική και ανταγωνιστικότητα σε όλο το ναυτιλιακό πλέγμα της Δανίας πρέπει να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν περισσότερο.
3. Η δημόσια υγεία, η ασφάλεια και το περιβάλλον εργασίας στα πλοία και γενικότερα στους χώρους που δραστηριοποιείται διεθνώς η ναυτιλία πρέπει να διατηρηθούν και να βελτιωθούν ώστε η Δανία να εξελιχθεί σε πρωτοπόρο ναυτιλιακό έθνος με διεθνή δραστηριότητα και ποιοτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Η Δανική κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή ναυτιλία, έχει από το 2006 παρουσιάσει και αναπτύξει ένα σχέδιο δράσης με το οποίο επιδιώκεται η ικανοποίηση των ανωτέρω στόχων μέσω επτά συγκεκριμένων, στοχευμένων τομέων δράσης:

1. Καλύτερη εκπαίδευση και μεγαλύτερη ροή εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού στο δανικό ναυτιλιακό πλέγμα.
2. Έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία στο δανικό ναυτιλιακό πλέγμα.
3. Φορολογία και αναπτυξιακή χρηματοδότηση.
4. Μείωση του γραφειοκρατικού βάρους και λιγότερες δανικές κρατικές απαιτήσεις.
5. Προώθηση της δανικής επιρροής και διείσδυση στις αγορές.
6. Επικέντρωση στην ποιοτική ναυτιλία.
7. Αποτελεσματική, προσανατολισμένη στις υπηρεσίες σύγχρονη διοίκηση.

5.2.3 Γαλλία

Το γαλλικό ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό τομέων με σημαντικό μέγεθος ο καθένας όπως παρατίθεται στον πίνακα 5.4 κατωτέρω:

Πίνακας 5.4: Τομείς και βασικές μεταβλητές γαλλικού ναυτιλιακού πλέγματος

Sectors of activity	Direct Employment	Turn-over (billions of euros)	“in a few words....”
Merchant fleet	20,000	9	100 million tons, 14 million passengers carried per year
Ports	44,000	4.5	50% of foreign trade (75% outside the EU)
Shipbuilding and marine equipment suppliers	39,000	4.7	A presence in all complex ships (passenger ships, furtive ships...)
Oil and gas Offshore equipment and services	25,800	6	Exploitation of hydrocarbons up to 2000 meters ocean deep
Yachting and leisure boats industry	50,000	3	93,000 sail boats produced in 2003
Fishing and sea products	55,000	5.5	5,600 ships (8000 with overseas territories (DOM))/ 80,000 tons
Governmental activities at sea	60,000	6.1	From sea rescue to aircraft carriers (navy)
Research Institutes	4,000	0.6	From poles to ultra deep sea
Training agencies	6,000	0.6	Get the men ready....
Other activities	9,500	1.8	The support of other branches!
Total	315,000	36	

Πηγή: Francis Vallat, Chairman of French Maritime Cluster Organization, Philippe Perennez
Director of French Maritime Cluster organization.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το ναυτιλιακό πλέγμα της Γαλλίας απασχολεί συνολικά το 1,5% της εργατικής δύναμης της Γαλλίας, ενώ η παραγωγή, εξαιρουμένων των εσωτερικών αγορών του πλέγματος, αποτελεί περίπου το 2% έως 2,5% του ΑΕΠ. Τα στοιχεία αυτά είναι εκτιμήσεις των πραγματικών μεγεθών, καθώς είναι δύσκολο εξ ορισμού να αναζητηθούν συνολικά ακριβή στοιχεία για ένα πλέγμα και ειδικά στις περιπτώσεις που είναι δυσδιάκριτο εάν μία δραστηριότητα συνιστά μέρος του πλέγματος ή όχι. Διευκρινίζεται ότι στα στοιχεία αυτά καταγράφονται μόνο οι αμιγώς ναυτιλιακές δραστηριότητες και όχι δραστηριότητες συναφείς με τον παράκτιο τουρισμό, τα βιομηχανικά λιμάνια και μεταφορές. Εάν συνυπολογιστούν και οι δραστηριότητες αυτές στο ναυτιλιακό πλέγμα, τότε η συνολική του συνεισφορά στο ΑΕΠ της Γαλλίας ανέρχεται στο 5% έως 10%. Το ποσοστό των εξαγωγών

προϊόντων και υπηρεσιών του γαλλικού ναυτιλιακού πλέγματος υπό τη στενή έννοια του όρου, περιλαμβανομένων δηλαδή μόνο των αμιγώς ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, βρίσκεται στα ίδια επίπεδα με τις εξαγωγές της αυτοκινητοβιομηχανίας και της αεροναυπηγικής βιομηχανίας, ενώ η αξία τους είναι τρεις φορές μεγαλύτερη από την αξία της περιφέρειας γαλλικής βιομηχανίας οίνου.

Η Γαλλία παραδοσιακά θεωρείται ναυτικό έθνος με τεράστιο μήκος ακτών και μεγάλου μεγέθους οικονομική ζώνη εκμετάλλευσης (955.000 τετρ. χιλιόμετρα), μεγάλο αριθμό λιμανιών (564) και πολλές διαφορετικές οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλία και τη θάλασσα. Οι εξαγωγές της, που αποτελούν το 12% των εξαγωγών της Ε.Ε., κυμαίνονται στα 650 δισ. ευρώ και αφορούν 480 εκατομύρια τόνους αγαθών, εκ των οποίων το 50% μεταφέρονται δια θαλάσσης. Η Γαλλία δεν έχει πολλά εμπορικά πλοία υπό τη σημαία της, αλλά έχει παρουσία σε όλους τους εμπορικούς τομείς της ναυτιλίας και ο στόλος των δεξαμενοπλοίων της είναι από τους νεώτερους στην Ευρώπη. Αρκετές εταιρίες, βέβαια, που βρίσκονται σε υψηλές θέσεις παγκοσμίως στον τομέα τους είναι γαλλικών συμφερόντων, όπως

α. Η CMA-CGM GROUP είναι η τρίτη μεγαλύτερη εταιρία παγκοσμίως στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, διατηρεί υπό τον έλεγχό της πάνω από 250 πλοία, έχει αρκετές νέες παραγγελίες και λειτουργεί σε περισσότερες από 80 διαφορετικές γραμμές εξυπηρετώντας περίπου 350 λιμάνια και προορισμούς παγκοσμίως.

β. Η Louis-Dreyfus Armement είναι σε παγκόσμια κλίμακα από τις σημαντικότερες εταιρίες στο χώρο των βιομηχανικών μισθώσεων (industrial chartering), δεύτερη μεγαλύτερη στο χώρο των μισθώσεων ξηρού χύδην φορτίου και υπεισέρχεται σε περίπου 1.800 συμβόλαια μίσθωσης πλοίων κάθε χρόνο.

γ. Η LDA με στόλο 60 και πλέον πλοίων παρέχει ένα μεγάλο εύρος υπηρεσιών μεταφοράς σε εξειδικευμένες αγορές, όπως τηλεπικοινωνίες, αερομεταφορές, σεισμικές έρευνες κ.α.

δ. Η Aker Yards France αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη εταιρία κατασκευής κρουαζιερόπλοιων κατέχοντας το 25% της παγκόσμιας αγοράς.

ε. Η DCN παραμένει η πρώτη εταιρία στην Ευρώπη στην κατασκευή πολεμικών πλοίων με σημαντική ανάπτυξη και κερδοφορία τα τελευταία χρόνια.

Ο τομέας της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής στη Γαλλία περιλαμβάνει περισσότερες από 40.000 θέσεις εργασίας, κατέχει την έκτη θέση στο κόσμο και η επιτυχία του οφείλεται κυρίως στο ανθρώπινο δυναμικό, την καινοτομία και την εμπορική του αποτελεσματικότητα. Ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας στη Γαλλία εξειδικεύεται σε

περίπλοκα και εξειδικευμένης μορφής πλοία (λ.χ. επιβατικά, φρεγάτες, υπερπολυτελή γιωτ κ.α.)

Στο χρηματοδοτικό τομέα η Γαλλία έχει προχωρήσει σημαντικά τα τελευταία χρόνια προς τις πιστώσεις σε ναυτιλιακές δραστηριότητες. Τα τραπεζικά ιδρύματα Calyon, BNP Paribas και Societé Generale έχουν καταφέρει να αγγίξουν το επίπεδο των μεγαλύτερων παγκοσμίως εξειδικευμένων τραπεζών στη ναυτιλία όσον αφορά το ύψος των πιστώσεων. Στον τομέα των μεσιτών (ship broking) σημαντικός παίκτης στην παγκόσμια αγορά είναι η γαλλικών συμφερόντων εταιρία BRS (Barry Rogliano Salles), μία εκ των πέντε μεγαλύτερων εταιριών στο χώρο των νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως. Παρέχει στους πελάτες της αρκετές υπηρεσίες, όπως υπηρεσίες έρευνας και ανάλυσης αγορών, αποτίμησης πλοίων, αναλύσεις ανά τύπο πλοίου και τομέα αγοράς κ.α. Επιπλέον, όσον αφορά τους νοηγνώμονες, το ναυτιλιακό κομμάτι του Bureau Veritas, είναι το δεύτερο παγκοσμίως σε όρους πλοίων και το πέμπτο σε όρους τοννάζ. Στον οργανισμό απασχολούνται διεθνώς περισσότεροι από 25.000 εργαζόμενοι σε 140 διαφορετικές χώρες και προσφέρει ένα μεγάλο εύρος υπηρεσιών στους πελάτες του.

Στα γαλλικά λιμάνια απασχολούνται 40.000 εργαζόμενοι από λο τον κόσμο, οι οποίοι διαχειρίζονται περίπου 370 εκατομμύρια τόνους φορτίου κάθε χρόνο. Το 50% των φορτίων αυτών είναι υγρά χύδην, το 25% χύδην ξηρά και το υπόλοιπο 25% άλλων ειδών φορτία. Η στρατηγική θέση των γαλλικών λιμανιών τα καθιστά πύλες εξόδου εμπορευμάτων από την Ευρώπη προς την Αμερική (ακτές του Ατλαντικού) και πύλες εισόδου εμπορευμάτων από τρίτες χώρες (ακτές της Μεσογείου). Τα περισσότερα γαλλικά λιμάνια έχουν εκσυγχρονιστεί και εκμοντερνιστεί με υψηλή έμφαση στην ασφάλεια και την αποδοτικότητα αλλά και τη μείωση κόστους, όπως το Port2000 (Le Havre) και το Fos 2XL (Marseille).

Όλα τα ανωτέρω συνιστούν σημαντικό μέρος του γαλλικού ναυτιλιακού πλέγματος και στοιχεία δυνητικής οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης για τη Γαλλία. Για το λόγο αυτό αποτελούν το επίκεντρο στοχευμένων ενεργειών για την προώθηση και στηριξή τους από το Γαλλικό Οργανισμό Ναυτιλιακού Πλέγματος (French Maritime Cluster Organization).

Πολιτικές προώθησης του ναυτιλιακού πλέγματος – Οργανισμός Γαλλικού Ναυτιλιακού Πλέγματος

Ο Οργανισμός Γαλλικού Ναυτιλιακού Πλέγματος ιδρύθηκε υπό την αιγίδα του Γαλλικού Ινστιτούτου Θαλασσών (IFM) το 2006 με σκοπό την παροχή βοήθειας και στήριξης προς τους Γάλλους επιχειρηματίες στο χώρο ναυτιλίας, κυρίως μέσω της προώθησης ποιοτικών

ναυτιλιακών υπηρεσιών και της παρουσίας των δυνατοτήτων και των ικανοτήτων των γαλλικών εταιριών και οργανισμών που τον απαρτίζουν προς τους λήπτες πολιτικών και οικονομικών αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, στο εσωτερικό και στο διεθνές περιβάλλον. Είναι υποστηρικτής του πνεύματος και της φιλοσοφίας της Πράσινης Χάρτας για την ευρωπαϊκή ναυτιλία με απώτερο στόχο τη συντεταγμένη ναυτιλιακή πολιτική σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Το σχέδιο δράσης του οργανισμού, όπως αυτός παρουσιάστηκε λίγο μετά τη σύστασή του, βασίζεται σε τρία κυρίως πεδία :

1. Ολοκληρωμένο και οργανωμένο lobbying.
2. Ενεργή και διαδραστική επικοινωνία με το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον του ναυτιλιακού πλέγματος.
3. Συστηματική και εθελοντική διερεύνηση των πιθανοτήτων για δημιουργία στέρεων και κινητήριων συνεργειών μεταξύ διαφορετικών τομέων και φορέων του γαλλικού ναυτιλιακού πλέγματος, προσπάθεια που δεν έχει επιτευχθεί στη Γαλλία έως σήμερα.

Με τη σύσταση του γαλλικού ναυτιλιακού πλέγματος δημιουργήθηκαν πολλές συνέργειες μέσα από πολλές συναντήσεις και διεργασίες, γεγονός που αποδεικνύει τη συστηματική προσέγγιση και διάθεση των διαφόρων συμμετεχόντων για εποικοδομητική συνεργασία. Ο οργανισμός λειτουργεί και ως μανδύας κάλυψης και υπεράσπισης των συμφερόντων όλων των συμμετεχόντων μερών του γαλλικού ναυτιλιακού πλέγματος ανά τον κόσμο, δίδοντας έτσι το στίγμα μέσω διαφορετικών δράσεων ενός ενωμένου και ολοκληρωμένου γαλλικού μετώπου που προωθεί τα συμφέροντά του συστηματικά διεθνώς. Απώτερος στόχος του οργανισμού παραμένει η προστιθέμενη αξία της συνεργατικότητας εντός του ναυτιλιακού τομέα της Γαλλίας και η προώθηση του τελευταίου σε ένα διεθνοποιημένο περιβάλλον.

5.2.4 Ολλανδία

Η δομή και η σημασία του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος.

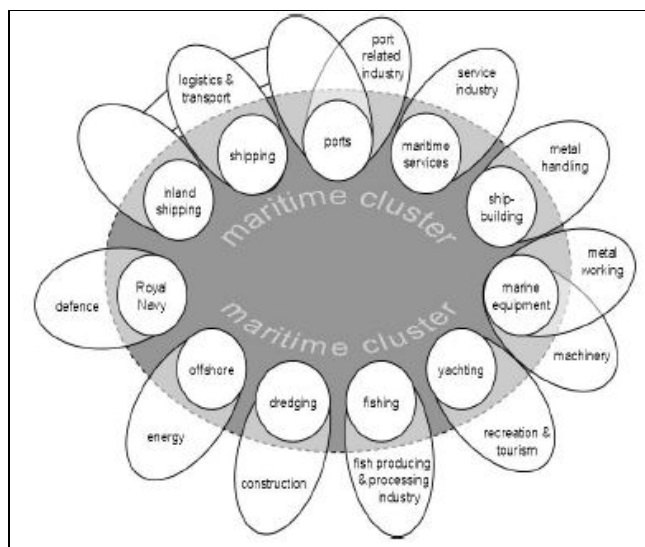
Η απαρχή της σύγχρονης δομής και συγκρότησης του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος εντοπίζεται το 1994 μετά τη δημοσίευση της έκθεσης “The future of the Dutch Shipping Sector” (Peeters & Wijnolst, 1994), η εκπόνηση της οποίας ανατέθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών Δημοσίων Έργων και Διαχείρισης Υδάτων σε κορυφαίους ακαδημαϊκούς της ναυτιλίας. Το πόρισμα της έκθεσης αυτής καλούσε σε μεταστροφή των τιθέμενων έως τότε στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής μέσω της προώθησης σύγχρονων και εξειδικευμένων

πλοίων, της δημιουργίας ενός επιπέδου ανταγωνιστικού κόστους για τους Ολλανδούς πλοιοκτήτες και της χάραξης εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής που θα μεγιστοποιούσε την προστιθέμενη αξία και απασχόληση μέσω της διατήρησης και αύξησης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ολλανδία αντί της προσήλωσης στη διατήρηση ενός στόλου πλοίων υπό ολλανδική σημαία επανδρωμένων από Ολλανδούς ναυτικούς και εργαζόμενους. Βάσει μελέτης οικονομικών επιπτώσεων, στην έκθεση υποστηριζόταν ότι το 30% της προστιθέμενης αξίας του ναυτιλιακού τομέα μπορεί να αποδοθεί σε άμεσες θαλάσσιες δραστηριότητες και το υπόλοιπο 70% σε άμεσες και έμμεσες δραστηριότητες της ναυτιλίας στη στεριά. Η μεταστροφή της ναυτιλιακής πολιτικής, σύμφωνα πάντα με την έκθεση, έπρεπε να επιτευχθεί προς την κατεύθυνση προσέλκυσης νέων ναυτιλιακών εταιριών στην Ολλανδία, προώθησης δράσεων σε άλλους παρεμφερείς και υποστηρικτικούς τομείς και συνολικής προσφοράς στους πλοιοκτήτες ενός διεθνοποιημένου και ολοκληρωμένου πεδίου δράσης σε ολλανδικό έδαφος ανεξαρτήτως της σημαίας των πλοίων.

Μετά την ολοκλήρωση της έκθεσης, το αρμόδιο υπουργείο κινήθηκε άμεσα για τη λήψη μέτρων και δράσεων πολιτικής προς την κατεύθυνση που όριζε αυτή. Το 1996, συγκεκριμένα, υιοθετήθηκε μια σειρά νέων νόμων για τη ναυτιλία, όπως φόροι τοννάζ, ελευθερία στην επάνδρωση των πλοίων, προώθηση της εκπαίδευσης και της έρευνας, βοηθητικές δραστηριότητες και παροχές για τα πληρώματα των πλοίων κ.α. Στη συνέχεια, η προσοχή στράφηκε στους συνδεδεμένους με τη ναυτιλία τομείς δραστηριότητας. Σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Μεταφορών Δημοσίων Έργων και Διαχείρισης Υδάτων προχώρησε στην ανάληψη δράσης για την περαιτέρω ανάπτυξη του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος. Το 1997 μια ομάδα διακεκριμένων επιχειρηματιών της ναυτιλίας προχώρησε στη σύσταση ενός ιδρύματος με σκοπό «την προώθηση και ενδυνάμωση του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος». Το πλέγμα, τη χρονική εκείνη στιγμή, δεν ήταν πλήρως οργανωμένο και διασαφηνισμένο, σε κάθε περίπτωση, όμως, περιλάμβανε τομείς όπως τη ναυτιλία, τη ναυπηγική, την παραποτάμια ναυτιλία, τις δραστηριότητες βυθοκόρησης και τις υπεράκτιες δραστηριότητες. Αποφασίστηκε, επιπλέον, η διεξαγωγή οικονομικής μελέτης με στόχο την πλήρη και αναλυτική εικόνα όλων των σχέσεων και οικονομικών δεδομένων εντός του πλέγματος μέσω της συγκέντρωσης και επεξεργασίας οικονομικών και στατιστικών στοιχείων διαχρονικά για όλους τους τομείς του πλέγματος και της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Την περίοδο εκείνη, εμφανίστηκαν στο προσκήνιο και άλλοι παρεμφερείς με τη ναυτιλία τομείς, όπως λ.χ. ο μηχανολογικός εξοπλισμός, το πολεμικό ναυτικό, η αλιεία, οι υπηρεσίες πολυτελών σκαφών κ.α., των οποίων, όπως αποδείχθηκε στη συνέχεια, η συσχέτιση και οικονομική συμβολή στο ναυτιλιακό πλέγμα ήταν σημαντική.

Οι επιμέρους εσωτερικές και εξωτερικές σχέσεις των μερών του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος απεικονίζονται αναλυτικά στο κατωτέρω διάγραμμα:

Διάγραμμα 5.13: Το ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα

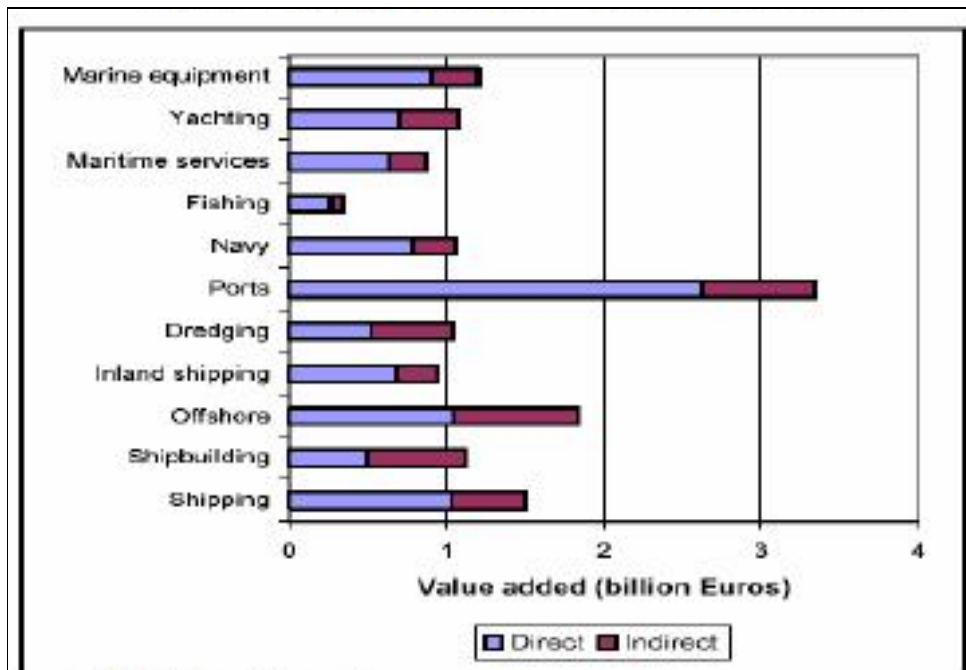


Πηγή: Policy Research Corporation

Το 1999 δημοσιεύθηκε από το ολλανδικό ναυτιλιακό δίκτυο άλλη μία έκθεση για το ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα (Peeters et. al, 1999). Βασικό συμπέρασμα της έκθεσης αυτής ήταν ότι το σύνολο των διαφόρων τομέων της ναυτιλίας στην Ολλανδία όντως διαμορφώνουν και συγκροτούν ένα ναυτιλιακό πλέγμα σε συμφωνία με τον γνωστό ορισμό του καθηγητή Michael Porter (1990). Δυνατές εσωτερικές οικονομικές σχέσεις, άμεση διάχυση της καινοτομίας, συνεκτικοί δεσμοί στα δίκτυα μεταφορών και κοινή αγορά εργατικού δυναμικού μεταξύ των διαφόρων τομέων είναι κάποια από τα κύρια χαρακτηριστικά του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Το ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα θεωρείται ώριμο, ολοκληρωμένο και υψηλής αξίας για την ολλανδική οικονομία, ενώ εξάγεται το 50% τουλάχιστον των προϊόντων και υπηρεσιών του. Υπάρχει, με εξαίρεση τον τομέα των λιμένων, αρμονική ανάπτυξη ανάμεσα στους διάφορους τομείς που απαρτίζουν το πλέγμα, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5.14 κατωτέρω:

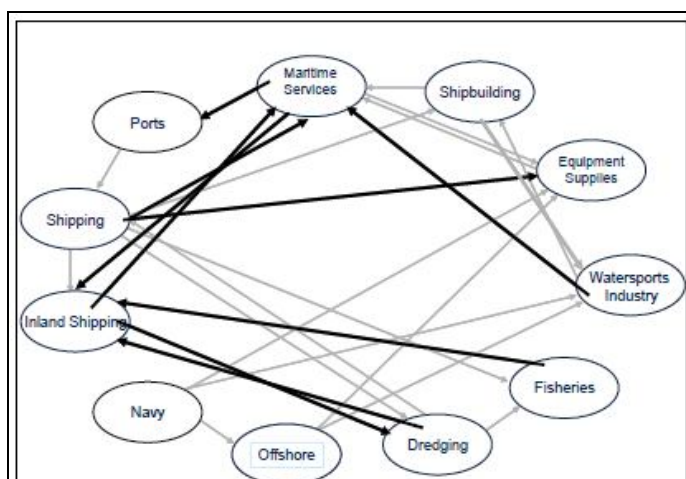
Διάγραμμα 5.14: Ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα και προστιθέμενη αξία ανά τομέα (2006)



Πηγή: Policy Research Corporation

Πέρα από τις παραπάνω διαπιστώσεις, σημαντικό στοιχείο για την ολλανδική οικονομία αποτελεί η κοινή δεξαμενή ανθρώπινου δυναμικού και απασχόλησης για τις εταιρίες και τους τομείς που το απαρτίζουν. Στο διάγραμμα 5.15 κατωτέρω παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διακίνησης εργατικού δυναμικού μεταξύ των τομέων του πλέγματος σύμφωνα με μια σχετική μελέτη του 2004 (Van der Aa, 2004):

Διάγραμμα 5.15: Διακίνηση ανθρώπινου δυναμικού εντός του ναυτιλιακού πλέγματος



Πηγή: Ecorys.

Οι επιχειρήσεις και οι φορείς που δραστηριοποιούνται εντός του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος χαρακτηρίζονται ως προς το μέγεθος και τη θέση τους σε διεθνές επίπεδο από τα εξής:

1. Σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων εντός του πλέγματος ανήκουν στις πρωτοπόρες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο επιχειρήσεις, ειδικά στους τομείς των λιμανιών, της βυθοκόρησης, της παραποτάμιας ναυτιλίας και των μεγάλων υπερπολυτελών σκαφών.
2. Αρκετός αριθμός επιχειρήσεων στην Ολλανδία είναι εξειδικευμένοι παίκτες σε αγορές όπως στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τις μεταφορές ειδικών και δύσκολων φορτίων, τον εξοπλισμό βυθοκόρησης, τα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφοράς, τα συστήματα γεωλογικών ερευνών, την πιστοποίηση και έλεγχο νέων μοντέλων και πρακτικών κ.α.
3. Οι ολλανδικές ναυτιλιακές εταιρίες και οντότητες είναι οργανωμένες σε εμπορικές ενώσεις και οργανισμούς, οι οποίοι με τη σειρά τους συμμετέχουν στο ολλανδικό ναυτιλιακό δίκτυο.

Στο ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνονται και εξέχοντα ερευνητικά ιδρύματα της χώρας, όπως το Marin, το ερευνητικό κέντρο TNO, το τεχνολογικό πανεπιστήμιο του DELF, καθώς και το βασιλικό ίδρυμα ναυτικού.

Βασικούς παράγοντες ανταγωνιστικότητας του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος, πέρα από την μακρόχρονη ιστορία και ενασχόληση με τη θάλασσα και το θαλάσσιο εμπόριο, συνιστούν και τα εξής:

1. Η γεωγραφική θέση και η εύκολη πρόσβαση στη θάλασσα από τη στεριά.
2. Ο θαλάσσιος και υποθαλάσσιος πλούτος.
3. Η συνεργασία και η αποφασιστικότητα των ανθρώπων που το απαρτίζουν.
4. Η γεωγραφική εγγύτητα του ίδιου του πλέγματος, καθώς μέσα σε μια περιοχή ακτίνας 100 χιλιομέτρων δραστηριοποιούνται περισσότερες από 11.500 ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
5. Η ευκολία εξεύρεσης ανθρώπινου δυναμικού, προϊόντων και υπηρεσιών στα πλαίσια του ίδιου του πλέγματος.
6. Η συνεχής δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων σε περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού, συναδελφικότητας και απόλυτου επαγγελματισμού εντός του πλέγματος.

Η στήριξη και προώθηση του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος από κρατικούς φορείς της Ολλανδίας είναι δεδομένη με σημαντικότερο το έργο και τις ενέργειες του Υπουργείου Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Διαχείρισης Υδάτων το οποίο είναι υπεύθυνο για τους τομείς της ναυτιλίας, των εσωτερικών θαλάσσιων οδών και λιμανιών, της αλιείας και της

βυθοκόρησης. Ο ενστερνισμός της άποψης ότι η ναυτιλία συνίσταται σε κάτι πολύ περισσότερο από πλοία και θέσεις εργασίας στη θάλασσα, αλλά κυρίως σε οικονομικές δραστηριότητες στη στεριά, οδήγησε στην προώθηση πολιτικών οι οποίες βοηθούν τους πλοιοκτήτες να λειτουργούν τα πλοία τους από ολλανδικό έδαφος αποτελεσματικά και με ανταγωνιστικό κόστος. Η μεγαλύτερη ελευθερία στην επάνδρωση των πλοίων, οι απλές διαδικασίες ένταξης πλοίων στο ολλανδικό νοηλόγιο, η συμμετοχή του αρμόδιου υπουργείου σε δραστηριότητες ναυτιλιακής έρευνας και εκπαίδευσης, η στήριξη της καινοτομίας σε όλους τους τομείς που απαρτίζουν το πλέγμα (Maritime Innovation Board) και η προώθηση των εθνικών πολιτικών και συμφερόντων της Ολλανδίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μερικές μόνο από τις πρακτικές που συνθέτουν μια ολοκληρωμένη και στοχευμένη αναπτυξιακή πολιτική στο χώρο της ναυτιλίας. Καταλυτικό ρόλο στην επιτυχία του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος αποδεικνύεται περίτρανα ότι παίζει το ενεργό δίκτυο φορέων και επιχειρήσεων σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης και δράσης.

Στο πλαίσιο συζήτησης της Ευρωπαϊκής Πράσινης Χάρτας για τη ναυτιλία και με στόχο την προώθηση της εθνικής πολιτικής μέσα από μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή πολιτική για τη ναυτιλία, το Υπουργείο Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Διαχείρισης Υδάτων κατέθεσε σχέδιο προτάσεων με τις κατωτέρω βασικές στρατηγικές προτεραιότητες:

1. Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.
2. Οικολογικά βιώσιμη εκμετάλλευση των θαλασσών και ναυτιλιακή οικολογική προστασία.
3. Γεωγραφικός σχεδιασμός και οργάνωση.
4. Καινοτομία, έρευνα και ανάπτυξη.
5. Συνέργειες, συνεργασίες και καλή διοίκηση.

5.2.5 Γερμανία

Στη Γερμανία, πρωτοπόρα βιομηχανική χώρα στην Ευρώπη, η ύπαρξη βιομηχανικών πλεγμάτων και σχετικών δράσεων και πολιτικών σε τοπικό αλλά και εθνικό επίπεδο είναι εκτεταμένη. Η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των απασχολούμενων και ο ρυθμός ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων ανά πλέγμα συμπεριλαμβανομένου και του ναυτιλιακού παρατίθενται στους κατωτέρω πίνακες 5.5 και 5.6:

Πίνακας 5.5: Διαχρονική εξέλιξη αριθμού απασχολούμενων εργαζομένων ανά πλέγμα στη Γερμανία

GERMANY	Number of EMPLOYEES per Cluster			
Year	2009	2008	2007	2006
Aerospace	67,097	62,266	59,300	56,018
Agricultural products	132,541	130,404	132,773	131,184
Automotive	651,217	678,579	617,925	623,169
Biotech	26,968	25,754	32,013	30,187
Building fixtures, equipment and services	233,960	238,352	340,313	342,362
Business services	1,142,592	1,314,724	1,246,443	1,098,434
Chemical products	133,256	134,241	136,570	130,578
Construction	614,177	640,377	670,536	667,526
Construction materials	33,887	35,887	36,214	36,003
Education and knowledge creation	462,761	446,813	418,987	401,084
Financial services	1,195,349	1,184,915	1,188,065	1,209,789
Heavy Machinery	131,424	127,856	122,347	115,650
IT	381,521	383,419	299,759	282,146
Maritime	28,487	28,477	25,803	25,010

Metal manufacturing	800,302	844,344	826,609	803,844
Oil and gas	26,787	30,098	36,896	36,447
Pharmaceuticals	105,947	104,386	117,581	113,651
Power generation and transmission	59,779	58,610	108,059	105,937
Processed food	613,560	605,695	625,450	628,678
Telecom	255,824	278,637	277,536	263,825
Tourism and hospitality	381,151	372,492	357,625	350,120
Transportation and logistics	635,316	634,075	519,088	512,345
Source: European Union cluster Observatory				

Πίνακας 5.6: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων ανά πλέγμα στη Γερμανία

GERMANY		Enterprises growth (%) per Cluster			
Year	2009	2008	2007	2006	
Aerospace	0.10	-1.40	1.90	-0.10	
Agricultural products	-0.20	-0.20	2.50	1.40	
Automotive	3.60	3.10	1.10	1.00	
Biotech	-11.70	-13.30	2.70	1.60	

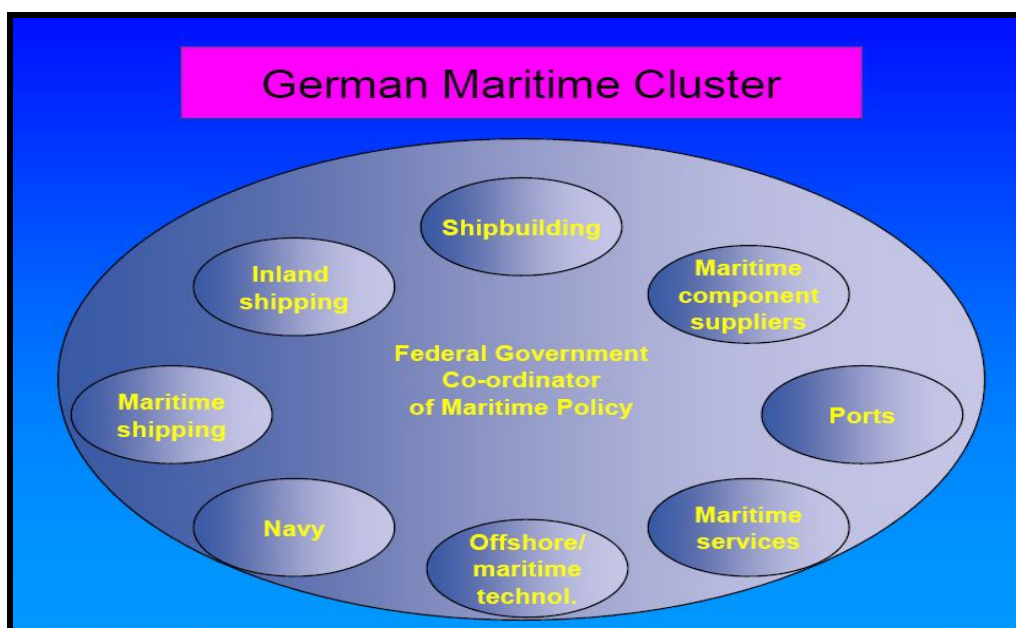
Building fixtures, equipment and services	-5.30	-6.20	-2.50	-2.80
Business services	8.50	9.20	4.40	3.70
Chemical products	0.90	1.20	0.70	0.00
Construction	-0.70	1.10	-1.70	-2.80
Construction materials	0.70	0.40	-0.70	-1.00
Education and knowledge creation	8.30	8.50	1.20	0.70
Financial services	4.50	3.50	1.50	0.80
Heavy Machinery	-2.00	-3.30	0.20	-0.80
IT	5.00	6.10	2.60	0.60
Maritime	5.90	6.60	-1.10	-1.50
Metal manufacturing	1.20	1.60	-0.50	-1.40
Oil and gas	12.10	8.90	-1.40	-4.00
Pharmaceuticals	-5.90	-7.30	-2.00	-1.30
Power generation and transmission	-0.30	-2.40	-1.70	-1.60
Processed food	-2.70	-2.80	-2.50	-2.60
Telecom	16.20	33.70	1.10	2.90

Tourism and hospitality	1.50	0.60	-0.50	-1.20
Transportation and logistics	13.60	16.30	-0.80	-1.70

Source: European Union cluster Observatory

Ειδικότερα, το ναυτιλιακό πλέγμα της Γερμανίας απαρτίζεται κυρίως από τις δραστηριότητες κατωτέρω:

Διάγραμμα 5.16: Γερμανικό ναυτιλιακό πλέγμα



Πηγή: N. Wijnolst, ECMAR 31/5/2007

Σύμφωνα με μελέτη που παρουσιάζεται στον ιστοτόπο του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Πλεγμάτων, το ναυτιλιακό πλέγμα της Γερμανίας χωρίζεται σε τρεις τομείς με βάση το σύστημα STAR⁶, όπως παρουσιάζεται και στον πίνακα 5.7 κατωτέρω:

Πίνακας 5.7: Τομείς Γερμανικού ναυτιλιακού πλέγματος

⁶ Η λεγόμενη STAR Method, αναπτύχθηκε από τη σχολή οικονομικών της Στοκχόλμης, και προσαρμόστηκε από το “Policy Research” ώστε να ξεπεράσει προβλήματα συσχέτισης μεταξύ των πεδίων εξειδίκευση και προσανατολισμός.

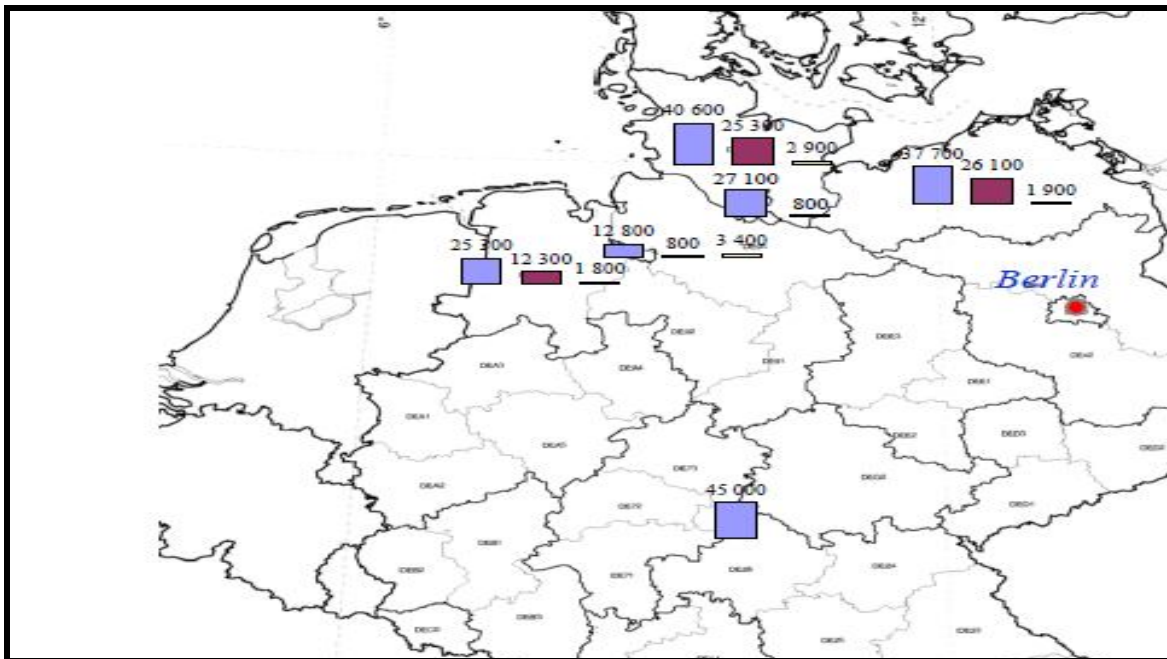
TOMEIS
1 Παραδοσιακοί Ναυτιλιακοί τομείς. (Area 1)
Εσωτερική ναυσιπλοία Ναυτιλιακός εξοπλισμός Ναυτιλιακές υπηρεσίες Ναυτιλιακά έργα Πολεμικό ναυτικό και λιμενικό σώμα Ναυσιπλοία αναφυχής Λιμάνια Ναυπηγεία Ναυτιλιακές εταιρίες
2 Παράκτιες και σχετικές με τη θάλασσα τουριστικές δραστηριότητες (Area 2)
3 Αλιεία (Area 3)

Πηγή: European cluster Observatory, “the role of Maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, Country report –Germany, 2009.

Η Γερμανία (στοιχεία 2008) απασχολεί περί τους 197.500 εργαζόμενους στον πρώτο τομέα (παραδοσιακοί ναυτιλιακοί τομείς), 73.300 εργαζόμενους στο δεύτερο τομέα (παράκτιες και σχετικές με τη θάλασσα τουριστικές δραστηριότητες) και 16.400 εργαζόμενους στον τρίτο τομέα (αλιεία).

Η γεωγραφική κατανομή των ανωτέρω τομέων αποτυπώνεται στο διάγραμμα 5.17 κατωτέρω:

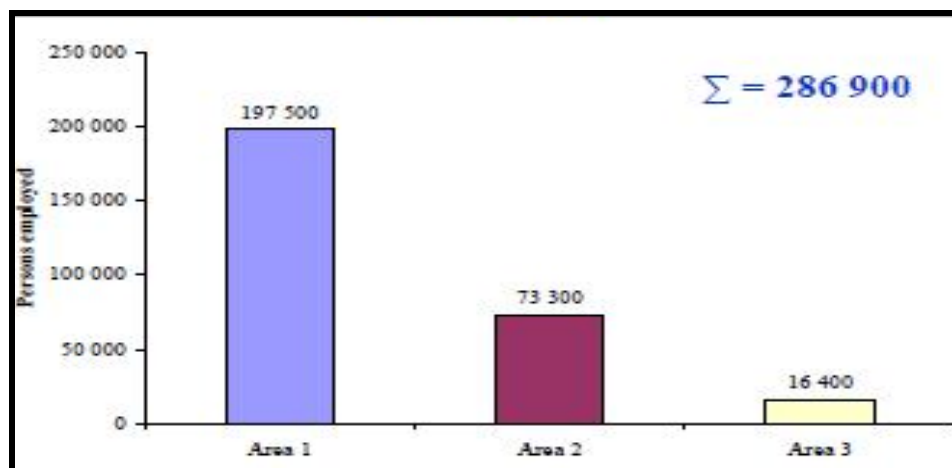
Διάγραμμα 5.17: Γεωγραφική κατανομή απασχόλησης στο γερμανικό ναυτιλιακό πλέγμα ανά τομέα (1,2,3)



Πηγή: European cluster Observatory, “the role of Maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, Country report –Germany, 2009.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεγάλο μέρος της απασχόλησης στο ναυτιλιακό πλέγμα της Γερμανίας εντοπίζεται σε παράκτιες περιοχές και κρατίδια κοντά στη θάλασσα.

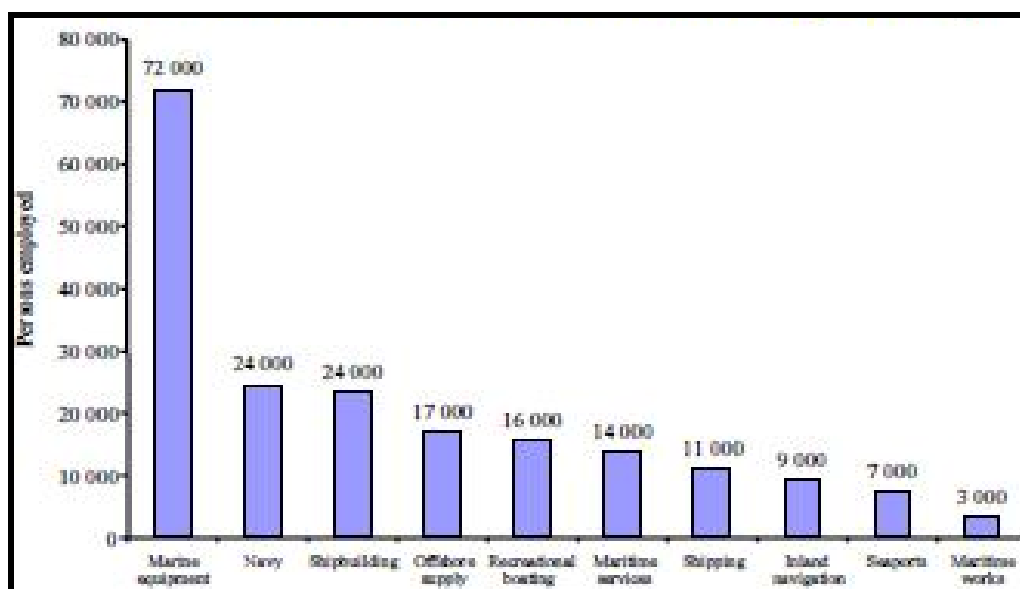
Διάγραμμα 5.18: Στοιχεία απασχόλησης στους τρεις τομείς του γερμανικού ναυτιλιακού πλέγματος



Πηγή: European Cluster Observatory, “The role of maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, Country report – Germany, 2009.

Η κατανομή των θέσεων απασχόλησης στους παραδοσιακούς τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος της Γερμανίας παρατίθενται στο διάγραμμα 5.19 κατωτέρω:

Διάγραμμα 5.19: Απασχόληση στις παραδοσιακές δραστηριότητες του γερμανικού ναυτιλιακού πλέγματος



Πηγή: European Cluster Observatory, “The role of maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, Country report – Germany, 2009.

Οι συνέργειες και αλληλεπιδράσεις μεταξύ διαφόρων τομέων του γερμανικού ναυτιλιακού πλέγματος αποτυπώνονται στο διάγραμμα 5.20 κατωτέρω:

Διάγραμμα 5.20: Βασικές οικονομικές σχέσεις εντός του γερμανικού ναυτιλιακού πλέγματος, συνολική αξία 5 – 6 δις ευρώ

Buyer Seller	Maritime services	Marine equipment	Shipbuilding	Maritime works	Seaports	Shipping	Offshore supply	Inland navigation	Recreational boating	Navy	Fisheries
Maritime services						+					
Marine equipment		+++	+++			+					
Shipbuilding			+			++		+		+	+
Maritime works											
Seaports						+					
Shipping											
Offshore supply							+				
Inland navigation								+			
Recreational boating											
Navy											
Fisheries											

+++ = very strong relation + = mediate relation
 ++ = strong relation blank = weak or no relation

Πηγή: European Cluster Observatory, “The role of maritime clusters to enhance the strength and development of maritime sectors”, Country report – Germany, 2009.

Είναι εμφανές ότι οι μεγαλύτερης σημασίας οικονομικές σχέσεις στο γερμανικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι εκείνες μεταξύ του ναυτιλιακού εξοπλισμού, των ναυπηγείων και των ναυτιλιακών εταιριών. Πρωτοπόρες εταιρίες με δραστηριότητα σε διάφορους τομείς του γερμανικού ναυτιλιακού πλέγματος είναι ενδεικτικά οι κατωτέρω:

1. Aker: Σύγχρονα και αποτελεσματικά ναυπηγεία στο Wismar και στο Rostock-Warnemünde
2. Ahrenkiel Shipmanagement: Δέκατη μεγαλύτερη εταιρία διαχείρισης πλοίων στον κόσμο.
3. Allweiler: Εταιρία με μεγάλη εξειδίκευση στις αντλίες.
4. Becker Marine Systems: Εταιρία παροχής μεγάλου εύρους πηδαλίων και συστημάτων αυτόματης διαχείρισης υλικών.
5. Blohm + Voss: Εταιρία ναυπήγησης και μηχανολογικού εξοπλισμού.
6. Bosch Rexroth: Εταιρία τεχνολογικών συστημάτων οδήγησης, ελέγχου και κίνησης πλοίων.

7. Cassens: Εξειδικευμένη εταιρία κατασκευής όλων των τύπων μαγνητικών πυξίδων και άλλων συναφών εργαλείων πλοήγησης.
8. Dr. Peters GmbH: Η ένατη μεγαλύτερη εταιρία διαχείρισης δεξαμενοπλοίων στον κόσμο.
9. Eurogate: Μεγάλη εταιρία διαχείρισης Terminal που ισοδυναμεί με το 3% και πλέον του παγκόσμιου φορτίου.
10. FSG: Ναυπηγείο με μεγάλες επενδύσεις στην καινοτομία, τη σχεδίαση και τις υποδομές του.
11. Germanischer Lloyd: Νηογνώμονας με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και την πιστοποίηση συστημάτων και κεφαλαιουχικών στοιχείων στη θάλασσα.
12. Hapag-Lloyd: Η πέμπτη μεγαλύτερη εταιρία διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (Container Operator) στον κόσμο.
13. JJ Sietas KG Schiffswerft: Ένα από τα πιο αποτελεσματικά ναυπηγεία μέσου μεγέθους στην Ευρώπη.
14. MAN Diesel: Πρωτοπόρα εταιρία στη κατασκευή μηχανών Diesel για πλοία και εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρισμού.
15. Meyer Werft: Μεγάλο ευρωπαϊκό ναυπηγείο με 2.400 εργαζόμενους.
16. Sam Electronics: Εταιρία παροχής καινοτόμων συστημάτων και λύσεων τελευταίας τεχνολογίας για πλοία όλων των τύπων και μεγεθών.
17. Siemens: Προσφέρει ηλεκτρολογικά συστήματα και συστήματα πρόωσης πλοίων.
18. TKMS : Σημαντικό ευρωπαϊκό γκρουπ ναυπηγείων και ανακατασκευής πλοίων.

Υπό την εποπτεία του γερμανικού Υπουργείου Οικονομικών και Τεχνολογίας είναι οι τομείς της ναυπηγικής, του μηχανολογικού εξοπλισμού, τα λιμάνια, η αλιεία, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και όλη η εσωτερική επικοινωνία μεταξύ των τομέων του πλέγματος (Dutch Maritime Network, 2006). Βασικοί προσανατολισμοί και στόχοι του υπουργείου είναι τα πεδία:

1. Έρευνα, τεχνολογία και καινοτομία.
2. Εκπαίδευση και απασχόληση.
3. Περιβάλλον και κλιματικές αλλαγές.

Η έρευνα και η καινοτομία προωθούνται ενεργά σε εθνικό επίπεδο από το σύνολο της γερμανικής κυβέρνησης, ενώ σε θεσμική βάση υπάρχει συνεχής διάλογος μεταξύ του Υπουργείου Οικονομικών και Τεχνολογίας και των εταιριών, των συνδέσμων και των επιστημονικών και ερευνητικών οργανισμών που απαρτίζουν το ναυτιλιακό πλέγμα (Adamowitsch, 2005).

Το γερμανικό ναυτιλιακό πλέγμα περιλαμβάνει δραστηριότητες στους εξής τομείς:

1. Μηχανολογικός εξοπλισμός. Οι προμηθευτές έχουν πολύ δυνατή παγκόσμια θέση, και το 70% των γερμανικών προϊόντων εξάγεται.
2. Ναυπηγική. Στον τομέα αυτό η Γερμανία κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη και την τέταρτη στον κόσμο. Χαρακτηρίζεται για την τεχνολογική της υπεροχή και πρωτοπόρα θέση σε εξειδικευμένους τομείς, όπως στα κρουαζιερόπλοια, τα mega-yachts και τα παγοθραυστικά. Καατέχει σημαντική θέση και στην κατασκευή πολεμικών πλοίων (DG MARE, 2008).
3. Ναυτιλία. Ο εμπορικός στόλος αυξάνεται και εκσυγχρονίζεται σταδιακά, ο μισός εμπορικός στόλος της Γερμανίας έχει ηλικία μικρότερη από τέσσερα χρόνια.

Το βασικό χαρακτηριστικό της γερμανικής βιομηχανίας που επιτρέπει στους παραπάνω τομείς του ναυτιλιακού πλέγματος, σε συνδυασμό με την οργανωμένη συνδρομή της γερμανικής κυβέρνησης, να πρωτοπορούν είναι η τεχνολογική υπεροχή και κυριαρχία, ιδιαίτερα σε εξειδικευμένους τομείς της ναυπηγικής και του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

1. Adamowitsch, G.W., 2005. Presentation at Maritimes Industries Forum 2005
2. DG MARE, 2008. Shipping and marine technology for the 21st century, Research in Germany (2008), website: www.research-in-germany.de
3. Dutch Maritime Network & Maritime Forum Norway, 2006. *“Dynamic European Clusters”*.
4. Jakobsen, E. W., A. Mortensen, et al., 2003. *“Attracting the winners – the competitiveness of five European maritime industries”*. Oslo, Kolofon.
5. Peeters, et. al., De Nederlandse Maritieme Cluster, Economische Betekenis en Structuur, *Dutch Maritime Network series*, no 13, 1999.
6. Peeters, Wijnolst et al., 1994. *“De Toekomst van de Nederlandse Zeevaartsector: Economische Impact studie en Beleidsanalyse”*, Delft University Press.
7. Porter M., 1990. *“The Competitive Advantage of Nations”*, Harvard Business Review.
8. Van der Aa et al., Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2003, *Dutch Maritime Network Series* No 27, 2004.
9. Wijnolst, N., 2006. *“Dynamic European Maritime Clusters”*, Maritime Forum, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters, August 2006.

Κεφάλαιο 6. Βασικοί άξονες του ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία

6.1 Η πολιτική ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές

6.1.1 Οι τέσσερις κανονισμοί του 1986

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 έναυσμα της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε. Για την αναστροφή των τάσεων συρρίκνωσης του κοινοτικού στόλου έπρεπε αρχικά να αντιμετωπιστούν οι παράγοντες που αφορούσαν τις αθέμιτες πρακτικές από τις σημαίες τρίτων χωρών, τη νόθευση του ανταγωνισμού και τις διακρίσεις σε βάρος των ευρωπαϊκών σημαιών. Η επιβολή κανόνων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο αποτέλεσε στόχο πολιτικής όταν το ενδιαφέρον και ο ρόλος της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες υποθέσεις με τη συμμετοχή, πλέον, νέων και ισχυρών ναυτιλιακών κρατών σε αυτή αυξήθηκε σημαντικά. Συγχρόνως, η επιβολή του ανταγωνισμού και η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό της Ε.Ε. μεταξύ κρατών-μελών συνδέεται επίσης με το πνεύμα και τη φιλοσοφία της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς. Το πλαίσιο υγιούς ανταγωνισμού στη λειτουργία των ναυτιλιακών αγορών αποτελεί αυτόνομη προϋπόθεση αποτελεσματικής λειτουργίας για κλάδο που δραστηριοποιείται σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά και παράγει διεθνώς εμπορεύσιμες ανταγωνιστικές λειτουργίες. Όλα αυτά οδήγησαν την Ε.Ε. στην υιοθέτηση τεσσάρων κανονισμών το 1986 με σκοπό την επιβολή κανόνων ανταγωνισμού ενσωματωμένους σε ένα αντίστοιχο ρυθμιστικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα:

1. Με τον **Κανονισμό 4055/86** επιδιώκεται η εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών - μελών αφενός και μεταξύ κρατών - μελών και τρίτων χωρών αφετέρου.
2. Με τον **Κανονισμό 4056/86** επιδιώκεται η διασφάλιση των κανόνων ανταγωνισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης, για τις θαλάσσιες μεταφορές και επίσης για τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις Τακτικών Γραμμών.
3. Με τον **Κανονισμό 4057/86** δημιουργείται πλαίσιο με το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων (dumping) στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών.
4. Με τον **Κανονισμό 4058/86** καθορίζεται ο τρόπος και η διαδικασία λήψης συντονισμένων μέτρων από κράτη - μέλη και την Ε.Ε. κατά τρίτων χωρών που προβαίνουν σε διακρίσεις εναντίον κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

Οι ανωτέρω κανονισμοί περιλαμβάνουν τόσο μέτρα απελευθέρωσης και άρσης εμποδίων όσο και μέτρα προστασίας από ποικίλες μορφές νόθευσης του ανταγωνισμού.

6.1.2 Η απελευθέρωση του θαλάσσιου Cabotage. Ο κανονισμός 3577/92

6.1.2.1 Η απελευθέρωση στην Ακτοπλοΐα

Με τον Κανονισμό 3577/92 επιβάλλεται η απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Κάθε πλοίο με σημαία κράτους-μέλους της Ε.Ε. μπορεί να εκτελεί ενδομεταφορές στο εσωτερικό των θαλάσσιων συνόρων άλλων κρατών-μελών. Ο κανονισμός περιλαμβάνει:

Α. Υπηρεσίες θαλάσσιου cabotage μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων μιας χώρας για μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

Β. Υπηρεσίες θαλάσσιου cabotage μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα του ίδιου κράτους-μέλους για μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

Γ. Υπηρεσίες θαλάσσιου cabotage μεταξύ λιμένων στα νησιά για μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

Οι πλοιοκτήτες που μπορούν να επωφεληθούν από την απελευθέρωση αυτή πρέπει διαζευκτικώς να είναι:

- α. Υπήκοοι κρατών - μελών, εγκατεστημένοι και ασκούντες ναυτιλιακές δραστηριότητες σε ένα κράτος-μέλος, ή
- β. Ναυτιλιακές εταιρίες εγκατεστημένες με κύριο τόπο επαγγελματικής δραστηριότητας ένα κράτος-μέλος, ή τέλος
- γ. Υπήκοοι και ναυτιλιακές εταιρίες με εγκατάσταση εκτός Ε.Ε. υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία τους φέρουν κοινοτική σημαία και είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος.

Με τον ίδιο κανονισμό προβλέπεται η διατήρηση των Υπηρεσιών Δημοσίου Συμφέροντος για τις οποίες καθορίζονται όροι και προϋποθέσεις με ενιαίο, κοινό ευρωπαϊκό πλαίσιο. Στο κρίσιμο θέμα της απασχόλησης των Ευρωπαίων ναυτικών και στελεχών των πλοίων προβλέπεται ότι κάθε κράτος-μέλος διατηρεί την αρμοδιότητα αυτή. Όλα τα θέματα που συνδέονται με την επάνδρωση και σύνθεση των πληρωμάτων αφήνονται στην αρμοδιότητα

των κρατών-μελών. Ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 1993, στα περισσότερα δε κράτη-μέλη, ιδιαίτερα της Βόρειας Ευρώπης, εφαρμόστηκε αμέσως χωρίς μεταβατικές περιόδους σε αντίθεση με τα κράτη-μέλη της Μεσογείου τα οποία εφάρμοσαν τον κανονισμό μετά την πάροδο διαφορετικής ανά κράτος-μέλος μεταβατικής περιόδου. Ειδικά ως προς την περίπτωση της Ελλάδας προβλέφθηκε από τον κανονισμό ένα ειδικό μεταβατικό καθεστώς εφαρμογής 12 ετών ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος προσαρμογής, δηλαδή μέχρι το 2004. Ο ιδιαίτερος χειρισμός της Ελλάδας χαρακτηριζόταν από την υποστήριξη της άμεσης απελευθέρωσης των διεθνών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και συγχρόνως την άρνηση της άμεσης απελευθέρωσης του θαλάσσιου cabotage, με βασικό επιχείρημα τη στρατηγική θέση της χώρας, η οποία συνδέεται με θέματα εθνικής ασφάλειας σε σχέση με τη γειτονική Τουρκία.

6.1.2.2 Η απελευθέρωση στην κρουαζιέρα

Στον ανωτέρω κανονισμό περιλαμβάνεται και η απελευθέρωση της αγοράς κρουαζιέρας με σκοπό την απομάκρυνση εμποδίων και την κατάργηση διακρίσεων που κρατούσαν την αγορά αυτή κλειστή και προστατευμένη από τον ανταγωνισμό στα εσωτερικά θαλάσσια σύνορα των κρατών-μελών. Η αγορά της κρουαζιέρας αποτελεί ένα δυναμικό και εξελισσόμενο τομέα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών άμεσα συνδεδεμένο και αναπόσπαστο τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού. Οι ρυθμοί ανάπτυξης ξεπερνούν κατά μέσο όρο το 8% τα τελευταία χρόνια, ενώ οι προοπτικές είναι αρκετά ευνοϊκές, ιδιαίτερα στον ευρωπαϊκό χώρο και κυρίως στη Μεσόγειο (European Cruise Council, 2010).

Αρκετά χρόνια, πλέον, η κρουαζιέρα δεν αφορά μόνο τις υψηλές εισοδηματικές κατηγορίες του πληθυσμού και συνεπώς δεν αποτελεί «τουρισμό πολυτελείας», αλλά κλάδο με τις μεγαλύτερες έμμεσες πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην υπόλοιπη οικονομία, την αύξηση του ΑΕΠ και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Με τη διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου αναζωογονείται πλήθος δραστηριοτήτων σε τουριστικές περιοχές και νησιά. Με την κρουαζιέρα συνδέονται για τους λόγους αυτούς πλήθος συναφών επαγγελματιών και οικονομικών δραστηριοτήτων με σημαντικά οφέλη, όπως προμηθευτές διαφόρων κατηγοριών, προϊόντων κατανάλωσης και επιβατών, ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, επιχειρήσεις εφοδιασμού με καύσιμα, ταξιδιωτικοί πράκτορες, μεταφορές επιβατών, επιχειρήσεις εστίασης, ξενοδοχεία, έσοδα από λιμενικές υπηρεσίες και τέλη, φόροι και δικαιώματα ακτοφυλακής, εισοδήματα ναυτικών κ.ο.κ.

Η Ελλάδα διαθέτοντας τα περισσότερα πλεονεκτήματα στον ευρωπαϊκό χώρο θα μπορούσε να αποτελεί τον πλέον ελκυστικό και δημοφιλή προορισμό για την κρουαζιέρα. Το θεσμικό

πλαίσιο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα αποτελούσε μέχρι σήμερα το κύριο εμπόδιο αξιοποίησης των δυνατοτήτων της. Το καθεστώς προστατευτισμού και οι περιοριστικές διατάξεις παρά την παρέλευση τόσων ετών από τότε που τα άλλα κράτη-μέλη απελευθέρωσαν πλήρως την κρουαζιέρα αποκομίζοντας τεράστια οφέλη συνδέονται με τον καθορισμό της σύνθεσης του πληρώματος από το κράτος-μέλος. Η υποχρέωση ναυτολόγησης ελληνικών πληρωμάτων προκειμένου ένα πλοίο να εκτελέσει εσωτερικά δρομολόγια, δηλαδή κρουαζιέρες που θα έχουν ως αφετηρία και προορισμό ελληνικά λιμάνια (homeporting) και συγκεκριμένα κυκλικές, στερεί από την Ελλάδα τη δυνατότητα αξιοποίησης όλων αυτών των δυνατοτήτων. Με νόμο που ψηφίστηκε τον Αύγουστο του 2010 στην απαγόρευση αυτή προστέθηκαν επιπλέον εμπόδια προκειμένου να επιτραπεί η δραστηριοποίηση σε πλοία μη κοινοτικών χωρών και συγκεκριμένα τα εξής: σύναψη συμφωνίας της ενδιαφερόμενης εταιρίας με το ελληνικό κράτος για τρία έτη δραστηριότητας, διάρκεια ταξιδιού 48 ωρών με 8 ώρες παραμονή σε λιμένα αφετηρίας και επιβολή εισφοράς υπέρ Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών.

Σήμερα, επιχειρείται διόρθωση και άρση των εμποδίων αυτών προκειμένου να φτάσει η χώρα στην πλήρη απελευθέρωση της κρουαζιέρας με την ανάπτυξη του homeporting, ενώ παράλληλα μέσω των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) πρέπει να αναπτυχθούν οι απαραίτητες υποδομές με την παραχώρηση χώρων σε ιδιώτες σε επιλεγμένα λιμάνια. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, η ανάπτυξη homeporting και σε άλλα λιμάνια της χώρας και περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια θα αποτελούσε σημαντικό βήμα στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

6.1.2.3 Ρύθμιση ανταγωνισμού στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (Liner Shipping)

6.1.2.3.1 Η παροχή εξαιρέσεων από τους κανόνες ανταγωνισμού

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών έχει οργανωθεί και λειτουργεί με το σύστημα των Ναυτιλιακών Διασκέψεων (Liner Conferences) από το 1875. Στις διασκέψεις αυτές, ομάδα δύο ή περισσότερων μεταφορέων εκτελεί συμφωνημένα τακτικά δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων σε μία ή περισσότερες γραμμές, με συγκεκριμένες διαδρομές, ωράρια και ναύλους μεταξύ λιμανιών. Ανεξάρτητα από το είδος και τη μορφή τους, οι διασκέψεις συνιστούν ολιγοπώλιο και λειτουργούν με βάση τις παρεχόμενες δυνατότητες και επιλογές στην ομάδα των μεταφορέων που ελέγχουν την προσφορά καθορίζοντας τη χωρητικότητα, τα μερίδια συμμετοχής κάθε μέλους, τη γεωγραφική κατανομή και τους ναύλους.

Η Ε.Ε., παρόλα αυτά, επί πολλά έτη εξαιρούσε τη ναυτιλία τακτικών γραμμών από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που επιτάσσουν τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης της Ρώμης, καθώς επικρατούσε η άποψη ότι οι πρακτικές που ασκούνταν λειτούργησαν ως επί το πλείστον προς το συμφέρον του καταναλωτή παρέχοντας σταθερότητα τιμών, αξιόπιστες και αποτελεσματικές ναυτιλιακές υπηρεσίες και κλίμα εμπιστοσύνης στο εμπόριο. Η καθιέρωση του ειδικού αυτού καθεστώτος εξαίρεσης για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών υπό ορισμένες προϋποθέσεις επήλθε με τον Κανονισμό 4056/86 στον οποίο διατυπώνονται οι σημαντικότερες σχετικές διατάξεις.

Ανάλογες εξαιρέσεις παρέχονται με τον Κανονισμό 823/2000 και για τις κοινοπραξίες (consortia) ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών σε επιχειρησιακό ή λειτουργικό επίπεδο. Στις κοινοπραξίες αυτές είχε ήδη δοθεί αντίστοιχη εξαίρεση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1995 με το σκεπτικό ότι συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγικότητας και ποιότητας των διαθέσιμων υπηρεσιών της ναυτιλίας γραμμών μέσω οικονομιών κλίμακας, εξορθολογισμού και αποτελεσματικότερης χρήσης της χωρητικότητας των πλοίων τους.

Στο καθεστώς που θεσπίζεται με τον ανωτέρω κανονισμό δεν περιλαμβάνεται η ελεύθερη θαλάσσια μεταφορά (tramp shipping), επειδή οι τιμές των υπηρεσιών της αποτελούν αντικείμενο ελεύθερης διαπραγμάτευσης, σύμφωνα με τα δεδομένα της προσφοράς και ζήτησης. Στην αγορά αυτή χρησιμοποιούνται πλοία που κινούνται ανά τον κόσμο και μεταφέρουν φορτία ανάλογα με τη ζήτηση, χωρίς τακτικό πρόγραμμα και το μεταφερόμενο προϊόν χαρακτηρίζεται από ομοιογένεια. Εισπράττονται δε ναύλοι μέσω ελεύθερης διαπραγμάτευσης, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, ενώ μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών δραστηριοποιείται στην αγορά αυτή, στην οποία η πρόσβαση είναι αρκετά εύκολη.

6.1.2.3.2 Προς κατάργηση των εξαιρέσεων στο νέο οικονομικό περιβάλλον

Από τις αρχές τις δεκαετίας του 2000 τα δεδομένα της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς έχουν αναμφισβήτητα μεταβληθεί και μεταβάλλονται συνεχώς. Στο νέο υπό διαμόρφωση παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον παρουσιάζεται εντυπωσιακή αύξηση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών, ένταση του ανταγωνισμού, νέοι, επιθετικοί, εξωτερικοί και ανταγωνιστικοί μεταφορείς, εντονότερη ανάγκη προσφοράς ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών, σχηματισμός συμμαχιών παγκόσμιου χαρακτήρα, διάδοχοι των γεωγραφικά περιορισμένων κοινοπραξιών που λειτούργούσαν σε μια-γραμμή-μια-κοινοπραξία. Αμφισβητείται διεθνώς, πλέον, το προηγούμενο ρυθμιστικό πλαίσιο για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού με τις παραπάνω εξαιρέσεις, τις οποίες εφάρμοζαν και τα περισσότερα εκτός της Ε.Ε. κράτη.

Για πρώτη φορά διατυπώθηκε δημοσίως αμφισβήτηση του σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου το 2002 στην έκθεση του ΟΟΣΑ, στην οποία αναφέρεται ότι παρά το «μοναδικό» της χαρακτήρα και τη διαφορετική αντιμετώπιση που αυτό συνεπάγεται αμφισβητούνται τα επιχειρήματα στα οποία έχει στηριχθεί η εξαίρεση από την εφαρμογή κανόνων ανταγωνισμού. Στην ίδια έκθεση προτείνεται ένα σύγχρονο ρυθμιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών με κύρια στοιχεία την ελευθερία των διαπραγματεύσεων, την προστασία των συμβολαίων και την ελεύθερη συνεργασία μεταξύ των μεταφορέων.

Η Ε.Ε. επιχείρησε την αναθεώρηση της ειδικής αντιμετώπισης που έτυχαν μέχρι τότε η ναυτιλία τακτικών γραμμών και η ναυτιλία ελεύθερης διαπραγμάτευσης (tramp shipping). Κατόπιν διαβούλευσης με τους φορείς των τομέων αυτών της ναυτιλίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμπεράνει πως δεν δικαιολογούνται πλέον οι διαφορετικοί κανόνες εφαρμογής του ανταγωνισμού, το οποίο αποτυπώθηκε στον Κανονισμό 1/2003, με τον οποίο τροποποιήθηκε ο Κανονισμός 4056/86 και καθιερώθηκε η αρμοδιότητα επιβολής κανόνων ανταγωνισμού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη-μέλη. Κατόπιν περαιτέρω διερεύνησης, διαπιστώθηκε ότι οι προηγούμενες εξαιρέσεις δεν λειτουργούσαν πλέον προς όφελος των καταναλωτών και προχώρησε στην κατάργηση του Κανονισμού 4056/86 με τον Κανονισμό 1419/2006. Με τον κανονισμό αυτόν καταργήθηκε η εξαίρεση του Κανονισμού 4056/86 για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) και τη ναυτιλία ελεύθερης διαπραγμάτευσης (tramp shipping). Ύστερα από μια μεταβατική περίοδο δύο ετών, τέθηκε σε ισχύ στις 18 Οκτωβρίου 2008. Με την υιοθέτηση του Κανονισμού 1419/2006 και συνεπώς την εφαρμογή πλέον των κανόνων ανταγωνισμού των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης της Ρώμης ζητήματα γεννάται με το πρόβλημα νομιμότητας των Tramp Shipping Pools, μορφών κοινοπραξιών με τις οποίες όμοια πλοία, διαφορετικής ιδιοκτησίας ενεργούν από κοινού, ιδιαίτερα στις αγορές των δεξαμενόπλοιων χύδην φορτίων.

Αν και ο έλεγχος της ναυτιλίας ως εκ της φύσεώς της καθίσταται δύσκολος, η Ε.Ε. ελέγχει και παρεμβαίνει όταν παραβιάζονται οι κανόνες ανταγωνισμού. Οι προαναφερόμενες εξαιρέσεις καταργούνται στις περιπτώσεις που αναλύθηκαν ανωτέρω, αλλά διατηρούνται και ανανεώνεται η ισχύς τους στην περίπτωση των κοινοπραξιών (consortia) για τους λόγους που αναπτύχθηκαν στην αρχή του κεφαλαίου και συνεχίζουν να ισχύουν, αλλά ίσως και εξαιτίας της πολυπλοκότητας των μορφών με τις οποίες εμφανίζονται και την εκ του λόγου αυτού δυσκολία εφαρμογής ελέγχων και νομικών κανόνων ανταγωνισμού. Οι εξαιρέσεις αυτές ανανεώθηκαν με τον Κανονισμό 823/2000 μέχρι την 25-4-2005, ανανεώθηκαν εκ νέου με τον Κανονισμό 611/2005 μέχρι την 25-4-2010 και τέλος με τον Κανονισμό 906/2009 μέχρι την 25-4-2015. Στον τελευταίο δε κανονισμό διατυπώνεται ακριβέστερος ορισμός της

κοινοπραξίας (consortia) και τρόπος υπολογισμού του μεριδίου αγοράς, το οποίο μειώνεται από 35% σε 30%.

6.2. Κρατικές ενισχύσεις στη Ναυτιλία

6.2.1 Οι λόγοι παροχής κρατικών ενισχύσεων στην ευρωπαϊκή ναυτιλία

Η εσωτερική ναυτιλιακή αγορά της Ε.Ε. αποτελεί μέρος της παγκόσμιας αγοράς χωρίς κανένα διαχωρισμό από αυτήν. Στην ενιαία πλέον παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά που είναι πλήρως απελευθερωμένη, ο ανταγωνισμός είναι εντονότατος. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους της οικονομίας, η ναυτιλία αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό αυτό χωρίς καμία βοήθεια έξω από τα σύνορα της Ε.Ε. και κανένα όφελος από οποιαδήποτε μέτρα της κοινής πολιτικής για το εξωτερικό εμπόριο. Ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας με βάση το κόστος λειτουργίας του πλοίου οδήγησε στη μεταφορά των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών από σημαίες χωρών με χαμηλότερο κόστος εργασίας, ασφαλιστικών εισφορών, φορολογίας και τήρησης υποβαθμισμένων απαιτήσεων λειτουργίας των πλοίων. Ακόμη και στη διαχείριση και διοίκηση των πλοίων της έδρας των ναυτιλιακών εταιριών, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση εγκατάστασης υπήρξε έντονος. Σε αυτό συνέβαλε επιπλέον το διεθνές περιβάλλον «φορολογικού ανταγωνισμού» και η ανάπτυξη πλέον σε πολλές χώρες των κατάλληλων, τεχνολογικά εξελιγμένων υποδομών απαραίτητων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες που συνδέονται με τη θαλάσσια μεταφορά.

Μαζί με τα παραπάνω ανταγωνιστικά μειονεκτήματα που αφορούν το κόστος λειτουργίας του πλοίου δημιουργείται ένα συνολικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον ευρωπαϊκό χώρο. Αυτό αποτέλεσε τον καθοριστικό παράγοντα και βασική αιτία φυγής προς τις σημαίες ευκαιρίας, που όπως αναφέραμε και προηγούμενα έλαβε εκρηκτικές διαστάσεις στη δεκαετία του 1980. Με τα δεδομένα αυτά, ο ανταγωνισμός για την ευρωπαϊκή ναυτιλία από τις χώρες των σημαιών ευκαιρίας γινόταν περισσότερο άνισος και συχνά αθέμιτος, βασισμένος σε παράγοντες όπως οι παραπάνω.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τόσο των υπό ευρωπαϊκή σημαία πλοίων όσο και των συναφών με τη θαλάσσια μεταφορά ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αποτέλεσε έναν κεντρικό στόχο της υπό διαμόρφωση Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε. στο τέλος της δεκαετίας του 1980. Λόγω της τεράστιας σημασίας, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, ο τομέας της ναυτιλίας και όλου του ναυτιλιακού πλέγματος έχει για την οικονομία και την ευημερία της Ε.Ε., θεωρήθηκε ότι πρέπει να ενισχυθεί με δημοσιονομικές διευκολύνσεις και ενισχύσεις ποικίλων μέτρων και μορφών. Γι αυτό έπρεπε να εξαιρεθεί από τη γενική απαγόρευση

παροχής κρατικών ενισχύσεων που νοθεύουν τον ανταγωνισμό, σύμφωνα με τη φιλοσοφία και το πνεύμα της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς. Τα μέτρα και οι μορφές των κρατικών ενισχύσεων πρέπει να είναι στοχευμένα να αντιμετωπίζουν τις αιτίες του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος στο ναυτιλιακό τομέα.

6.2.2 Πλαίσιο και κατευθυντήριες γραμμές παροχής των κρατικών ενισχύσεων

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του κοινοτικού στόλου και της φυγής από τις κοινοτικές σημαίες και χώρες πλοίων και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, κάθε χώρα θέσπισε αρχικά διαφορετικά μέτρα στήριξης, ανάλογα με τη δομή της ναυτιλίας της και τις εθνικές της προτεραιότητες. Όμως στη συνέχεια με την ανάπτυξη Κοινής Πολιτικής για τη Ναυτιλία, αυτά τα μέτρα στήριξης έπρεπε να εφαρμοστούν και να παρέχονται με κοινούς κανόνες και προϋποθέσεις, σύμφωνα με τη φιλοσοφία της Ενιαίας Αγοράς και την εξαίρεση από την απαγόρευση παροχής για τους παραπάνω λόγους. Αρμόδια για την αξιολόγηση και έγκριση των μέτρων αυτών στο πλαίσιο αυτό είναι μόνο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ τα μέτρα και οι ενισχύσεις πρέπει να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος της ναυτιλίας άλλων κρατών-μελών.
- Πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού και ότι λειτουργούν προς το «κοινό συμφέρον» της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.
- Να είναι σύμφωνες με τους στόχους της κοινής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Στις κρατικές ενισχύσεις περιλαμβάνονται όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα από όλες τις δημόσιες αρχές. Δημόσιες αρχές θεωρούνται εκτός από το κράτος –στενός και ευρύτερος δημόσιος τομέας– αλλά και ελεγχόμενες από το κράτος εμπορικές τράπεζες ή χορηγήσεις ιδιωτικών τραπεζών με κρατική εγγύηση.
- Δεν επιτρέπεται καμία διάκριση για τους δικαιούχους κρατικών ενισχύσεων αναφορικά με τη νομική μορφή τους, τη χώρα προέλευσης ή τη μορφή ιδιοκτησίας δημόσια ή ιδιωτική.
- Πρέπει να παρέχονται με διαφανή τρόπο και να περιορίζονται στην έκταση, το βαθμό και το μέγεθος του προβλήματος που έρχονται να αντιμετωπίσουν.
- Το μέγεθος και οι επιπτώσεις τους συνυπολογίζονται σωρευτικά όλα τα είδη τους από κάθε δημόσια αρχή.
- Έχουν προσωρινό χαρακτήρα και συνδέονται με τη χρονική διάρκεια και ύπαρξη του προβλήματος.
- Δεν πρέπει να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο, χορηγούνται σε πλοία εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια που διασφαλίζουν απασχόληση σε αυτά, αλλά και σε ναυτιλιακές

δραστηριότητες στην ξηρά, καθώς επίσης βελτιώνουν την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία και την τεχνολογία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να δοθούν σε παράλληλα νηολόγια σύμφωνα με κατάλογο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εφόσον πληρούν τους παραπάνω στόχους.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω ενισχύσεις δεν αφορούν τη ναυπηγική βιομηχανία. Το πλαίσιο και οι κατευθυντήριες γραμμές των κρατικών ενισχύσεων της Ε.Ε. θεσπίστηκε για πρώτη φορά το 1989 και επαναδιατυπώθηκε το 1997 και το 2004 με ορισμένες τροποποιήσεις, σύμφωνα με τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την εφαρμογή του. Η τελευταία αναθεώρηση που ίσχυσε μέχρι το 2011 με σκοπό να επεκταθεί σύμφωνα με τους στρατηγικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τη Ναυτιλία μέχρι το 2018. Για το λόγο αυτόν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε διαβούλευση με τα κράτη-μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς πριν παρουσιάσει προτάσεις για όποιες πιθανές τροποποιήσεις στο υπάρχον πλαίσιο και κατευθυντήριων γραμμών παροχής κρατικών ενισχύσεων.

6.2.3 Μορφές κρατικών ενισχύσεων

6.2.3.1 Καθεστώς Φορολογίας Ναυτιλιακών Εταιριών

Τα καθεστάτα χαμηλής φορολογίας των ναυτιλιακών εταιριών που ισχύουν στις χώρες των σημαιών ευκαιρίας αποτέλεσαν έναν πολύ σοβαρό παράγοντα φυγής πλοίων και έδρας ναυτιλιακών εταιριών από τις ευρωπαϊκές σημαίες. Δεδομένης της μεγάλης κινητικότητας και ευκολίας φυγής από μία σημαία σε μία άλλη καθώς και ευκολίας μετεγκατάστασης της έδρας μιας ναυτιλιακής εταιρίας, ο φορολογικός ανταγωνισμός που δημιουργείται επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Στο πλαίσιο παροχής κρατικών ενισχύσεων για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, θεωρήθηκε πως μια μορφή των ενισχύσεων αυτών έπρεπε να αφορά το καθεστώς και τρόπο φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιριών. Έπρεπε να εξευρεθεί τρόπος μείωσης του φορολογικού βάρους σε παραπλήσια επίπεδα των χωρών που λειτουργεί ο φορολογικός ανταγωνισμός και συγχρόνως το καθεστώς αυτό να συνδέεται με στοιχεία συμβατότητας προς το φορολογικό σύστημα των ευρωπαϊκών χωρών. Ο σκοπός της χαμηλής φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιριών συγκριτικά με τις άλλες επιχειρήσεις μιας χώρας, επιτυγχάνεται με την εφαρμογή ενός συστήματος ονομαζόμενου φόρος χωρητικότητας (tonnage tax system). Πρόκειται για ένα ειδικό φορολογικό καθεστώς που στην περίπτωση της χώρας μας ισχύει για πλοία από τη στιγμή που αποκτούν την ελληνική σημαία είτε με νηολόγηση σε ελληνικό λιμάνι είτε με την εγγραφή του σε προξενικό λιμεναρχείο που τηρεί νηολόγιο είτε με την

έκδοση προσωρινού εγγράφου ελληνικής εθνικότητας. Ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται με βάση την ολική χωρητικότητα και την ηλικία του πλοίου, δεν αποκλείεται δε σε ορισμένες περιπτώσεις να προβλέπονται εκπτώσεις για λόγους προσέλκυσης, μετεγκατάστασης ή ενίσχυσης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της εκάστοτε χώρας. Ο φόρος που προκύπτει με βάση το καθεστώς αυτό εξαντλεί τις φορολογικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, τον απαλλάσσει από φορολογία υπεραξίας στην περίπτωση πώλησης ενός πλοίου ή είσπραξης ασφαλιστικής αποζημίωσης, ενώ τα ακαθάριστα ή καθαρά έσοδά του που είναι εξαιρετικά δύσκολο να προσδιοριστούν λόγω ιδιαιτερότητας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δεν λαμβάνονται υπόψιν.

Για τον υπολογισμό του φόρου τα πλοία στην Ελλάδα κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, Α και Β. Η κατηγορία Α αφορά τη φορολόγηση με κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους και τους αντίστοιχους συντελεστές, καθώς και ηλικιακές κατηγορίες με τους αντίστοιχους συντελεστές σε δολάρια ΗΠΑ:

κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	Συντελεστές	Ηλικία πλοίων(έτη)	Συντελεστές Δολάρια ΗΠΑ	Χωρητικότητα	Φορολογικός συντελεστής ανά κόρο σε ευρώ
1. 100-10.000	1,2	1. 0-4	1,293		
2. 10.001-20.000	1,1	2. 5-9	2,318	20	0,6
3. 20.001-40.000	1	3. 10-19	2,269	30	0,7
4. 40.001-80.000	0,9	4. 20-29	2,147	50	0,76
5. 80.001-και άνω	0,8	5. 30 και άνω	1,659	100	1,0

Οι συντελεστές για τον υπολογισμό της χωρητικότητας έχουν καθοριστεί με βάση το Ν. 2687/1953, ενώ οι συντελεστές για τον υπολογισμό του φόρου με βάση την ηλικία σε δολάρια ΗΠΑ και ευρώ θεσπίστηκαν με το Ν. 27/1975 και έκτοτε αναθεωρούνται αυξανόμενοι. Ο ανωτέρω πίνακας αφορά συντελεστές που ήταν σε ισχύ το 2011. Συγκεκριμένα, το ποσό του φόρου προκύπτει από το γινόμενο των κόρων με τους

αντίστοιχους συντελεστές και στη συνέχεια το γινόμενο που προκύπτει με τον συντελεστή σε δολάρια ΗΠΑ για την αντίστοιχη ηλικία του πλοίου (Υπουργείο Οικονομικών, 2009).

Για τα παραρτήματα ή γραφεία αλλοδαπών εταιριών που ασχολούνται με διαχείριση, εκμετάλλευση κ.ο.κ. πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, χωρητικότητας μεγαλύτερης των 500 τόνων ισχύει αφορολόγητο καθεστώς. Εξαιρούνται από το καθεστώς αυτό εμπορικά και επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας καθώς και αντίστοιχες με τις παραπάνω εγχώριες επιχειρήσεις. Οι ανωτέρω εταιρίες μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αφού λάβουν ειδική άδεια από τα Υπουργεία Οικονομίας, Οικονομικών και Ναυτιλίας σύμφωνα με το καθεστώς του Ν. 89/1967, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί με το Ν. 3247/2005.

Ανάλογο με το ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας με ορισμένες διαφοροποιήσεις είναι και το ολλανδικό, ενώ με την ίδια φιλοσοφία και ορισμένες παραλλαγές κινούνται πλέον όλα τα αντίστοιχα συστήματα των ευρωπαϊκών χωρών. Ο φόρος που προκύπτει με βάση το ελληνικό σύστημα είναι υψηλότερος από αυτόν του ολλανδικού συστήματος, ενώ η φορολογική επιβάρυνση με βάση τα φορολογικά καθεστώτα σημαίων ευκαιρίας, όπως λ.χ. Παναμά και Λιβερίας, είναι συγκριτικά πολύ χαμηλότερη από όλα τα ευρωπαϊκά συστήματα (Marlow P., Mitroussi K., 2008).

6.2.3.2 Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας

Το κόστος εργασίας του πληρώματος αποτελεί ένα σημαντικό συνθετικό στοιχείο του κόστους λειτουργίας του πλοίου, το οποίο χαρακτηρίζεται από τεράστιες διαφορές στο κόστος εργασίας μεταξύ ευρωπαϊκών ναυτικών και αυτών προερχόμενων από τρίτες χώρες χαμηλού κόστους εργασίας. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού προβλέπονται διάφορες ενισχύσεις, μεταξύ των οποίων και μείωση του ύψους των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης για τους ευρωπαϊκούς προέλευσης ναυτικούς, οι οποίες αποτελούν ένα συνθετικό στοιχείο του κόστους εργασίας χωρίς να μειωθεί η ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών, καθώς αυτή εξασφαλίζεται μέσω κρατικής ενίσχυσης.

Η μείωση του φόρου εισοδήματος για τους ευρωπαίους ναυτικούς αποτελεί ένα επιπλέον στοιχείο του κόστους εργασίας. Η μείωση των εισφορών και η μείωση του φόρου εισοδήματος συνδυαστικά αποτελούν μέτρα αντιμετώπισης των τεράστιων διαφορών μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών και τρίτων χωρών στους τομείς αυτούς. Οι μεγάλες διαφορές στις

αμοιβές μεταξύ ευρωπαϊκής προέλευσης ναυτικών και αυτών από χώρες χαμηλού κόστους, περιλαμβανομένης και της ανατολικής Ευρώπης, παραμένουν όσον αφορά το υπόλοιπο τμήμα του κόστους εργασίας, την καθαρή αμοιβή των ναυτικών. Οι αλλαγές στη σύνθεση του πληρώματος ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε χώρας, η επιλογή σύνθεσης με ευρωπαϊκής προέλευσης αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα από τρίτες χώρες και η σχετική μείωση απαιτούμενου προσωπικού στα σύγχρονα, τεχνολογικά εξοπλισμένα πλοία αποτέλεσαν παράγοντες αντιμετώπισης του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος προερχόμενου από το κόστος εργασίας.

Οι ανωτέρω ενισχύσεις δεν μπορούν να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο, δηλαδή το μηδενισμό των αντίστοιχων συντελεστών για τις ασφαλιστικές εισφορές και τη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών. Για παράδειγμα στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον τελευταίο φορολογικό νόμο, οι συντελεστές του φόρου εισοδήματος για αξιωματικούς και ελληνικά πληρώματα είναι 6% και 3% αντίστοιχα, ενώ για κατώτερα αλλοδαπά πληρώματα είναι 0%. Με τη μορφή πληρωμής και επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια και εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων επιτρέπονται οι κρατικές ενισχύσεις ώστε να αντιμετωπίζεται το κόστος αντικατάστασης του πληρώματος.

Τέλος, ενισχύσεις κατάρτισης που στοχεύουν στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας, εμπειρίας και γνώσης των ευρωπαϊκής προέλευσης ναυτικών συνιστούν στοιχείο απαραίτητο για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι ενισχύσεις κατάρτισης υπό διάφορες μορφές και μέσω σχετικών προγραμμάτων πρέπει να παρέχονται με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις ώστε να μη νοθεύουν τον ανταγωνισμό και να μην υποκρύπτουν έμμεσες επιδοτήσεις του κόστους εργασίας. Για παράδειγμα, στα προγραμμάτων κατάρτισης πάνω στο πλοίο οι εκπαιδευόμενοι πρέπει να είναι υπεράριθμοι και να μην αποτελούν ενεργά μέλη του πληρώματος.

6.2.3.3 Επενδυτικές ενισχύσεις

Στον τομέα της ναυτιλίας, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει με τα άλλα μέσα μεταφοράς, δεν παρέχονται ενισχύσεις για ανανέωση πλοίων του στόλου και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν εγκρίνει τέτοια προγράμματα, με μοναδική, ίσως, εξαίρεση την περίπτωση επενδυτικών ενισχύσεων που αφορούν βελτιώσεις πλοίων εισερχόμενων σε ευρωπαϊκά νηολόγια και συνδεδεμένων με την ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία. Άλλη περίπτωση επιτρεπόμενων επενδυτικών ενισχύσεων είναι εκείνες που αφορούν σε αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων σε ευρωπαϊκά νηολόγια και επιτυγχάνουν πρότυπα υψηλότερα από αυτά που

συμφωνούνται στους διεθνείς οργανισμούς. Οι επενδυτικές ενισχύσεις πρέπει γενικώς να είναι σύμφωνες με την πολιτική της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα και την ανάπτυξη ποιοτικής ναυτιλίας. Η δημιουργία υποδομών σε μειονεκτικές περιοχές που αφορούν μεταφόρτωση ή αποθηκευτικούς χώρους συνδεόμενους με τις θαλάσσιες μεταφορές δύναται να εγκριθούν ύστερα από εξέταση κατά περίπτωση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

6.2.3.4 Ενισχύσεις στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Η ανάπτυξη και ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μέσα στα γεωγραφικά όρια της Ε.Ε. αποτελεί σημαντικό στόχο της ευρωπαϊκής πολιτικής από το 1999, καθώς συμβάλλει στην αποσυμφόρηση και βελτίωση του όλου συστήματος των διασυνδεδεμένων μεταφορών. Αναγνωρίζοντας τα πιθανά προβλήματα που στο ξεκίνημά της αντιμετωπίζει η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει τη δυνατότητα έγκρισης τέτοιων ενισχύσεων για πλοία που φέρουν τις σημαίες της Ε.Ε., εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις κατωτέρω:

- Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να αφορούν διασύνδεση λιμανιών που βρίσκονται στο έδαφος κρατών - μελών και η χρονική διάρκειά τους δεν πρέπει να ξεπερνά τα τρία έτη.
- Είναι υποχρεωτική η παρουσίαση ενός λεπτομερούς σχεδίου με το οποίο αποδεικνύεται πως οι οδικές μεταφορές θα διεξάγονται μέσω θαλάσσης με ευνοϊκές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Η ενίσχυση μπορεί διαζευκτικά να καλύπτει το 30% του λειτουργικού κόστους ή το 10% της επένδυσης σε εξοπλισμό που απαιτείται για την υπηρεσία αυτή.
- Η παροχή των ενισχύσεων πρέπει να γίνεται με διαφανείς όρους, χωρίς διακρίσεις και το επενδυτικό σχέδιο πρέπει να είναι βιώσιμο και μετά την περίοδο των ενισχύσεων.

6.2.3.5 Η αρχή της Καθολικότητας και η Υποχρέωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

Η ανάγκη καθολικής παροχής και πρόσβασης ορισμένων υπηρεσιών σε περιοχές της χώρας ή τμήματα του πληθυσμού που η αγορά για διάφορους λόγους δεν παρέχει υπάρχει και στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών - μελών. Στην περίπτωση των λεγόμενων «*άγονων γραμμών*» η αγορά δεν μπορεί να εξασφαλίσει επαρκές και κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο υπηρεσιών λόγω του εποχιακού χαρακτήρα της ζήτησης για τις υπηρεσίες αυτές. Η υποχρέωση παροχής συγκεκριμένου επιπέδου υπηρεσιών για λόγους όπως κοινωνικούς, στρατηγικούς, περιφερειακής ανάπτυξης κ.ο.κ. πρέπει να επιβάλλεται μέσω κρατικής ενίσχυσης και το κόστος αυτής να μετακυλά στο κοινωνικό σύνολο. Η ανάληψη παροχής της μεταφορικής αυτής υπηρεσίας από μία επιχείρηση πρέπει να

χαρακτηρίζεται από πρότυπα και όρους συνέχειας, τακτικότητας, ποιότητας μεταφορικού δυναμικού, τιμολόγησης και χρονικής διάρκειας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι αρμόδια για την αξιολόγηση και την έγκριση των συμβάσεων που συνομολογούνται ύστερα από δημόσια πρόσκληση για υποβολή προσφορών στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς οι όροι και προϋποθέσεις εκτέλεσης της σύμβασης παροχής της υπηρεσίας αυτής. Το σχετικό νομικό πλαίσιο καθορίζεται από τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς κανόνες για ανάλογες διαδικασίες στο πνεύμα του υγιούς ανταγωνισμού, της ισότιμης πρόσβασης και της αποφυγής διακρίσεων για τις συμμετέχουσες μεταφορικές επιχειρήσεις.

6.3 Πολιτικές για τη Ναυτική Απασχόληση

6.3.1 Το πρόβλημα της Ναυτικής Απασχόλησης στην Ε.Ε.

Είναι γνωστό πως οι ανθρώπινοι πόροι, το ανθρώπινο δυναμικό, αποτελεί τη βάση της ανταγωνιστικότητας μιας οικονομίας και κάθε κλάδου αυτής. Στον ανθρώπινο παράγοντα στηρίζεται η δημιουργία αλλά και η διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Από την ικανότητά του να κατανοεί, να μαθαίνει και να εφαρμόζει τη νέα γνώση και τεχνολογία σε μια συνεχώς εξελισσόμενη πραγματικότητα εξαρτάται η επιβίωση των επιχειρήσεων αυτών στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον. Στον τομέα της ναυτιλίας, εκτός από τη γνώση μέσω εκμάθησης, ιδιαίτερη σημασία έχει η απόκτηση της άγραφης γνώσης και εμπειρίας που αποκτάται στην πράξη μέσα από ενέργειες, πρωτοβουλίες και αντιμετώπιση προβλημάτων, σε έκτακτες και απρόβλεπτες καταστάσεις. Είναι αυτό που ονομάζεται ναυτοσύνη, σε μια δεξαμενή ναυτικής τεχνογνωσίας την οποία αποτελεί το ευρωπαϊκό ναυτεργατικό δυναμικό.

Αποτελεί κοινή διαπίστωση επί αρκετά χρόνια πως το ναυτεργατικό δυναμικό της Ευρώπης μειώνεται και χωρίς αυτό η ευρωπαϊκή ναυτοσύνη χάνεται. Η μακρόχρονη αυτή παράδοση τείνει να συρρικνωθεί, γεγονός που θα έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις για τη θαλάσσια οικονομία της Ε.Ε. Το πρόβλημα της μείωσης του ναυτεργατικού δυναμικού και η έλλειψη που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή ναυτιλία σήμερα, αντιμετωπίζεται με υποκατάσταση των Ευρωπαίων ναυτικών με άλλους προερχόμενους από τρίτες χώρες. Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα οξύ στους αξιωματικούς, γι αυτό τα τελευταία χρόνια προσλαμβάνονται αξιωματικοί προερχόμενοι από χώρες της ανατολικής Ευρώπης.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η συνολική προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού ανέρχεται σε 1.371.000 ναυτικούς, με την Ε.Ε. και τη Νορβηγία να αντιπροσωπεύουν από κοινού το 18,5% του συνόλου και συγκεκριμένα το 23% του συνόλου των αξιωματικών και περίπου το 15% του συνόλου των πληρωμάτων (European Commission, 2011).

Παρά τα υψηλά επίπεδα ανεργίας στην οικονομία της Ε.Ε., οι νέοι πιστεύουν πως η ναυτική εργασία δεν είναι ελκυστική. Δυσκολεύονται να μείνουν μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από την οικογένεια, τους φίλους και το περιβάλλον τους. Η αντίληψη αυτή στηρίζεται και προέρχεται από την εικόνα προηγούμενων περιόδων συνθηκών απασχόλησης. Στα σημερινά, τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία και τις εναλλαγές απασχόλησης και παραμονής στην ξηρά ύστερα από επιτυχημένη καριέρα στη θάλασσα, τα δεδομένα έχουν μεταβληθεί σημαντικά.

6.3.2 Οι επιπτώσεις

Η μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού μπορεί να έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις σε όλο το φάσμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος. Η απώλεια ναυτικής τεχνογνωσίας και ναυτοσύνης θα έχει αρνητικές επιπτώσεις για όλες τις δραστηριότητες αυτές. Υποστηρίζεται ότι μια θέση εργασίας στη θάλασσα δημιουργεί 10 αντίστοιχες θέσεις σε συναφείς δραστηριότητες στην ξηρά.

Η απασχόληση κατώτερων πληρωμάτων με υποβαθμισμένα προσόντα, που σε ορισμένες περιπτώσεις δεν πληρούν τις απαιτήσεις της Διεθνής Σύμβασης του IMO, μπορεί να προκαλέσει κόστη και προβλήματα στη λειτουργία των πλοίων. Εκτιμάται ότι ο ανθρώπινος παράγοντας ευθύνεται για το 80% των ναυτικών ατυχημάτων. Ατυχήματα μέσα στο πλοίο μπορεί να προκληθούν λόγω ανεπαρκούς εκπαίδευσης, μη αφομοίωσης νέας τεχνολογίας και έλλειψης ομαδικότητας που μπορεί να προέρχεται από γλωσσικές δυσκολίες και διαφορετική κουλτούρα στην πολυεθνική σύνθεση των πληρωμάτων. Οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις των προτύπων ασφαλείας, περιβαλλοντικής προστασίας και κανόνων λειτουργίας μιας ποιοτικής ναυτιλίας καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη ενός ναυτεργατικού δυναμικού που έχει αυξανόμενα προσόντα και ικανότητα να μαθαίνει και να αφομοιώνει. Οι θέσεις εργασίας που συνεχίζει να δημιουργεί η θάλασσα, γίνονται ολοένα και περισσότερο εξειδικευμένες. Αν συνεχιστεί αυτή η απώλεια μιας σημαντικής επαγγελματικής κληρονομιάς και η υποκατάσταση με λιγότερο ποιοτικών, χαμηλότερου κόστους ναυτικών, θα οδηγήσει στην απώλεια μιας τεράστιας άγραφης ναυτικής τεχνογνωσίας που δεν μεταδίδεται με εκπαίδευση, αλλά αποκτάται δίπλα σε ναυτικούς.

Όταν αναφερόμαστε σήμερα σε ναυτική απασχόληση, πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη την απασχόληση στο σύνολο των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος, όλων των συνδεόμενων με τη θάλασσα κλάδων, αλλά και αυτών που χρησιμοποιούν και αξιοποιούν τους θαλάσσιους πόρους. Οι άμεσες και έμμεσες δημιουργούμενες θέσεις εργασίας στην

οικονομία εκτιμάται ότι ξεπερνούν σήμερα τα 5 εκατ. στην Ε.Ε. (European Commission, 2006). Η πείρα στη θάλασσα είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των λιμανιών, του θαλάσσιου τουρισμού, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας κ.ο.κ. αλλά και για την ανταγωνιστικότητά της στη διεθνή αγορά.

6.3.3 Το κόστος της Ναυτικής Εργασίας

Επειδή το κόστος της εργασίας του πληρώματος αποτελεί βασικό στοιχείο του κόστους λειτουργίας του πλοίου, ήταν επόμενο αυτό να αποτελέσει στοιχείο ανταγωνιστικού μειονεκτήματος για τις ευρωπαϊκές σημαίες που απασχολούν Ευρωπαίους ναυτικούς. Για το λόγο αυτό, στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον υπήρξε τεράστια στροφή προς απασχόληση πληρωμάτων από τρίτες χώρες, συγκριτικά πολύ φθηνότερου εργατικού δυναμικού. Είτε με τον καθορισμό αμοιβών που προκύπτουν από τις συμβάσεις της ITF (International Transport Federation) είτε με τις συμβάσεις των τρίτων χωρών, οι διαφορές με τις απολαβές της δυτικής Ευρώπης είναι πολύ σημαντικές.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, οι αμοιβές των κατώτερων πληρωμάτων με βάση συλλογικές συμβάσεις είναι υπερτριπλάσιες αυτών από τρίτες χώρες, σχεδόν εξωπραγματικές, μη ανταποκρινόμενες στα διεθνή δεδομένα και απαιτήσεις. Λαμβάνοντας υπόψη τη μείωση της απασχόλησης στην εσωτερική επιβατηγό ναυτιλία το πρόβλημα της ανεργίας είναι ολοφάνερο πλέον. Συγχρόνως, η καθιερωμένη υποχρεωτική σύνθεση του πληρώματος με πέντε Έλληνες ναυτικούς για την υπό ελληνική σημαία ναυτιλία δε φαίνεται να λύνει το πρόβλημα.

Στον ευρωπαϊκό χώρο, το πρόβλημα των μεγάλων διαφορών στο κόστος εργασίας των κατώτερων πληρωμάτων έχει αντιμετωπιστεί με μεγαλύτερη ελευθερία επιλογών στη σύνθεση των πληρωμάτων. Στην περίπτωση των αξιωματικών, των οποίων υπάρχει σοβαρότατη έλλειψη διεθνώς, οι αμοιβές κινούνται περίπου στα ίδια επίπεδα, ενώ ένα μέρος των ελλείψεων άρχισε ήδη να καλύπτεται από αξιωματικούς προερχόμενους από βαλκανικές χώρες μετά τη δημιουργία αντίστοιχων σχολών.

Ακόμη, χώρες όπως η Ινδία, οι Φιλιππίνες και η Κίνα έχουν αρχίσει να δημιουργούν αντίστοιχες δομές ναυτικής εκπαίδευσης. Είναι φυσικό οι αμοιβές της εξειδικευμένης εργασίας των αξιωματικών ύστερα από εκπαίδευση ορισμένων ετών και τις ευθύνες που αναλαμβάνουν, να είναι συγκριτικά πολύ μεγαλύτερες από αυτές των κατώτερων

πληρωμάτων. Για το λόγο αυτό, προτιμώνται οι αξιωματικοί από ευρωπαϊκές χώρες και στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας Έλληνες αξιωματικοί.

Η ικανότητα διοίκησης, συντονισμού και αντιμετώπισης κρίσιμων και απρόβλεπτων καταστάσεων απαιτούν υψηλό επίπεδο υπευθυνότητας και ναυτοσύνης. Ακόμη και στην περίπτωση των κατώτερων πληρωμάτων, το κόστος δεν πρέπει να αποτελεί μοναδικό στοιχείο επιλογής προσωπικού. Πρέπει να συνδέεται με την παραγωγικότητά του, με τη λειτουργία του πληρώματος ως ομάδα στο πλοίο, με την αφοσίωση στην εταιρία, την αποφυγή ατυχημάτων και την καλή χρήση εξοπλισμού. Σε μια αγορά στην οποία οι τιμές των ναύλων αξιολογούνται με εκατοντάδες ή και χιλιάδες δολάρια διαχρονικά, η σημασία του κόστους εργασίας ίσως να αμβλύνεται σημαντικά, γεγονός που οφείλεται στις προαναφερόμενες διαφορές (Θεοτοκάς Ι. κ.α., 2006).

6.3.4 Πολιτικές ενίσχυσης της ναυτικής απασχόλησης

Προκειμένου το ναυτικό επάγγελμα να γίνει ελκυστικό για τους νέους και να αυξηθεί η ναυτική απασχόληση από ευρωπαίους εργαζόμενους, η Ε.Ε. εφαρμόζει μια σειρά μέτρων και πολιτικών για το σκοπό αυτό σε πολλά επίπεδα και τομείς όπως οι παρακάτω:

1. Αναφορικά με τον τομέα της υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και των συνθηκών εργασίας στα πλοία, υπάρχουν οδηγίες ανάλογες με αυτές που εφαρμόζονται σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Αυτές στοχεύουν στην προστασία των εργαζομένων από έκθεσή τους σε επικίνδυνες ουσίες καθώς και την πρόληψη ατυχημάτων πάνω στο πλοίο.
2. Οδηγίες για την ίση μεταχείριση ανδρών-γυναικών στηριζόμενο σε κατάλληλο νομικό πλαίσιο που καταργεί τις διακρίσεις και στοχεύει στην αύξηση της απασχόλησης των γυναικών που βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.
3. Υπάρχει κανονισμός που ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων από ένα κράτος-μέλος σε άλλο, χωρίς διακρίσεις και απώλεια δικαιωμάτων.
4. Υπάρχουν οδηγίες που καθορίζουν το χρόνο εργασίας των ναυτικών, γεγονός που μπορεί να ελέγχεται στα ευρωπαϊκά λιμάνια.
5. Είναι γνωστή η οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του IMO για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών και χορήγησης των αντίστοιχων πιστοποιητικών (Standards for Training Certification and Watch Keeping - STCW) καθώς και για τη διαδικασία αναγνώρισης πτυχίων τρίτων χωρών, εξασφαλίζοντας έτσι πρότυπα ποιότητας των ναυτικών επαγγελματιών. Οι ευρωπαϊκές χώρες δεσμεύονται στους τομείς αυτούς όπως εφαρμόσουν το κοινοτικό κεκτημένο, το οποίο συνιστούν πλέον οι σχετικές

συμβάσεις για τη ναυτική απασχόληση που προέρχονται από τους διεθνείς οργανισμούς IMO και ILO.

6. Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, επιδιώκεται η προώθηση της ναυτικής απασχόλησης μέσω των κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία, οι οποίες εν προκειμένω αφορούν: α. Τη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών, β. Τη μείωση φόρων εισοδήματος για Ευρωπαίους ναυτικούς σε νηολογημένα πλοία υπό κοινοτικές σημαίες. Οι μειώσεις και στις δύο αυτές περιπτώσεις, είναι τόσο σημαντικές που σε ορισμένες χώρες φτάνουν μέχρι και το μηδενισμό του φόρου εισοδήματος ή ασφαλιστικών εισφορών, γ. Ενισχύσεις κατάρτισης για εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, δ. Ενισχύσεις για επαναπατρισμό ή αντικατάσταση του πληρώματος όταν αυτό βρίσκεται σε πολύ απομακρυσμένες αποστάσεις.

7. Συντονισμένες δράσεις πληροφόρησης για την ενίσχυση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος, προβολή των σημερινών δεδομένων και συνθηκών εργασίας όπως έχουν πλέον διαμορφωθεί και ισχύουν. Με συντονισμένες εκστρατείες πληροφόρησης τόσο σε εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο, πρέπει να προβληθούν τα θετικά στοιχεία του ναυτικού επαγγέλματος: η ζωή στο πλοίο, οι ευκαιρίες και δυνατότητες που προσφέρει ώστε να βελτιωθεί η εικόνα του και να γίνει περισσότερο ελκυστικό, ιδιαίτερα στα σημερινά δεδομένα της αυξανόμενης ανεργίας.

6.4 Πολιτική της Ε.Ε. για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

6.4.1 Η ανάγκη μιας κοινής πολιτικής για την Ασφάλεια στη θάλασσα

Η πολιτική της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί τον πλέον βασικό πυλώνα της ποιοτικής ναυτιλίας που αποτελεί, για τους λόγους που αναλύθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, κεντρικό στόχο των πολιτικών της στον τομέα αυτόν. Η πολιτική αυτή ήρθε για να αντιμετωπίσει ένα κοινό και σοβαρότατο πρόβλημα, το πρόβλημα των ναυτικών ατυχημάτων που αμαύρωνε την εικόνα και το ρόλο της ναυτιλίας απέναντι στην κοινή γνώμη. Πριν από την εφαρμογή των μέτρων που στόχευαν στην αντιμετώπιση των αιτιών αυτού του τεράστιου προβλήματος, κάθε χρόνο από τα ναυτικά ατυχήματα χανόταν ένας μεγάλος αριθμός από ανθρώπινες ζωές, καταστρέφονταν περιουσίες με τεράστιο οικονομικό κόστος, επιβαρύνονταν το θαλάσσιο περιβάλλον και οι ευρωπαϊκές ακτές με ανυπολόγιστες συνέπειες. Η κατάσταση αυτή αποτελούσε συνηθισμένο φαινόμενο και οδήγησε στην έντονη αντίδραση της κοινής γνώμης και τη συνεχή πίεση προς τις κυβερνήσεις ώστε να λάβουν μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος.

Το κοινό πρόβλημα λάμβανε μεγαλύτερες διαστάσεις λόγω της συνεχούς αύξησης του θαλάσσιου εμπορίου και ειδικά της ραγδαίας αύξησης των διακινούμενων φορτίων

πετρελαίου στη Μεσόγειο και απαιτούσε και κοινές εφαρμοζόμενες από όλους λύσεις, όχι μόνο σε ευρωπαϊκό-περιφερειακό επίπεδο αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Δεδομένου ότι τα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου αυξάνουν το λειτουργικό του κόστος, η εφαρμογή τους μόνο από τις ευρωπαϊκές σημαίες θα δημιουργούσε πρόβλημα αθέμιτου ανταγωνισμού. Σε αυτή την περίπτωση θα ίσχυε ο νόμος του Gresham, σύμφωνα με τον οποίο το κακό, λιγότερο ασφαλές πλοίο διώχνει το καλό και ασφαλέστερο. Ιδιαίτερα στην περίοδο της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης της δεκαετίας του 1980, το ξεκίνημα της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής δεν θα μπορούσε να προκαλέσει πρόσθετες επιβαρύνσεις στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής σημαίας.

Οι μειωμένοι κανόνες ασφάλειας και η αδυναμία εφαρμογής από τις νέες ναυτιλιακές δυνάμεις θα μπορούσε να προκαλέσει αθέμιτο ανταγωνισμό απέναντι στις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις που επιλέγουν και μπορούν να εφαρμόσουν υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας. Εκτός από τη δράση του IMO που σε διεθνές επίπεδο καθοδηγεί τις πολιτικές αυτές, η Ε.Ε. άρχισε να λαμβάνει μέτρα με αφορμή ορισμένα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα όπως το Amoco Cadiz, το Erika, το Prestige κ.ο.κ. το όνομα των οποίων κάθε φορά λάμβαναν οι αντίστοιχες δέσμες μέτρων.

6.4.2 Πλαίσιο και προτεραιότητες πολιτικής

Ύστερα από μια σειρά σημαντικών ναυτικών ατυχημάτων, στο τέλος του 1992 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να κινηθεί και να αναλάβει δράση προτείνοντας και δημοσιεύοντας το 1993 ένα πλαίσιο πολιτικής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα αποτελούμενο από τους τέσσερις παρακάτω άξονες:

- α. Σύγκλιση εφαρμογής των διεθνών κανονισμών με ανάληψη δράσης από τα κράτη-μέλη.
- β. Ομοιόμορφος τρόπος ελέγχου εφαρμογής των διεθνών κανονισμών με υποχρέωση ανάληψης δράσης και από τα κράτη-μέλη.
- γ. Ενίσχυση της ανάπτυξης ναυτιλιακής υποδομής με κοινοτικά μέτρα που ενισχύουν την έρευνα και ανάπτυξη του απαραίτητου εξοπλισμού για την εφαρμογή των πολιτικών αυτών, τον εκσυγχρονισμό της ναυσιπλοΐας, την εκπαίδευση και κατάρτιση για την τήρηση των αντίστοιχων κανονισμών.
- δ. Ουσιαστική συμβολή της Ε.Ε. στη διαμόρφωση των αναγκαίων διεθνών κανονισμών, ιδιαίτερα στα πλαίσια του IMO.

Στο θέμα αυτό η πρόταση για απευθείας συμμετοχή της Ε.Ε. στον IMO από το 1992 δεν έγινε δεκτή λόγω αντιδράσεων από τα κράτη-μέλη. Κύριες προτεραιότητες της πολιτικής αυτής είναι:

- Ο περιορισμός των υποβαθμισμένων πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφάλειας.
- Η βελτίωση της προστασίας των πληρωμάτων και των επιβατών.
- Ο περιορισμός της ρύπανσης προερχόμενης από τα πλοία.
- Η διασφάλιση των πλοιοκτητών που τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας από τον αθέμιτο ανταγωνισμό αυτών που δεν συμμορφώνονται με αυτά.
- Προώθηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα.
- Βελτίωση της μεταφορικής αποτελεσματικότητας του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
- Πλήρης εναρμόνιση και εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων της Ε.Ε.

Με βάση το πλαίσιο πολιτικής και τις προτεραιότητες αυτές, η Ε.Ε. έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία μιας ποιοτικής ναυτιλίας. Με το ειδικό βάρος που απέκτησε στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή αλλά και τους κατάλληλους μηχανισμούς επιβολής των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα διεθνώς, δεν προκαλεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα στο δικό της στόλο. Ένα πλήθος στοχευμένων μέτρων που αναπτύχθηκαν και εφαρμόστηκαν ύστερα από διερεύνηση των αιτιών ναυτικών ατυχημάτων και επιβαρύνσεων του περιβάλλοντος, αποτέλεσαν την μέχρι τώρα πολιτική, τα αποτελέσματα της οποίας μπορεί να θεωρηθούν εντυπωσιακά αλλάζοντας ριζικά την προηγούμενη κατάσταση στον τομέα αυτόν.

6.4.3 Μέτρα πολιτικής κατά κατηγορίες στόχων και λειτουργιών

Με βάση το παραπάνω πλαίσιο και προτεραιότητες, η Ε.Ε. έχει οικοδομήσει μια περιεκτική και ολοκληρωμένη πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα. Αυτή μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ανάλογα με τους επιμέρους στόχους και λειτουργίες που επιδιώκει σύμφωνα με την ταξινόμηση που ακολουθεί:

α. Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Αυτή στηρίζεται στα αντίστοιχα διεθνή πρότυπα και συμβάσεις των διεθνών οργανισμών IMO και ILO. Εναρμονισμένη εφαρμογή σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο. Συμβουλευτική στήριξη και παρακολούθηση εφαρμογής από τα κράτη-μέλη. Κανόνες λειτουργίας και πρότυπα Οργανισμών Επιθεώρησης (Classification Societies). Μόνο υψηλής αξιοπιστίας και επαγγελματισμού οργανισμοί αναγνωρίζονται από την Ε.Ε. Η αναγνώριση σε ένα κράτος-μέλος ισχύει σε ολόκληρη την Ε.Ε.

β. Υποχρεωτική εφαρμογή των κανόνων επιθεώρησης πλοίων από το κράτος ελλιμενισμού (Port State Control).

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, τα πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφάλειας, κρατούνται μέχρι την εφαρμογής τους. Οι λιμενικοί έλεγχοι αφορούν επιπλέον την εφαρμογή του ISM Code και γενικώς αποτελούν ένα αποτελεσματικό εργαλείο επιβολής των διεθνών

και ευρωπαϊκών προτύπων ασφάλειας σε όλα τα πλοία προς και από τα ευρωπαϊκά λιμάνια. Μόλις το 25% των πλοίων που εισέρχονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια υπόκειται σε έλεγχο με στόχο το ποσοστό αυτό να φτάσει το 100%, σύμφωνα με το Μνημόνιο του Παρισιού ώστε οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι να αντικατασταθούν με κανονικούς, εφαρμοζόμενους σε όλα τα πλοία (Paris Memorandum of Understanding, 1982). Ο στόχος αυτός αποτελεί μέρος της Τρίτης Δέσμης Μέτρων της πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005).

γ. **Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.**

- Κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- Ανάπτυξη απαραίτητων υποδομών σε όλα τα παράκτια κράτη-μέλη για την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- Οργανωμένη ανταλλαγή στοιχείων και πληροφόρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Παρακολούθηση της μεταφοράς επικίνδυνων και περιβαλλοντικά επιβλαβών φορτίων.
- Τοποθέτηση απαραίτητων συσκευών και εξοπλισμών στα πλοία.

δ. **Θέματα Ρύπανσης και Περιβαλλοντικής Προστασίας.**

- Κανονισμός για τα πλοία διπλού τοιχώματος, με βάση τον οποίο αποσύρονται τα μονοπύθμενα πλοία (χρονοδιάγραμμα απόσυρσης μέχρι το 2010).
- χρήση περιβαλλοντικά φιλικών δεξαμενόπλοιων. Παράνομες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών.
- λειτουργική ρύπανση πλοίων.
- οδηγία για την τοποθέτηση εξοπλισμού συλλογής αποβλήτων και αντίστοιχης εναπόθεσης στα λιμάνια.
- προδιαγραφές μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- έλεγχος εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στόχοι μείωσης, έλεγχος περιεκτικότητας σε διοξείδιο του θείου και επιδίωξη ενεργειακής αποτελεσματικότητας. Σε παγκόσμιο επίπεδο η ναυτιλία ευθύνεται για την εκπομπή 2-3% του CO₂, 4-9% του SO_x και 10-15% του NO_x.

ε. **Θέματα Ασφάλειας που συνδέονται με τον Ανθρώπινο Παράγοντα.**

Ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο της Σύμβασης για τη Ναυτική Εργασία του ILO (χρόνος εργασίας ναυτικών, ανάπαυσης, αδείας κ.ο.κ.). Ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών. Παρακολούθηση τήρησης και εφαρμογής STCW.

στ. **Ενιαίο επίπεδο Ασφάλειας Πλοίων.**

- καταγραφή ατόμων που ταξιδεύουν, αριθμός επιβατών, πληροφορίες στην έρευνα και διάσωση.
- υποχρεωτικός έλεγχος ασφαλούς εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων.
- ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας πλοίων.

- έλεγχος συμβατότητας εξοπλισμού.
- εναρμονισμένες απαιτήσεις και πιστοποίηση διαδικασίας ασφαλούς φόρτωσης.
- αποζημιώσεις επιβατών σε περίπτωση ατυχημάτων.
- ασφαλιστική κάλυψη πλοιοκτητών.
- ταμείο αποζημίωσης πετρελαϊκής ρύπανσης.

ζ. Ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency - EMSA)

- το 2002 με έδρα τη Λισαβόνα της Πορτογαλίας.
- με ετήσιο προϋπολογισμό περίπου 50 εκατ. ευρώ.
- με 200 άτομα προσωπικό.
- με σκοπό την παροχή τεχνικής βοήθειας στην επιτροπή και τα κράτη-μέλη σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και αντιμετώπισης της προερχόμενης από τα πλοία ρύπανσης.
- υπηρεσίες διερεύνησης περιπτώσεων ρύπανσης και θαλάσσιας κυκλοφορίας.

η. Πολιτικές αντιμετώπισης του τεράστιου προβλήματος της προστασίας (security) από την πειρατεία και τις τρομοκρατικές επιθέσεις.

Το πρόβλημα προκαλεί ήδη τεράστιο κόστος στη ναυτιλία που σύμφωνα με τις πρόσφατες εκτιμήσεις ξεπερνά τα 7 δις δολάρια ετησίως.

θ. Ολοκληρωμένη Πολιτική Ασφάλειας για τις Μεσογειακές Χώρες (SAFEMED).

Ένα πρόγραμμα ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας στην περιοχή της Μεσογείου. Αυτό αφορά την παροχή τεχνικής βοήθειας στις παράκτιες χώρες της Βόρειας Αφρικής για εφαρμογή αντίστοιχων προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα. Το πρόγραμμα χρηματοδότησης από την Ε.Ε. ανανεώνεται συνεχώς και καλύπτει θέματα εκπαίδευσης, ανάπτυξης, εξοπλισμού, επιβολής κανόνων ασφάλειας στη θάλασσα κ.ο.κ.

6.5 Η Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

6.5.1 Από τις ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία στην Ενιαία Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Με την Πράσινη Βίβλο επιδιώκεται η θέσπιση μιας νέας θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε., κατά την οποία η αειφόρος ανάπτυξη, η ενεργός διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντός της. Στο νέο αυτό όραμα της ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής, η οποία καλύπτει όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, υπάρχει μια ολιστική, διατομεακή και πολυεπιστημονική προσέγγιση με στόχο την ακμάζουσα θαλάσσια οικονομία και 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.

Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί συνέχεια των σημερινών πολιτικών και πρωτοβουλιών της Ε.Ε., τις οποίες ενοποιεί και ολοκληρώνει με κύριο στοιχείο και διάσταση την περιβαλλοντική αειφορία που συνδυάζεται απόλυτα με τη στρατηγική της Λισσαβόνας. Τόσο οι επιπτώσεις όσο και η σημασία της για την ελληνική ναυτιλία αλλά και το πλούσιο ελληνικό θαλάσσιο οικοσύστημα και ναυτική κληρονομιά από την εφαρμογή της θα είναι ιδιαίτερα σημαντική. Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία έχουν διαδραματίσει μέχρι σήμερα μεγάλο ρόλο και έχουν διαμορφώσει ένα στέρεο οικοδόμημα που περιλαμβάνει όλες τις παραμέτρους γύρω από τις πολύπλευρες δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και το πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων. Πάνω στο οικοδόμημα αυτό η Πράσινη Βίβλος που ακολουθεί έρχεται να ολοκληρώσει τις πολιτικές αυτές δίνοντας νέες διαστάσεις και έμφαση στον αειφόρο χαρακτήρα τους ως βασικό θεμέλιο και προϋπόθεση όλων των παραπάνω δραστηριοτήτων. Με ενεργές πλέον πολιτικές επιδιώκεται η διαφύλαξη του πλούτου των θαλασσών και των ωκεανών από τον οποίο εκπορεύονται όλες οι ναυτιλιακές και συναφείς δραστηριότητες. Ο πλούτος αυτός δεν θεωρείται ανεξάντλητος και δεν αποτελεί ιδιοκτησία μιας μόνον γενιάς.

Το οικοδόμημα των πολιτικών που έχουν αναπτυχθεί, η εμπειρία από την αντιμετώπιση πλήθους προβλημάτων που συνδέονται με το σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και κυρίως το γεγονός ότι η αειφόρος ανάπτυξη βρίσκεται πλέον στο επίκεντρο όλων των πολιτικών δράσεων της Ε.Ε. οδήγησαν στην ανάγκη διατύπωσης μίας νέας, συλλογικής και ενιαίας ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Το νέο ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες των οποίων ο ρόλος από αρχαιοτάτων χρόνων υπήρξε καθοριστικός στον πολιτισμό, την ταυτότητα, την κληρονομιά και την ιστορία της Ευρώπης, επιδιώκει μια νέα σχέση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με τον τεράστιο πλούτο των θαλάσσιων πόρων. Δεν τους θεωρεί πλέον ανεξάντλητους. Γι αυτό περιλαμβάνει όχι μια παθητική στάση μείωσης ή αποφυγής των δυσμενών επιπτώσεων και επιβαρύνσεων όπως συνέβαινε ως τώρα, αλλά ενεργές πολιτικές και δράσεις, επιστημονική έρευνα και καινοτομία, νέους τρόπους διαχείρισης και διαφύλαξης των θαλασσών και ωκεανών. Με τον τρόπο αυτό θα αντιμετωπιστούν προβλήματα όπως η συρρίκνωση και η πιθανή εξαφάνιση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, η κλιματική αλλαγή, η υπεραλείευση και η διάβρωση των ακτών.

Η νέα ευρωπαϊκή διάσταση για μια νέα μελλοντική θαλάσσια πολιτική που διατυπώνεται στην Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί μια ολιστική προσέγγιση, ενιαία και συνολική, με στόχο την αειφορία των θαλασσών και ωκεανών, τον πλούτο τον οποίο

κανείς δεν δικαιούται να εξαντλήσει. Αποτελούσαν, αποτελούν και πρέπει να αποτελούν απαράγραπτο διαχρονικό ιδιοκτησιακό δικαίωμα των προηγούμενων, των σημερινών και των μελλοντικών γενεών. Με την υιοθέτηση και εφαρμογή της Πράσινης Βίβλου, η αξιοποίηση του τεράστιου θαλάσσιου δυναμικού, με όλες τις μορφές και δραστηριότητες, πρέπει να πραγματοποιείται με αειφόρο τρόπο. Στο μέλλον, έχοντας πάντοτε ως βάση την αρχή αυτή, τα οφέλη θα είναι τεράστια. Πλήθος νέων δραστηριοτήτων και δυναμικού θα αξιοποιηθεί, νέες δυνατότητες και περιεχόμενα που συνδέονται με τις θάλασσες και τους ωκεανούς θα προκύψουν. Η Πράσινη Βίβλος δεν επιδρά αποκλειστικά και μόνο στο σημερινό οικοδόμημα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών πολιτικών αλλά θέτοντας παντού την περιβαλλοντική διατηρησιμότητα, το στοιχείο της αειφορίας, τροποποιεί, συμπληρώνει, ενοποιεί, ολοκληρώνει και σε ορισμένες περιπτώσεις επαναπροσανατολίζει υπάρχουσες πολιτικές. Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες απαιτεί διατομεακή και πολυεπιστημονική προσέγγιση καθώς και συνεχή βελτίωση της γνώσης που αφορά τον τρόπο λειτουργίας των οικοσυστημάτων και διατήρησης της αειφορίας τους. Θέτει τέρμα στην πολυδιάσπαση των πολιτικών όπου αυτές υπάρχουν, αξιοποιεί ανεκμετάλλευτες συνέργειες κλάδων και φορέων και καθιστά δυνατή την αποφυγή αντικρουόμενων μέτρων.

Με τη διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Πράσινη Βίβλος είναι απόλυτα εναρμονισμένη με τους στόχους της Λισσαβόνας αλλά και τις σημερινές πολιτικές της Ε.Ε., ενώ λαμβάνονται υπόψη όλες οι προτάσεις και απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων συμφερόντων. Με τη συμμετοχή τους δε στην τελική διατύπωση και απόφαση η Πράσινη Βίβλος απέκτησε τη μέγιστη δυνατή πληρότητα, αποδοχή και ισχύ. Με τον τρόπο αυτό θα πετύχει τη μέγιστη δυνατή δημιουργική συμμόρφωση και εφαρμογή στην πράξη. Με το κύρος και την ηγετική θέση της Ε.Ε. στη διεθνή σκηνή, ιδιαίτερα στο πεδίο αυτό, οι πολιτικές της Πράσινης Βίβλου θα προωθηθούν και μέσω των Διεθνών Οργανισμών και της συνεργασίας των τρίτων χωρών. Μόνο έτσι θα αποτελέσει πλαίσιο κανόνων και εργαλείο εφαρμογής σε παγκόσμιο επίπεδο δεδομένου ότι τα προβλήματα των θαλασσών και των ωκεανών δεν έχουν σύνορα.

Από τα παραπάνω καθίσταται αυτονόητο πως η προώθηση της Πράσινης Βίβλου έχει ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα μας λόγω της πολύπλευρης σχέσης της με τη θάλασσα, της ευαισθησίας και των ιδιαιτεροτήτων των πλούσιων οικοσυστημάτων της, του πλήθους των συναφών δραστηριοτήτων που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον και της κυρίαρχης θέσης της ως ναυτιλιακής δύναμης στην Ε.Ε. και τον υπόλοιπο κόσμο.

6.5.2 Διασφάλιση της ηγετικής θέσης της Ε.Ε. στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών

Με βάση τα δεδομένα και την ανάλυση που αναπτύχθηκε ανωτέρω εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Στις κύριες κατηγορίες των ναυτιλιακών κλάδων που περιλαμβάνουν το μέγιστο μέρος του ναυτιλιακού πλέγματος η Ε.Ε. κατέχει ήδη ηγετική θέση και το μεγαλύτερο μέρος των αγορών αυτών.
- Κυριαρχεί στις εξελίξεις και προοπτικές των ναυτιλιακών αυτών κλάδων που καθορίζονται απ' την εφαρμογή της γνώσης και τεχνολογίες αιχμής, τομείς στους οποίους η Ε.Ε. διαθέτει ένα τεράστιο επιστημονικό δυναμικό και υποδομές.
- Μπορεί γρήγορα και αποτελεσματικά να ανταποκριθεί στις εξελίξεις των υψηλότερων προτύπων ποιότητας, ασφάλειας και αειφορίας που προωθούν οι πολιτικές στις οποίες με το ειδικό βάρος που διαθέτει στο παγκόσμιο επίπεδο δύναται να παίζει καθοριστικό ρόλο στην επιβολή τους.
- Αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και αντιμετωπίζει πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, προστατευτισμού, dumping διαφόρων μορφών και πεδίων.
- Διαθέτει πλέον τις μεγαλύτερες δυνατότητες αξιοποίησης των θαλάσσιων πόρων και νέων θαλάσσιων δυνατοτήτων ενέργειας, προστασίας και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος σύμφωνα με το πνεύμα και τη φιλοσοφία της Πράσινης Βίβλου. Παράγοντες όπως η συνεχής αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, η αυξανόμενη ενεργειακή ζήτηση, η υπερθέρμανση του πλανήτη και η κλιματική αλλαγή, η αύξηση του εισοδήματος και του πληθυσμού δημιουργούν το μακροχρόνιο πλαίσιο και καθορίζουν τις προκλήσεις και προοπτικές στις οποίες μπορεί να ανταποκριθεί ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός τομέας.

6.5.3 Η αυξανόμενη ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών ως τόπων διαβίωσης και εργασίας

Αποτελεί μάλλον πρόσφατο φαινόμενο η τάση συνεχούς συγκέντρωσης πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων κάθε κατηγορίας στις παραθαλάσσιες περιοχές. Ήδη σήμερα κατά μήκος ή κοντά στις ακτές της Ε.Ε. ζει περίπου το μισό του ευρωπαϊκού πληθυσμού, μία τάση που φαίνεται να συνεχίζεται. Εκτός από την ανάπτυξη των αντίστοιχων υποδομών των μεταφορών και ιδιαίτερα των ναυτιλιακών, η ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών ως προσφιλών τόπων διαβίωσης οφείλεται κυρίως στην ποιότητα ζωής και άλλα στοιχεία που οι περιοχές αυτές διαθέτουν. Ήταν επόμενο η πληθυσμιακή αυτή συγκέντρωση και το πλήθος των συνδεδεμένων με αυτήν δραστηριοτήτων μόνιμου ή εποχιακού χαρακτήρα, εργασίας ή αναψυχής, να προκαλέσουν διαφόρων μορφών επιβαρύνσεις ιδιαίτερα στα ποιοτικά

περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής, τα οποία αποτελούν τους κύριους παράγοντες ελκυστικότητας και της ποιότητας ζωής. Η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων και των επιβαρύνσεων απαιτεί συστηματική και οργανωμένη παρέμβαση σε διάφορα επίπεδα, τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό. Η ενεργός διαχείριση και διοίκηση των περιοχών αυτών καθίσταται επιτακτική προκειμένου να ανακοπούν οι τάσεις υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και επιπλέον να ενισχυθούν και αναδειχθούν τα ποιοτικά τους στοιχεία. Για το σκοπό αυτό απαιτείται συλλογική δράση βασισμένη στη γνώση και εμπειρία σε ευρωπαϊκό επίπεδο η οποία μπορεί να είναι ιδιαίτερα πλούσια λόγω πολλών ιδιομορφιών που χαρακτηρίζουν τις ευρωπαϊκές παραθαλάσσιες περιοχές.

Η ολοένα μεγαλύτερη ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών και η επιθυμία για διαβίωση, εργασία, αναψυχή και επίσκεψη σε αυτές οφείλεται σε πολλά πρόσθετα ποιοτικά στοιχεία γνωστά ή άγνωστα, συνειδητά ή ασυνειδητά για πολλούς ανθρώπους που κατοικούν εκεί. Η ποικιλία και οι μοναδικότητες, η αισθητική του παραθαλάσσιου τοπίου, η φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, η ηλιοφάνεια και οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, ο πλούτος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι πολλαπλές δυνατότητες αναψυχής αποτελούν βασικούς παράγοντες που συμβάλλουν σε μια υψηλότερη ποιότητα ζωής και στους οποίους οφείλεται το παραπάνω σχετικά πρόσφατο φαινόμενο. Τα περιβαλλοντικά στοιχεία των θαλάσσιων περιοχών λειτουργούν ως «οιωνεί» δημόσια αγαθά, η προστασία και διατήρηση των οποίων απαιτούν ενεργές πολιτικές και διαχείριση. Η συχνά ραγδαία ανάπτυξη πολλών παραθαλάσσιων περιοχών έχει ξεπεράσει τις τοπικές περιβαλλοντικές δυνατότητες και όρια με αρνητικές επιπτώσεις σε στοιχεία, όπως τα παραπάνω, που συνθέτουν το φυσικό και πολιτιστικό πλούτο μιας περιοχής. Η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας αναψυχής αυξάνεται συνεχώς με την αύξηση του βιοτικού επιπέδου και παράλληλα αυξάνεται το πλήθος των οικονομικών δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην ικανοποίηση αυτής της ζήτησης και προώθηση της διεύρυνσής της. Μία τεράστια αγορά έχει πλέον αναπτυχθεί με αντίστοιχες διασυνδέσεις και εισροές από την υπόλοιπη οικονομία, η τελική κατανάλωση της οποίας σε αγαθά, υπηρεσίες και απαραίτητες υποδομές πραγματοποιείται στις παραθαλάσσιες περιοχές. Σε ορισμένες δε περιοχές ο όγκος και τα μεγέθη της κατανάλωσης αυτής αγγίζουν πρωτοφανή επίπεδα ξεπερνώντας κατά πολύ τις τοπικές δυνατότητες τόσο του οικονομικού όσο και του περιβαλλοντικού δυναμικού της. Τα προβλήματα υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος εμφανίζονται με διάφορες μορφές, όπως:

- Διαδεδομένη διάβρωση και υποβάθμιση του παραθαλάσσιου χώρου σε επίπεδο αιγιαλού και παραλίας προερχόμενη από ακατάλληλες και κακώς σχεδιασμένες υποδομές ή την έλλειψη αυτών.

- Καταστροφή των βιοτόπων ως αποτέλεσμα ανεξέλεγκτης οικιστικής και γεωργικής ανάπτυξης καθώς και αντίστοιχης εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων.
- Συρρίκνωση ή εξαφάνιση της βιοποικιλότητας περιλαμβανομένης και της ποικιλίας των αλιευμάτων.
- Ρύπανση των υδάτινων πόρων αλλά και του εδάφους από πηγές ρύπανσης στη θάλασσα και την ξηρά.
- Προβλήματα στην ποιότητα και την ποσότητα των νερών από την υπερβολική ζήτηση και τα φαινόμενα σπατάλης.

Τα παραπάνω προβλήματα στο περιβάλλον των παραθαλάσσιων περιοχών σε συνδυασμό με την αύξηση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων προκαλούν και κοινωνικά προβλήματα, μεταξύ άλλων και:

- ανεργία και κοινωνική αστάθεια από τη συρρίκνωση παραδοσιακών και περιβαλλοντικά συμβατών παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως οι μικρού μεγέθους αλιευτικές δραστηριότητες και μεμονωμένοι αλιείς,
- εντεινόμενο ανταγωνισμό για τη χρήση των θαλάσσιων πόρων μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων, όπως για τη λειτουργία ιχθυοτροφείων.
- καταστροφή της πολιτιστικής κληρονομιάς και του κοινωνικού ιστού ως αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης.
- απώλεια ευκαιριών σταθερής απασχόλησης, προοπτικών ανάπτυξης και αξίας περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται με την περιβαλλοντική υποβάθμιση υπό τις παραπάνω μορφές.
- περιθωριοποίηση και μετανάστευση λόγω έλλειψης απαραίτητων υποδομών και λειτουργιών στις μεταφορές, την υγεία, την παιδεία κ.α. οδηγεί στην εποχιακή απομόνωση και ερήμωση από κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες σε ετήσια βάση.

Κατέστη άνευ αμφιβολίας απαραίτητη μία **Βιώσιμη και Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών**, η οποία ενσωματώθηκε στην πολιτική της Ε.Ε. με τη μορφή ενεργών δράσεων και περαιτέρω πολιτικών, όπως:

- Προαγωγή της αειφόρου χρήσης των θαλασσών και διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων με μέτρα που στοχεύουν στην καλή περιβαλλοντική κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό η επιβολή και η τήρηση αυστηρών περιβαλλοντικών προτύπων (standards) για όλες τις παράκτιες δραστηριότητες που προκαλούν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στην ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος κρίνεται απολύτως απαραίτητη. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί ρύπανση κάθε

μορφής και η διοχέτευση στη θάλασσα κάθε είδους αποβλήτων και απορριμμάτων από τις δραστηριότητες αυτές. Με τον ίδιο τρόπο πρέπει να αντιμετωπιστεί η ρύπανση από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τόσο αυτών που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά όσο και αυτών που αφορούν τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η εφαρμογή των διεθνών κανόνων και βέλτιστων πρακτικών και συμπεριφορών περιβαλλοντικά φιλικών πρέπει να προωθηθεί.

- Συστηματική παρακολούθηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τη συγκέντρωση αξιόπιστων στοιχείων και γνώσεων για τις μεταβολές στην ποιότητά του, για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, τις επιπτώσεις και πιέσεις που δέχεται από τις παραπάνω δραστηριότητες. Απαιτείται η εκτέλεση αντίστοιχων προγραμμάτων καθώς και η θέσπιση θαλάσσιων στρατηγικών και στόχων βελτίωσης με τη λήψη κατάλληλων μέτρων σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Η συνεχής παρατήρηση, η συλλογή στοιχείων και η ανταλλαγή πληροφορήσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι απαραίτητη για την επιστημονική γνώση και έρευνα στην οποία θα στηριχθούν οποιεσδήποτε σχετικές πολιτικές.

- Εγκαθίδρυση προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών με στόχο την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και την επιβίωση ορισμένων οικοσυστημάτων βιοτόπων και αποθεμάτων που απειλούνται με εξαφάνιση. Η ανάπτυξη ενός τέτοιου δικτύου προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών καθώς και του δικτύου Natura 2000 αποτελεί ήδη μία προτεραιότητα των θαλάσσιων πολιτικών της Ε.Ε. και έχει προωθηθεί σημαντικά σε πολλά κράτη-μέλη. Ιδιαίτερη έμφαση στο πεδίο αυτό πρέπει επίσης να δοθεί σε ζώνες εκτός των χωρικών υδάτων της Ε.Ε. καθώς και στη διαχείριση της αλιείας στηριγμένη στην κατάλληλη επιστημονική γνώση.

- Ανάπτυξη μίας **Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής για την Άρση της Απομόνωσης των Νησιών** λόγω της τεράστιας σημασίας που έχουν για την Ε.Ε. Το ανεκμετάλλευτο παραγωγικό δυναμικό, ο μοναδικός, φυσικός, πολιτιστικός και ιστορικός πλούτος που διαθέτουν, ο ρόλος τους στις θαλάσσιες μεταφορές και η συμβολή τους στο εμπόριο, τον τουρισμό και την αλιεία και τέλος η γεωστρατηγική τους σημασία απαιτούν ιδιαίτερες πολιτικές και μέτρα για την αντιμετώπιση πολλών προβλημάτων τους που προέρχονται από παράγοντες όπως:

- τη φυσική τους απομόνωση σε διαφορετικό βαθμό από τα κύρια κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης της Ε.Ε., γεγονός που απαιτεί την αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας.

- την περιορισμένη φύση και μέγεθος των ανθρώπινων και φυσικών πόρων, το μικρό μέγεθος της τοπικής αγοράς και την έλλειψη οικονομιών κλίμακας και δραστηριοτήτων, τα εύθραυστα οικοσυστήματα και το ευαίσθητο περιβάλλον. Τα μειονεκτήματα αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν στόχο των πολιτικών άρσης της απομόνωσης για τα νησιά σε περιφερειακό εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ενίσχυση για την ανάπτυξη υποδομών

δημόσιας υγείας, παιδείας, ύδρευσης, ενέργειας με ιδιαίτερη έμφαση στις ανανεώσιμες πηγές, μεταφορών, επικοινωνιών κάθε μορφής, αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων, πρόσβασης στις αγορές, μπορούν να αποτελέσουν βασικά εργαλεία αντιμετώπισης της απομόνωσης και των προβλημάτων της εποχικότητας. Όπως αναφέρουμε και προηγούμενα η βιώσιμη ολοκλήρωση διαχείρισης με τη συλλογική δράση και συμμετοχή όλων των φορέων σε τοπικό επίπεδο είναι απαραίτητη.

- Εφαρμογή ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης και σχεδιασμού των παραθαλάσσιων περιοχών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι ολοκληρωμένες πολιτικές και λύσεις λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζονται στα συγκεκριμένα προβλήματα μπορούν να βρεθούν και να εφαρμοσθούν μόνο σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Τα «υψηλότερα» επίπεδα διοίκησης, εθνικό και ευρωπαϊκό, παρέχουν το νομικό και θεσμικό πλαίσιο, καθώς και μέτρα που διευκολύνουν την ανάληψη δράσης από τα δύο πρώτα επίπεδα, τοπικό και περιφερειακό. Η συμβολή των δύο «υψηλότερων» επιπέδων στην ενίσχυση με πόρους κρίνεται επίσης καθοριστική. Η τοπική και περιφερειακή διοίκηση διαθέτει τη μεγαλύτερη δυνατή πληροφόρηση και μπορεί να κινητοποιήσει τους εμπλεκόμενους τοπικούς φορείς των παραθαλάσσιων περιοχών. Στα άλλα επίπεδα η διάχυση της πληροφόρησης και των βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης δύναται να ενισχύσουν σημαντικά τις πρωτοβουλίες και δράσεις που αναλαμβάνονται στα δύο προηγούμενα επίπεδα. Είναι αυτονόητο πως η σημασία και ο ρόλος των παραπάνω πολιτικών για τη χώρα μας είναι εξαιρετική. Η τεράστια ποικιλία, ο πλούτος και η ευαισθησία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος με το πλήθος των νησιών του απαιτεί πράγματι την ανάπτυξη βιώσιμων ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης και συντονισμένης συλλογικής δράσης.

Ως εργαλείο για τη διαχείριση της διασύνδεσης ξηράς/θάλασσας προτείνεται η **Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ – ICZM)**. Συγκεκριμένα:

- Προτείνεται η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ενός συστήματος ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών για τις εφαρμογές της ΟΔΠΖ.
- Αναδεικνύεται ο ρόλος των λιμένων ως σημείων επαφής της θάλασσας με τη ξηρά και συνδέεται η ανάπτυξή τους με την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε. και τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T).
- Συζητείται ο ρόλος των περιφερειακών κέντρων αριστείας.

Υπάρχει μια ευρεία συμφωνία για την ανάπτυξη και εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης καθώς έχει αναγνωριστεί η αξία της ICZM στην αντιμετώπιση της περιπλοκότητας και εφαρμογής πολιτικών με αντικείμενο τη θάλασσα. Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης χαρακτηρίζεται από την καθιέρωση στόχων και πολιτικών

που αναγνωρίζουν την αλληλεπίδραση φυσικών και ανθρωπογενών συστημάτων υπό την οπτική της προστασίας του περιβάλλοντος και της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης. Η διαδικασία ολοκλήρωσης πολιτικών και δράσεων μεταξύ των διαφορετικών διευθύνσεων και αρχών της Ε.Ε. θεωρείται η μεγαλύτερη πρόκληση.

Φαίνεται ότι η θαλάσσια πολιτική θα αποτελέσει μια ευκαιρία ενδυνάμωσης της ICZM στην Ε.Ε. Ο θαλάσσιος χωρικός σχεδιασμός ειδικά αναγνωρίζεται ως ένα πιθανό και χρήσιμο εργαλείο. Προτείνεται επιπλέον και η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ανταλλαγής των καλύτερων πρακτικών αναφορικά με την ICZM. Η αξία του προγράμματος των «ecoregions» αναγνωρίζεται ευρέως. Η εφαρμογή στρατηγικών για την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών προτείνεται να γίνει με την ενεργή εμπλοκή των κρατών-μελών. Παρατηρείται ότι σήμερα οι παράκτιες ζώνες είναι αντικείμενο πολλών τομεακών και χωρικών πολιτικών με την ευθύνη να διαμοιράζεται σε ένα πλήθος αρχών σε διαφορετικά επίπεδα διοίκησης. Η ICZM προϋποθέτει ένα μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης και συντονισμού των διαφόρων πολιτικών και πρέπει να βασίζεται στην ενεργή συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών σε εθνικό επίπεδο κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και της εφαρμογής. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για την ICZM πρέπει να περιλαμβάνει περιφερειακά πλάνα οδηγίων τα οποία θα αντανakλούν τις εθνικές στρατηγικές ενώ παράλληλα θα συνυπολογίζουν τις περιφερειακές ιδιαιτερότητες.

6.5.4 Θαλάσσια χωροταξία

Η χάραξη και η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης βιώσιμης θαλάσσιας πολιτικής από την Ε.Ε. απαιτεί τη δημιουργία των κατάλληλων εκείνων εργαλείων διαχείρισης του συνόλου των πολυεπίπεδων σχέσεων με τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Μια πλήρης εικόνα και καταγραφή όλων των δεδομένων που αφορούν το σύνολο των συνδεδεμένων με τη διαχείριση δραστηριοτήτων είναι απολύτως απαραίτητη. Αυτό συνεπάγεται μία συστηματική καταγραφή και ενοποίηση όλων των σημερινών παρατηρήσεων και συλλεγόντων στοιχείων από διάφορους φορείς, το σχεδιασμό συλλογής πρόσθετων πληροφοριών και τη χαρτογράφησή τους με σύγχρονες τεχνικές προκειμένου να συγκροτηθεί μία ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή βάση των αντίστοιχων δεδομένων. Η δημιουργία της υποδομής αυτής αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τον χωροταξικό σχεδιασμό και τη χάραξη πολιτικών διατήρησης, αξιοποίησης και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συγχρόνως πρέπει να διατυπωθούν κοινοί κανόνες και αρχές στις οποίες θα στηρίζεται η θαλάσσια χωροταξία. Σημαντικός παράγοντας για την κατανόηση των αντιφατικών χρήσεων των θαλασσών είναι η ύπαρξη αξιόπιστων επιστημονικών δεδομένων που αφορούν τα φυσικοχημικά,

γεωμορφολογικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά καθώς και τις πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες συγκεκριμένων θαλασσών και ωκεανών.

Η Ε.Ε. έχει ξεκινήσει μια διαδικασία για τη δημιουργία υποδομής χωροταξικών πληροφοριών (INSPIRE), ενός συστήματος αποτελούμενου από μία βάση γεωγραφικών δεδομένων και πληροφοριών, το οποίο θα υποστηρίξει την ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική. Οι δε προσπάθειες σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως η πρωτοβουλία για την Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας (GMES), θα διαμορφώσουν ευρωπαϊκές πολιτικές για την περιβαλλοντική παρακολούθηση με επιτόπιες και δορυφορικές παρατηρήσεις. Αναγκαίο στοιχείο είναι και η χαρτογράφηση των ευρωπαϊκών παράκτιων υδάτων τόσο σε σχέση με τις δραστηριότητες όσο και με τα οικοσυστήματα.

Αναφορικά με τις κινήσεις των πλοίων η Ε.Ε. έχει στη διάθεσή της πολλά συστήματα εντοπισμού σκαφών τα οποία δεν είναι χρήσιμα μόνο για τη ναυτιλία αλλά και για τον έλεγχο παράνομων δραστηριοτήτων, όπως τρομοκρατικών ενεργειών, λαθρεμπορίου, παράνομων αλιευτικών δραστηριοτήτων, απορρίψεων πλοίων, κ.ο.κ. Στο επίπεδο της ανταλλαγής πληροφοριών στα παραπάνω θέματα το σύστημα SafeSeaNet αποτελεί σημαντική εξέλιξη και πολλά υποσχόμενη, καθώς η ενοποίηση των ήδη υπαρχόντων συστημάτων σε συνδυασμό με πληροφορίες από άλλες πηγές στην ακτογραμμή και δορυφορικά συστήματα γεωεπισκόπησης (Galileo) προσφέρουν αποτελεσματικά εργαλεία στη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Ο **Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ)** σε συνδυασμό με τη δημιουργία του ΚΘΧ, συμβάλλει στη δημιουργία σαφούς πλαισίου αναφοράς όσον αφορά το νομικό καθεστώς του συνόλου των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στον ευρωπαϊκό χώρο. Ο ΘΧΣ αποτελεί ένα πολύτιμο εργαλείο, διότι επιτρέπει την εφαρμογή ενοποιημένης διαχείρισης της παράκτιας και της ναυτιλιακής ανάπτυξης. Περιοχές που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την παράκτια ανάπτυξη ταυτόχρονα παρουσιάζουν ενδιαφέρον και για χωροταξικό σχεδιασμό με την εφαρμογή των ΑΟΖ. Τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά πλέγματα (clusters) της Ευρώπης (Μ. Βρετανία, Γερμανία, Νορβηγία, Ολλανδία, Γαλλία) αναμένεται να είναι θετικά στην προοπτική αυτή. Ωφέλειες υπάρχουν και για χώρες που διαθέτουν, συγκριτικά, λιγότερο ανεπτυγμένες θαλάσσιες βιομηχανίες, με το ΘΧΣ να συνιστά προσπάθεια ενίσχυσης των ευρωπαϊκών θαλάσσιων βιομηχανιών. Όμως, μόνο ένας περιορισμένος αριθμός κρατών-μελών έχει σχετική εμπειρία και έχει υιοθετήσει το ΘΧΣ, λ.χ. η Γερμανία.

Δυσκολίες εμφανίζονται διότι, όπως έχει υποστηριχθεί, μέχρι τώρα ο ΘΧΣ σχετίζεται κυρίως με οικολογικά κριτήρια και δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι οικονομικοί παράμετροι, λ.χ. οι

απαιτήσεις της ναυτιλίας. Η ανάγκη ισορροπίας, δηλαδή να μην ξεπεράσει η «περιβαλλοντική» διάσταση τις άλλες πτυχές, είναι θέμα ιδιαίτερα ευαίσθητο και στην περίπτωση των λιμένων λόγω της επέκτασής τους. Πρόκειται για μία τάση η οποία θα πρέπει να αντιστραφεί. μέσω διαδικασιών περιφερειακής συνεργασίας και διακυβέρνησης της θαλάσσιας πολιτικής, όπως αναλύθηκε ανωτέρω.

Προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητα του ΘΧΣ συνιστά η ανάπτυξη διαπεριφερειακών οργάνων χωροταξικού σχεδιασμού για την παράκτια ζώνη. Στα πλαίσια των οργάνων αυτών πρέπει περισσότερα από ένα κράτος-μέλος να διαμορφώνουν διαφορετικές προσεγγίσεις οι οποίες, μέσα από την δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού και ενός ευρωπαϊκού συστήματος συγκέντρωσης δεδομένων για περιφερειακό και εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό, συγκριτική ανάλυση και ανταλλαγή απόψεων, θα επιτρέψουν την επιλογή βέλτιστων πρακτικών. Η κρίσιμη παράμετρος για την ανάπτυξη αυτής της στρατηγικής επιλογής, η οποία θα έχει καθοριστικές επιπτώσεις για την ανάπτυξη των περιφερειών της Ε.Ε., είναι η λειτουργία της στη βάση γνώσεων και των απαραίτητων δεδομένων για δράση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να εισάγει την έννοια της «θαλάσσιας χωροταξίας», με την οποία ορισμένες παράκτιες περιοχές ταξινομούνται σύμφωνα με τις κατά τόπο επιτρεπόμενες δραστηριότητες. Ενδεικτικό παράδειγμα είναι η εκβάθυνση, η οποία ενδεχομένως πρέπει να απαγορευθεί στις οικολογικά ευαίσθητες περιοχές ως επιβλαβής. Δεν ισχύουν όμως τα ίδια δεδομένα για όλο τον ευρωπαϊκό χώρο. Συνεπώς είναι κρίσιμη η πρόταση της Πράσινης Βίβλου για την οργάνωση ενός «ευρωπαϊκού θαλάσσιου δικτύου παρατήρησης και δεδομένων», που αναμένεται να οδηγήσει στη λεπτομερή χαρτογράφηση των ευρωπαϊκών παράκτιων υδάτων. Παράλληλα, απαιτείται ο συνυπολογισμός των οικονομικών παραμέτρων ώστε να αντιμετωπισθεί ένα πρόβλημα που θα μπορούσε να έχει δραματικές και διαχρονικές συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον.

6.5.5 Θαλάσσια Διακυβέρνηση

Η αναζήτηση της ορθής διακυβέρνησης αφορά τους τομείς πολιτικής καθώς και την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των θεσμικών οργάνων της Ε.Ε., των κρατών-μελών, των περιφερειών και των τοπικών αρχών αυτοδιοίκησης. Συμπεριλαμβάνει δε τον υπολογισμό της διεθνούς διάστασης των θεμάτων που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, τη σχέση μεταξύ του δικαίου της θάλασσας και των κοινοτικών πολιτικών καθώς και τις σχετικές διεθνείς πρωτοβουλίες που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Δεν παραλείπεται η επιδίωξη διεθνούς πρωτοπορίας με την προώθηση κοινοτικών αρχών και στόχων σε διεθνή

φόρα καθώς και σε σχετικές περιφερειακές οργανώσεις και προς τρίτες, ιδιαίτερα δε γειτονικές χώρες.

Στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περιλαμβάνονται:

1. Οι βασικές αρχές της θαλάσσιας διακυβέρνησης.
2. Τα θεσμικά όργανα και οι δραστηριότητες των εθνικών κυβερνήσεων.
3. Ο ρόλος της Ε.Ε. στη διαμόρφωση των διεθνών κανόνων για τις παγκόσμιες δραστηριότητες.
4. Ο συνυπολογισμός των γεωγραφικής διάστασης στη διαμόρφωση της κοινοτικής πολιτικής.

Αναζητώντας απάντηση στο ερώτημα ποιες είναι οι αρχές που πρέπει να διέπουν μία ενοποιημένη προσέγγιση των θαλάσσιων ζητημάτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει τέσσερις βασικές αρχές διακυβέρνησης της θαλάσσιας πολιτικής:

1. Την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας.
2. Την ανάπτυξη πολιτικών σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα του θαλάσσιου συστήματος και κάθε περιφέρειας της Ευρώπης.
3. Την ενθάρρυνση των κοινωνικών εταίρων να εργαστούν από κοινού με απώτερο στόχο την αυξημένη βεβαιότητα για τους εμπλεκόμενους παράγοντες.
4. Την προώθηση και την υλοποίηση διεθνών δεσμεύσεων για τη χάραξη της θαλάσσιας πολιτικής μέσω υιοθέτησης της ακόλουθης στρατηγικής πέντε σημείων:

- Να ζητηθεί η γνώμη όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων ώστε να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο υποστήριξης από όλους των περιορισμών στους οποίους υπόκεινται στο σύνολό τους.
- Να προσδιορισθούν οι θεσμικές αρμοδιότητες και τα μέσα συνεργασίας, συντονισμού και ενοποίησης των επιμέρους πολιτικών.
- Να υπάρξει ισχυρός συντονισμός κρατών-μελών (σημείωση: στην πρόταση της Πράσινης Βίβλου δεν υπάρχει ρητή διατύπωση σχετικά με το εάν τον συντονισμό θα αναλάβει θεσμικά η Ε.Ε. ή εάν θα παραμείνει στη δικαιοδοσία των κρατών-μελών με απλή παροχή βοήθειας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή).
- Να καθοριστούν στόχοι, να συνεξετασθεί η συνέπεια των στόχων στο πλαίσιο των άλλων πολιτικών της Ε.Ε. και να αξιολογηθούν επιδόσεις.
- Να υπάρξει ενσωμάτωση των βέλτιστων τεχνικών και επιστημονικών γνωμοδοτήσεων.

6.5.6 Κοινός Ευρωπαϊκός Θαλάσσιος Χώρος

Η «κοινή ευθύνη για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» θεωρείται από τα σημαντικότερα θέματα της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Υπάρχει από την μια πλευρά η πεποίθηση ότι η εφαρμογή περιφερειακών και εθνικών στρατηγικών είναι η πλέον αποτελεσματική για την ανάπτυξη μιας ολιστικής ευρωπαϊκής προσέγγισης, ενώ από την άλλη εκφράζεται αντίθεση στη δημιουργία ευρωπαϊκής πολιτικής στη βάση ενός ΚΘΧ λόγω της αντίληψης ότι η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική πρέπει να στηρίζεται σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις. Οι μεγαλύτερες επιφυλάξεις προέρχονται από την ανησυχία, ιδιαίτερα της πλοιοκτησίας, ότι ο ΚΘΧ θα χρησιμοποιηθεί ως μέσο προστατευτισμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών με αποτέλεσμα να αναπτυχθούν φαινόμενα τοπικισμού και προστατευτισμού (όπως λ.χ. στα θέματα επάνδρωσης των πλοίων), τα οποία θα θέσουν σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών βιομηχανιών.

Άλλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, όπως η ναυπηγική, που αντιμετωπίζουν τον ΚΘΧ ως τον τρόπο «προστασίας» από το διεθνή ανταγωνισμό, υποστηρίζουν την ευρωπαϊκή συνεργασία εντός ενός ΚΘΧ. Θετικά είναι και τα συνδικάτα των εργαζομένων, τα οποία προσδοκούν ότι ο ΚΘΧ θα αποτελέσει το έναυσμα ανάπτυξης κοινών ευρωπαϊκών αρχών για τις κρατικές ενισχύσεις, την εκπαίδευση και την κατάρτιση και πιθανότατα για το κοινό επίπεδο αμοιβών, κοινωνικής ασφάλισης και για την κατοχύρωση κοινών επαγγελματικών δικαιωμάτων.

Το πλέον σημαντικό πρόβλημα είναι οι ασάφειες που υπάρχουν σχετικά με τα χαρακτηριστικά του εγχειρήματος του ΚΘΧ. Για παράδειγμα, θα σχετίζεται με την προστασία θέσεων εργασίας (λ.χ. στην ακτοπλοΐα, στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων) ή θα περιορισθεί στη βελτίωση διαδικασιών και ανταποδοτικών ενεργειών για την πραγματοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο (όπως λ.χ. η απλοποίηση εγγράφων που αναφέρονται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων). Είναι απαραίτητη η διευκρίνιση σχετικά με το σκοπό ανάπτυξης του ΚΘΧ, αφού ο όρος χρησιμοποιείται από πολλούς και με διαφορετικές εκδοχές χωρίς να ορίζεται επακριβώς. Η αξία του προσδιορισμού του ΚΘΧ αποδίδεται στο γεγονός ότι θα μειώσει την πολυπλοκότητα, θα δώσει τη δυνατότητα να προσδιορισθούν γεωγραφικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά τα όρια του συστήματος και θα συμβάλει στην ύπαρξη καθαρής εικόνας για τη σχετική βάση δεδομένων. Η οριοθέτηση του ΚΘΧ δεν πρέπει να βασισθεί μόνο σε τεχνικές προδιαγραφές, αλλά να υπάρχει σύνδεση με τη στρατηγική της Λισαβόνας για την ανταγωνιστικότητα των βιομηχανιών στον ευρωπαϊκό χώρο. Συνολικά, θα καλύψει την ανάγκη απλοποίησης των διαδικασιών και των ρυθμιστικών των θαλάσσιων μεταφορών πολιτικών, αλλά εκφράζονται ανησυχίες για τις επιπτώσεις της πιθανής «υπερ-ρύθμισης» σε

θέματα ασφάλειας (safety και security), περιβάλλοντος, και ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό δεν πρέπει να συνδυασθεί με προστατευτικές λειτουργίες, όπως περιορισμούς στην παροχή υπηρεσιών, στους όρους απασχόλησης και στο ευρωπαϊκό καμποτάζ, αλλά να επιτρέπει τον προσδιορισμό των ορίων του συστήματος και τη συγκέντρωση των απαραίτητων για τη λήψη αποφάσεων δεδομένων. Ο ΚΘΧ θα αποτελέσει τη βάση για την ύπαρξη διακριτής ιεραρχίας στη λήψη αποφάσεων και με τον τρόπο αυτό θα συμβάλλει ώστε να μειωθούν τα πολλαπλά επίπεδα (διεθνικής, εθνικής, τοπικής, περιφερειακής) διακυβέρνησης και λήψης αποφάσεων πολιτικής για τη θάλασσα στον ευρωπαϊκό χώρο.

Αρκετά, βέβαια, από τα κράτη-μέλη δεν επιθυμούν την υποκατάσταση του ρόλου τους, ιδιαίτερα λόγω της σύνδεσης του θέματος αυτού με τη συμμετοχή της Ε.Ε. στον ΙΜΟ ως εκπροσώπου των 27 κρατών-μελών. Ο ΚΘΧ δημιουργεί περαιτέρω προϋποθέσεις για την εκπροσώπηση ενός «ενιαίου» χώρου από μία ενιαία αντιπροσωπεία. Υπάρχει η δυνατότητα, όμως, αποσύνδεσης από τη σχετική προοπτική δεδομένου ότι δεν αποτελεί αποδεκτή πρόταση από το σύνολο των κρατών-μελών και των εμπλεκόμενων φορέων.

Ακόμη και μετά τον προσδιορισμό ενός ΚΘΧ, παραμένει ιδιαίτερα σημαντικό για την επιτυχία του εγχειρήματος συλλογής δεδομένων για τη λήψη αποφάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο η ενίσχυση των σχετικών, χρηματοδοτικών ή μη, κοινοτικών δράσεων. Σήμερα, με δεδομένο τον επιμέρους σχεδιασμό πολιτικών, εγείρονται σοβαροί προβληματισμοί για την αποτελεσματικότητα κοινοτικών πρωτοβουλιών που αναμένονταν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις θαλάσσιες μεταφορές τόσο σε βασικά προγράμματα όσο και σε προγράμματα στήριξης επιμέρους κοινοτικών πολιτικών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται τα προγράμματα δορυφορικής πλοήγησης Galileo και ενίσχυσης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων Marco Polo, για τα οποία δεν υπήρχε ανάλογη χρηματοδοτική υποστήριξη από το κοινοτικό πλαίσιο.

6.5.7 Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή

Αφορμή για την πρόταση δημιουργίας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής αλλά και του υφιστάμενου European Maritime Safety Agency αποτέλεσε η ρύπανση των ακτών κρατών-μελών από το ναυάγιο του πλοίου Prestige. Οι προτάσεις αυτές εντάσσονται στην ευρύτερη τάση για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής κουλτούρας για τη θάλασσα ασφάλεια. Η αφετηρία ανάπτυξης της τάσης αυτής εντοπίζεται στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Να σημειωθεί ότι η σχετική έκθεση για το ατύχημα του Prestige αναφερόταν στο κενό πολιτικής που εξακολουθεί να προκύπτει από την απουσία ταχείας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και πλήρους και αυστηρής εφαρμογής των διεθνών διατάξεων αλλά και των ευρωπαϊκών μη-δεσμευτικών κανόνων για τη θάλασσα ασφάλεια από αρκετά κράτη-μέλη, όπως για παράδειγμα την Ιταλία, τη

Φινλανδία, το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες). Κρίθηκε απαραίτητο να δημιουργηθεί υπηρεσία προστασίας των ακτών η οποία να εξασφαλίζει:

1. Την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (περιλαμβανομένης της παρακολούθησης της αλιείας, την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, της εγκληματικότητας και της πειρατείας).
2. Την αυστηρή παρακολούθηση ορισμένων θαλάσσιων οδών και την καταστολή της παράνομης εισόδου σε αυτές των πλοίων.
3. Το στενότερο δυνατό συντονισμό των απαραίτητων μέτρων σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα, περιλαμβανομένης της υπόδειξης σημείων αναγκαστικής αγκυροβόλησης ή ελλιμενισμού.

Η πρόταση για την ασφάλεια των θαλασσών δεν πρέπει να συρρικνωθεί σε μία από τις τρεις κατευθύνσεις. Αν και δεν είναι απαραίτητα αλληλένδετες και οι τρεις αρμοδιότητες και οι λειτουργίες που συνεπάγονται είναι εξίσου σημαντικές και πρέπει να περιλαμβάνονται στους στόχους της Ε.Ε. Η πρόταση είναι θετική αν ζητεί από τα κράτη-μέλη να δημιουργήσουν μία ευρωπαϊκή ακτοφυλακή που να μπορεί να διασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (περιλαμβανομένων της αλιείας, της πειρατείας, του ναυτιλιακού εγκλήματος και της τρομοκρατίας), τη στενή παρακολούθηση της τήρησης ορισμένων δρομολογίων, τη δίωξη της παράνομης εισόδου σκαφών, το γρήγορο συντονισμό των μέτρων σε περίπτωση ατυχήματος, περιλαμβανομένου του καθορισμού του τόπου ή μίας διαδικασίας έκτακτου ελλιμενισμού.

Η Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή ανεπιφύλακτα θα συνέδραμε στην ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας ειδικά στην περίοδο που διανύει η Ε.Ε. με ζητούμενο την καλύτερη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών για την αποτροπή της ρύπανσης και τον έλεγχο των ακτών και των θαλασσών (περαιτέρω ανάπτυξη της EMSA). Οι θετικές επιπτώσεις από την αναβάθμιση της EMSA, που ήδη αποτελεί σημαντικό (αναγνωρισμένο από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό) παράγοντα στην διαμόρφωση κανόνων σε θέματα ασφαλείας, έχουν γίνει αντιληπτές και αποδεκτές. Η αναβάθμιση αυτή θα μπορούσε να υποστηριχθεί από τη συνεργασία Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής και EMSA. Αρκετοί πλοιοκτήτες (λ.χ. Γερμανοί) είναι υπέρ της προοπτικής αυτής υποστηρίζοντας ότι θα συνέβαλε στο να αποφευχθούν ατυχήματα όπως το Prestige.

Επιβάλλεται, όμως, να σημειωθεί ότι η σκέψη για μία Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή με αρμοδιότητα την ασφάλεια δεν έχει καθολική αποδοχή, αλλά βρίσκει αντίθετες ομάδες συμφερόντων και κράτη-μέλη. Υπάρχουν αμφιβολίες εάν χρειάζεται η δημιουργία ενός

ακόμη θεσμού, η οποία θα συνεπαγόταν την αύξηση της γραφειοκρατίας και όχι απαραίτητα την ουσιαστική αύξηση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών. Αντιπροτείνουν τα κράτη-μέλη αυτά τη διατήρηση της δικής τους εθνικής ακτοφυλακής και την ανάθεση του ρόλου του συντονιστή σε επιχειρησιακά ζητήματα στην EMSA.

Άλλα κράτη-μέλη, όπως η Μεγάλη Βρετανία, έχουν υποστηρίξει την ανάγκη περιορισμού σε θέματα ασφάλειας (safety και security) και όχι επέκτασης σε θέματα εγκληματικότητας. Το σημαντικότερο προς αυτή την κατεύθυνση επιχείρημα που έχει διατυπωθεί είναι η απουσία διάθεσης παραχώρησης «στρατιωτικής κυριότητας» και «εθνικής κυριαρχίας». Έχει μάλιστα εκφραστεί ο σκεπτικισμός ότι θα αποτελεί προπομπό δημιουργίας ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ναυτικού, ο οποίος σε συνδυασμό με τον Ευρωπαϊκό Στρατό και την Ακτοφυλακή οδηγεί στη στρατιωτική ενοποίηση που δεν είναι αποδεκτή από όλους. Έχουν εκφραστεί και απόψεις υπέρ του περιορισμού του ρόλου της στην πληροφόρηση για θέματα λαθρομετανάστευσης με έμφαση στην περιπολία στην περιοχή της Μεσογείου, στη συνεργασία με τα γειτονικά κράτη και στην παροχή συμβουλών σε εθνικό επίπεδο.

Το θέμα της ακτοφυλακής είναι ένα θέμα για το οποίο είχε κατατεθεί ελληνική πρόταση στην Ε.Ε. (στην άτυπη συνάντηση των ΥΠ.ΕΞ. οκτώ μεσογειακών χωρών της Ε.Ε., Οκτώβριος 2006). Για πρώτη φορά επισήμως τέθηκε το θέμα στο Συμβούλιο Υπουργών Δικαιοσύνης της Ε.Ε. τον Οκτώβριο του 2004. Έμφαση δίδεται στη συνεργασία σε επίπεδο Λιμενικού Σώματος. Αν ληφθεί υπόψη ότι ο μεγάλος αριθμός μεταναστών χρησιμοποιεί παράλια που βρίσκονται πολύ κοντά στα ελληνικά νησιά, είναι αναμενόμενη η σύνδεση της πρότασης με την προσδοκία της Ελλάδας να καταστήσει «ευρωπαϊκά» τα θαλάσσια σύνορά της. Η συγκεκριμένη πρόταση έχει θετικές επιδράσεις και σε πρόσθετους τομείς. Η προοπτική ευρωπαϊκής ακτοφυλακής με αυξημένες αρμοδιότητες συμβάλει στην επίλυση προβλημάτων σχετικών με την εφαρμογή της ενιαίας αγοράς εξασφαλίζοντας, εκτός των άλλων, την εναρμονισμένη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφαλείας (security & safety) και την πρόληψη ατυχημάτων. Η πρόταση σχετίζεται με την ύπαρξη σημαντικών σχετικών κονδυλίων. Η ευρωπαϊκή ακτοφυλακή πρέπει να διαθέτει αφενός το απαιτούμενο προσωπικό, αφετέρου τα απαραίτητα μέσα και υποδομή. Για παράδειγμα, υπάρχουν δράσεις όπως η δημιουργία του ευρωπαϊκού VTMS (Vessel Traffic Management Information System), που θα ολοκληρωθεί το 2008 και το οποίο μπορεί να αποτελέσει το βασικό σύστημα συνεργασίας των ακτοφυλακών των κρατών-μελών. Ανάλογες δράσεις πρέπει να ληφθούν και σε άλλους τομείς που θα ενισχύσουν τη λειτουργικότητα και την αποτελεσματικότητα μιας μελλοντικής ευρωπαϊκής ακτοφυλακής.

6.5.8 Ανάκτηση της ναυτικής κληρονομιάς της Ε.Ε. και επιβεβαίωση της ναυτικής της ταυτότητας

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη στη σημαντική παρατήρηση ότι οι συζητήσεις που έλαβαν χώρα για τη σύνταξη της Πράσινης Βίβλου αποδεικνύουν ότι είναι πολύ λίγοι οι Ευρωπαίοι νιώθουν πολίτες μιας ναυτικής Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκφράζει την πεποίθηση ότι θα υπάρξουν σημαντικά κέρδη αν προωθηθεί το αίσθημα μιας κοινής ταυτότητας ανάμεσα σε όλους όσους ζουν από τις θαλάσσιες δραστηριότητες ή των οποίων η ποιότητα ζωής συνδέεται κατά μεγάλο μέρος με τη θάλασσα. Αυτό μπορεί να συντείνει στην κατανόηση των σχέσεων που υπάρχουν, της σημασίας της θάλασσας για την ανθρώπινη ζωή και να οδηγήσει σε καλύτερη κατανόηση της σημασίας των ωκεανών και των θαλασσών και της συμβολής των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στην οικονομία και την ευημερία. Αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής μπορεί να είναι η ευνοϊκότερη εικόνα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η αναγνώριση των δυνατοτήτων που προσφέρουν και η ώθηση προς την επιλογή σταδιοδρομίας που σχετίζεται με αυτές. Αυτό δεν αποτελεί δευτερεύον ζήτημα. Όλοι οι θαλάσσιοι κλάδοι πρέπει να συνεχίσουν να προσελκύουν νέους εργαζόμενους υψηλών προσόντων. Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι η εικόνα του επαγγελματικού κόσμου των ναυτικών είναι ασαφής και συχνά αρνητική. Οι συνθήκες επί των αλιευτικών σκαφών και των εμπορικών πλοίων θεωρούνται σκληρές. Γενικά, η εικόνα της ναυτιλίας επηρεάστηκε σοβαρά από την αρνητική προβολή των ατυχημάτων ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Σημαντικές βελτιώσεις των επιπέδων ασφάλειας πέρασαν σχεδόν απαρατήρητες. Είναι σαφές από όλες τις πλευρές ότι υπάρχει ανάγκη καλύτερης πληροφόρησης του κοινού για τα ζητήματα που αφορούν τη θάλασσα και τη ναυτιλία.

Τα θέματα στα οποία αποδίδεται προτεραιότητα είναι τα ακόλουθα:

- προώθηση αίσθηματος κοινής ταυτότητας
- προσέλκυση νέων εργαζόμενων υψηλών προσόντων
- θέσπιση βραβείων για βέλτιστες πρακτικές
- εκπαιδευτικές δραστηριότητες (κατανόηση της σημασίας της θαλάσσιας οικονομίας που θα υποκινήσει ενδιαφέρον για τα επαγγέλματα του κλάδου)
- υπογραφή της σύμβασης της UNESCO για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

Μέσα από αυτούς τους άξονες επιδιώκεται η περαιτέρω ευαισθητοποίηση του Ευρωπαίου πολίτη για τη θάλασσα και τη ναυτιλία. Η ανάπτυξη μηχανισμών διάδοσης αυτών των δράσεων συμβάλλει και στην έρευνα και την προώθηση της ναυτιλιακής κουλτούρας στις

παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες της Ε.Ε. με έμμεσο αποτέλεσμα την προσέλκυση νέων στην ναυτιλιακή βιομηχανία.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Deloitte, 2011. *'Challenge to the Industry. Securing Skilled Crews in today's Market Place'*. Deloitte Global Services Limited. London 2011.
2. European Commission, 2011. *'Study on EU Seafarers Employment'*. Final Report. May 20th 2011.
3. European Commission, 2006. *'An exhausting analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources'*. ECOTEC Research and Consulting.
4. Douglas-Westwood, 2005. *World Marine Markets*. A Report to WTSH, Report, No 328-05, Canterbury: Douglas-Westwood Limited.
5. ECSA, 2005. *White Paper: European Transport Policy for 2010: Decision time and Term Review*. Brussels: ECSA.
6. European Commission, 2007. *An Integrated Maritime Policy for the European Union ('The Blue Book')*. October 2007.
7. European Parliament, 2008. *The Impact of Tourism on Coastal Areas. Regional Development Aspects*. Policy Department B. Regional Development
8. Marlow P., Mitroussi K., 2008. 'EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping'. *Maritime Economics and Logistics*, 10 (185-207).
9. Ernst and Young, 2011. *Shipping Industry Almanac 2011*. Annual report on tax issues.
10. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1993. *Κοινή Πολιτική Ασφαλών Θαλασσών*. Com(93)66 Τελικό 24-2-1993
11. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004. *'Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών'*. COM (2004) 43 Τελικό.
12. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004α. *Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών*. COM (2004)43, τελικό, 13.3.2004.
13. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005. *Τρίτη δέσμη Νομοθετικών μέτρων υπέρ της θαλάσσιας ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Com(2005)585 Τελικό 23-11-2005
14. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005β. *Τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων υπέρ της θαλάσσιας ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. COM (2005)585, τελικό, 23.11.2005.
15. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2006. *Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ένωσης: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες*. COM (2006)275.
16. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007. *Έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Αξιολόγηση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη*. COM(2007)308. Τελικό.

17. Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., 2006. *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία*. Αθήνα:Τυπωθήτω.
18. Θεοτοκάς Ι., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Ι., (2008). *‘Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα’*. Εκδόσεις Gutenberg. Αθήνα 2008.
19. Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, 2009. *‘Φορολογία Πλοίων’*.

Κεφάλαιο 7. Ρυθμιστικό κόστος. Σημασία και επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του Ναυτιλιακού Πλέγματος.

7.1 Ρυθμιστικό Κόστος και Ανταγωνιστική Λειτουργία Αγορών – Θεωρητικό Πλαίσιο

Η σημασία ενός υγιούς, θεσμικού, ρυθμιστικού περιβάλλοντος στη διαδικασία εδραίωσης ανταγωνιστικών αγορών αποτελεί βασική συνισταμένη επίτευξης ενός μοντέλου διατηρήσιμης αναπτυξιακής διαδικασίας σε διεθνές επίπεδο. Η ποιότητα των θεσμών διατηρεί μια άρρηκτη σχέση με την ανταγωνιστικότητα των οικονομιών και την οικονομική μεγέθυνση (World Economic Forum, 2011). Οι επενδυτικές αποφάσεις, η διαδικασία και ο τρόπος οργάνωσης της παραγωγικής διαδικασίας, η διαδικασία διανομής και επιμερισμού του οφέλους και του κόστους των αναπτυξιακών διαδικασιών επηρεάζονται ιδιαίτερα από το ρυθμιστικό πλαίσιο και την ποιότητα της διακυβέρνησης σε ένα κράτος. Παράλληλα, η αποτελεσματικότητα της δημόσιας διοίκησης, το κόστος της γραφειοκρατίας, η πολυνομία, το πλαίσιο που διέπει τη σύναψη και την εκτέλεση των δημόσιων συμβάσεων, η προστασία των άυλων και υλικών περιουσιακών στοιχείων, η ποιότητα και η ανεξαρτησία της δικαστικής εξουσίας έχει καταδειχθεί ότι επιβαρύνουν σημαντικά την οικονομική λειτουργία των επιχειρήσεων και συνεπώς ενδέχεται να επιβραδύνουν τη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης.

Η ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους έχει ιστορικά καταγραφεί ως βαρύνουσα σημασίας στρατηγική επιλογή, η οποία διασφαλίζει ή επιβαρύνει την ομαλή λειτουργία των αγορών. Κρίσιμες ως προς την παράμετρο αυτή είναι ρυθμιστικές παρεμβάσεις οι οποίες οδηγούν:

- α) στην απαλοιφή των παραγόντων εκείνων που μπορεί να οδηγήσουν σε στρεβλώσεις της ανταγωνιστικής λειτουργίας των αγορών (Becker 1981, Basedow 1994),
- β) στον περιορισμό ή την αποτροπή των όρων που δύνανται να αυξήσουν την μονοπωλιακή δύναμη σε συγκεκριμένους κλάδους και τομείς της οικονομίας (κατάχρηση της δυνατότητας καθορισμού του επιπέδου της τιμής (P) σε υψηλότερα επίπεδα από αυτά που ορίζει η συνθήκη ισότητας οριακού κόστους (MC) και οριακού οφέλους (MR) με τη συνεπαγόμενη απόλεια κοινωνικής ευημερίας) (Stigler, Friedland 1962),
- γ) στην κατανομή πόρων και συντελεστών, την παραγωγή, τη διανομή και την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών με έμφαση στις διανεμητικές συνέπειες των πτυχών αυτών (Peltzman, Levine, Noll, 1989; Stigler, 1971; Peltzman, 1976).

Παράλληλα, όμως, έχουν επισημανθεί διεξοδικά και οι αρνητικές επιπτώσεις της ρυθμιστικής παρεμβατικότητας, όταν αυτές διαταράσσουν την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της

οικονομίας. Στις περιπτώσεις αυτές τα αντληθέντα οφέλη από την κατάργηση αναποτελεσματικών ρυθμιστικών παρεμβάσεων έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό του ρυθμιστικού κόστους (administrative burden), που αποδίδονται κυρίως:

- α) στην αποτελεσματικότερη κατανομή των προσόδων στο παραγωγικό κύκλωμα μιας οικονομίας καθώς και στην αποφυγή φαινομένων προσοδοθηρίας (rent-seeking),
- β) στην αποδοτική κατανομή των παραγωγικών συντελεστών στην παραγωγική διαδικασία και
- γ) στην αύξηση του πλεονάσματος του καταναλωτή.

Η βαρύτητα της διερεύνησης της επίδρασης της ποιότητας της διακυβέρνησης και του ρυθμιστικού βάρους που δίδεται παγκοσμίως είναι ενδεικτική του βαθμού συνειδητοποίησης του ρόλου των παραγόντων αυτών για τη διατήρηση μιας βιώσιμης αναπτυξιακής διαδικασίας σε ένα αποτελεσματικό ανταγωνιστικό περιβάλλον. Η σύνθεση του Παγκόσμιου Δείκτη Διακυβέρνησης (Worldwide Governance Indicators – WGI – World Bank) περιλαμβάνει ως βασική συνιστώσα την ικανότητα των κυβερνήσεων να χαράσσουν αποτελεσματικές ρυθμιστικές πολιτικές καθώς και την ποιότητα των κυβερνητικών θεσμών που διέπουν τις οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις και αλληλεπιδράσεις (Kaufmann et.al, 2010). Η ικανότητα αυτή προκύπτει ιδίως από την μέτρηση συγκεκριμένων δεικτών, όπως:

- α) της ποιότητας του ρυθμιστικού πλαισίου (Regulatory Quality - RQ), της καταγραφής δηλαδή της ικανότητας της κυβέρνησης να διατυπώσει και να εφαρμόσει υγιείς πολιτικές και ρυθμίσεις που επιτρέπουν την ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα και
- β) της εφαρμογής του ρυθμιστικού πλαισίου (Rule of Law – RL) με ιδιαίτερη αναφορά στην ποιότητα θεσμών προστασίας των περιουσιακών δικαιωμάτων (όπως ποιότητα θεσμών διασφάλισης λ.χ. της εκτέλεσης συμβάσεων, των δικαιωμάτων πνευματικής και ακίνητης περιουσίας κ.ο.κ.).

Το ρυθμιστικό περιβάλλον ενδέχεται να επιφέρει δύο ακόμα σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην σύνθεση των παραγωγικών συντελεστών, καθώς:

- α) η ρυθμιστική τιμολογιακή πολιτική σε κλάδους με μονοπωλιακή δομή βάσει κόστους (cost-of-service price regulation) οδηγεί σε αλλαγή της σύνθεσης παραγωγικών συντελεστών εργασίας-κεφαλαίου σε σημείο όπου το εισρέον κεφάλαιο καθίσταται περισσότερο από αυτό που θα απασχολούνταν πριν από την επιβολή ρυθμιστικών περιορισμών και
- β) η αναλογία κεφαλαίου-εργασίας του υπό ρύθμιση μονοπωλιακού κλάδου καθίσταται υψηλή για το επίπεδο παραγωγής του (Lavado, Hua, 2004).

Αντίθετα, η ρύθμιση της τιμολογιακής πολιτικής στη βάση του ποσοστού επιστροφής (rate of return) έχει ως αποτέλεσμα η λειτουργία του μονοπωλίου να επιτυγχάνεται αποδοτικότερα με την απασχόληση λιγότερου κεφαλαίου και περισσότερης εργασίας, σε σχέση με την τρέχουσα επιλογή (Train, 1991). Η αναποτελεσματικότητα της επιλογής των εισροών των μικροοικονομικών μονάδων εξαιτίας της αδυναμίας της εφαρμογής της θεωρίας κόστους από την πλευρά των επιχειρήσεων δύναται να επιφέρει χαρακτηριστικές αλλαγές στην τιμολογιακή συμπεριφορά της και σε διακριτή τιμολόγηση επί των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών (Meyer & Leland, 1980; Sherman 1981).

Η ρυθμιστική, όμως, διαδικασία πολλές φορές ενδέχεται να λειτουργεί προς όφελος οργανωμένων ομάδων πίεσης συμφερόντων. Οι ομάδες αυτές αποκομίζουν ρυθμιστικά οφέλη μέσα από τη νομοθετική διαδικασία, είτε σε απόλυτη είτε σε σχετική αναντιστοιχία με το κοινωνικό τους κόστος. Για το λόγο αυτό οργανωμένες ομάδες συμφερόντων ανταγωνίζονται προκειμένου να αποκομίσουν τη μέγιστη δυνατή ωφέλεια ενός ευνοϊκού ρυθμιστικού πλαισίου (Becker, 1979). Στη θεωρία των οικονομικών της ρύθμισης οι εκβάσεις της ρυθμιστικής διαδικασίας συχνά αποτελούν προϊόν συνδιαμόρφωσης με τη συμμετοχή διαφορετικών ομάδων συμφερόντων, με διαφορετικά και ασύμμετρα ρυθμιστικά συμφέροντά και σε αντιδιαστολή με μια αξιολογική διαδικασία ιεράρχησης που αποσκοπεί στην μέγιστη δυνατή κοινωνική ωφέλεια (Croley, 1998). Η τάση που επίσης ενδέχεται να χαρακτηρίζει τις ρυθμιστικές αρχές είναι αυτή της αποφυγής εν προκειμένω της δημόσιας αντιπαράθεσης και σύγκρουσης με ομάδες πίεσης-συμφερόντων άνευ κινήτρων προσαρμογής σε οποιαδήποτε αξιακή αρχή που προσιδιάζει σε ένα άριστο μέγεθος κοινωνικής δικαιοσύνης. Αντίθετα, ενδέχεται να προσπαθούν να εκπληρώσουν τις επικρατούσες προσδοκίες του κοινωνικού συνόλου για το περί δικαίου αίσθημα και συνεπώς υπόκεινται σε όλες τις επιρροές που χαρακτηρίζουν και την πολιτική οικονομία μέσω του μηχανισμού της επίδρασης των τιμών Lee (1980).

Σύμφωνα με τον Jordan (1972), εκφραστή της «θεωρίας της σύλληψης» (capture theory), σε φυσικά μη ανταγωνιστικές ή μη μονοπωλιακές αγορές, όπως στις επίγειες και εναέριες μεταφορές, τα αποτελέσματα της επιβολής ενός αυστηρού ρυθμιστικού πλαισίου στην οικονομία των Η.Π.Α. είχε ως απόρροια ένα αυξημένο επίπεδο τιμών και μια μείωση του αριθμού των ανταγωνιστικών παικτών. Αντίθετα, η καθιέρωση ενός αυστηρού ρυθμιστικού πλαισίου δεν επηρέασε το επίπεδο των τιμών σε βιομηχανικούς κλάδους με σημαντική μονοπωλιακή δομή αγοράς. Δεν είναι, όμως, μόνο η αναποτελεσματικότητα στο ρυθμιστικό πλαίσιο που μπορεί να πυροδοτήσει τις διαδικασίες για αλλαγή. Πολλές αγορές τα τελευταία χρόνια έχουν οδηγηθεί σε απορρύθμιση (λ.χ. τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομεία, χερσαίες μεταφορές) ως απόρροια του γεγονότος ότι οι τεχνολογικές αλλαγές ή οι αλλαγές στους

παράγοντες που διαμορφώνουν τη ζήτηση στην συγκεκριμένη αγορά ομαλοποιούν ή εξαφανίζουν τις αποτυχίες της (Peltzman et.al, 1989).

7.2. Ρυθμιστικό Κόστος στην Ε.Ε.

Από το 2001 με τη Λευκή βίβλο για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση η Ε.Ε. αναγνωρίζει την ανάγκη για «βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κανονιστικών πράξεων καθώς και την απλούστευση τους...». Παράλληλα, καταδεικνύεται ιδιαίτερα η ανάγκη «η Ε.Ε. να μπορεί να αντιδρά ταχύτερα στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και σε νέα προβλήματα, μειώνοντας τις μεγάλες καθυστερήσεις που συνδέονται με την έγκριση και την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων...». Στο κείμενο της Λευκής Βίβλου αναφέρονται, επιπλέον, ως σημαντικοί παράγοντες αξιολόγησης της αναγκαιότητας και της καταλληλότητας των ρυθμιστικών παρεμβάσεων:

- α) οι πιθανές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες των κανονιστικών ρυθμίσεων,
- β) η συγκριτική ανάλυση του κόστους και του οφέλους,
- γ) η αξιολόγηση και η ανάδραση επί των ρυθμιστικών αποφάσεων του παρελθόντος για τη βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου και
- δ) η απλούστευση των υφιστάμενων κανόνων για την εξάλειψη περιττών ρυθμίσεων που επισύρουν φαινόμενα γραφειοκρατίας.

Η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002) θέτει ως προτεραιότητα για τη βελτίωση και την απλοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου:

- α) την υιοθέτηση ολοκληρωμένου νομοθετικού κύκλου, με διακριτά στάδια και αρμοδιότητες οργάνων σε επίπεδο Ε.Ε.,
- β) τη θέσπιση αυστηρών προδιαγραφών στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθετικής πρωτοβουλίας για τη διασφάλιση της διαφάνειας, της σκοπιμότητας, της αποτελεσματικότητας αλλά και της υπευθυνότητας των μερών και
- γ) την αξιολόγηση των νομοθετικών και κανονιστικών επιπτώσεων με βασικό γνώμονα την ολιστική προσέγγιση του κόστους και των ωφελειών παράλληλα με την ιεράρχηση των αναγκαιοτήτων και του πρόσφορου των μέσων.

Στο σχέδιο δράσης για την απλούστευση και βελτίωση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002) αναφέρεται ρητά η αναγκαιότητα, πριν από τα τέλη του 2002, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να θέσει σε λειτουργία ένα ολοκληρωμένο και ισορροπημένο μέσο για

την αξιολόγηση των επιπτώσεων των νομοθετικών και πολιτικών πρωτοβουλιών της. Το εργαλείο αυτό πρέπει:

- α) να παρέχει τη δυνατότητα αξιολόγησης των επιπτώσεων των κανονιστικών ρυθμίσεων και
- β) να λαμβάνει υπόψη τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική).

Σημαντική εξέλιξη προς την καθιέρωση μιας ενιαίας βάσης αξιολόγησης των οικονομικών συνεπειών των ρυθμίσεων και της ποιότητας αυτών αποτελεί η συμφωνία των τριών θεσμικών οργάνων της Ε.Ε. με την οποία δεσμεύονται να βελτιώσουν την ποιότητα της νομοθεσίας. Η Επιτροπή καλείται να συνεχίσει την κατάρτιση αναλύσεων αντικτύπου για τα μείζονα νομοθετικά σχέδια, προκειμένου να αξιολογεί τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές τους συνέπειες. Σε περίπτωση ουσιώδους τροποποίησης της προτεινόμενης πράξης από το Συμβούλιο ή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, θεωρείται επίσης σκόπιμη η διεξαγωγή ανάλυσης αντικτύπου για την εν λόγω τροποποίηση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2005) επισημαίνει τη σημασία της ενίσχυσης της αξιολόγησης των οικονομικών επιπτώσεων (economic impact), έτσι ώστε να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της ανανεωμένης στρατηγικής της Συνθήκης της Λισσαβόνας. Ως απόρροια της απόφασης αυτής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταλήγει στις εξής προτάσεις προς το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

- Οι βασικές νομοθετικές προτάσεις καθώς και οι σημαντικότερες προτάσεις μη νομοθετικού χαρακτήρα για τον καθορισμό διατομεακών πολιτικών πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ολοκληρωμένης αξιολόγησης των επιπτώσεων.
- Διερεύνηση τρόπων για την καλύτερη ενσωμάτωση του υπολογισμού της διοικητικής επιβάρυνσης στην ολοκληρωμένη αξιολόγηση των επιπτώσεων καθώς και τη δυνατότητα διαμόρφωσης κοινής προσέγγισης για τον υπολογισμό της διοικητικής επιβάρυνσης μεταξύ των κοινοτικών οργάνων και των κρατών-μελών. Μέρος της διαδικασίας αυτής είναι και η δοκιμή μεθόδων για την ποσοτική αξιολόγηση αυτού του κόστους που αφορά την ισχύουσα και την προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία με σκοπό τα πρώτα αποτελέσματα να είναι διαθέσιμα μέχρι το φθινόπωρο του 2005. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αποφασίσει για την ενσωμάτωση της κοινής προσέγγισης στην τυποποιημένη μεθοδολογία της.
- Η παρότρυνση στα κράτη μέλη να βελτιώσουν τη νομοθεσία τους κατά τη στιγμή της κατάρτισής της, μέσω της αξιολόγησης των επιπτώσεων, με την απλούστευση της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας και την καλύτερη μεταφορά της κοινοτικής νομοθεσίας σε εθνικό επίπεδο.

- Η βελτίωση της ποιότητας της αξιολόγησης των επιπτώσεων της κοινοτικής νομοθεσίας διασφαλίζοντας, κατά περίπτωση, την εκ των προτέρων και από εξωτερικούς επιστημονικούς εμπειρογνώμονες επικύρωση της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται για την εκάστοτε αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Στην ίδια λογική βάση με σχετική ανακοίνωσή της (COM2005/518) η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει τη δημιουργία μια κοινής μεθόδου στους κόλπους της Ε.Ε., η οποία θα διευκόλυνε:

- α) τη σύγκριση των επιδόσεων μεταξύ των κρατών-μελών και
- β) τον εντοπισμό των ορθών πρακτικών. Το μοντέλο της Ε.Ε. πρέπει να στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο Τυποποιημένο Μοντέλο Κόστους (SCM) για λόγους τυποποίησης και ελαχιστοποίησης του κόστους μετατροπής.

Σύμφωνα με τις προτεραιότητες της πολιτικής της για τη βελτίωση της νομοθεσίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το Μάρτιο του 2005 μια νέα στρατηγική για την απλούστευση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος, βασισμένη σε μεγάλο βαθμό στη διεξοδική ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων και της βιομηχανίας, και στους στόχους που επιδιώκει η κοινοτική νομοθεσία. Πρακτικά, για κάθε τομέα εξετάζεται ο αντίκτυπος τόσο της γενικής νομοθεσίας όσο και εκείνης που αφορά ειδικά το συγκεκριμένο τομέα. Η προσοχή επικεντρώνεται αρχικά στους κλάδους αυτοκινητοβιομηχανίας, κατασκευών και διαχείρισης αποβλήτων. Σε επόμενη φάση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εφαρμόσει σταδιακά την προσέγγιση αυτή και σε άλλους τομείς της βιομηχανίας, όπως τα φάρμακα, τη μηχανολογία, τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών και τους τομείς έντασης ενέργειας. Τέλος, στην τελευταία φάση, η προσέγγιση αυτή θα επεκταθεί στις υπηρεσίες, οι οποίες αποτελούν πάνω από το 70% του ΑΕΠ της Ε.Ε.

Ειδικότερα για τις θαλάσσιες μεταφορές, με την COM(2005)/535 ανακοίνωσή της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρεται διεξοδικά στην αναγκαιότητα τροποποίησης σημαντικών κανονιστικών κοινοτικών πράξεων (οδηγιών), αφού προηγηθεί η αξιολόγηση των οικονομικών συνεπειών.

Πίνακας 7.1

Πρόγραμμα απλούστευσης νομοθεσίας στον κλάδο των Θαλάσσιων Μεταφορών, βάσει της COM(2005)/535

Οδηγία	Τροποποίηση
Οδηγία 95/21/ΕΚ: Για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα).	Αναδιατύπωση της βασικής οδηγίας και 5 τροποποιητικών οδηγιών.
Οδηγία 94/57/ΕΚ: Σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (κράτος σημαίας/νηογνώμονες).	Αναδιατύπωση της βασικής οδηγίας και 3 τροποποιητικών οδηγιών.

Η στρατηγική επισκόπηση του προγράμματος για τη βελτίωση της νομοθεσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2006) καταδεικνύει ότι ένας μεγάλος αριθμός κρατών-μελών (17 στο σύνολό τους) λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τις διοικητικές δαπάνες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων, ενώ παράλληλα πολλά κράτη-μέλη έχουν θέσει γενικούς στόχους για μείωση του διοικητικού βάρους.

Οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θέτουν ιδιαίτερα φιλόδοξους στόχους για το μέλλον. Ειδικότερα:

- την εφαρμογή ενός σχεδίου δράσης για τον υπολογισμό των διοικητικών δαπανών και τον περιορισμό του διοικητικού φόρτου, ενώ ταυτόχρονα προτείνεται στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο η υιοθέτηση ενός κοινού στόχου μείωσης του διοικητικού φόρτου κατά 25% που θα πρέπει να επιτευχθεί μέχρι το 2012 και να καθορίσει τομείς προτεραιότητας για δράση τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο.
- Τη σύσταση Επιτροπής Ανάλυσης Επιπτώσεων (ΕΑΕ) για τη συστηματική εξέταση των επιπτώσεων και την κατά περίπτωση εσωτερική των αποτελεσμάτων της εξωτερικής αξιολόγησης του ισχύοντος συστήματος ανάλυσης επιπτώσεων. Η επιτροπή αυτή συστάθηκε το Νοέμβριο του 2006.

Κατόπιν αυτού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε μια κοινή στρατηγική με τα κράτη-μέλη για τη μείωση του διοικητικού φόρτου των επιχειρήσεων από υφιστάμενους κανονισμούς κατά 25% έως το 2012, η οποία εγκρίθηκε από το εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μαρτίου 2007. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φιλοδοξεί να επιτύχει το στόχο αυτό, υποβάλλοντας προτάσεις νομοθετικών τροποποιήσεων και πρακτικών μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση της γραφειοκρατίας. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB, 2004), η μείωση του διοικητικού φόρτου κατά 25% θα απέφερε ενδεχομένως μια αύξηση του ΑΕΠ της Ε.Ε. της τάξης του 1,6%. Αντίστοιχα, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η επίτευξη του στόχου αυτού θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του επιπέδου του ΑΕΠ της Ε.Ε. κατά περίπου 1,4% ή 150 δις ευρώ σε μεσοπρόθεσμη βάση.

Σημαντική, όμως, προσπάθεια έχει καταβληθεί από την Ε.Ε. για τη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου διασφάλισης υγιών όρων ανταγωνισμού και αντιμονοπωλιακών κανόνων στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα. Ειδικότερα:

- Με τους κανονισμούς 1/2003/EK και 1419/2006/EK και την οδηγία 2008/C 245/02 τέθηκαν οι βάσεις για την εισαγωγή ενός νέου καθεστώτος προσδιορισμού των ναύλων στην αγορά των τακτικών γραμμών (liner) και τη σταδιακή κατάργηση του συστήματος των ναυτιλιακών διασκέψεων (conferences). Με την αλλαγή αυτή οι ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών από την 18/10/2008 δεν θα μπορούσαν να καθορίζουν πλέον τις τιμές αλλά και τους όρους μεταφοράς βάσει του συστήματος των διασκέψεων δεδομένου ότι οι αρχές λειτουργίας του συστήματος εκείνου αντίκεινται στις διατάξεις του αρ. 81 της Συνθήκης της Ε.Ε. Αντί του υφιστάμενου μέχρι και τότε συστήματος προκρίθηκε η θεσμοθέτηση των συμφωνιών ομαδικής συνεργασίας, η οποία χαρακτηρίζεται από οριζόντιες συνεργασίες εταιριών υπό μία ενιαία διοίκηση, κοινή εμπορική διαχείριση-εκμετάλλευση και διαπραγμάτευση ναύλων, δηλαδή μία κοινοπραξία τόσο για την παραγωγή όσο και για την πώληση των σχετικών υπηρεσιών⁷. Μεταβατικά, με την έκδοση κανόνων εξαιρέσεων ή απαλλαγής, προβλέπονται απαλλαγές ανά κατηγορία κοινοπρακτικών εταιριών τακτικών γραμμών από τους αντιμονοπωλιακούς κανόνες μέχρι και το 2015, ενώ παράλληλα η Ε.Ε. συνεχίζει τις πρωτοβουλίες για εναρμόνιση του πλαισίου ανταγωνισμού στις ναυτιλιακές μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο⁸.
- Με την απόφαση 167/2006/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, επετράπη στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. να λαμβάνουν τα ίδια τα αναγκαία μέτρα για τη

⁷ 2008/C 245/02, Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στις υπηρεσίες

θαλάσσιων μεταφορών

⁸ ΚΕΠΕ, (2010), Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία – Εκθέσεις 61, σελ.243-244

συλλογή πληροφοριών και την ενημέρωση των αρμοδίων κοινοτικών οργάνων αναφορικά με τυχόν δραστηριότητες τρίτων χωρών που εμποδίζουν την ανταγωνιστική συμμετοχή των στόλων των κρατών-μελών στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Παράλληλα βάσει των τροποποιήσεων του Κανονισμού 4058/86/ΕΟΚ προβλέπεται ύστερα από την ανάλυση πληροφοριών η λήψη συντονισμένων μέτρων από τα κράτη-μέλη προκειμένου να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

- Με την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention, 2006) βάσει της οδηγίας 2009/13/ΕΚ αλλά και την θεσμοθέτηση ενός ελάχιστου επιπέδου εκπαίδευσης των εργαζομένων στη ναυτιλία με την Οδηγία 2008/16/ΕΚ τέθηκαν οι βάσεις για τη διασφάλιση ενός ενιαίου πλαισίου εργασιακών δικαιωμάτων και επιπέδου εκπαίδευσης των ναυτικών, το οποίο μπορεί να αποτελέσει τη βάση μιας ανταγωνιστικής σύγκρισης αλλά και κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης του κόστους και του οφέλους των ναυτιλιακών υπηρεσιών από παρόχους ανά την υφήλιο, ορίζοντας σε μεταγενέστερο χρόνο νέες συνθήκες διαμόρφωσης αντιμονοπωλιακών κανόνων και θεσμικών πρωτοβουλιών για την προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό⁹.

7.3. Ρυθμιστικό Κόστος και Ναυτιλιακά Πλέγματα

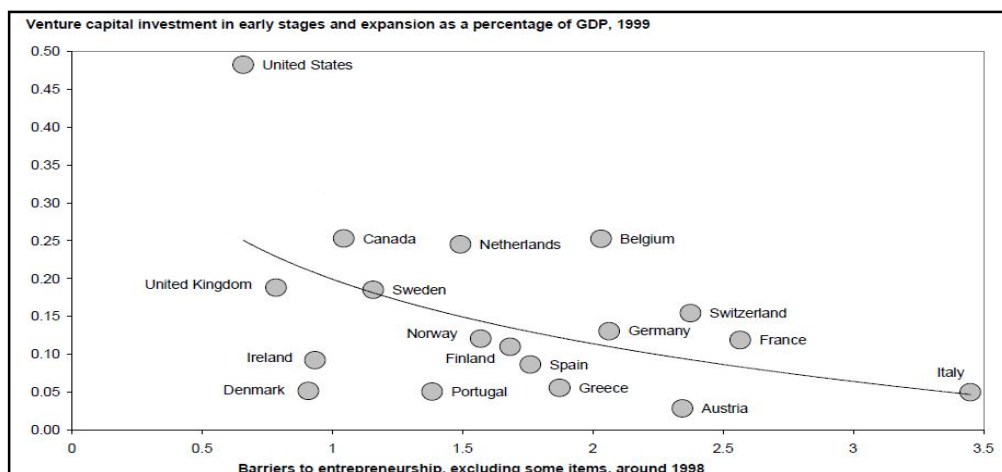
Η θέση της καινοτομίας ως βασικής κινητήριας δύναμης της αναπτυξιακής διαδικασίας αλλά και της διαμόρφωσης ανταγωνιστικών όρων λειτουργίας των αγορών ανέδειξε ένα διαφορετικό πλαίσιο συνεργειών μέσα από την αποτύπωση των συνεργατικών σχηματισμών-επιχειρηματικών πλεγμάτων (clusters). Η δημιουργία των επιχειρηματικών πλεγμάτων δεν είναι ασυσχετίστη με την ευθύνη των κυβερνήσεων να διασφαλίσουν υγιείς όρους που μπορούν να ενεργοποιήσουν τη συνεργατικότητα μέσα από τη εξασφάλιση των αναγκαίων εκείνων θεσμικών συνθηκών λειτουργίας των αγορών. Η διεθνής εμπειρία έχει καταδείξει τη σημαντική επίδραση της μείωσης του ρυθμιστικού κόστους στη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών δημιουργίας και λειτουργίας των ναυτιλιακών πλεγμάτων (maritime clusters). Η οικονομική θεωρία και οι εμπειρικές μελέτες καταδεικνύουν ως πρωταρχικά κίνητρα για τη δημιουργία ναυτιλιακών πλεγμάτων και τη συνεπακόλουθη 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 ανάπτυξη (R&D).

⁹ ΚΕΠΕ, (2010), Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία – Εκθέσεις 61, σελ.262-263

Η αναποτελεσματικότητα ή το υπερβάλλον κόστος του ρυθμιστικού πλαισίου επηρεάζει άμεσα την αποδοτικότητα όλων των παραγωγικών δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών αγορών, ιδίως στις λιμενικές υπηρεσίες. Το κόστος αυτό λειτουργεί ως ένας οιονεί πρόσθετος δασμός για το σύνολο των εισαγόμενων προϊόντων αλλά και ως φόρος για το σύνολο των εξαγωγών. Το υπερβάλλον ρυθμιστικό κόστος μειώνει την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων μιας οικονομίας στις διεθνείς αγορές δρώντας παράλληλα και ανασταλτικά στις αναπτυξιακές προοπτικές της. Σε ορισμένες δε περιπτώσεις τα αναμενόμενα οφέλη από την άρση οιωνδήποτε εμπορικών φραγμών και η υιοθέτηση των αρχών του ελεύθερου εμπορίου μπορούν να αντισταθμιστούν από την αναποτελεσματικότητα του ρυθμιστικού πλαισίου των λιμένων (Trujillo & Nombela, 1998).

Το κανονιστικό πλαίσιο και τα θεσμικά εμπόδια μπορούν να αποθαρρύνουν την επενδυτική διαδικασία επηρεάζοντας πρωτίστως τη σταθερότητα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και τον επιχειρηματικό κίνδυνο είτε για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων είτε για την επέκταση υφιστάμενων δραστηριοτήτων, όπως λ.χ. πολύπλοκες γραφειοκρατικές δομές για την ίδρυση, αδειοδότηση και εγκατάσταση των επιχειρήσεων, δαπάνες συμμόρφωσης με το πλαίσιο εποπτείας των επιχειρήσεων και έλλειψη προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας και της καινοτομίας (Baygan & Freudenberg, 2000). Για το λόγο αυτό, εξάλλου, τα ρυθμιστικά εμπόδια για την επιχειρηματικότητα σε ένα κράτος τείνουν να σχετίζονται με υψηλή απροθυμία κινητοποίησης επενδυτικών κεφαλαίων και μάλιστα κυρίως λόγω αυξημένου επιχειρηματικού κινδύνου. Οι κυβερνήσεις πολλών κρατών τροποποιούν τις δύο τελευταίες δεκαετίες το ρυθμιστικό τους πλαίσιο προκειμένου να διευκολύνουν την προσέλκυση επιχειρήσεων και την εύκολη είσοδο και έξοδο των κεφαλαίων στις αγορές τους.

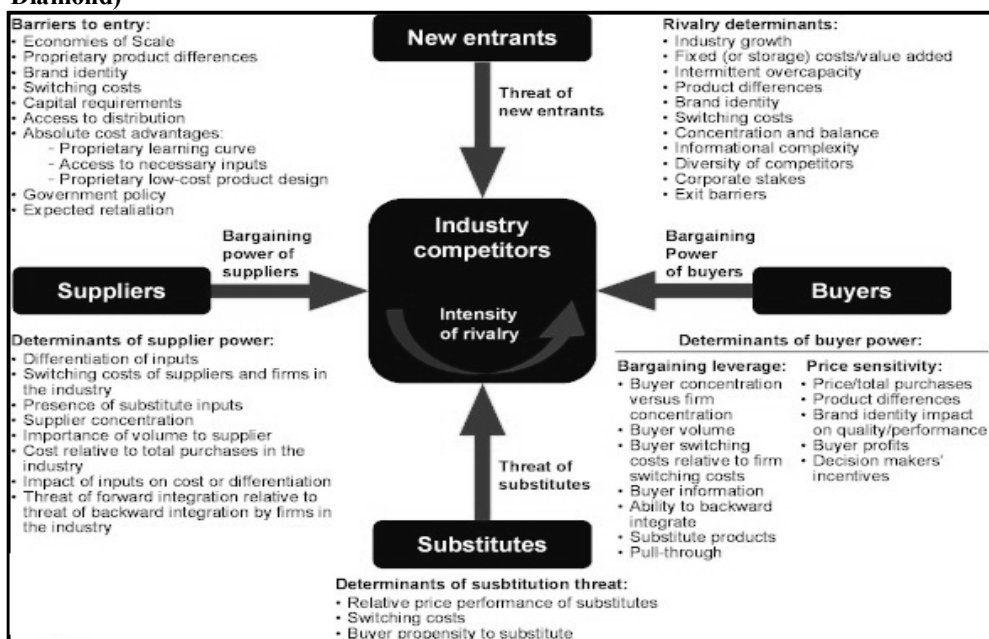
Σχήμα 7.1: Ρυθμιστικά Εμπόδια & Κεφάλαια Επιχειρηματικού Κινδύνου



Πηγή: Baygan and Freudenberg (2000)

Στο μοντέλο του M. Porter (1990) για τη μελέτη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μεταξύ βιομηχανοποιημένων εθνών (όπως έχει αναπτυχθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο), τέσσερις είναι οι βασικοί προσδιοριστικοί της ανάπτυξης εθνικού ή περιφερειακού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε έναν παραγωγικό κλάδο παράγοντες (οι παραγωγικοί συντελεστές, η ανάπτυξη συνθηκών εγχώριας ή τοπικής ζήτησης, η υποστήριξη και η διασύνδεση κλάδων παραγωγής και η ύπαρξη επιχειρησιακής στρατηγικής, η δομή & συνθήκες ανταγωνισμού). Το κράτος οφείλει να δρα ως υποστηρικτική δύναμη επηρεάζοντας καταλυτικά ένα σύνολο βιομηχανικών κλάδων προς την κατεύθυνση αύξησης της διεθνούς τους ανταγωνιστικότητας και εξωστρέφειας. Τα βασικά εργαλεία στη διάθεση του κράτους ενέχουν διοικητική και ρυθμιστική λειτουργία επηρεάζοντας την επιχειρησιακή στρατηγική και τον ανταγωνισμό στον κλάδο αλλά και τη διαθεσιμότητα παραγωγικών συντελεστών. Η τόνωση της ζήτησης για προϊόντα ενσωμάτωσης τεχνολογίας, η ανάπτυξη συνθηκών για την δημιουργία εξειζητημένων παραγωγικών συντελεστών, η τόνωση του τοπικού ανταγωνισμού και η ενίσχυση του αντιμονοπωλιακού ρυθμιστικού πλαισίου και του δικαίου ανταγωνισμού εξειδικεύουν την ουσία των δράσεων (Grant, 1991; M. Porter 1990).

Σχήμα 7.2: Ο ρυθμιστικός ρόλος του Κράτους στη Θεωρία του Porter (Porter's Diamond)



Πηγή: Porter (1980)

Η δημιουργία ενός ανταγωνιστικού πλαισίου ως κινητήριας δύναμης της καινοτομίας και της ανάπτυξης στο ναυτιλιακό πλέγμα απασχολεί ήδη την επιστημονική κοινότητα. Σε επίπεδο λιμένων η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των εσωτερικών λιμένων (intra – port

competition) αποτελεί βασική συνιστώσα για την παρεμπόδιση της μονοπωλιακής τιμολόγησης. Ο Goss (1999) υποστηρίζει την ύπαρξη οικονομικών προσόδων στα λιμάνια, στις οποίες ενσωματώνεται ένα γενικευμένο κόστος μεταφοράς. Ο βαθμός της μονοπωλιακής δύναμης εξαρτάται από την ελαστικότητα της ζήτησης που χαρακτηρίζει τις υπηρεσίες των λιμένων. Η πρόσδοδος αυτή τείνει να είναι μεγαλύτερη όσο μικρότερος είναι ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται μεταξύ των λιμένων. Οι οικονομικές αυτές πρόσδοδοι μπορεί να προκύψουν από ένα σύνολο προσδιοριστικών παραγόντων (Goss, 1999), όπως λ.χ. το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμενικών υποδομών, το καθεστώς των φορέων παροχής λιμενικών υπηρεσιών κ.ο.κ.

Ο ΟΟΣΑ (2011) αναφέρεται διεξοδικά στους τρεις ακόλουθους βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες του βαθμού διαμόρφωσης ανταγωνιστικών όρων των λιμένων καθώς και των άλλων σημαντικών διαμετακομιστικών κόμβων που συνθέτουν το ναυτιλιακό πλέγμα:

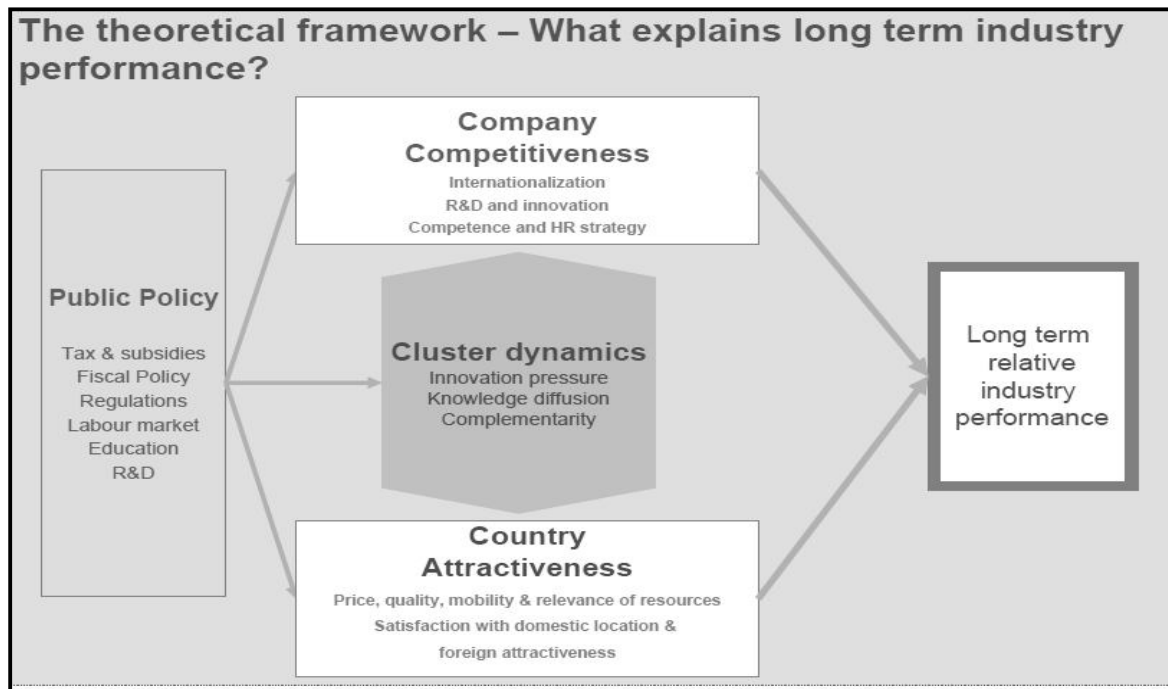
- α) το βαθμό ανελαστικότητας των τιμών που διακρίνει τους καταναλωτές καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από τη συνολική ζήτηση για μεταφορά προϊόντων. Συνεπώς, κατά την επιλογή μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς αποφασιστικό παράγοντα για τους πελάτες-επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί η σύγκριση του κόστους μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς και όχι μόνο της θαλάσσιας μεταφοράς,
- β) το επίπεδο υποδομών μεταξύ των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, το οποίο επηρεάζει την πραγματική δυνατότητα υποκατάστασης και
- γ) τη φύση των διαμετακομιστικών αγαθών.

Σύμφωνα με τον De Lange (2004) η ρυθμιστική λειτουργία του κράτους επηρεάζει άμεσα και έμμεσα ένα σύνολο τομεακών πολιτικών (αγορά εργασίας, καινοτομίας, R&D, εκπαίδευση κ.ο.κ.). Η ρυθμιστική πολιτική επιδρά καταλυτικά στους ακόλουθους τρεις σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες που ευνοούν την δυναμική ανάπτυξης ναυτιλιακών πλεγμάτων:

- α) τη διάχυση της γνώσης (λ.χ. ρυθμιστικό περιβάλλον ενίσχυσης των spillovers, συνεργατικότητα περιφερειακών πόλων ανάπτυξης με πανεπιστημιακούς φορείς κ.ο.κ.),
- β) τη δυναμική καινοτομίας (λ.χ. σύνδεση χρηματοδότησης φορέων έρευνας και ανάπτυξης με στόχους, ενίσχυση της συνεργασίας ιδιωτικών και δημοσίων φορέων κ.ο.κ.),
- γ) τη συμπληρωματικότητα στη στήριξη των πλεγμάτων. Επιπρόσθετα, το κράτος είτε μέσα από τη ρυθμιστική διαδικασία είτε μέσω των διαθέσιμων εργαλείων άσκησης πολιτικής (λ.χ. χρηματοδοτικά ταμεία, προγράμματα στήριξης επιχειρηματικότητας

κ.ο.κ.) μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην επίλυση προβλημάτων χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών πλεγμάτων (capitalization) χωρίς να έχει ως κύρια αποστολή του οικονομικά κίνητρα, όπως συμβαίνει με τους ιδιωτικούς φορείς.

Σχήμα 7.3: Ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους και η δυναμική πλεγμάτων



Πηγή: The Cluster Policies White Book, (2004)

Επιπρόσθετα, η αδυναμία διαμόρφωσης όρων επαρκούς ανταγωνισμού στην αγορά των λιμένων σε διεθνές επίπεδο επιβαρύνει τους τελικούς καταναλωτές με ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα τιμών παροχής υπηρεσιών ενθαρρύνοντας θεσμικά αιτήματα για τον περιορισμό της μονοπωλιακής θέσης των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών (Truhillo & Nimbila, 1998). Παρόλα αυτά, η μονοπωλιακή εμφάνιση προσόδων στην εσωτερική αγορά λιμένων δεν είναι δεδομένη ακόμη και αν αυτή χαρακτηρίζεται από μονοπωλιακή σύνθεση. Στην περίπτωση αυτή σημαίνοντα ρόλο έχει η μορφή αγοράς σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση.

Ο Notteboom (2002) αναφέρεται στον αυξημένο ανταγωνισμό που αναπτύσσεται μέσα στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το οποίο μπορεί να αποτρέψει την εμφάνιση μονοπωλίων στην εσωτερική αγορά ακόμη και αν υφίστανται υψηλά εμπόδια για

την είσοδο στον κλάδο. Επηρεασμένος από την θεωρία του ανταγωνισμού (contestability theory) διαμορφώνει την άποψη ότι οι επιχειρήσεις δεν έχουν μονοπωλιακή ισχύ ακόμη και σε μια αγορά με μοναδικό πάροχο υπηρεσιών, εάν η ελευθερία εισόδου και εξόδου σε αυτές τις αγορές είναι χωρίς κόστος (λ.χ. αδειοδοτικά κόστη, κόστη παγίων επενδύσεων—sunk costs κ.ο.κ.). Σε μια τέτοια περίπτωση, η απειλή ενός δυνητικού νεοεισερχόμενου παρόχου στην αγορά εμποδίζει την μονοπωλιακή τιμολογιακή δύναμη. Με τον τρόπο αυτό ακόμη και έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού, η ύπαρξη ενός ρυθμιστικού πλαισίου με ελάχιστο ή μηδαμινό κόστος εισόδου—εξόδου καθιστά την αγορά αυτή διεκδικήσιμη (contestable market).

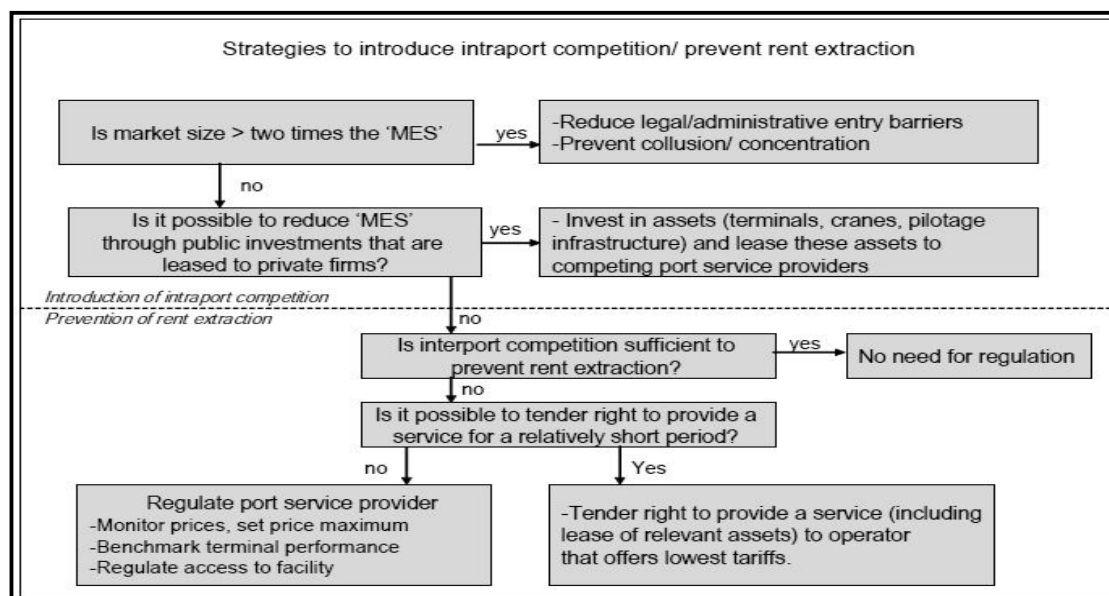
Αν η εξάρτηση της ενδοχώρας από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών είναι σημαντική, οι ευκαιρίες για την εξαγωγή προσόδων εξαρτώνται από τη διαπραγματευτική δύναμη των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών έναντι των κυρίων χρηστών των λιμένων. Αυτή η διαπραγματευτική ισχύς εξαρτάται από:

- α) το μέγεθος των προσόδων,
- β) το μερίδιο των λιμενικών υπηρεσιών στο συνολικό κόστος λειτουργίας του λιμένα και
- γ) τη δυνατότητα άσκησης πολιτικής διαφοροποίησης τιμών σε διαφορετικούς χρήστες (De Lange & Pallis, 2005).

Σε πολλές περιπτώσεις, όμως, η δυνατότητα επίτευξης ανταγωνιστικών συνθηκών εντός των λιμένων, αν και επιθυμητή, καθίσταται αδύνατη. Έχει καταδειχθεί ως προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα του εσωτερικού ανταγωνισμού ότι η αγορά πρέπει να έχει τουλάχιστον το διπλάσιο μέγεθος σε σχέση με την ελάχιστη αποδοτική κλίμακα (Minimum Efficient Scale - MES) για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών (De Lange & Pallis, 2005). Η ύπαρξη MES σε μεγάλη κλίμακα παραγωγής ευνοεί τη σχετικά υψηλή συγκέντρωση των υπηρεσιών του ναυτιλιακού κλάδου. Στην περίπτωση αυτή, ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικός. Η MES μπορεί να μειωθεί είτε μέσα από την άρση των οιοδήποτε ρυθμιστικών—διοικητικών εμποδίων που αντιστρατεύονται την είσοδο νέων παικτών στην αγορά είτε μέσω μιας δημόσιας αρχής η οποία, ενώ επενδύσει και κατέχει πάγια περιουσιακά στοιχεία με υψηλό κόστος ανάκτησης (sunk cost), μπορεί παράλληλα να εκμισθώνει τα περιουσιακά αυτά στοιχεία σε ιδιώτες. Η υιοθέτηση ενός κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου δύναται να εξασφαλίσει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακας ιδιαίτερα σε δαπάνες παγίων επενδύσεων, δίνοντας τη δυνατότητα μείωσης του MES και δραστηριοποίησης ενός συνόλου επιχειρήσεων εξυπηρέτησης του ναυτιλιακού πλέγματος. Στο πλαίσιο αυτό, ένα επιτυχημένο μοντέλο το οποίο έχει διεθνώς προταθεί αφορά τη λειτουργία των ρυθμιστικών αρχών των λιμένων, οι οποίες ενδέχεται να «εξασφαλίσουν» την παρουσία πολλαπλών παρόχων

ενεργώντας ως ένα έξυπνο ρυθμιστικό κέντρο που θέτει στόχους συνεργασίας και επαναπροσδιορίζει ανάλογα το λειτουργικό πλαίσιο και αποτρέπει φαινόμενα κανόνων ανταγωνισμού και μονοπωλιακών πρακτικών (Chlomoudis & Pallis, 2004). Επιπρόσθετα, οι ρυθμιστικές αρχές μπορούν να εφαρμόσουν ένα μοντέλο ανοικτής πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες (services access regulation).

Σχήμα 7.4: Στρατηγικές επίτευξης ανταγωνιστικών συνθηκών στον Κλάδο των λιμενικών υπηρεσιών



Πηγή: De Lange & Pallis, 2005

Ακόμη και στις περιπτώσεις αυτές, εξαιτίας της ύπαρξης «ασύμμετρης πληροφόρησης» ανάμεσα στο ρυθμιστή και το ναυτιλιακό πλέγμα, το αποτέλεσμα της ρυθμιστικής διαδικασίας είναι απίθανο να είναι το οικονομικά βέλτιστο υπό την έννοια της πρόληψης πιθανών καταστάσεων δημιουργίας μονοπωλιακών προσόδων (Defillipi, 2004), ενώ και το επίπεδο των οικονομικών προσόδων εξαρτάται επίσης από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του λιμανιού προκειμένου να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της ενδοχώρας (World Bank, 2009).

Η ανάγκη, βέβαια, για τη ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών σχετίζεται με τα μοναδικά χαρακτηριστικά των θαλασσίων λιμένων¹⁰. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

¹⁰ Σχετική ανάλυση των χαρακτηριστικών των λιμένων και ένα αναλυτικό πλαίσιο δράσεων για την ανταγωνιστική τους λειτουργία ενυπάρχει στον οδηγό: World Bank, (2001), Framework For Port Reform , World Bank Port Reform Tool Kit

- Η παροχή λιμενικών υπηρεσιών συνεπάγεται τεράστια πάγια έξοδα (sunk costs) και χαμηλό οριακό κόστος χρήσης. Τα οριακά οφέλη που συνδέονται με τη χρήση των λιμενικών υπηρεσιών υπερβαίνουν το οριακό κόστος παροχής των εν λόγω υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες λιμένων περιλαμβάνουν, επιπλέον, σημαντικές πάγιες δαπάνες κυρίως για τους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, όπου το 80% του κόστους αυτού συνθέτει το πάγιο κεφάλαιο (World Bank, 2004),
- Η υψηλή επένδυση στις ελάχιστες αναγκαίες βασικές υποδομές που απαιτούνται για τεχνικούς λόγους,
- Οι επενδύσεις σε υποδομές είναι συχνά αδιαίρετες και συνεπώς δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν διαφορετικούς χρήστες σε διαφορετικές γεωγραφικές ενότητες ταυτόχρονα,
- Τόσο η αρχική κατασκευή όσο και η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων απαιτούν μεγάλες ποσότητες κεφαλαίου. Ως εκ τούτου, η ανάγκη για την ανάπτυξη βασικών λιμενικών υποδομών απαιτεί υψηλό κεφάλαιο κίνησης, επιφέρει απώλειες και κόστος ευκαιρίας ως αποτέλεσμα της μη δεδουλευμένης αξιοποίησης κατά την προηγούμενη φάση του κύκλου ζωής του έργου.
- Η διάρκεια ζωής των λιμενικών υποδομών συχνά υπερβαίνει τον αποδεκτό χρονικό ορίζοντα ανάκτησης κεφαλαίου προκειμένου για τη χρηματοδότηση από ιδιώτες επενδυτές και εμπορικές τράπεζες,
- Οι βασικές λιμενικές υποδομές είναι επενδύσεις σε ακίνητα με ελάχιστες εναλλακτικές χρήσεις. Αυτό το σύνολο των χαρακτηριστικών είναι ο κύριος λόγος για την συμμετοχή του δημοσίου μέσω των δημοσίων δαπανών στην κατασκευή λιμενικών υποδομών,
- Σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας η αγορά των λιμένων παρέχει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών, οι περισσότερες από τις οποίες μπορούν να λειτουργήσουν σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο παροχής υπηρεσιών. Αν και η παροχή των υπηρεσιών αυτών προϋποθέτει οικονομίες κλίμακας και σημαντικές πάγιες δαπάνες, αυτές συνήθως είναι μικρότερες από εκείνες που σχετίζονται με τη δημιουργία των λιμενικών υποδομών.

Εξαιτίας της φύσης του τομέα των θαλασσιών μεταφορών η διαμόρφωση συνθηκών ελέγχου των λιμανιών σπάνια αποφέρει ικανό αριθμό ανταγωνιστών. Τα μερίδια αγοράς και ο βαθμός συγκέντρωσης, όπως αυτά έχουν προκύψει μέσα από τη χρήση τεχνικών μονοπωλιακής μέτρησης, είναι συνήθως αρκετά υψηλά (World Bank, 2008). Στις περισσότερες περιπτώσεις η υψηλή συγκέντρωση του κλάδου ενθαρρύνει την ανάπτυξη μονοπωλιακών πρακτικών. Σε κάθε περίπτωση, 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 να εξασφαλίζει ότι ο δημόσιος τομέας μπορεί να παρεμβαίνει νομικά στις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, εάν δεν εφαρμόζονται οι αρχές της ορθής λειτουργίας των αγορών¹¹. 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 δημοσίου τομέα (Public Private Partnership–PPP). Παρόλα αυτά, η πρακτική δείχνει ότι σε πολλές χώρες αυτό είναι δύσκολο να επιτευχθεί, καθώς η εθνική νομοθεσία δεν επιτρέπει τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης οικονομικής οντότητας με εξουσίες ανεξάρτητης ρυθμιστικής αρχής. Στις περιπτώσεις αυτές, μία ενδεικτική λύση είναι η ενσωμάτωση των ρυθμιστικών στοιχείων στη συμφωνία εταιρικής σχέσης μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Τόσο οι ελληνικοί λιμένες όσο και εκείνοι άλλων Μεσογειακών χωρών μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1990 βασίζονταν στον αυστηρό έλεγχο και διοίκηση των κρατικών οργανισμών λιμένων (state controlled) με το κράτος να ενεργεί ταυτόχρονα ως ρυθμιστής των συνοδευτικών υπηρεσιών (Pallis, A.A., 2006) αλλά και δημιουργός και συντηρητής των απαραίτητων δομών και υποδομών. Η αποκλειστική παροχή λιμενικών υπηρεσιών διενεργείται είτε μέσα από τους φορείς διοίκησης των λιμένων είτε από τοπικές ομοσπονδίες των εργαζομένων (σύλλογοι φορτοεκφορτωτών). Αντίθετα, ο ιδιωτικός τομέας συμβάλει επικουρικά παρέχοντας τις υπηρεσίες εκείνες τις οποίες αδυνατούν να παρέχουν οι αρχές των λιμενικών ταμείων ή οργανισμών.

Απέναντι στην πολιτική αυτή, σήμερα, η δημιουργία αποδοτικών βιομηχανικών δικτύων με τη συνεργασία ιδιωτικού και δημοσίου τομέα μπορεί να αποτελέσει παράγοντα πυροδότησης μιας στρατηγικής ανάπτυξης του κλάδου¹². Βάσει της πολιτικής αυτής πολλοί διεθνείς λιμένες ενθαρρύνουν την κοινή ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας μέσα από το καθεστώς του franchising, της αδειοδότησης αλλά και της χρηματοδοτικής μίσθωσης με σκοπό την προσέλκυση επιχειρήσεων που επεκτείνουν τις εφοδιαστικές αλυσίδες ή παρέχουν εξειδικευμένες δυνατότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας στο εμπορικό κομμάτι της διακίνησης προϊόντων. Οι υπηρεσίες στις οποίες υπεισέρχεται η συνεργασία αυτή περιλαμβάνουν ένα ευρύ πλαίσιο δραστηριοτήτων που χαρακτηρίζουν το ναυτιλιακό πλέγμα, όπως τον εφοδιασμό, την επισκευή πλοίων, τη συντήρηση εμπορευματοκιβωτίων, την ασφάλιση, τις επιθεωρήσεις και την τραπεζική μόχλευση.

¹¹ C. Bert Kruk, Michel Donner, (2009), Freight Transport for Development Toolkit: Ports & Waterborne Freight, World Bank, Washington

¹²

Η World Bank (2004) στο πλαίσιο της εφαρμογής της αρχής της αποσύνδεσης των φορέων δικτύων από τους φορείς λειτουργίας δικτύων (unbundling policy) σε ένα σύνολο αγορών παγκοσμίως (ηλεκτρικής ενέργειας, σιδηροδρόμων, τηλεπικοινωνιών, λιμένων) δίνει ιδιαίτερα μεγάλη έμφαση στο διαχωρισμό των δραστηριοτήτων των λιμένων μεταξύ εκείνων οι οποίες είναι εκ φύσεως ανταγωνιστικές ή δεν συνεπάγονται την ύπαρξη σημαντικών διαρθρωτικών εμποδίων για την ανταγωνιστική τους λειτουργία και εκείνων οι οποίες απαιτούν εκτεταμένες οικονομίες κλίμακας (extensive scale economies) ή σημαντικές σταθερές επενδύσεις (sunk costs). Στη μεν πρώτη κατηγορία υπηρεσιών η μείωση της ρυθμιστικής εποπτείας σε συνδυασμό με την ενίσχυση των μηχανισμών της αγοράς πρέπει να αξιοποιηθούν στο έπακρο. Αντίθετα, ο ρυθμιστικός ρόλος του δημόσιου τομέα παραμένει σημαντικός σε δραστηριότητες της δεύτερης κατηγορίας, στην αγορά των οποίων η ύπαρξη φυσικών μονοπωλίων και η ανάγκη επένδυσης σημαντικών κεφαλαίων σε πάγιο κεφάλαιο δρα αποτρεπτικά ως προς την επίτευξη συνθηκών ανταγωνιστικής λειτουργίας.

Οι βασικοί στρατηγικοί άξονες επιλογών αναφορικά με τη διάρθρωση του κανονιστικού πλαισίου που διέπει την ανάπτυξη των αγορών λιμένων, κινούνται σε δύο κατευθύνσεις (World Bank, 2006):

- α) ρυθμιστικό πλαίσιο υποκατάστασης αγοράς (market surrogate framework) μέσα από το οποίο οι κυβερνήσεις στοχεύουν στη διόρθωση των ατελειών της αγοράς, μονοπωλιακών συμπεριφορών και λειτουργιών, προσπαθώντας παράλληλα να εσωτερικεύσουν θετικές εξωτερικότητες και κατάλληλα επεξεργασμένες διαδικασίες (λ.χ. άρση περιορισμών αδειοδότησης, άρση ποσοτικών περιορισμών κ.ο.κ.) και
- β) ρυθμιστικό πλαίσιο δημοσίου συμφέροντος (public interest framework) με τη μετεξέλιξη των δημοσίων δομών στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές για υπηρεσίες μέσα από τη βέλτιστη κατανομή των διατιθέμενων πόρων, όπως επίσης και για τη χορήγηση αδειών, μίσθωσης και παραχώρησης που συνδράμουν στην αύξηση της αποδοτικότητας του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

Για την επίτευξη του στόχου αύξησης του ανταγωνισμού στις οικονομικές δραστηριότητες των λιμενικών υπηρεσιών και συνεπώς για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών λειτουργιών σε όλο το ναυτιλιακό πλέγμα, οι διεθνώς αποδεκτοί μέθοδοι είναι οι ακόλουθοι τέσσερις:

- Διεθνής Ανταγωνισμός μεταξύ Λιμένων (Interport Competition)
Η επιτυχία του μοντέλου έγκειται στη δυνατότητα των λιμένων να εφαρμόσουν με επιτυχία μια σειρά αλλαγών που θα διασφαλίσουν την ταχεία και αξιόπιστη κυκλοφορία, διαχείριση φορτίου και τροφοδοσία των διεθνών ροών εμπορικών πλοίων.
- Εσωτερικός Ανταγωνισμός μεταξύ Λιμένων (Intraport Competition)

Η μέθοδος αυτή επιτρέπει την ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων σε ένα τεχνικά αποτελεσματικό επίπεδο, διασφαλίζοντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο ανταγωνιστικής λειτουργίας μεταξύ των λιμένων μιας περιφέρειας ή μιας χώρας.

- Ανταγωνισμός μεταξύ Εσωτερικών Τερματικών Σταθμών (Intraterminal competition between service suppliers)

Ο ανταγωνισμός για ένα σύνολο υπηρεσιών (λ.χ. φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση-logistics, προώθηση εμπορευμάτων κ.ο.κ.) μπορεί να ενισχυθεί μέσα από νέες αδειοδοτήσεις και παραχωρήσεις που μπορούν να μεταβάλλουν θετικά το ανταγωνιστικό πλαίσιο των αγορών και

- Διαγωνισμός για αποκλειστικά δικαιώματα παροχής λιμενικών υπηρεσιών (Competition for the exclusive right)

Με εφαρμογή διαγωνιστικών διαδικασιών για την παροχή δικαιωμάτων λιμενικών υπηρεσιών. Παράλληλα, οι ρυθμιστικές αρχές οφείλουν να εφαρμόσουν ρυθμιστικό πλαίσιο με το οποίο θα διασφαλίζεται η αποτροπή από συμπεριφορές μονοπωλιακής εκμετάλλευσης.

Ο ΟΟΣΑ (2011) επισημαίνει την αναγκαιότητα, εφόσον έχουν διαγνωσθεί συμπεριφορές δεσπόζουσας θέσης σε μια δεδομένη αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών και εφόσον αυτή περιλαμβάνει ένα σύνολο ανταγωνιστικών λιμένων υπό μια ενιαία διοικητική οντότητα, άρσης ή εκποίησης ή εκμετάλλευσης των επιμέρους λιμενικών υποδομών. Ο διαχωρισμός των τερματικών σταθμών μπορεί να οδηγήσει στην υιοθέτηση ενός σημαντικού βαθμού ανταγωνιστικής πίεσης. Αντίστοιχα φαινόμενα μονοπωλιακής τιμολόγησης μπορούν να αντιμετωπιστούν με διαρθρωτικά μέτρα που διευκολύνουν τον ανταγωνισμό. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση παρατηρείται είτε αδύνατη παραχώρηση της εκμετάλλευσης λιμένων είτε λειτουργία του λιμένα ή των λιμενικών υπηρεσιών ως φυσικού μονοπωλίου, τότε εναλλακτική και άμεση επιλογή αποτελεί η ρύθμιση της τιμολογιακής πολιτικής.

Για να αντιμετωπιστούν οι ανησυχίες σχετικά με τις περιπτώσεις αδυναμίας παροχής υπηρεσιών στο μέλλον, η ρυθμιστική αρχή θα μπορούσε να επιτρέψει την πρόσβαση παροχής υπηρεσιών ακόμη και σε ενδιαφερόμενους σε μεταγενέστερο στάδιο. Εκτός από την υιοθέτηση διαρθρωτικών μέτρων, αυτό θα μπορούσε να εφαρμοστεί και με την ρύθμιση των όρων πρόσβασης ιδίως ως προς την αντιμετώπιση φαινομένων αδυναμίας παροχής και τυχόν ελλείψεων που οφείλονται σε συμφόρηση κατά τη χρήση της υποδομής και εμφανή αδυναμία ανταπόκρισης σε ένα δεδομένο εμπορικό φόρτο χωρίς την ύπαρξη ικανοποιητικής εναλλακτικής λύσης (λ.χ. άλλες εσωτερικές ανταγωνιστικές λιμενικές εγκαταστάσεις). Η τελευταία αυτή λύση προκρίνεται ιδιαίτερα στις περιπτώσεις εκείνες που υφίσταται κάθετη ολοκλήρωση της διαχειριστικής οντότητας με εμφανή εσωτερικά συμφέροντα.

Στις σημερινές συνθήκες η προσπάθεια άντλησης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων μέσω της δημιουργίας πλεγμάτων περιχαράκωνει ένα διαφορετικό ρόλο στην αξία του ρυθμιστικού πλαισίου (Thomas Andersson et. al, 2004). Η κλασική επιχειρηματολογία και μεθοδολογία άρσης των εμποδίων στην καινοτομία, στην αποτελεσματικότητα λειτουργίας των αγορών και εν τέλει στην ανταγωνιστικότητα δίνει τη θέση της στην 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 χαρακτηριστικές δράσεις συνθέτουν μια δέσμη ενεργειών με μετρήσιμα αποτελέσματα στη δημιουργία και επέκταση πλεγμάτων. Οι αποτυχίες της αγοράς (market failure externalities) παρέχουν ένα ισχυρό κίνητρο για την παρέμβαση του κράτους στη διαδικασία στήριξης των πλεγμάτων (Niko Wijnolst et. al, 2003). Βασικό ζήτημα για το δημόσιο τομέα είναι ο προσδιορισμός των μηχανισμών εκείνων αναβάθμισης νέων πλεγμάτων και η υποστήριξη της μετατροπή βιομηχανικών δικτύων σε δίκτυα καινοτομίας. Τα τελευταία χρόνια ένα σύνολο εργαλείων πολιτικής έχει χρησιμοποιηθεί προκειμένου να ενισχυθεί ο μετασχηματισμός αυτός.

Οι μεταβλητές άσκησης ρυθμιστικής πολιτικής στο ναυτιλιακό κλάδο έχει καταδειχθεί ότι ασκούν ιδιαίτερα μεγάλη επίδραση στην αποτελεσματική λειτουργία των ναυτιλιακών αγορών κατά μη γραμμικό τρόπο. Το αποτέλεσμα αυτό υποδηλώνει ότι ένα αναγκαίο επίπεδο ρύθμισης αυξάνει την αποδοτικότητα των οικονομικών κλάδων, αλλά ένα υπερβάλλον ρυθμιστικό βάρος προκαλεί τα αντίθετα ακριβώς αποτελέσματα ιδίως μέσω της αύξησης του μεταφορικού κόστους και της συρρίκνωσης των τυχόν σωρευμένων κερδών (Micco & Perrez, 2002). Στη διεθνή βιβλιογραφία (World Bank, 2008) αναφέρονται διεξοδικά οι καταχρηστικές πρακτικές στις οποίες μπορούν να εμπλακούν οι οικονομικοί δρώντες προκειμένου να αποτρέψουν ένα δυνητικό ανταγωνισμό στο οικονομικό πλέγμα των λιμένων. Οι συνήθεις μορφές του οικονομικού ρυθμιστικού πλαισίου εντός ναυτιλιακού πλέγματος αφορούν ιδίως:

- α) τον καθορισμό ή έλεγχο της τιμολογιακής πολιτικής, των εσόδων ή των κερδών
- β) τον έλεγχο της εισόδου ή εξόδου στην αγορά και
- γ) την εποπτεία της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς και την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού (Port Reform Toolkit – WB, 2008).

7.4. Μέθοδοι - Μοντέλα Μέτρησης Ρυθμιστικού Βάρους

Η ανάγκη μέτρησης των ρυθμιστικών βαρών που προξενούνται στην οικονομία από το ρυθμιστικό πλαίσιο έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη συστηματικών εργαλείων μέτρησης στη διάθεση των κυβερνήσεων και των διεθνών οργανισμών.

Το πρόγραμμα δράσης για τη μείωση των διοικητικών βαρών στην Ε.Ε. παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2007 (όπως αναπτύχθηκε λεπτομερώς σε προηγούμενο κεφάλαιο) και καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη-μέλη και η ίδια πρέπει να εργαστούν για να πετύχουν μείωση των διοικητικών βαρών κατά 25% μέχρι το 2012. Το πρόγραμμα δράσης έγινε αποδεκτό από το Εαρινό Συμβούλιο του Μαρτίου του 2007. Το Συμβούλιο συμφώνησε στην ανάγκη ενός κοινού στόχου μείωσης και κάλεσε τα κράτη-μέλη να «θέσουν εθνικούς στόχους παρόμοιας φιλοδοξίας».

Βασικό εργαλείο μέτρησης και προσδιορισμού του διοικητικού βάρους στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. αποτελεί το Standard Cost Model (SCM). Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια αναφέρεται στη διεθνή βιβλιογραφία ένα σύνολο μεθόδων για την καταγραφή και ποσοτικοποίηση των ρυθμιστικών βαρών. Τα βασικότερα από αυτά τα μοντέλα είναι τα ακόλουθα:

Doing Business Model

Το μοντέλο ξεκίνησε το 2002 από την Παγκόσμια Τράπεζα με απώτερο σκοπό την αξιολόγηση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος και των ρυθμίσεων που προάγουν ή περιορίζουν την επιχειρηματική δραστηριότητα σε ένα ευρύ δείγμα χωρών¹³. Το μοντέλο βασίζεται στη διαμόρφωση 43 επιμέρους υπό-δεικτών, οι οποίοι κατατάσσονται σε 10 διαφορετικούς θεματικούς δείκτες (topics) αντανακλώντας το ρυθμιστικό πλαίσιο που περιβάλλει τα διάφορα στάδια του κύκλου ζωής των επιχειρήσεων, από τη σύσταση μέχρι τη διάλυσή τους. Οι θεματικοί δείκτες συνθέτουν με τη σειρά τους το γενικό δείκτη που αφορά στην «ευχέρεια άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας» (ease of doing business). Τα δεδομένα που συγκεντρώνει η Παγκόσμια Τράπεζα είναι κυρίως ποσοτικού χαρακτήρα (ποσοτικοί δείκτες) και βασίζονται κατά κύριο λόγο στις νομικές διατάξεις και στις δεδομένες διοικητικές πρακτικές κάθε χώρας. Οι επιμέρους δείκτες αποτιμούν:

- α) το βαθμό ρυθμιστικής παρέμβασης (λ.χ. διοικητικές διαδικασίες για τη σύσταση, αδειοδότηση επιχείρησης, χορήγησης κεφαλαίων κ.ο.κ.),
- β) το κόστος και το χρόνο συμμόρφωσης με τις επιταγές της ρυθμιστικής διαδικασίας (λ.χ. διοικητική έγκριση άδειας περιβαλλοντικών όρων επένδυσης),
- γ) την ευελιξία του ρυθμιστικού περιβάλλοντος στην αγορά εργασίας (λ.χ. ευκολία προσλήψεων-απολύσεων κ.ο.κ.) και
- δ) τη φορολογική επιβάρυνση (λ.χ. σταθερότητα φορολογικού πλαισίου, γραφειοκρατία κατά τη συμμόρφωση κ.ο.κ.). Ο Γενικός Δείκτης προκύπτει από το

¹³ Έκθεση "Doing Business 2011": <http://www.doingbusiness.org/economyrankings/>

άθροισμα των επιμέρους βαθμολογιών για καθεμία από τις μεταβλητές που υπολογίστηκαν και τυποποιούνται με βάση εκατοστημόρια.

Red Tape Assessment Project¹⁴

Το μοντέλο αναπτύχθηκε από τον ΟΟΣΑ στο πλαίσιο της καταγεγραμμένης ανάγκης για την αποτίμηση και τη σύγκριση του διοικητικού βάρους μεταξύ των κρατών-μελών του σε συγκεκριμένους τομείς πολιτικής δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό ένα εργαλείο συγκριτικής διάγνωσης για πιθανές παρεμβάσεις απλούστευσης. Η μεθοδολογία RTAP βασίζεται σε μια τροποποιημένη εκδοχή του Standard Cost Model με έμφαση στη λήψη συνεντεύξεων από τυπικές επιχειρηματικές μονάδες προκειμένου να υπάρξει αντικειμενική πληροφόρηση για το χρόνο συμμόρφωσης μιας επιχείρησης με υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο. Σκοπός του μοντέλου είναι:

- α) η σύγκριση του διοικητικού βάρους μεταξύ των χωρών του ΟΟΣΑ σε επιλεγμένους τομείς πολιτικής και
- β) η ανάλυση των αιτιών διαφοροποίησης στο διοικητικό βάρος μεταξύ των χωρών με απώτερο στόχο την εισαγωγή των βέλτιστων πρακτικών, τη μείωση των διοικητικών επιβαρύνσεων αλλά και την απλούστευση.

Το εννοιολογικό πλαίσιο του μοντέλου μπορεί να περιγραφεί σε τέσσερα στάδια. Το πρώτο στάδιο αφορά την επιλογή της θεματικής περιοχής ενδιαφέροντος και τους δείκτες που πρέπει να μελετηθούν. Εν συνεχεία, στο δεύτερο στάδιο τα συμμετέχοντα κράτη συλλέγουν τα απαραίτητα στοιχεία με τη διαδικασία των συνεντεύξεων από τις επιχειρήσεις σχετικά με το χρόνο συμμόρφωσης με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Στο τρίτο στάδιο πραγματοποιείται σύγκριση των εθνικών στοιχείων προκειμένου να εντοπιστούν οι διαφορές μεταξύ των κρατών. Στο τέταρτο και τελευταίο στάδιο βήμα αναλύονται οι διαφορές και εντοπίζονται τα κύρια σημεία επί των οποίων μπορούν να γίνουν ρυθμιστικές αλλαγές για τη μείωση του διοικητικού βάρους. Η εφαρμογή του μοντέλου, βασίστηκε στην εθελοντική συμμετοχή 13 χωρών μελών του ΟΟΣΑ μεταξύ 2005-2007 στο πλαίσιο μιας πιλοτικής μελέτης για τη μέτρηση της αξιοπιστίας της ακολουθούμενης μεθόδου μέτρησης διοικητικού βάρους, με εφαρμογή του στον τομέα των μεταφορών φορτίων-χερσαίων μεταφορών.

Burden's Hunter Model¹⁵

¹⁴ Πληροφορίες για το μοντέλο στην έκθεση του ΟΟΣΑ: OECD, (2007), Cutting Red Tape - Comparing Administrative Burdens across Countries OECD Publishing

¹⁵ Πληροφορίες για το μοντέλο στην έκθεση: MindLab, (2008), The Burden-Hunter technique - A user-centric approach to cutting red tape

Το 2007 η κυβέρνηση της Δανίας ξεκίνησε ένα καινοτόμο πρόγραμμα για την αξιολόγηση και μείωση των διοικητικών βαρών του ιδιωτικού τομέα. Το πρόγραμμα αυτό ονομάστηκε Burdens Hunter Project και είχε ως στόχο μία πιο συστηματική προσέγγιση προς τα λεγόμενα «ενοχλητικά» βάρη. Σκοπός της ανάπτυξης του μοντέλου είναι:

- α) η μείωση των βαρών από υποχρεώσεις που οι επιχειρήσεις βιώνουν ως πιο «ενοχλητικές» με τη συνεργασία των επιχειρήσεων και της δημόσιας διοίκησης και τον εντοπισμό των αναγκών και των ευκαιριών με τις οποίες επιζητούνται οι αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο,
- β) η δημιουργία μεθόδων επικεντρωμένων στο χρήστη (user centered methods) για τη συλλογή δεδομένων και την ανάπτυξη λύσεων μείωσης και
- γ) η αύξηση της επίγνωσης ιδίως των ρυθμιστικών αρχών των επιβαρύνσεων που επιφέρει μία ρύθμιση στις επιχειρηματικές μονάδες κυρίως μέσα από τη συνεργασία και την εφαρμογή της μεθοδολογίας “learning about the users”.

Balance Model

Το μοντέλο βασίζεται στο «μητρικό» Τυποποιημένο Μοντέλο Κόστους (SCM) με βασική λειτουργική παράμετρο την αποτύπωση της ισορροπίας μεταξύ των προσδοκιών των πολιτών από τις παρεχόμενες υπηρεσίες και της πραγματικής κατάστασης όπως αυτή διαμορφώνεται. Το Balance Model κατέστη πλήρως λειτουργικό στα μέσα του 2008 με την πιλοτική εφαρμογή του στη νομοθεσία περί Ασφάλισης Ανέργων (Unemployment Insurance Act). Η εφαρμογή του μοντέλου χωρίζεται σε 6 φάσεις:

- 1) Μέτρηση των Δεδομένων,
- 2) Επιλογή Εκφάνσεων,
- 3) Καθορισμός Προσδοκιών,
- 4) Αναγνώριση Ισορροπίας,
- 5) Προτεραιοποίηση και
- 6) Συμπεράσματα.

Η μέτρηση τόσο της προσδοκώμενης όσο και της υφιστάμενης κατάστασης βασίζεται σε τέσσερις βασικές παραμέτρους, οι οποίες είναι:

- 1) οι υποχρεώσεις πληροφόρησης,
- 2) οι υποχρεώσεις ουσιώδους συμμόρφωσης,
- 3) η ποιότητα υπηρεσιών και
- 4) η αποδοτικότητα.

Το Balance Model επικεντρώνεται στην επίτευξη μιας μετρήσιμης ισορροπίας για τον καθορισμό των προσδοκιών των πολιτών ή των επιχειρήσεων σε σχέση με την πραγματική κατάσταση, με άμεσους στόχους:

- α. την αναγνώριση των περιοχών της πολιτικής παρέμβασης και
- β. την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων πολιτικής παρέμβασης.

Regulatory Cost Measurement Model¹⁶

Το Regulatory Cost Measurement Model (RCM) βασίζεται στις αρχές του Standard Cost Model και αναπτύχθηκε από το ίδρυμα Bertelsmann Stiftung σε συνεργασία με την KPMG το 2008. Ειδοποιός διαφορά σε σχέση με το μητρικό μοντέλο είναι η αποφυγή της αποκλειστικής εστίασης στις υποχρεώσεις ενημέρωσης και διεκπεραίωσης για τον υπολογισμό του ρυθμιστικού βάρους και η λήψη υπόψη άλλων παραμέτρων με προεξέχουσες:

- 1) τις πρόσθετες υποχρεώσεις συμμόρφωσης κατά τη διαδικασία αναγνώρισης των νομοθετικών υποχρεώσεων (όπως λ.χ. υποχρεώσεις εποπτείας, συνεργασίας, εκπαίδευσης και επίτευξης στόχων) και
- 2) τους πρόσθετους παράγοντες επιβάρυνσης του ρυθμιστικού κόστους (όπως λ.χ. κόστος συνήθους λειτουργίας, χρηματικά έξοδα) και
- 3) τον προσδιορισμό του κόστους ευκαιρίας για τις δραστηριότητες οι οποίες δεν πραγματοποιήθηκαν εξαιτίας δαπανών για τη συμμόρφωση με νομικές υποχρεώσεις.

Standard Cost Model¹⁷

Το Standard Cost Model (SCM) αναπτύχθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών της Ολλανδίας προκειμένου να παράσχει μια απλουστευμένη και συνεπή μέθοδο για τη μέτρηση και τη μείωση των επιπτώσεων του ρυθμιστικού πλαισίου. Το SCM αποτελεί ένα μοντέλο ειδικά σχεδιασμένο για τον προσδιορισμό και την ποσοτικοποίηση του διοικητικού φόρτου που προκύπτει από τις ρυθμίσεις μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Αναπτύχθηκε για να προσφέρει μια απλοποιημένη μέθοδο υπολογισμού των διοικητικών δαπανών που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις από τις δημόσιες αρχές μέσα από μια οικονομική προσέγγιση της νομοθεσίας και των κανονιστικών ρυθμίσεων, με άμεσο στόχο τον εντοπισμό των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτές και οι οποίες καθιστούν το νόμο και τις διαδικασίες επιβαρυντικές για τη λειτουργία της αγοράς και της οικονομίας.

¹⁶ Bertelsmann Stiftung (2009), "Handbook for measuring Regulatory Costs,"

¹⁷ EU Project on Baseline Measurement and Reduction of Administrative Costs: Final Report, incorporating, report on Module 5.2 – Development of Reduction Recommendations - Final Version , February 2010

Το κύριο πλεονέκτημα του SCM είναι το λεπτομερειακό επίπεδο στο οποίο μπορεί να φτάσει η μέτρηση των διοικητικών δαπανών μέσω της διερεύνησης των επιμέρους δραστηριοτήτων. Η ακολουθούμενη μεθοδολογία επιτρέπει την παραγωγή τυποποιημένων στοιχείων και πληροφοριών για τους πόρους που χρησιμοποιούνται από τις επιχειρήσεις προκειμένου να συμμορφωθούν με συγκεκριμένες νομοθετικές και εκτελεστικές παραγγελίες.

Βασική ιδέα για την εκτίμηση της διοικητικής επιβάρυνσης της ρύθμισης είναι ο διαχωρισμός των ρυθμιστικών διατάξεων σε πληροφορίες υποχρεώσεων και η περαιτέρω ανάλυση των υποχρεώσεων πληροφόρησης σε απαιτήσεις δεδομένων. Το διοικητικό κόστος εκτιμάται με βάση συγκεκριμένες ποσοτικές παραμέτρους (λ.χ. αριθμός των ωρών που απαιτούν συγκεκριμένες δραστηριότητες), ενώ το κόστος της εκτέλεσης μιας εργασίας εκτιμάται σύμφωνα με την πεπατημένη (business-as-usual), ως ποσοστό αυτών των συνολικών διοικητικών εξόδων. Το συνολικό ποσοστό αυτό καθορίζεται με βάση την κρίση των ειδικών ή/και με βάση ποιοτικά δεδομένα που συλλέγονται κατά τις συνεντεύξεις με επιχειρηματικές μονάδες.

Σύμφωνα με το SCM Model οι διοικητικές δαπάνες πρέπει να αξιολογούνται με βάση το μέσο κόστος των απαιτούμενων δράσεων μιας επιχείρησης όσον αφορά την τήρηση των νομικών υποχρεώσεων πληροφόρησης (γνωστό ως P, για την τιμή), πολλαπλασιασμένες με το συνολικό αριθμό των ενεργειών που εκτελούνται ανά έτος (γνωστή και ως Q, για την ποσότητα). Το μέσο κόστος ανά ενέργεια υπολογίζεται από τον πολλαπλασιασμό της χρέωσης (με βάση το μέσο κόστος εργασίας ανά ώρα), συμπεριλαμβανομένου και ενός καπέλου (overhead), με τον χρόνο που απαιτείται για κάθε δράση. Όπου κρίνεται σκόπιμο, άλλοι τύποι κόστους, όπως το κόστος του εξοπλισμού ή των προμηθειών, λαμβάνονται υπόψη. Η ποσότητα υπολογίζεται ως η συχνότητα των απαιτούμενων ενεργειών πολλαπλασιασμένη με τον αριθμό των εμπλεκόμενων φορέων με βάση τον εξής τύπο:

$\text{Κόστος ανά διοικητική δραστηριότητα} = \text{Τιμή (P)} \times \text{Ωρα (h)} \times \text{Ποσότητα (Q=πληθυσμός} \times \text{συχνότητα)}.$
--

7.5 Στόχοι μείωσης του Διοικητικού κόστους, Ο Ενιαίος Θαλάσσιος Χώρος χωρίς σύνορα

Η επίτευξη μιας εσωτερικής αγοράς για τη διακίνηση εμπορευμάτων διαμέσου των θαλάσσιων υδάτων στην Ε.Ε. αποτέλεσε στα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας μια τεράστια πρόκληση. Ενώ η άρση των εμποδίων στις χερσαίες μεταφορές έχει ήδη καταστεί

πραγματικότητα, για τις θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικά εμπόδια, πολλά από τα οποία μπορούν να χαρακτηριστούν τεχνητά. Οι καθυστερήσεις αφίξεων και αναχωρήσεων από τους λιμένες, οι διοικητικές δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνονται οι εταιρίες διαχείρισης και μεταφοράς εμπορευματικών φορτίων και η μετακύλιση ενός σημαντικού μέρους του ρυθμιστικού βάρους στα τέλη και τις προμήθειες των λιμένων αποτελούν βασικές αιτίες επιβάρυνσης των θαλάσσιων μεταφορών έναντι εναλλακτικών μορφών.

Οι διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων είναι συγκρίσιμες με εκείνες που ισχύουν για διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και τις θαλάσσιες πλώες από ένα λιμένα κράτους μέλους της Ε.Ε. σε άλλο. Οι διαδικασίες ελέγχου της διακίνησης εμπορευμάτων δια θαλάσσης εμπίπτουν σε ένα ευρύτερο σύνολο κοινοτικών και διεθνών συνθηκών και κανονισμών που ξεκινούν από τους κανόνες φορολογίας και τον τελωνειακό έλεγχο και εκτείνονται στο εμπόριο, το περιβάλλον, καθώς και τους κανονισμούς για την υγεία, την ασφάλεια και την προστασία.

Οι βασικοί παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα της μη σύγκλισης της εσωτερικής αγοράς για τη διακίνηση εμπορευμάτων μέσω των θαλάσσιων υδάτων άπτονται σύμφωνα με τα συμπεράσματα της Ε.Ε. στους κάτωθι κυρίως προσδιοριστικούς παράγοντες (SEC 2009/46):

- Σημαντική διαφοροποίηση των διαδικασιών που συνδέονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης σε σχέση με εκείνες που ισχύουν για τη μεταφορά εμπορευμάτων δια ξηράς επιβαρύνοντας με τον τρόπο αυτό το συνδυασμό μεταφορικών μέσων.
- Κτηνιατρικοί και φυτο-ϋγειονομικοί έλεγχοι για υπόχρεα προϊόντα στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές (με την εξαίρεση κάποιων τακτικών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων) προκύπτουν από τη θεώρησή τους ως κανονικό εισαγωγικό/εξαγωγικό εμπόριο ακολουθούμενοι από όλες τις συνοδευτικές διατυπώσεις.
- Το κοινό κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων υπόκειται πολλές φορές σε διαφορετικό ερμηνευτικό πλαίσιο είτε από μεμονωμένα κράτη-μέλη είτε ακόμη και από λιμενικούς προορισμούς εντός κρατών-μελών.
- Η υλοποίηση διοικητικών διαδικασιών απαιτείται να εκτελείται σε τοπικές γλώσσες των κρατών-μελών.
- Οι τεχνολογίες πληροφορικής ελέγχου της ναυσιπλοΐας είναι κατακερματισμένες και μη διασυνδεδεμένες είτε σε επίπεδο κράτους-μέλους είτε σε επίπεδο λιμένων, γεγονός που αποτρέπει μια κοινή, ολοκληρωμένη και συμβατή ηλεκτρονική πλατφόρμα ανταλλαγής ηλεκτρονικών δηλώσεων και διατυπώσεων σε ολόκληρη την Ε.Ε.

Το διοικητικό βάρος της μη επίτευξης μίας ενιαίας εσωτερικής αγοράς στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές προκύπτει εμφαντικά τόσο από έρευνες στο πλαίσιο ενδιαφέροντος της Ε.Ε. όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ειδικότερα, σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη για τον υπολογισμό των διοικητικών βαρών για λογαριασμό της Ε.Ε.¹⁸:

- Η μέση δαπάνη του προσωπικού που συνδέεται με τις διοικητικές διαδικασίες εξυπηρέτησης των λιμένων ανέρχεται σε περίπου 288 ευρώ κατά περίπτωση.
- Τα συνολικά έξοδα που αφορούν τις δαπάνες προσωπικού διεκπεραίωσης των σχετικών διοικητικών διαδικασιών και η οικονομική επίπτωση των σχετικών διαδικασιών και ελέγχων (λ.χ. χρονικό κόστος καθυστέρησης, πρόσθετα κόστη συντήρησης κ.ο.κ.) δύναται να αποτελέσουν μέχρι και το 3 - 3,5% του συνολικού κόστους μεταφοράς.
- Ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη χρονική διάρκεια, την επίπτωση των τελωνειακών και άλλων διοικητικών διαδικασιών και ελέγχων καθώς και από τις ελλείψεις στη διαχείριση και διακίνηση φορτίου. Συνεπώς, ο μέσος χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων είναι 5 έως 7 ημέρες για τα εμπορευματοκιβώτια, 7 έως 10 ημέρες για γενικό φορτίο και 15 ημέρες για χύδην προϊόντα. Δεδομένου ότι ο μέσος όρος διάρκειας θαλάσσιου μεταφορικού έργου στα εσωτερικά θαλάσσια ύδατα της Ε.Ε. διαρκεί κατά μέσο όρο λιγότερο από μία εβδομάδα, μια καθυστέρηση μεγαλύτερη από τη διάρκεια του ταξιδιού έχει τεράστια βαρύτητα για τη συνολική ελκυστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών έναντι εναλλακτικών λύσεων και επιβαρύνει τεχνητά τη δυνατότητα ανταγωνισμού μεταξύ υποκατάστατων μεθόδων μεταφοράς.
- Η αρχική εκτίμηση των εξοικονομήσεων που μπορούν να επιτευχθούν από την μείωση του χρόνου διεκπεραίωσης διοικητικών διαδικασιών εισαγωγής-εξαγωγής αγαθών, τα πλεονεκτήματα από την εξάλειψη όλων των διοικητικών διαδικασιών είναι της τάξης των 678 εκατομμύρια ευρώ εντός του χρονικού διαστήματος 2009-2020.
- Τα διοικητικά εμπόδια στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (short sea shipping) συνεπάγονται σημαντικές καθυστερήσεις στις εμπορευματικές μεταφορές. Ένα εμπορευματικό πλοίο με μητρώο κ-μ της Ε.Ε., με απόπλου την Αμβέρσα και προορισμό το Ρότερνταμ απαιτεί τον ίδιο βαθμό γραφειοκρατίας με το αντίστοιχο δρομολόγιο Ρότερνταμ-Παναμά.

Ενδεικτικά είναι επίσης τα παραδείγματα που αναδεικνύουν το μέγεθος των εμποδίων και τη σημασία άρσης αυτών σε μια χώρα όπως η Νορβηγία, όπου η ανάπτυξη του ναυτιλιακού

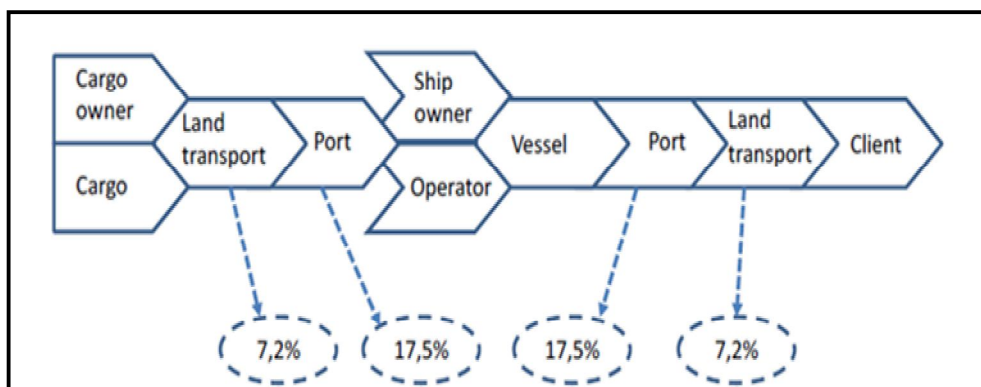
¹⁸ Σχετικές πληροφορίες περιλαμβάνονται στη μελέτη: Impact Assessment Study – Price Waterhouse Coopers (PwC) – (2007 – 2008)

πλέγματος έχει αναδείξει ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά στη ναυτιλία της (Jan Tore Pedersen, 2011). Ειδικότερα:

- Σε ένα δοκιμαστικό διάπλου από το λιμάνι Velsen/Grimsby-Norβηγία διαμέσου ενός μεγάλου αριθμού Νορβηγικών λιμένων και καταλήγοντας στο λιμάνι Murmansk-Ρωσία οι υπεύθυνοι του πλοίου έπρεπε να προσυπογράψουν πάνω από 500 έγγραφα τα οποία είχαν ήδη υπογραφεί από την υπεύθυνη για το φορτίο εταιρία.
- Στο πλαίσιο του έργου «Ny-frakt» και με σκοπό την απαρίθμηση του συνολικού αριθμού των τελών και προμηθειών που βαρύνει διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς ερευνήθηκε το σύνολο των επιβαρύνσεων και το ποσοστό τους στο σύνολο της μεταφοράς ενός τυπικού φορτίου¹⁹. Τα αποτελέσματα κατέδειξαν ότι το ίδιο φορτίο επιβαρύνθηκε με 4 διαφορετικά τέλη ύψους 0,5% του συνολικού κόστους μεταφορών μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου, με 8 διαφορετικά τέλη ύψους 11,4% του συνολικού κόστους μεταφορών μέσω οδικού δικτύου και με 27 διαφορετικά τέλη ύψους 15,2% του συνολικού κόστους μεταφορών εάν διεξαχθεί δια της θαλάσσιας οδού.
- Το σύνολο των ενδιάμεσων σταδίων για τη διενέργεια μιας θαλάσσιας μεταφοράς στη Νορβηγία επιβαρύνεται κατά 50% από χερσαίες δραστηριότητες (οδική μεταφορά, διαχείριση φορτίου στους λιμένες κ.ο.κ.).
- Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης για τον Ευρωπαϊκό Χώρο Θαλάσσιων Μεταφορών οι βασικότερες αιτίες καθυστερήσεων στις αφίξεις-αναχωρήσεις των εμπορευματικών μεταφορών αφορούν:
 - α) τις τελωνειακές διατυπώσεις και ελέγχους,
 - β) τους ελέγχους προέλευσης φυτικών και ζωικών προϊόντων,
 - γ) τους συνοριακούς ελέγχους και
 - δ) τους ελέγχους υγειονομικού περιεχομένου

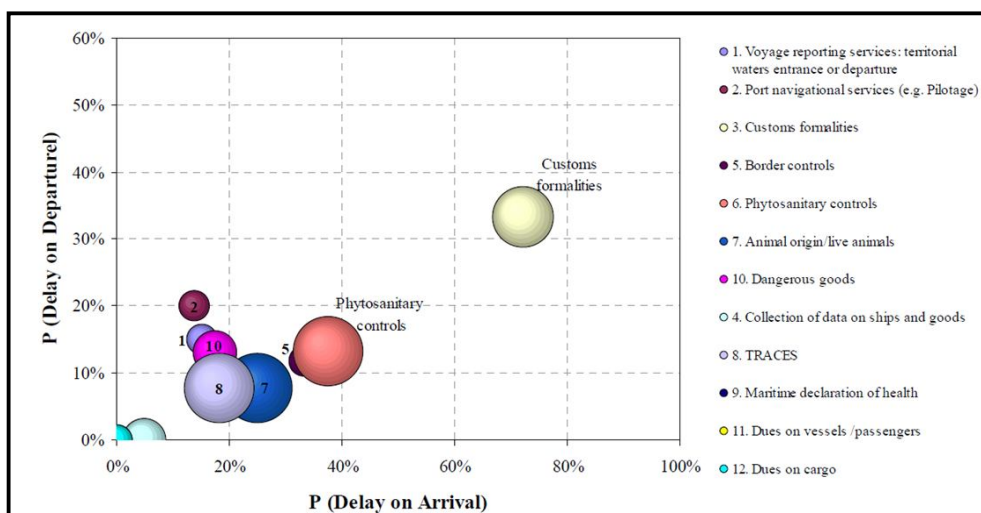
¹⁹ Φορτίο 100 τόνων που μεταφέρεται από το Stavanger στο Bodø της Νορβηγίας μέσω οδικού, σιδηροδρομικού και θαλάσσιου δικτύου

Σχήμα 7.5: Συμμετοχή χερσαίων δραστηριοτήτων στο σύνολο του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς



Πηγή: Motorways of the Sea Services in the Northern Maritime Corridor (2010)

Σχήμα 7.6: Συσχέτιση διοικητικών διαδικασιών ελέγχου και καθυστερήσεων (αφίξεων – αναχωρήσεων) εμπορικών πλοίων στους λιμένες της Ε.Ε.



Πηγή: European Maritime Transport Space without Barriers – consultation response 2007

Σύμφωνα με τους στρατηγικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που τέθηκαν την περίοδο 2005-2009²⁰, η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής πολιτικής για τη διαχείριση των ευρωπαϊκών θαλάσσιων με στόχο την εξέταση όλων των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων και των πτυχών της αειφόρου ανάπτυξης των ωκεανών και των θαλάσσιων, συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέσα από ένα συνολικό πρίσμα περιλαμβάνει τους εξής άξονες:

²⁰ European Commission (2005) Thematic Strategy on the Protection and Conservation of the Marine Environment. Brussels COM (2005) 504 final.

- εφαρμογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης στη θαλάσσια διακυβέρνηση
- ανάπτυξη εργαλείων για την ολοκληρωμένη χάραξη πολιτικής
- μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών
- δημιουργία βάσης γνώσεων και καινοτομίας για τη θαλάσσια πολιτική
- εξασφάλιση της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές
- προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις
- αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη Γαλάζια Βίβλο (Blue Paper) προκρίνοντας μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007) και ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης (SEC(2007)/1278). Η Γαλάζια Βίβλος περιλαμβάνει ορισμένες στρατηγικές πρωτοβουλίες που χρησιμεύουν ως βάση για πιο λεπτομερή βήματα υλοποίησης του σχεδίου (Meiner, 2010), ενδεικτικά αναφέρονται οι ακόλουθες:

- δημιουργία χωρίς εμπόδια του Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών
- συνολική στρατηγική για τους λιμένες της Ε.Ε.
- στρατηγική μελέτη για το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών της Ε.Ε. με ορίζοντα το 2008-2018
- ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα
- χρηματοδότηση από την Ε.Ε. των παράκτιων περιοχών της Ε.Ε.
- σχεδιασμός της ευρωπαϊκής ακτογραμμής (ICZM)
- φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές, αλιεία με σεβασμό στο οικοσύστημα και εξάλειψη της παράνομης αλιείας
- νέα εργαλεία σχεδιασμού της ναυσιπλοΐας (MSP)
- νέα συστήματα επιτήρησης, συμμόρφωσης και επιβολής του νόμου

Ο Ευρωπαϊκός Χώρος Θαλάσσιων Μεταφορών αποτελεί μια σύνθετη πρωτοβουλία για την εξάλειψη ή τη σημαντική μείωση των ιδιαίτερα επιβαρυντικών διοικητικών διαδικασιών για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων. Βασική τεχνολογική συνιστώσα για την επίτευξη του σκοπού αυτού είναι η χρήση των σύγχρονων τεχνολογικών συστημάτων παρακολούθησης πλοίων, τα οποία θα επιτρέψουν την εφαρμογή σύγχρονων ελεγκτικών μεθόδων. Βασικό ζητούμενο η κατάργηση όλων των εν ισχύ διοικητικών και ρυθμιστικών εμποδίων που επιβαρύνουν τις διαδικασίες διέλευσης των θαλάσσιων μεταφορών. Η Ε.Ε. έχει θέσει ως στόχο μέχρι το 2018 ο Ευρωπαϊκός Χώρος Θαλάσσιων Μεταφορών να αποτελεί πραγματικότητα, δεδομένου ότι μέχρι και το 2020 η ανάγκη εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών θα απαιτεί σε ετήσια βάση την εξυπηρέτηση 1,6 δις τόνων εμπορευμάτων σε σχέση με το 2010.

Στο σχέδιο δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλασσίων Μεταφορών (COM 2009/11) επισημαίνεται ότι οι βασικοί άξονες απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών και εμποδίων στον εσωτερικό θαλάσσιο χώρο διακίνησης εμπορευμάτων ενέχουν βραχυχρόνιο και μακροχρόνιο χαρακτήρα χωρίς να παραλείπεται η αναφορά σε συγκεκριμένα βήματα υλοποίησης.

Πίνακας 7.2

Πολιτικές με βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα αντιμετώπισης αδυναμιών για την επίτευξη του Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλασσίων Μεταφορών			
A/A	Άξονας	Μέτρα	Χρόνος Υλοποίησης
1	Αναθεώρηση Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα	Τροποποίηση του σχετικού Κανονισμού για τον επανακαθορισμό διατάξεων εφαρμογής του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, έτσι ώστε να καθιερωθεί νόμιμο τεκμήριο ή απαλοιφή πρόσθετων αποδεικτικών εγγράφων για εμπορεύματα που μεταφέρονται μεταξύ κοινοτικών λιμένων.	Q2 2012
2	Επίσπευση των ελέγχων εγγράφων που αφορούν τη μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων μεταξύ λιμένων της ΕΕ	Ενίσχυση των διαδικασιών για έναν αποτελεσματικότερο και ταχύτερο εκτελωνισμό ζωικών και φυτικών προϊόντων στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές, μέσω: Δημιουργίας δυνατοτήτων συνέργειας στους ελέγχους, ιδίως των εγγράφων, που απαιτούνται πριν επιτραπεί ο εκτελωνισμός τέτοιων προϊόντων σε κοινοτικούς λιμένες. Την απαλοιφή αλληλεπικάλυψη των ελέγχων, η οποία προκαλεί καθυστερήσεις και αύξηση του κόστους εκτελωνισμού. Την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών ελέγχου, σε	

		σχέση με τη διαδικασία που εφαρμόζεται για τη θαλάσσια μεταφορά ζωικών και φυτικών προϊόντων. Ενθάρρυνση της χρήσης της ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων και ο πιο αποτελεσματικός συντονισμός των τελωνείων.	
3	Ηλεκτρονική Εφαρμογή Δηλωτικών	Τα ηλεκτρονικά δηλωτικά δεν είναι καθολικά αποδεκτά από όλους τους λιμένες στην ΕΕ. Σκοπός είναι τα επόμενα χρόνια να εφαρμοστεί μια κοινή ηλεκτρονική πλατφόρμα αναφοράς (βάσει στοιχείων του 2009 μόνο το 55% των λιμένων χρησιμοποιούσαν ηλεκτρονικά συστήματα για την επεξεργασία των πληροφοριών πλοίων και εμπορευμάτων).	

Με την υιοθέτηση των μέτρων που προβλέπονται σύμφωνα και με τον σχεδιασμό της Ε.Ε. (SEC 2009/46) αναμένεται η μείωση του διοικητικού φόρτου που εκτιμάται στα 2,4 δις €, ενώ τα εκτιμώμενα περιβαλλοντικά οφέλη εκτιμώνται σε 182-365 εκατ. ευρώ κατά την περίοδο 2009-2040. Οι δαπάνες για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και λειτουργία των μέτρων εκτιμώνται σε € 617 εκατ. ευρώ. Στον Πίνακα 7.6 του παραρτήματος παρουσιάζονται αναλυτικά τα κόστη και τα οφέλη από την εφαρμογή της πολιτικής αυτής στην Ε.Ε.

Πίνακας 7.3

Πολιτικές με μεσοπρόθεσμο χαρακτήρα αντιμετώπισης διαρθρωτικών αδυναμιών για την επίτευξη του Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών			
A/A	Αξονας	Μέτρα	Χρόνος Υλοποίησης
1	Αναβαθμισμένη μετάδοση	Εφαρμογή συστημάτων e-maritime και ενοποίηση των συστημάτων ναυτιλιακής επιτήρησης, γεγονός	

	ηλεκτρονικών δεδομένων	που θα αναβαθμίσουν τη δυνατότητα παρακολούθηση των πλοίων και την ιχνηλάτηση της κυκλοφορίας, την δραστική μείωση των διοικητικών διαδικασιών και τελωνειακών διατυπώσεων για τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από λιμένες. Παράλληλα, η δημιουργία αδιάλειπτης ροής των εγγράφων μεταφοράς, (έργο e-Freight), θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε περισσότερες θαλάσσιες αρτηρίες μεταφοράς.	
2	Ενιαία διοικητική θυρίδα	Χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων για την ανταλλαγή δεδομένων προκειμένου να εγκαταλειφθούν τα έντυπα έγγραφα το αργότερο το 2013. Παράλληλα, προβλέπεται η δημιουργία ενός κοινού παραθύρου (National Single Window – NSW), μέσω του οποίου θα διεκπεραιώνονται όλες οι διοικητικές διαδικασίες με συντονισμένο τρόπο μεταξύ των διαφόρων φορέων, με τη χρήση της ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων.	Q4 2013
3	Επικίνδυνα Εμπορεύματα	Επαναξιολόγηση της κοινοτικής νομοθεσίας για την θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με αντιμετώπιση των ρυθμιστικών εμποδίων και της τεχνικής φύσεως νομοθεσία, η οποία επιβαρύνει υπέρμετρα τη μεταφορά των εμπορευμάτων αυτών δια θαλάσσης υπεισέρχονται ταυτόχρονα πολλαπλοί φορείς υποκείμενοι σε τεχνικής φύσεως νομοθεσία, συχνά δε η θαλάσσια μεταφορά δεν είναι λύση και τα εμπορεύματα μεταφέρονται από ξηράς.	

Με τη σύνταξη του Χάρτη Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών (COM(2011) 144) η Ε.Ε. όρισε μια σειρά πρωτοβουλιών με σκοπό τη διευκόλυνση της ναυτιλίας στην περιοχή της «γαλάζιας ζώνης» (Blue Belt) που περιβάλλει την Ε.Ε. Για την εν λόγω «γαλάζια ζώνη» έχουν διατυπωθεί σαφείς πολιτικές κατευθύνσεις με σκοπό τη σημαντική μείωση του διοικητικού βάρους για όλες τις θαλάσσιες μεταφορές εντός της Ε.Ε. καθώς και τη δημιουργία «γαλάζιων λωρίδων» επίσπευσης διοικητικών διαδικασιών στους ευρωπαϊκούς λιμένες για τα κοινοτικά προϊόντα ώστε να επιταχυνθεί η διαμετακόμισή τους.

Πίνακας 7.4

Πολιτικές Κατευθύνσεις για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών– Ευρωπαϊκή Γαλάζια Ζώνη – Εσωτερική Ναυσιπλοΐα (COM(2011)/144)			
A/A	Κατεύθυνση	Πολιτικές	Χρόνος Υλοποίησης
1	Γαλάζια Ζώνη Ναυσιπλοΐας	Αξιοποίηση τεχνολογιών παρακολούθησης, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα που εδρεύει στη Λισαβόνα (EMSA), για τον έλεγχο της κυκλοφορίας των πλοίων και την ένταξή τους σε αδιάλειπτες αλυσίδες εφοδιαστικής στο έδαφος της ΕΕ Πιστοποιητικά Εξαίρεσης Πλοηγού: Εξαίρεση πεπειραμένων πλοιάρχων, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και σε ορισμένους λιμένες, από την υποχρέωση να χρησιμοποιούν υπηρεσίες πλοηγού όταν πραγματοποιούν ελιγμούς στον λιμένα	
2	Ηλεκτρονική ναυτιλία (e-Maritime)	Διαλειτουργικότητα μεταξύ των συστημάτων όλων των παραγόντων της ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων οι μεταφορείς, οι εταιρείες εφοδιαστικής και οι διοικητικές αρχές λιμένων και εσωτερικής	

		ναυσιπλοΐας. Υιοθέτηση όλων των τα προηγμένα ηλεκτρονικών μέσων διαχείρισης και ανταλλαγής σχετικών με τις μεταφορές πληροφοριών, όπως τα ηλεκτρονικά τελωνεία (e-Customs) και οι ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές (e-Freight).	
3	Πρόσβαση στην αγορά Λιμένων	Εξέταση ενδεχομένου υποβολής νομοθετικών προτάσεων για άνοιγμα της πρόσβασης στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών Αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου αναφορικά με τα κονδύλια που διαθέτουν οι δημόσιες αρχές στον εκάστοτε λιμένα – Αξιολόγηση μείωση υποχρεωτικού ορίου πληροφόρησης (ισχύον > 40 εκ.€)	
	Άρση Εμποδίων στην Εσωτερική Ναυσιπλοΐα	Θέσπιση κατάλληλου πλαισίου για τη βελτιστοποίηση της εσωτερικής αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και άρση των εμποδίων που παρακωλύουν την περαιτέρω αξιοποίησή της. Αξιολόγηση και καθορισμός των αναγκαίων καθηκόντων και μηχανισμών για την εκτέλεσή τους, ενόψει επίσης του ευρύτερου ευρωπαϊκού σκηνικού.	

Η Ε.Ε. στο πλαίσιο της στρατηγικής της μέχρι το 2018 δίνει ιδιαίτερα μεγάλη έμφαση στην προσπάθεια ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης πληροφοριών και αναφοράς για όλα τα πλοία που βρίσκονται στις θαλάσσιες διαδρομές προς και από ευρωπαϊκούς λιμένες, διασχίζουν ή προσεγγίζουν τα θαλάσσια ύδατα της Ε.Ε. (COM 2009/8). Το σύστημα βασίζεται στους ακόλουθους δύο πυλώνες, οι οποίοι θα μειώσουν τόσο το ρυθμιστικό βάρος όσο και το χρηματοοικονομικό κόστος του κλάδου των θαλασσιών μεταφορών:

- Ανάπτυξη της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime) και εξέλιξή της σε ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σύστημα για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών σε διάφορα επίπεδα της αλυσίδας μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, το σύστημα πρέπει να

έχει δυνατότητα διεπαφής με το σύστημα ηλεκτρονικών φορτίων (e-Freight), το σύστημα ηλεκτρονικών τελωνείων (e-Customs) και το Σύστημα Ευφώνων Μεταφορών, ώστε οι χρήστες να έχουν δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας του φορτίου, όχι μόνο κατά το θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής αλλά και σε όλους τους τρόπους μεταφοράς σε γνήσιο πλαίσιο διατροπικότητας.

- Ανάπτυξη εφαρμογής ηλεκτρονικών τελωνείων (e-Customs) και ηλεκτρονικών φορτίων (e-freight) στη βάση των οποίων ο χρόνος εξυπηρέτησης αλλά και η ποιότητα των τελωνειακών διατυπώσεων και διαδικασιών θα επιτρέψει τη μείωση του διοικητικού κόστους της ενδοκοινοτικής ναυτιλίας.

7.6 Η θεσμική οργάνωση των φορέων του Ναυτιλιακού πλέγματος

Η εξέλιξη των ναυτιλιακών πλεγμάτων διακρίνεται σε τέσσερα στάδια με χρονική διάσταση–αναφορά (J.Lam, W. Zhang, 2011):

- **1ο Στάδιο (1920-1950):** Η δραστηριότητα των θαλάσσιων λιμένων περιορίζεται στα αντικείμενα της ναυτιλίας και της φορτοεκφόρτωσης. Σε εμπορικό επίπεδο, οι διάφορες ναυτιλιακές δραστηριότητες δεν βρίσκουν κοινό παρανομαστή έκφρασης, αλλά οι εκάστοτε επιχειρηματικοί φορείς λαμβάνουν τις αποφάσεις τους ανεξάρτητα από άλλους σε αυτό που σήμερα ονομάζουμε ναυτιλιακό πλέγμα. Η συνείδηση του «ανήκειν» σε επίπεδο κλάδου ήταν επικρατέστερη από αυτήν σε μια ναυτιλιακή κοινότητα. Ως εκ τούτου, οι κύριες λειτουργίες στις αρχές του ναυτιλιακού κλάδου είναι η διακίνηση φορτίου και η διανομή. Την περίοδο εκείνη τα λιμάνια του Λονδίνου και του Ρότερνταμ αποτελούν βασικούς εκφραστές του μοντέλου αυτού, ενώ και κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα λιμάνια της Νέας Υόρκης, του Αμβούργου και του Δουβλίνου μετεξελίσσονται σε θιασώτες αυτού του μοντέλου.
- **2ο Στάδιο (1950-1980):** Στο δεύτερο στάδιο, το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελεί το κέντρο κατανομής εμπορικού φορτίου και βασικός συντελεστής για την αύξηση της προστιθέμενης αξίας των εμπορεύσιμων αγαθών. Συγκεντρώνει και διανέμει το χύδινο φορτίο, προβαίνει στη βιομηχανική του μεταποίηση, συνδυασμό, ομαδοποίηση, συσκευασία και εμπορική προώθηση. Αποτελεί το κεντρικό σημείο αναφορά διαχείρισης και κατανομής φορτίου. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες σε αυτό το στάδιο πραγματοποιούνται μέσα και γύρω από λιμενικές εγκαταστάσεις δεύτερης γενιάς. Σε αυτή την κατηγορία των λιμένων οι κυβερνήσεις, οι λιμενικές αρχές και όλοι όσοι παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες έχουν μια ευρύτερη κατανόηση των λειτουργιών του λιμανιού. Τα λιμάνια, με τον τρόπο αυτό, μπορούν να αναλάβουν και να προσφέρουν βιομηχανικές ή εμπορικές υπηρεσίες στους χρήστες τους, οι οποίες δεν συνδέονται άμεσα με την παραδοσιακή δραστηριότητα της φόρτωσης και εκφόρτωσης. Το πεδίο

εφαρμογής των λιμενικών δραστηριοτήτων επεκτείνεται σε εμπορικές ή κάθε άλλη σχετικής μορφής υπηρεσίες, ενώ και βιομηχανικές εγκαταστάσεις δημιουργούνται εντός της λιμενικής ζώνης. Ως εκ τούτου, ο ναυτιλιακός κλάδος αναπτύσσεται και εκτείνεται προς την ενδοχώρα με βιομηχανίες, όπως του σιδήρου και του χάλυβα, βαριά μεταλλουργία, δωλιστήρια, πετροχημικά, αλουμινίου, χαρτιού, λιπασμάτων, ζάχαρης καθώς και διάφορων γεωργικών προϊόντων. Η δεύτερη γενιά του ναυτιλιακού κλάδου δεν είναι μόνο ένα κέντρο μεταφορών αλλά και βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο. Απολαμβάνουν επιπλέον μια στενότερη συνεργασία με τον κλάδο των μεταφορών και το εμπόριο, οι οποίοι έχουν πλέον εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης στην περιοχή του λιμανιού. Τέλος, σε αυτό το στάδιο το ναυτιλιακό πλέγμα διακατέχεται από μια στενότερη σχέση με την ευρύτερη περιοχή του δήμου/περιφέρειας από την οποία εξαρτάται περισσότερο αναφορικά με τις χρήσεις γης, την ενέργεια, την κατανάλωση νερού και φυσικά την προσφορά εργατικού δυναμικού. Παραδείγματα ναυτιλιακών πλεγμάτων που διήλθαν του σταδίου αυτού είναι του Χονγκ Κονγκ, της Σιγκαπούρης, της Αμβέρσας και του Kaohsiung (Ταϊβάν).

- **3° Στάδιο (1980 – 1990):** Η τρίτη γενιά ναυτιλιακών ομίλων εμφανίζεται τη δεκαετία του 1980 ως απόρροια της αύξησης της παγκόσμιας κλίμακας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε συνδυασμό με την αυξανόμενη απαίτηση διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Βασικά χαρακτηριστικά του νέου μοντέλου είναι η επέκταση των δικτύων εξυπηρέτησης των λιμένων και η ενσωμάτωση παραγωγικών συντελεστών όπως η πληροφορική, οι νέες τεχνολογίες και κυρίως η κεφαλαιακή μόχλευση από το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Το ναυτιλιακό πλέγμα αναλαμβάνει ένα πολύ ιδιαίτερο ρόλο στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού αποκτώντας με τον τρόπο αυτό την ικανότητα επεξεργασίας πληροφοριών και τη διανομή, ενώ δραστηριοποιείται ενεργά στη διεθνή ροή των συντελεστών παραγωγής λειτουργώντας ως κομβικό σημείο της αλυσίδας εφοδιασμού (hub) στην παγκόσμια-περιφερειακή οικονομία. Τα ναυτιλιακά πλέγματα του Ρότερνταμ, του Χονγκ Κονγκ και της Σιγκαπούρης ηγούνται αυτής της γενιάς.
- **4° Στάδιο (1990-Σήμερα):** Η τέταρτη γενιά ναυτιλιακών πλεγμάτων διαφοροποιείται από την προηγούμενη λόγω των ισχυρών, πλέον, διασυνδέσεων μεταξύ επιχειρήσεων και κλάδων (είτε μέσω κοινών επιχειρήσεων είτε μέσω μιας ενιαίας κοινής διοίκησης). Το ναυτιλιακό πλέγμα 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. (Σχήμα 13)

Σχήμα 7.7: Δομή ναυτιλιακών διεθνών πλεγμάτων

Maritime advantages	Hamburg	Hong Kong	London	New York/ New Jersey	Oslo	Piraeus	Rotterdam	Shanghai	Singapore	Tokyo
Port	O	O					O	O	O	
Marine insurance			O		O				O	O
Financial service	O	O	O	O	O	O		O	O	
Ship registry	O	O	O		O	O			O	
Shipowners, Operators & Managers		O	O		O	O	O		O	O
Ship classification society			O		O					
Ship agency and forwarding			O				O	O	O	
Ship brokers			O		O	O				
Legal services		O	O			O			O	
Ship building & repair	O	O					O		O	
Marine personnel				O			O	O		
Research, education & training	O	O	O		O		O	O	O	O
Information and communication technology (ICT) Services		O	O	O		O	O		O	
Regulators: Maritime Organisations / Associations/exchange market, etc.			O		O		O			O
Governmental support	O							O	O	
Maritime culture and heritage	O		O	O	O	O	O			

Note: "O" denotes maritime clusters have the competitive advantages in the particular aspects.

Πηγή: Jasmine Siu Lee Lam, Wei Zhang (2011)

Βασικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών πλεγμάτων

Για την κατανόηση βασικών χαρακτηριστικών των ναυτιλιακών πλεγμάτων κρίνεται σκόπιμη η κατηγοριοποίησή τους με βάση κριτήρια που ακολουθούν:

1. Κατηγοριοποίηση με βάση τη συμμετοχή:

Η διεθνής βιβλιογραφία αναδεικνύει δύο διαφορετικές βασικές προσεγγίσεις για την οργανωτική δομή των ναυτιλιακών πλεγμάτων με κύρια συνιστώσα αυτή της ανάληψης πρωτοβουλίας ίδρυσης (establishment initiative). Οι δύο κατηγορίες αφορούν:

- α) ναυτιλιακά πλέγματα τα οποία δημιουργούνται με την συνεπικουρία κρατικών φορέων (top-down model) και
- β) ναυτιλιακά πλέγματα τα οποία δημιουργούνται από επιχειρήσεις-ηγέτες ή/και συνδέσμους επιχειρήσεων του κλάδου (bottom-up)²¹.

²¹ European Commission (DG MARE), 2009, The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors

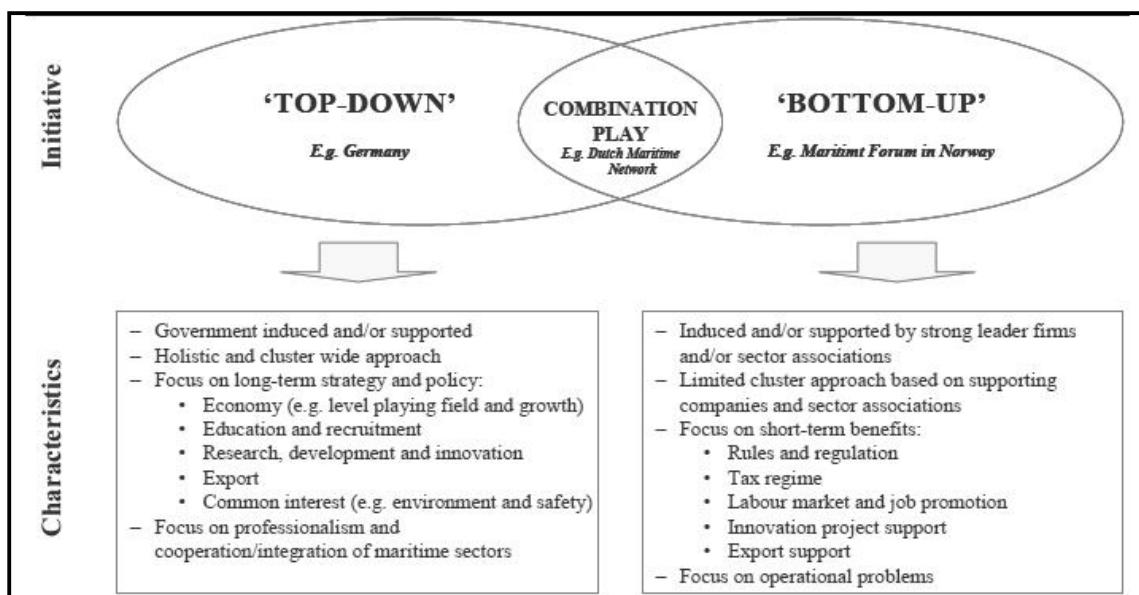
Τα βασικά χαρακτηριστικά της top-down κατηγοριοποίησης του ναυτιλιακού πλέγματος συνοψίζονται στα εξής:

• για τη δημιουργία τους απαιτείται υποστήριξη σε κυβερνητικό επίπεδο και ταυτόχρονα λήψη πρωτοβουλίας από κρατικούς φορείς • ολιστική και ευρεία αντιμετώπιση των φορέων του ναυτιλιακού πλέγματος (στόχευση συμφερόντων) • προγραμματισμός βάσει μακροπρόθεσμης στρατηγικής και πολιτικής με βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες:	α) μακροοικονομικά & μικροοικονομικά δεδομένα (πρόσβαση στις αγορές, ανάπτυξη τομέων κ.ο.κ), β) εκπαίδευση, γ) έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία και δ) εξαγωγικός προσανατολισμός
• εστίαση στη συνεργασία και την ολοκλήρωση των θαλάσσιων κλάδων • συγκροτημένος διάλογος και ανταλλαγή προτάσεων μεταξύ κυβέρνησης και φορέων	

Αντίστοιχα για την κατηγορία του ναυτιλιακού πλέγματος το οποίο δημιουργείται από επιχειρήσεις-ηγέτες ή/και συνδέσμους επιχειρήσεων του κλάδου, βασικά στοιχεία αποτελούν:

• η δημιουργία υπό την επήρεια και την στήριξη επιχειρήσεων-ηγετών ή/και συνδέσμων επιχειρήσεων του κλάδου • περιορισμένο πλαίσιο πολιτικής και δράσης το οποίο στηρίζεται στην υποστήριξη των εταιριών και ενώσεων του κλάδου • εστίαση σε βραχυπρόθεσμα οφέλη, όπως:	α) άσκηση επιρροής στη δημιουργία του κανονιστικού και ρυθμιστικού πλαισίου, β) φορολογικό πλαίσιο, γ) ρυθμιστικό πλαίσιο της αγοράς εργασίας και προώθηση της απασχόλησης, δ) υποστήριξη του έργου της καινοτομίας, ε) στήριξη των εξαγωγών
• εστίαση στα λειτουργικά προβλήματα του κλάδου	

Σχήμα 7.8: Χαρακτηριστικά κατηγοριοποίησης ναυτιλιακών πλεγμάτων σύμφωνα με την πρωτοβουλία ίδρυσης



Πηγή: Policy Research Corporation

2. Κατηγοριοποίηση με βάση την οργάνωση:

Βασικές διαφοροποιήσεις ενυπάρχουν επίσης και στην οργανωτική δομή των δύο τύπων πλεγμάτων ανάλογα τόσο με την προέλευσή τους όσο και με την εθνική ή περιφερειακή τους αναφορά. Βασική αντίθεση μεταξύ ενός εθνικού ναυτιλιακού πλέγματος top-down και ενός αντίστοιχου bottom-up είναι η ύπαρξη διοικητικής, οργανωτικής πυραμίδας, η οποία επιτρέπει την ουσιαστική ανταλλαγή πληροφόρησης και διαδραστικότητας σε ένα σύνολο φορέων όπως οι επιχειρήσεις του κλάδου, του συνδέσμου επιχειρήσεων των κλάδων και του φορέα διοίκησης του πλέγματος, επιτυγχάνοντας την ουσιαστική διασύνδεση και προώθηση συνεργειών στον κλάδο. Οι δύο αυτές προσεγγίσεις (bottom-up & top-down), όταν εμπίπτουν σε περιφερειακό επίπεδο, δεν αντιστρατεύονται διαφορετικές δομές, αλλά η εγγύτητα των φορέων και η ανάγκη έκφρασης αυτών σε περιφερειακό επίπεδο οδηγεί σε συμμετοχικές δομές διοίκησης με την άμεση συμμετοχή των ενδιαφερομένων. Επιπρόσθετα, υφίσταται ο διαχωρισμός με βάση το χωρικό μέγεθος της επιρροής του ναυτιλιακού πλέγματος. Υφίστανται ναυτιλιακά πλέγματα εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας με ειδοποιό διαφορά το μέγεθος της παρεμβατικής τους ικανότητας σε θέματα καινοτομίας,

έρευνας, ανταλλαγής τεχνογνωσίας, ανάπτυξης των επιχειρήσεων, ανταλλαγής τεχνογνωσίας και διαμόρφωσης εργασιακών σχέσεων.

Σχήμα 7.9: Κατηγοριοποίηση ναυτιλιακών πλεγμάτων βάσει οργανωτικής βάσης και εμβέλειας

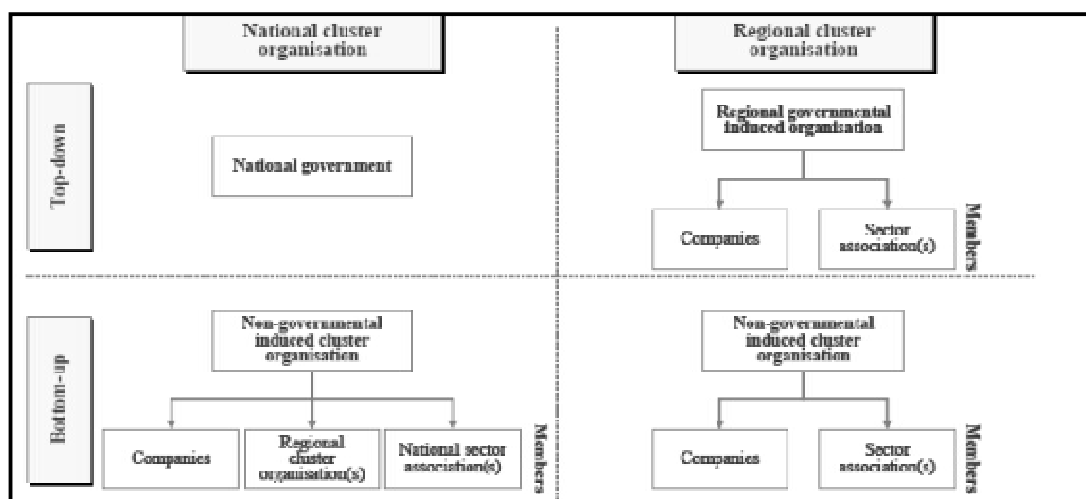
	EU study: 16 sectors		Dutch cluster study: 11 sectors	Allocation of 16 EU sectors to Dutch 11 sectors
1	Shipping	1	Shipping	Shipping
2	Shipbuilding	2	Shipbuilding	Shipbuilding Repair & conversion Naval shipbuilding
3	Repair & conversion	3	Marine equipment	Marine equipment
4	Naval shipbuilding	4	Offshore	Offshore supply Cable& submarine telecom
5	Scrapping	5	Inland shipping	Inland shipping
6	Offshore supply	6	Dredging and marine works	Dredging & maritime works
7	Inland shipping	7	Ports and related services	Ports & related services
8	Dredging & maritime works	8	Navy	-
9	Cable& submarine telecom	9	Maritime services	R&D and education Classification Support services
10	Ports & related services	10	Yachting	Recreational vessels
11	Fishing & aquaculture	11	Fishing	Fishing & aquaculture
12	Recreational vessels			
13	Classification societies			
14	R&D and education			
15	Support services			
16	Equipment manufacturing			

Πηγή: Policy Research Corporation

3. Κατηγοριοποίηση με βάση τη χρηματοδότηση:

Σημαντικές διαφοροποιήσεις στη χρηματοδότηση σημειώνονται ανάλογα με τη δομή τους. Σε ναυτιλιακά πλέγματα με δομή top-down οι δραστηριότητές τους χρηματοδοτούνται σε μεγάλο βαθμό από τους κρατικούς προϋπολογισμούς σε αντίθεση με τα ναυτιλιακά εκείνα πλέγματα με δομή bottom-up, οι οποίες στηρίζονται στη χρηματοδότηση κυρίως των ιδιωτών φορέων-μελών τους. Οι οικονομικοί κλάδοι οι οποίοι αποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα έχει σημασία για την συγκριτική βάση αξιολόγησης των πλεγμάτων. Η ολλανδική μελέτη για τα ναυτιλιακά πλέγματα της περιόδου 1997-1999 διακρίνει εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας έντεκα τομείς. Η αντίστοιχη μελέτη της ΕΕ²² διακρίνει αντίστοιχα δεκαέξι ναυτιλιακούς τομείς.

Σχήμα 7.10: Σύνθεση Ναυτιλιακών Πλεγμάτων – Dutch Maritime Study – EU Study



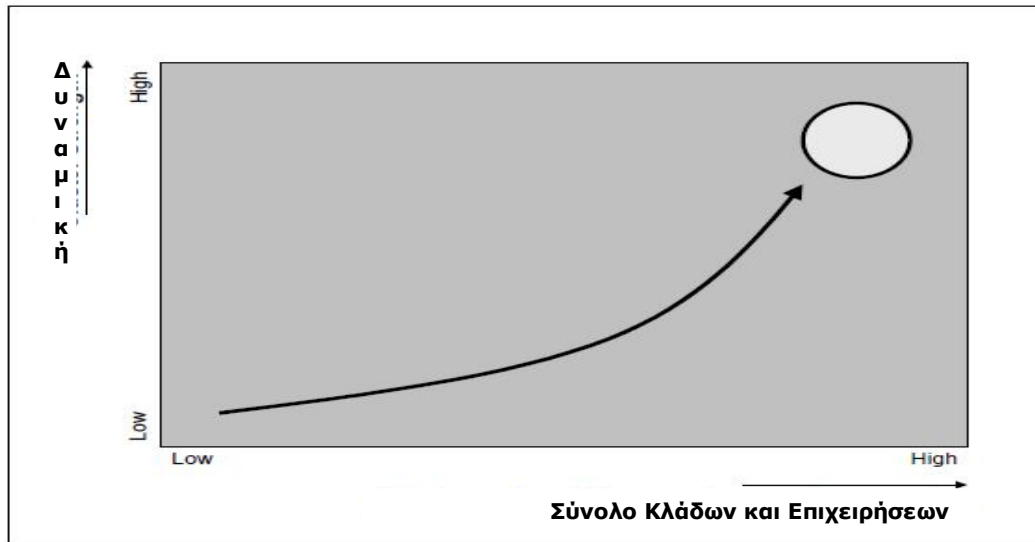
Πηγή: European Maritime Clusters Global Trends, Theoretical Framework: The Cases Of Norway And The Netherlands Policy Recommendation (2003)

Σε κάθε περίπτωση, οι παράγοντες που διαμορφώνουν τη δυναμική των ναυτιλιακών πλεγμάτων (enablers of maritime cluster dynamics) αποτελούν τη βάση της εξέλιξης των πετυχημένων παγκοσμίως ναυτιλιακών πλεγμάτων. Ανάμεσα στους παράγοντες αυτούς, οι σημαντικότεροι είναι οι δομικοί (structural indicators) και οι οικονομικοί (economic indicators) δείκτες αντίστοιχα. Ειδικότερα, οι δομικοί δείκτες είναι εκείνοι οι οποίοι καθορίζουν δυνητική συνέργεια και δυναμική ενός ναυτιλιακού πλέγματος και εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τον τύπο και τον αριθμό των κλάδων οι οποίοι συμμετέχουν σε αυτό. Τα δομικά χαρακτηριστικά τα οποία επηρεάζουν τη δυναμική των ναυτιλιακών πλεγμάτων αφορούν:

- α) κλαδική συμμετοχή: οι συμμετέχοντες κλάδοι δεν έχουν την ίδια σημασία. 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 ξεπερνώντας ακόμη και παραδοσιακούς κλάδους
- β) η ύπαρξη ισχυρών παραγόντων ώθησης της προσφοράς και της ζήτησης: Τα ναυτιλιακά πλέγματα είναι ισχυρότερα όταν όλοι οι παράγοντες διαμόρφωσης της ζήτησης και της προσφοράς διαγράφουν μια συνεχώς αυξητική τάση,
- γ) γεωγραφική συγκέντρωση: Η γεωγραφική διασπορά 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. Για παράδειγμα, το ναυτιλιακό πλέγμα της Νορβηγίας αποτελείται από επτά

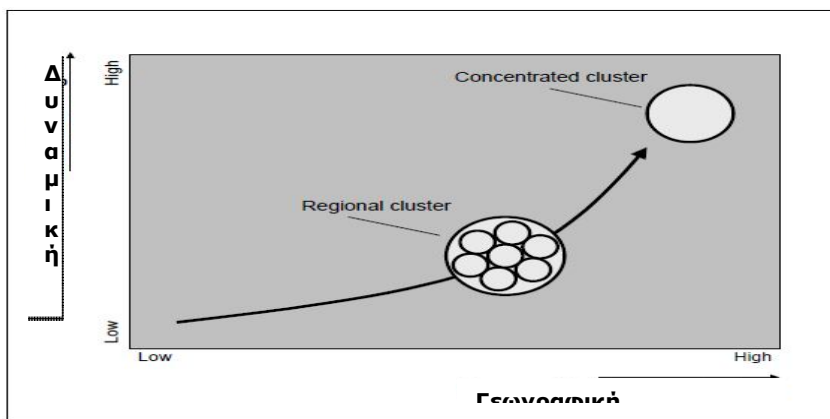
περιφερειακές ομάδες σε ακτίνα άνω των 1000 χλμ., ενώ το σύνολο των εταιριών στο αντίστοιχο ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα επεκτείνεται σε ακτίνα 150 χλμ.

Σχήμα 7.11: Σχέση κλαδική σύνθεσης και δυναμικής των ναυτιλιακών πλεγμάτων



Πηγή: European Maritime Clusters Global Trends, Theoretical Framework: The Cases Of Norway And The Netherlands Policy Recommendation (2003)

Σχήμα 7.12: Σχέση γεωγραφικής συγκέντρωσης και δυναμικής πλεγμάτων



Πηγή: European Maritime Clusters Global Trends, Theoretical Framework: The Cases Of Norway And The Netherlands Policy Recommendation (2003)

7.7 Η Ευρωπαϊκή Θεσμική Οργάνωση (The European Maritime Clusters Forum)

Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο δύο είναι οι βασικοί εκφραστές των ναυτιλιακών πλεγμάτων: το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum) και το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλιακών Πλεγμάτων (European Network of Maritime Clusters).

Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum - IMF)

Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – M.I.F.) ιδρύθηκε το 1992 ως πρωτοβουλία των Επιτρόπων της Ε.Ε., Bangemann και Van Miert. Ο κύριος στόχος του Φόρουμ είναι η αντιμετώπιση θεμάτων κοινού ενδιαφέρον για τους τομείς της βιομηχανίας και της ναυτιλίας με απώτερο σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους. Ειδικότερα, βασικοί στρατηγικοί στόχοι του φόρουμ αποτέλεσαν:

- η ύπαρξη μόνιμης θεσμικής διασύνδεσης με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για θέματα βιομηχανίας και ανάπτυξης
- η προώθηση συνεργειών μεταξύ των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε διάφορους προαγωγικούς τομείς της οικονομίας της Ε.Ε.
- ο εμπλουτισμός με το στοιχείο διαλόγου στα πλαίσια πολιτικής συζήτησης με τα όργανα της Ε.Ε. και κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- η βελτίωση της συμμετοχής των κρατών-μελών σε θέματα πολιτικών θαλάσσιων μεταφορών
- η προώθηση ενός ανταγωνιστικού ναυτιλιακού πλέγματος για την Ευρώπη, βελτιώνοντας παράλληλα την εικόνα του κλάδου στην ευρωπαϊκή κοινή γνώμη.

Η σύνθεση του MIF είναι αντιπροσωπευτική των ιδρυτικών του σκοπών:

- εκπρόσωποι ευρωπαϊκών ενώσεων, οι οποίοι συμμετέχουν στα αντίστοιχα όργανα της Ε.Ε. υπερασπιζόμενοι τα συμφέροντα της θαλάσσιας βιομηχανίας
- εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από αντίστοιχες με το αντικείμενο Γενικές Διευθύνσεις και Αυτοτελή Γραφεία, τα οποία έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με υποθέσεις από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες.
- παρατηρητές ανάλογα με τις θεματικές ενότητες ενδιαφέροντος και τα θέματα ενασχόλησης

Η οργανωτική δομή του MIF έχει την ακόλουθη σύνθεση:

- Η Συνέλευση (MIF Assembly): Διεξάγεται σε ετήσια βάση εγκρίνοντας τις δραστηριότητες του MIF και ταυτόχρονα δίνει τις αναγκαίες πολιτικές κατευθύνσεις

για τις δραστηριότητες του φόρουμ. Η Συνέλευση αποφασίζει για τη σύνθεση της συντονιστικής ομάδας του MIF

- Η συντονιστική ομάδα (MIF Co-ordination Group - CG): Επιβλέπει και κατευθύνει το επιχειρησιακό έργο του MIF, ενώ σημαντικά θέματα μπορεί να αναπέμπονται στη Γενική Συνέλευση του MIF, εάν αυτό κρίνεται απαραίτητο. Η συντονιστική ομάδα αποτελείται από τον πρόεδρο, τους εκπροσώπους της Επιτροπής και τους συντονιστές των Θεματικών Φόρουμ υπό εξέλιξη. Η συντονιστική ομάδα επιβλέπει τις εργασίες όλων των ομάδων θεματικών φόρουμ και εγκρίνει τη δημιουργία τους, τα προγράμματα εργασίας τους.
- Θεματικά Φόρα (MIF Thematic Fora): Η ανάληψη των δραστηριοτήτων σε επίπεδο θεματικών φόρουμ διεξάγεται υπό την άμεση εποπτεία των αντίστοιχων θεματικών συντονιστών. Η συμμετοχή στα φόρα είναι ανοικτή σε όλους τους οργανισμούς που συμμετέχουν στο MIF. Οι ομάδες εργασίας αναλαμβάνουν την επεξεργασία, τεκμηρίωση και εισήγηση προτάσεων σε τομείς προκλήσεων και ενδιαφέροντος για το φόρουμ όπως οι μεταφορές, το θαλάσσιο περιβάλλον, η διαχείριση ανθρωπίνων πόρων, R&D, κ.ο.κ.
- Η Εκτελεστική Γραμματεία (MIF Executive Secretariat): υποστηρίζει το έργο όλων των φορέων του MIF. Τα καθήκοντά της περιλαμβάνουν την προετοιμασία και την οργάνωση των συναντήσεων και των συνεδρίων, των θεματικών φόρουμ, συμπεριλαμβανομένης και της υποστήριξης των πρακτικών και των εκδόσεων-ανακοινώσεων. Η Εκτελεστική Γραμματεία είναι επίσης υπεύθυνη για την εξασφάλιση της ορθής ροής πληροφοριών μεταξύ των Θεματικών Φόρουμ καθώς και την κοινοποίηση των δραστηριοτήτων του MIF.

Η σημασία της θεσμικής οργάνωσης του Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – M.I.F.) για την προώθηση των αναπτυξιακών συνεργειών και τη διασφάλιση θεσμικής διασύνδεσης προκύπτει από τις εξής σημαντικές πτυχές:

- α) Οι ομάδες εργασίας του φόρουμ χρησιμοποιούν τις δομές των μελών τους προκειμένου να προωθούν την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των τομέων ευθύνης, αλλά και συνέργειες με άλλους βιομηχανικούς κλάδους αυξάνοντας τόσο τον όγκο των εργασιών τους όσο επίσης την τεχνογνωσία, την αποτελεσματικότητα των δαπανών R&D κ.ο.κ.,
- β) η διασύνδεση με σημαντικούς παράγοντες διαμόρφωσης των όρων λειτουργίας του ναυτιλιακού πλέγματος (εταιρίες εκφόρτωσης, διοικήσεις λιμένων και εμπορικών τερματικών σταθμών, συνδικάτα εργαζομένων - λιμενεργατών, κ.ο.κ.) και
- γ) η δημιουργία ενός υγιούς καναλιού επικοινωνίας των φορέων του φόρουμ με άλλους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας βοήθησε στην αλληλοϋποστήριξη και την

κατανόηση των προβλημάτων των άλλων, την επιτάχυνση της κοινής μάθησης, την συγκριτική αξιολόγηση και την ανάπτυξη κοινού μηχανισμού εκπροσώπησης συμφερόντων. Ειδικότερα ως προς το ζήτημα των συνεργειών με συναφείς βιομηχανικούς κλάδους αναφέρεται η διασύνδεση με τους κλάδους της βιομηχανίας υπεράκτιου πετρελαίου και φυσικού αερίου και η απόκτηση τεχνογνωσίας σε ζητήματα εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου καθώς και η διείσδυση σε νέα αντικείμενα υψηλής τεχνολογίας και προστιθέμενες αξίας.

Η σημαντικότερη πρωτοβουλία του Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – M.I.F.) αποτέλεσε η εκκίνηση της τεχνολογικής πλατφόρμας WATERBONE το 2005, το οποίο αφορούσε την έρευνα σε θέματα εξέλιξης των πλωτών μεταφορών μέχρι το 2020. Το ερευνητικό αυτό πρόγραμμα αξιολόγησε τις βασικές προκλήσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τις πλωτές μεταφορές και λειτουργίες, διατύπωσε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσεων σε θέματα καινοτομίας, έρευνας και ανάπτυξης με αντίστοιχη κινητοποίηση των αναγκαίων πόρων.

Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλιακών Πλεγμάτων (European Network of Maritime Clusters)

Το Μάρτιο του 2005 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε σε διαβούλευση την αναζήτηση μιας νέας μελλοντικής Θαλάσσιας Πολιτικής για την Ε.Ε., ενός νέου οράματος για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες της Ευρώπης²³. Οι βασικοί στόχοι αυτής της πρωτοβουλίας συνοψίζονταν στα ακόλουθα (Niko Wijnolst, 2006):

- διασφάλιση της αειφόρου χρήσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως προϋπόθεση για την πλήρη αξιοποίησή του
- Ε.Ε. με συντονισμένες πολιτικές διαχείρισης για τις θάλασσες και τους ωκεανούς, χειρισμός υποθέσεων με πιο συντονισμένο τρόπο, με στόχο την ανάπτυξη ενός ακμάζοντα ναυτιλιακού τομέα και του πλήρους δυναμικού των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο έναντι στα στεγανά που δημιουργεί η τομεακή προσέγγιση
- υιοθέτηση της Πράσινης Βίβλου για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. θα αποτελέσει ένα πρώτο βήμα προς την εγκαθίδρυση μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής, σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- ορισμός μιας ομάδας ανάληψης δράσης για θέματα θαλάσσιας πολιτικής (Maritime Policy Task Force) η οποία θα φέρει εις πέρας τη διαδικασία αυτή.

²³ COM(2006) 275

Το Νοέμβριο του 2005 και εξ αφορμής της ανάγκης κατάθεσης στη διαβούλευση ολοκληρωμένων προτάσεων από όλους τους φορείς, οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών πλεγμάτων από δέκα ευρωπαϊκές χώρες (Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο)²⁴ αποφάσισαν τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλιακών Πλεγμάτων (European Network of Maritime Clusters). Σκοπός της πρωτοβουλίας αυτής αποτέλεσε η δημιουργία νέος δυναμικού φορέα ανταλλαγής τεχνογνωσίας, βέλτιστων πρακτικών και εκπροσώπησης μιας κοινής βάσης συμφερόντων.

Τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ενισχύουν και προωθούν τη δημιουργία των ναυτιλιακών πλεγμάτων, καθώς αυτό είναι ένας πολύ αποτελεσματικός τρόπος για την ενίσχυση της εθνικής θαλάσσιας πολιτικής τους και της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Κλουτσινιώτης Ο., Μεσσαρές Σ., 2006. *Χωροταξική Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης Βιομηχανικής Ζώνης στα όρια της Δραπετσώνας*. Δήμος Δραπετσώνας.
2. Lafarge – ΑΓΕΤ, 2002. *Μελέτη Αξιοποίησης για το Δήμο Δραπετσώνας*.
3. Παπαγιάννης Μ. κ.α., 2004. *Μελέτη Ανάπλασης Ιδιοκτησίας Πρότυπος ΚΤΑΕ*. Γραφείο Παπαγιάννης Μ. και Συνεργάτες. Εθνική Τράπεζα. Αθήνα 2004.
4. Τσιρίδης Γ., 2009. *Διερευνώντας τη δυνατότητα για Ναυτιλιακό κέντρο στον Πειραιά*. Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

²⁴ Με την μετέπειτα προσχώρηση και του αντίστοιχου εθνικού φορέα της Ισπανίας (Henrik Sornn-Friese, 2008)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Cost Benefit Analysis: Monetised costs and benefits vs. baseline scenario (M € - Net Present Value - 2009-2040) - Source: PwC and CERTeT, 2008							
		Cluster of measures with low administrative costs		Cluster of measures with higher administrative costs		Elimination of administrative procedures	
Ref	Impact on modal shift	LOW	HIGH	LOW	HIGH	LOW	HIGH
A	Investment + training costs	45.7	45.7	68.0	68.0	107.3	107.3
B	Operational costs	224.2	224.2	391.7	391.7	510.2	510.2
C = A+B	TOTAL COSTS	269.9	269.9	459.7	459.7	617.5	617.5
D	Personnel cost savings	11.7	11.7	232.7	234.7	244.4	244.4
E	Ship cost savings	0.17	0.17	25.9	25.9	26.0	26.0
F	Time cost savings	261.6	261.6	1917.9	1919.0	2171.6	2173.1
G = D+E+F	TOTAL INTERNAL BENEFITS	273.5	273.5	2176.5	2179.6	2442.1	2443.6
H	External benefits	37.4	74.8	145.3	290.5	182.7	365.3
I = G+H-C	TOTAL NET PRESENT VALUE	40.9	78.46	1862.0	2010.3	2007.2	2191.4
	IRR	8.9%	12.0%	61.3%	62.5%	60.7%	61.9%
(H+G) / C	B/C RATIO	1.125	1.29	5.05	5.37	4.25	4.55

Πηγή: European Commission, SEC(2009) 46

Κεφάλαιο 8. Συμπεράσματα

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 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.

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. Σκοπός του Α' μέρους αυτής της έρευνας ήταν να παρουσιάσει τόσο το υπόβαθρο της θεωρίας των οικονομικών πλεγμάτων όσο και την εφαρμογή της στον χώρο της ναυτιλίας. Στη σχετική ανάλυση έγινε εκτενής αναφορά στα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προέρχονται από τη λειτουργία ενός πλέγματος καθώς και στα αίτια και τους παράγοντες στους οποίους στηρίζεται και από τους οποίους προέρχεται η ανάπτυξη ενός πλέγματος δραστηριοτήτων. Κύριοι παράγοντες που προσδίδουν στα πλέγματα μεγάλη οικονομική σημασία με ευμενείς μακροοικονομικές επιπτώσεις είναι η ανταγωνιστικότητα και η καινοτομία. Με βάση αυτόν τον άξονα επιχειρήθηκε η κατάδειξη του μεγέθους και της σημασίας ενός επιτυχημένου πλέγματος στην οικονομία με το πλήθος των επιπτώσεων, άμεσων και έμμεσων, που αυτό περιλαμβάνει μέσω των συνολικών του επιπτώσεων στα διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη. Τέλος, επιχειρήθηκε να απαντηθούν ερωτήματα που αφορούν το σχετικό μέγεθος, τη βιωσιμότητα, τα μέτρα

πολιτικής και τις κατευθύνσεις στην ανάληψη δράσης προκειμένου ένα πλέγμα, όπως το ναυτιλιακό, να αυξήσει το ρόλο και τη συμβολή του στην οικονομία 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 θα διερευνηθούν οι δυνατότητες ανάπτυξης του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος ώστε να αποτελέσει έναν παράγοντα που θα συμβάλλει στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση.

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 σχηματοποιηθεί 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.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, 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 η 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 αναφερθήκαμε 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 εξετάσαμε 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 δεν είναι 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 αναγκαίων 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.

Η Ελλάδα αποτελεί μία χώρα με μακραίωνη 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. Αυτό αποτελεί το αντικείμενο του Β' μέρους της έρευνας.
