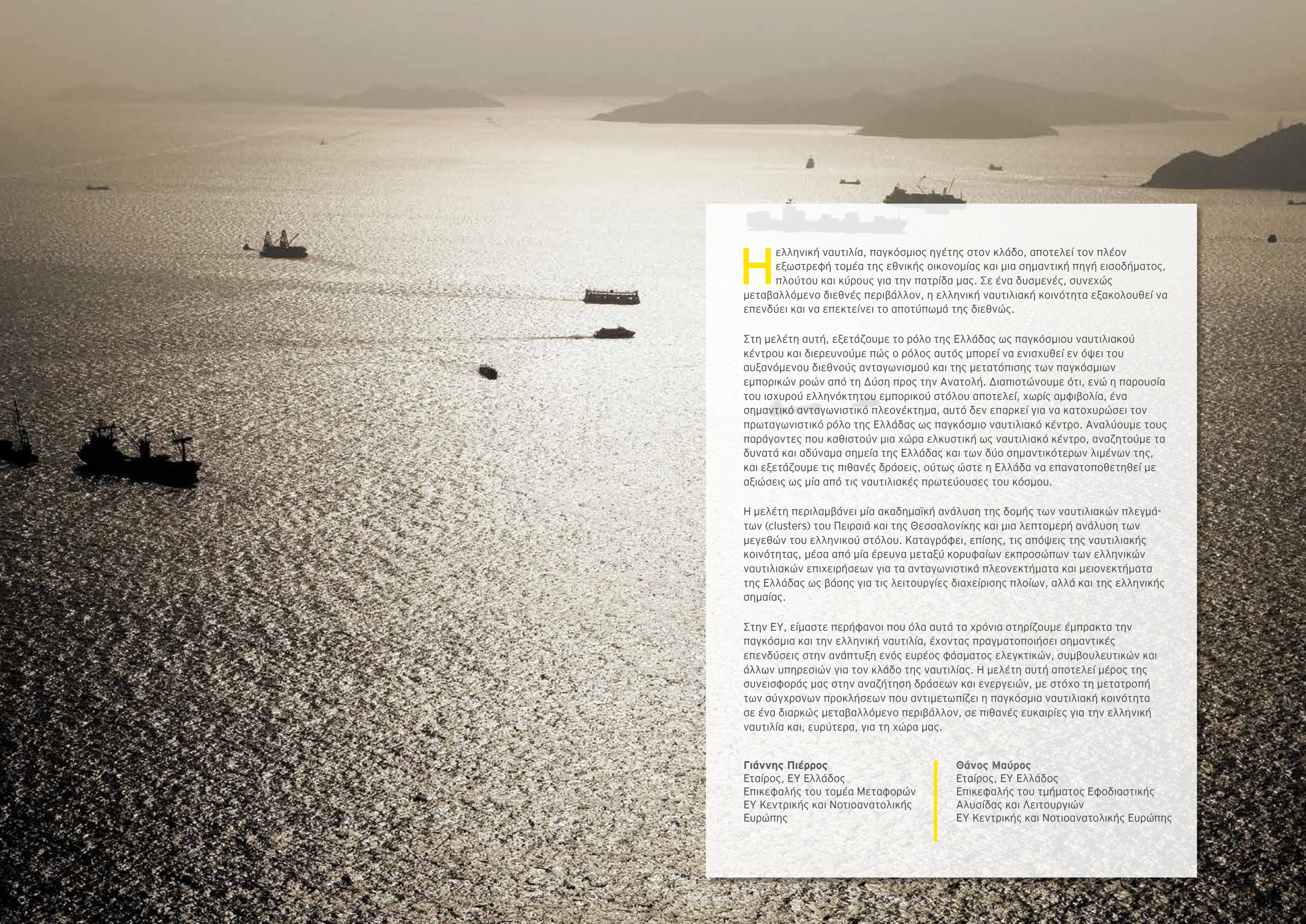


**Επανατοποθετώντας
την Ελλάδα ως
διεθνές ναυτιλιακό
κέντρο**



Building a better
working world



Η ελληνική ναυτιλία, παγκόσμιος ηγέτης στον κλάδο, αποτελεί τον πλέον εξωστρεφή τομέα της εθνικής οικονομίας και μια σημαντική πηγή εισοδήματος, πλούτου και κύρους για την πατρίδα μας. Σε ένα δυσμενές, συνεχώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα εξακολουθεί να επενδύει και να επεκτείνει το αποτύπωμά της διεθνώς.

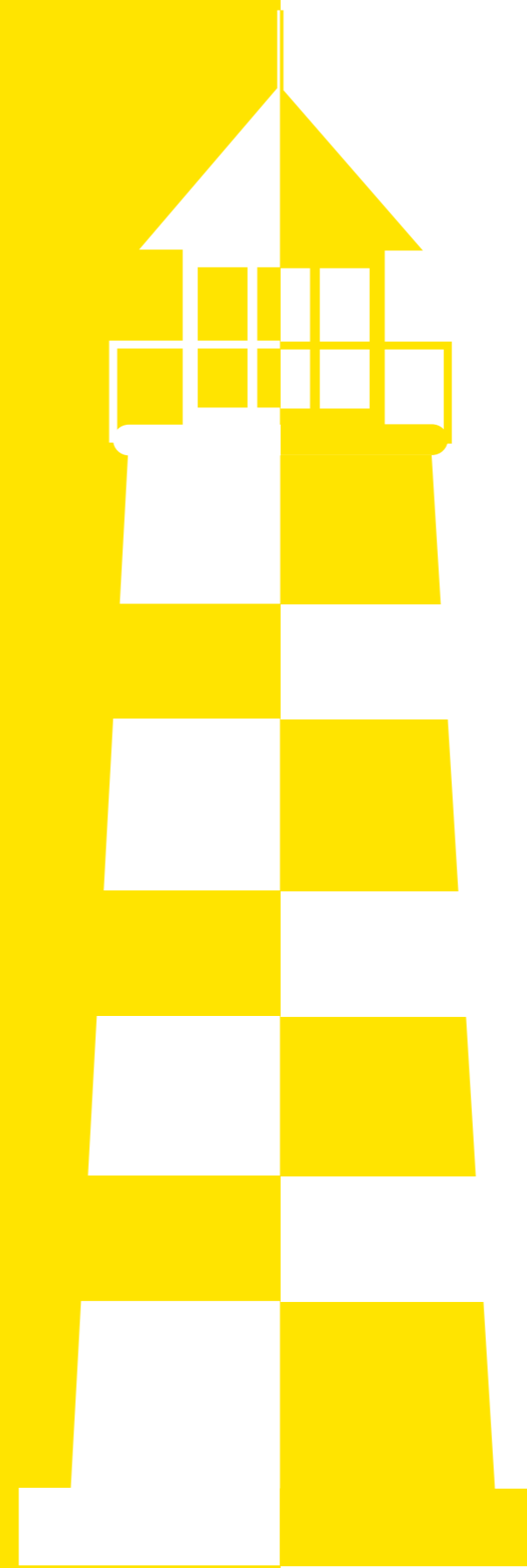
Στη μελέτη αυτή, εξετάζουμε το ρόλο της Ελλάδας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου και διερευνούμε πώς ο ρόλος αυτός μπορεί να ενισχυθεί εν όψει του αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού και της μετατόπισης των παγκόσμιων εμπορικών ροών από τη Δύση προς την Ανατολή. Διαπιστώνουμε ότι, ενώ η παρουσία του ισχυρού ελληνόκτητου εμπορικού στόλου αποτελεί, χωρίς αμφιβολία, ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αυτό δεν επαρκεί για να κατοχυρώσει τον πρωταγωνιστικό ρόλο της Ελλάδας ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Αναλύουμε τους παράγοντες που καθιστούν μια χώρα ελκυστική ως ναυτιλιακό κέντρο, αναζητούμε τα δυνατά και αδύναμα σημεία της Ελλάδας και των δύο σημαντικότερων λιμένων της, και εξετάζουμε τις πιθανές δράσεις, ούτως ώστε η Ελλάδα να επαναποθετηθεί με αξιώσεις ως μία από τις ναυτιλιακές πρωτεύουσες του κόσμου.

Η μελέτη περιλαμβάνει μία ακαδημαϊκή ανάλυση της δομής των ναυτιλιακών πλεγμάτων (clusters) του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και μια λεπτομερή ανάλυση των μεγεθών του ελληνικού στόλου. Καταγράφει, επίσης, τις απόψεις της ναυτιλιακής κοινότητας, μέσα από μία έρευνα μεταξύ κορυφαίων εκπροσώπων των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Ελλάδας ως βάσης για τις λειτουργίες διαχείρισης πλοίων, αλλά και της ελληνικής σημαίας.

Στην ΕΥ, είμαστε περήφανοι που όλα αυτά τα χρόνια στηρίζουμε έμπρακτα την παγκόσμια και την ελληνική ναυτιλία, έχοντας πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις στην ανάπτυξη ενός ευρέος φάσματος ελεγκτικών, συμβουλευτικών και άλλων υπηρεσιών για τον κλάδο της ναυτιλίας. Η μελέτη αυτή αποτελεί μέρος της συνεισφοράς μας στην αναζήτηση δράσεων και ενεργειών, με στόχο τη μετατροπή των σύγχρονων προκλήσεων που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, σε πιθανές ευκαιρίες για την ελληνική ναυτιλία και, ευρύτερα, για τη χώρα μας.

Γιάννης Πιέρρος
Εταίρος, ΕΥ Ελλάδος
Επικεφαλής του τομέα Μεταφορών
ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής
Ευρώπης

Θάνος Μαύρος
Εταίρος, ΕΥ Ελλάδος
Επικεφαλής του τμήματος Εφοδιαστικής
Αλυσίδας και Λειτουργιών
ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης



Περιεχόμενα

Σύνοψη	6
1. Επισκόπηση των ναυτιλιακών πλεγμάτων (clusters)	8
2. Οι τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας	10
3. Τα μεγέθη του ελληνικού στόλου	14
4. Το πλαίσιο των ναυτιλιακών πλεγμάτων: Πειραιάς και Θεσσαλονίκη	18
5. Αποτελέσματα έρευνας	39
6. Συμπεράσματα και προτάσεις	52
7. Παράρτημα	54

Σύνοψη

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης. Παράλληλα, η ίδια η ναυτιλιακή βιομηχανία μετασχηματίζεται εξαιτίας της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, της ενοποίησης των αγορών, της ανάπτυξης των εφοδιαστικών αλυσίδων και της μετατόπισης της ισορροπίας της οικονομικής ισχύος από τις αναπτυγμένες οικονομίες, στις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές. Καθώς οι οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη ναυτιλία γίνονται και αυτές ολοένα και πιο παγκοσμιοποιημένες, πόλεις και κράτη πρέπει να ανταγωνιστούν μεταξύ τους για να προσελκύσουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η κυριαρχία των παραδοσιακών ναυτιλιακών κέντρων της Ευρώπης αμφισβητείται από ανερχόμενα ναυτιλιακά κέντρα του αναπτυσσόμενου κόσμου, κυρίως στην Ασία.

Ως αποτέλεσμα των παγκόσμιων οικονομικών ανακατατάξεων των τελευταίων ετών, η μείωση των παγκόσμιων ρυθμών ανάπτυξης και η κάμψη της ζήτησης τόσο για καταναλωτικά, όσο και για βιομηχανικά προϊόντα, σε συνδυασμό με τις παραδόσεις καινούριων πλοίων, είχαν αρνητικό αντίκτυπο στον κλάδο της ναυτιλίας, οδηγώντας σε σημαντική πλεονάζουσα χωρητικότητα και σε δραματική μείωση των ναύλων.

Η ελληνική ναυτιλία αντιμετώπισε με επιτυχία την κρίση και, σήμερα, ο ελληνόκτητος στόλος, με πάνω από 5.272 πλοία συνολικής αξίας περίπου 86 δισεκατομμυρίων δολαρίων, εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο με βάση τη χωρητικότητα, ενώ έχει ενισχύσει τη δεσπόζουσα θέση του σε πολλές επιμέρους ναυλαγορές. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί τον πλέον εξωστρεφή τομέα της ελληνικής οικονομίας, με τις εισροές από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες να αντιπροσωπεύουν περίπου το 6,5% του ελληνικού ΑΕΠ. Σημαντική είναι και η έμμεση πολλαπλασιαστική επίδραση στην ελληνική οικονομία, μέσω της κυκλοφορίας των κεφαλαίων και σε άλλους τομείς.

Το πολλαπλασιαστικό αυτό αποτέλεσμα διοχετεύεται στην οικονομία, κυρίως μέσω των ναυτιλιακών πλεγμάτων (clusters), προάγοντας την ανταγωνιστικότητα και αυξάνοντας τον οικονομικό αντίκτυπο της ναυτιλίας στην οικονομία μιας χώρας. Ως οικονομικό πλέγμα (cluster) ορίζεται ένας πληθυσμός γεωγραφικά συγκεντρωμένων και αλληλένδετων επιχειρησιακών μονάδων, ενώσεων και δημόσιων (-ιδιωτικών) οργανισμών, που επικεντρώνονται γύρω από μια εξειδικευμένη οικονομική δραστηριότητα. Ορισμένα από τα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα, όπως της Σιγκαπούρης, αναπτύχθηκαν με κρατική στήριξη, ενώ άλλα, όπως ο Πειραιάς, δημιουργήθηκαν και άνθισαν εκ των ενόντων, με τη συμβολή των επιχειρηματιών του ναυτιλιακού κλάδου και με περιορισμένη κρατική στήριξη.

Η ύπαρξη ισχυρών ναυτιλιακών πλεγμάτων (clusters)

μπορεί να αποτελέσει βασικό εργαλείο στην προσπάθεια της Ελλάδας να αυξήσει την ελκυστικότητά της προς την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και να ενισχύσει το ρόλο της ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου. Το υπάρχον ναυτιλιακό κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά έχει ένα κρίσιμο ρόλο να διαδραματίσει σε αυτό το πλαίσιο, ενώ ο ρόλος της Θεσσαλονίκης είναι μικρότερος και πιο εξειδικευμένος, κυρίως λόγω της σημασίας του λιμανιού ως πύλη προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και των προοπτικών που δημιουργούνται από την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού.

Τέσσερις είναι οι βασικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ελκυστικότητα μιας πόλης ή περιοχής ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου:

- α.** Η παρουσία σημαντικής δραστηριότητας τοπικής πλοιοκτησίας ή και διαχείρισης πλοίων
- β.** Ισχυρές χρηματοοικονομικές, νομικές και άλλες εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες
- γ.** Η ύπαρξη σημαντικών λιμενικών υποδομών και υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας
- δ.** Μια παράδοση ναυτικής τεχνολογίας, που σχετίζεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη (research and development - R&D), την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού

Επιπλέον, ζωτικής σημασίας για την ελκυστικότητα ενός ναυτιλιακού κέντρου είναι και το γενικότερο επιχειρηματικό περιβάλλον, η σταθερότητα του ρυθμιστικού πλαισίου, το φορολογικό καθεστώς, οι πολιτικοί θεσμοί, η διαφάνεια του νομικού συστήματος και η έμπρακτη προθυμία των τοπικών αρχών να στηρίξουν τον κλάδο.

Στα επόμενα χρόνια, ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων παγκόσμιων ναυτιλιακών κέντρων θα ενταθεί, καθώς συνεχίζεται η στροφή του διεθνούς εμπορίου προς την Άπω Ανατολή. Είναι πολύ πιθανό στα επόμενα είκοσι χρόνια στην Ευρώπη να μη βρίσκεται καμία από τις κορυφαίες ναυτιλιακές πρωτεύουσες του κόσμου. Το Λονδίνο, το Αμβούργο, το Όσλο και το Ρότερνταμ, το καθένα με τα δικά του ισχυρά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, αγωνίζονται να αναρριχηθούν στην κορυφή των ναυτιλιακών κέντρων της Ευρώπης. Η Ελλάδα (ο Πειραιάς) θα πρέπει να εργαστεί σκληρά για να διατηρήσει και να ενισχύσει τη θέση της ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

Η έρευνά μας, που πραγματοποιήθηκε μέσω ερωτηματολογίων σε πλοιοκτήτες και υψηλόβαθμα στελέχη ναυτιλιακών ομίλων με εγκατάσταση στην Ελλάδα, αναδεικνύει τις αντιλήψεις του κλάδου για τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της χώρας μας ως βάσης για τις λειτουργίες διαχείρισης πλοίων, την ελκυστικότητα των ανταγωνιστικών ναυτιλιακών κέντρων και τους τρόπους με τους οποίους η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος θα μπορούσε να βελτιωθεί. Η έρευνα εξετάζει, επίσης, τις αντιλήψεις σχετικά με τα

πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της ελληνικής σημαίας.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, το ανθρώπινο κεφάλαιο, η ναυσιπλοΐα, η γεωγραφική θέση και, προφανώς, η πλοιοκτησία, αποτελούν τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως κέντρου διαχείρισης πλοίων, ενώ η έλλειψη ενός σταθερού ρυθμιστικού περιβάλλοντος το οποίο να διέπει το ναυτιλιακό πλέγμα, η έλλειψη πρόσβασης σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, οι ελλιπείς υποδομές και τα φορολογικά ζητήματα είναι τα κύρια μειονεκτήματα. Ως αποτέλεσμα, περισσότεροι από τους μισούς ερωτηθέντες θα εξέταζαν το ενδεχόμενο της μετεγκατάστασης των λειτουργιών διαχείρισης των πλοίων τους εκτός Ελλάδας, με τη Σιγκαπούρη, το Λονδίνο και το Ντουμπάι να αναδεικνύονται ως οι πλέον ελκυστικοί εναλλακτικοί προορισμοί. Τρεις στους τέσσερις ερωτηθέντες θεωρούν ότι η Σιγκαπούρη θα αναδειχθεί στο κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο παγκοσμίως στα επόμενα δέκα χρόνια. Η Κύπρος φαίνεται, επίσης, να αποτελεί μια ανταγωνιστική επιλογή, σε μικρή απόσταση από την Ελλάδα.

Παρά τα ενδεχόμενα μειονεκτήματα του Πειραιά και την αυξανόμενη ελκυστικότητα των ανταγωνιστικών ναυτιλιακών κέντρων, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παραμένει αισιόδοξη για το ρόλο της Ελλάδας ως ναυτιλιακού κέντρου κατά τα επόμενα χρόνια και πιστεύει ότι η ενδυνάμωσή του θα ενισχύσει τις δραστηριότητές της. Η έρευνά μας και η εμπειριστατωμένη ανάλυση των ναυτιλιακών πλεγμάτων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που πραγματοποιήθηκε με τη συμβολή των Καθηγητών Α.Α. Πάλλη και Γ.Κ. Βαγγέλα, αναδεικνύει τέσσερις κύριους τομείς, στους οποίους ο συντονισμός των προσπαθειών θα μπορούσε να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως ολοκληρωμένου ναυτιλιακού κέντρου.

- 1.** Εκπαίδευση: Τα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα θα πρέπει να ενισχυθούν, ενώ είναι αναγκαία η ενθάρρυνση των νέων να εξετάσουν την επιλογή μιας σταδιοδρομίας στη ναυτιλία.
- 2.** Ρυθμιστικό πλαίσιο: Απαιτείται επειγόντως ένα φιλικότερο προς τις επιχειρήσεις ρυθμιστικό περιβάλλον, το οποίο θα διευκολύνει την εγκατάσταση και τη λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης στην Ελλάδα.
- 3.** Οι υποδομές πρέπει να αναβαθμιστούν, προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα και η συνδεσιμότητα των λιμένων.
- 4.** Ο στενότερος συντονισμός των πρωτοβουλιών του ιδιωτικού τομέα, με στόχο την καθιέρωση ενός ανταγωνιστικού, ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, θα βοηθήσει, επίσης, στην προώθηση της εικόνας του σε παγκόσμιο επίπεδο.



1 Επισκόπηση των ναυτιλιακών πλεγμάτων (clusters)¹

Ως οικονομικό πλέγμα (cluster) ορίζεται ένας πληθυσμός γεωγραφικά συγκεντρωμένων και αλληλένδετων επιχειρησιακών μονάδων, ενώσεων και δημόσιων (-ιδιωτικών) οργανισμών, που επικεντρώνονται γύρω από μια εξειδικευμένη οικονομική δραστηριότητα. Το πλέγμα μπορεί να αποτελεί μια μορφή επίσημης, ή και ανεπίσημης, συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ίδια ή σε συναφείς αγορές.

Μεταξύ των βασικών λόγων που οδηγούν στη δημιουργία πλεγμάτων περιλαμβάνονται:

- ▶ Η αύξηση της προστιθέμενης αξίας που παράγουν τα επιχειρηματικά δίκτυα, τα οποία αναπτύσσονται από την εμπλεκόμενη επιχειρηματική κοινότητα
- ▶ Η αποτελεσματική διαχείριση θεμάτων που θα μπορούσαν να επιλυθούν μέσω συλλογικών δράσεων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την εμπορική προώθηση προϊόντων ή υπηρεσιών που παράγονται από τις οντότητες που λειτουργούν εντός του πλέγματος

- ▶ Ο σχηματισμός μιας ολοκληρωμένης επιχειρηματικής κοινότητας, ικανής να παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις-προϊόντα-υπηρεσίες στους πελάτες/χρήστες της
- ▶ Η αύξηση της ελκυστικότητας της συγκεκριμένης περιοχής ως χώρου για την περαιτέρω ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σχετικά με τον τομέα που καλύπτει το πλέγμα

Καθώς η ναυτιλία αποτελεί έναν παγκόσμιο κλάδο, τα οφέλη της δημιουργίας ενός πλέγματος επιτρέπουν στις διάφορες γεωγραφικές περιοχές να προσελκύσουν ναυτιλιακές και συναφείς δραστηριότητες. Για αυτό το λόγο, τα ναυτιλιακά πλέγματα έχουν έντονη παρουσία παγκοσμίως. Τα ναυτιλιακά πλέγματα αποτελούνται από γεωγραφικά συγκεντρωμένες ομάδες ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων, καθώς και σχετικούς οργανισμούς, που συνδέονται από κοινά και συμπληρωματικά στοιχεία, και επωφελούνται από τα χαρακτηριστικά που αναπτύσσονται σε όλα τα

βιομηχανικά πλέγματα.

Καθώς η σύγχρονη ναυτιλία αποτελεί μέρος ευρύτερων εφοδιαστικών αλυσίδων, έχουν αναπτυχθεί διάφοροι τύποι πλεγμάτων, σχετικοί με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ορισμένα αναπτύχθηκαν έχοντας ως πυρήνα ένα ναυτιλιακό χρηματοοικονομικό κέντρο (όπως το Σίτι του Λονδίνου), άλλα ένα ευρύτερο χρηματοοικονομικό κέντρο (Νέα Υόρκη), ενώ άλλα εξελίχθηκαν γύρω από ένα λιμάνι παγκόσμιας εμβέλειας με πολλαπλές λειτουργίες (Ρότερνταμ και Σιγκαπούρη).

Πολλά έχουν ειπωθεί σχετικά με το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, ωστόσο, ο ακριβής του χαρακτήρας δεν έχει ακόμα προσδιοριστεί. Όπως προκύπτει από την παρούσα έκθεση, στην περίπτωση της Ελλάδας φαίνεται ότι το ναυτιλιακό πλέγμα έχει αναπτυχθεί στην περιοχή της Αττικής, αξιοποιώντας το σημαντικό εμπορικό στόλο που ελέγχει η χώρα μας. Πρόκειται για ένα ουσιαστικό ναυτιλιακό πλέγμα, όπου το λιμάνι του Πειραιά διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο, εμπλουτίζοντας την επιχειρηματική του σύνθεση και ενισχύοντας την ελκυστικότητά του.

Στις περιπτώσεις των πιο σημαντικών ναυτιλιακών και συναφών πλεγμάτων παγκοσμίως, συναντούμε μια μορφή επίσημης ή άτυπης συνεργασίας μεταξύ των μελών της επιχειρηματικής κοινότητας. Για παράδειγμα, στο Ρότερνταμ, το «Ολλανδικό Ναυτιλιακό Δίκτυο» (Dutch Maritime Network), μία ιδιωτική πρωτοβουλία που ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1997, διοικεί νομικά το εν λόγω ναυτιλιακό πλέγμα. Η πρωτοβουλία αυτή, υπό τη διοίκηση ενός ανεξάρτητου συμβουλίου ηγετικών στελεχών του ναυτιλιακού κλάδου, έχει την οικονομική υποστήριξη των επαγγελματικών οργανώσεων και της ολλανδικής κυβέρνησης. Το ίδιο συμβαίνει και στο Ηνωμένο Βασίλειο: ένας μη-κερδοσκοπικός οργανισμός, το Ναυτιλιακό Πλέγμα του Λονδίνου (Maritime London Cluster - MLC), προωθεί τις δραστηριότητες του πλέγματος και το Λονδίνο ως ναυτιλιακό κέντρο.

Στην ελληνική περίπτωση, το ναυτιλιακό πλέγμα δε συνδέεται με επίσημους μηχανισμούς, ενώ ορισμένες ιδιωτικές, ανεπίσημες διαχειριστικές δομές και πρωτοβουλίες συνεργασίας μεταξύ εταιρειών που βρίσκονται στην περιφέρεια του πλέγματος έχουν μόλις αρχίσει να κάνουν την εμφάνισή τους.

Τα παγκόσμια ναυτιλιακά πλέγματα λαμβάνουν πρωτοβουλίες για να ενισχύσουν την ελκυστικότητά τους και την ανταγωνιστικότητά τους, αναπτύσσοντας σχετικές πολιτικές ή στρατηγικά μέτρα. Ένα απλοποιημένο επιχειρησιακό περιβάλλον, φορολογικά κίνητρα και ένα σταθερό επιχειρηματικό πλαίσιο, είναι μερικά από τα εργαλεία που χρησιμοποιούν τα πλέγματα για να προσελκύσουν νέες εταιρείες και επιχειρήσεις.

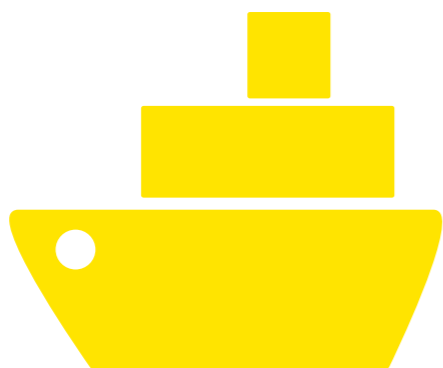
Αντιθέτως, και παρά το γεγονός ότι το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα βασίζεται σε ένα σημαντικό αριθμό ναυτιλιακών εταιρειών, τα σχετικά πολιτικά μέτρα εξακολουθούν να απουσιάζουν. Εν τω μεταξύ, ο ανταγωνισμός από άλλα ναυτιλιακά πλέγματα που στοχεύουν στην προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών

ελληνικών συμφερόντων, αυξάνεται. Ένα πρόσφατο παράδειγμα αποτελούν οι συνεχείς προσπάθειες της Κύπρου να αναβαθμίσει το δικό της ναυτιλιακό πλέγμα, υιοθετώντας συγκεκριμένα μέτρα, προσαρμοσμένα σε συγκεκριμένες ανάγκες και αδυναμίες της.

Όσον αφορά στις οργανωτικές δομές και τα συστήματα διακυβέρνησης και συνεργασίας, το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα βρίσκεται σε πρώιμη φάση. Το Ελληνικό Ναυτικό Επιμελητήριο, η Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών και το Εμπορικό και Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά στις αρχές του 2017 ξεκίνησαν μια πρωτοβουλία για τον προσδιορισμό και την παρακολούθηση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Επιπλέον, ορισμένες επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες και προϊόντα που σχετίζονται με τη ναυτιλία έχουν πρόσφατα αναπτύξει την «Ένωση Ελλήνων Κατασκευαστών Ναυτιλιακού Εξοπλισμού και Εξαγωγών» (HEMEXPO), μία συνεργατική πρωτοβουλία για τη συσπείρωση των δραστηριοτήτων τους.

Δεδομένου ότι ο πυρήνας του ναυτιλιακού πλέγματος στην Ελλάδα διατηρεί εξ ορισμού ορισμένα μοναδικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα - τον αριθμό και την ποιότητα των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων που κατέχουν διεθνή ηγετική θέση στον κλάδο - και αποτελείται από ένα ολοκληρωμένο σύνολο ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων, οι δυνατότητές του είναι αδιαμφισβήτητες, ενώ η ανάγκη αναβάθμισής του καθίσταται όλο και πιο προφανής. Ο προσδιορισμός της σύνθεσής του και η ανάπτυξη μιας σημαντικής συνεργατικής στρατηγικής αποτελούν προϋποθέσεις για τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και την περαιτέρω ανάπτυξη του πλέγματος.

1. Δεν υπάρχει μια κοινά αποδεκτή απόδοση του όρου cluster στην ελληνική γλώσσα. Στην έρευνα αυτή, επιλέξαμε να χρησιμοποιούμε τον όρο «πλέγμα» μεταξύ των εναλλακτικών (συστάδα, σύμπλεγμα, κλπ.)



2 Οι τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Στη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, στο πλαίσιο ενίσχυσης της παγκοσμιοποίησης, το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 73% σε πραγματικούς όρους. Κατά το ίδιο διάστημα, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 112%, ενώ η αξία του παγκόσμιου εμπορίου μέσω θαλάσσης αντιπροσωπεύει σήμερα το 90% του συνόλου, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation - IMO).

Ο κλάδος της ναυτιλίας επηρέασε καθοριστικά την παγκοσμιοποίηση. Οι τεχνολογικές και λειτουργικές εξελίξεις στον κλάδο, οι οποίες έχουν μειώσει δραματικά το κόστος μεταφορών, έχουν λειτουργήσει ως κινητήρια δύναμη για την ενοποίηση των αγορών και την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων διεθνώς έχει τριπλασιαστεί από το 1995, παρακινώντας ορισμένους αναλυτές να υποστηρίζουν ότι η συμβολή τους στην παγκοσμιοποίηση υπήρξε πιο σημαντική από ότι του ελεύθερου εμπορίου. Συγχρόνως, όμως, και η ίδια η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει, επίσης, επηρεαστεί δραστικά από το αναπτυσσόμενο διεθνές εμπόριο και την ενοποίηση των αγορών. Η μετατόπιση της ισορροπίας της οικονομικής ισχύος έχει, επίσης, αφήσει το στίγμα της στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς η συμμετοχή των προηγμένων οικονομιών στο παγκόσμιο ΑΕΠ μειώθηκε από 80% σε 60%, και αυτή των αναπτυσσόμενων οικονομιών αυξήθηκε από 20% σε 40%. Κατά τις δεκαετίες του '70 και του '80, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες εξήγαγαν, κυρίως, πρώτες ύλες και εισήγαγαν προϊόντα μεταποίησης υψηλής αξίας μεν, περιορισμένου αριθμού δε. Σήμερα, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες αποτελούν τμήμα

ενός παγκοσμιοποιημένου παραγωγικού δικτύου, εισάγοντας πρώτες ύλες και εξάγοντας ένα διαρκώς αυξανόμενο μερίδιο τελικών προϊόντων. Το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί σήμερα μέρος αυτού του παγκοσμιοποιημένου παραγωγικού δικτύου, που περιλαμβάνει μεγαλύτερη διακίνηση ενδιάμεσων αγαθών, περισσότερες ενδοεταιρικές συναλλαγές και περισσότερες υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα (door-to-door services).

Στο πλαίσιο αυτής της ακμάζουσας αγοράς, τα μεγέθη του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκαν τόσο ως προς τον αριθμό των πλοίων, όσο και ως προς τη συνολική, μεικτή χωρητικότητα. Η ανάπτυξη του εμπορίου, η ανάγκη να αντιμετωπιστούν νέα παραγωγικά και εμπορικά πρότυπα και εφοδιαστικές ανάγκες, σε συνδυασμό με την επιδίωξη της καινοτομίας, οδήγησαν σε μια τάση προς μεγαλύτερα πλοία, και, κατ' επέκταση, σε μια δραστική αύξηση νέων παραγγελιών.

Οι σημαντικές αυτές διεθνείς τάσεις ανακόπηκαν απότομα με την οικονομική ύφεση του 2008-2009 και την επακόλουθη μείωση των παγκόσμιων ρυθμών ανάπτυξης, καθώς και τη μείωση της ζήτησης τόσο για καταναλωτικά, όσο και για βιομηχανικά προϊόντα. Το κύμα παραδόσεων νέων πλοίων που ακολούθησε, οδήγησε σε μείωση φορτίων, δραστική διόρθωση των ναύλων, αλλά και σε απομείωση της αξίας του ενεργητικού (αξίας πλοίων και συμβολαίων) των ναυτιλιακών ομίλων, καθώς η αγορά εισερχόταν σε μια νέα εποχή υπερπροσφοράς χωρητικότητας, επηρεάζοντας όλους τους επιμέρους κλάδους της.

Ο κλάδος ξηρού φορτίου είχε γνωρίσει σημαντική άνθηση μεταξύ 2007 και 2008, στον απόηχο της ραγδαίας οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας. Σήμερα, ωστόσο, οποιαδήποτε ενδεχόμενη ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου στον τομέα του ξηρού φορτίου (μεταλλεύματα, λιγνίτης, άνθρακας, σιτηρά, κλπ.) είναι πιθανό να αντισταθμιστεί από την αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, καθώς ο ρυθμός παραγγελιών, στο 23% του υπάρχοντος στόλου, παραμένει ανησυχητικά υψηλός. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την παράταση του υπάρχοντος προβλήματος πλεονάζουσας χωρητικότητας και της συνεπακόλουθης ύφεσης της αγοράς.

Ο κλάδος των δεξαμενοπλοίων χαρακτηρίζεται από μια σχετική σταθερότητα. Όσον αφορά στην προσφορά χωρητικότητας, ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων κατέγραψε λιγότερο δραματική αύξηση της χωρητικότητας εκτοπίσματος (σε όρους deadweight tonnage - DWT), σε σχέση με το στόλο ξηρού φορτίου. Από την πλευρά της ζήτησης, η αναπτυσσόμενη μεσαία τάξη, ιδιαίτερα στις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας και της Αφρικής, θα έχει θετικό αντίκτυπο στις ενεργειακές ανάγκες. Η πτώση των τιμών του πετρελαίου, αν διατηρηθεί, θα ενισχύσει περαιτέρω τη ζήτηση και θα ενθαρρύνει τους παραγωγούς ηλεκτρικής ενέργειας να μετατρέψουν μονάδες ηλεκτροπαραγωγής άνθρακα ή φυσικού αερίου σε πετρελαϊκές. Επιπλέον, η μετατόπιση του κέντρου βάρους των μονάδων διύλισης προς τη Μέση και την Άπω Ανατολή αναμένεται να δημιουργήσει νέα πρότυπα μεταφορών και να αυξήσει τη ζήτηση σε τόνο-μίλια για τα δεξαμενόπλοια προϊόντων.

Οι επιχειρήσεις που κατέχουν πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου φαίνεται πως θα επωφεληθούν από τα θετικά, μακροπρόθεσμα θεμελιώδη μεγέθη του κλάδου.

Ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων εξαρτάται όλο και περισσότερο από τις εξαγωγές της Άπω Ανατολής, με τις γραμμές Άπω Ανατολής-Βόρειας Αμερικής και Άπω Ανατολής-Ευρώπης να κυριαρχούν σήμερα στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Για το άμεσο μέλλον, μπορούμε να αναμένουμε ότι η θαλάσσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί περαιτέρω, με την Άπω Ανατολή να διατηρεί τη δεσπόζουσα θέση της.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αντιδράσει στην παρατεταμένη ύφεση, κυρίως μέσω μείωσης των ρυθμών μεγέθυνσής της, μέσω του παροπλισμού πλοίων και περιορισμών εξόδων. Καθώς οι προοπτικές μιας βιώσιμης ανάκαμψης παραμένουν

μακρινές, εντείνεται η τάση ενοποίησης του κλάδου λειτουργικά, μέσω συμμαχιών, και οικονομικά, μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών.

Ναυτιλιακές μεταφορές: ένας παγκοσμιοποιημένος κλάδος

Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτιλιακή βιομηχανία γίνεται πιο ενοποιημένη και παγκοσμιοποιημένη, ενώ, παράλληλα, οι ναυτιλιακές οικονομικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται όλο και περισσότερο σε συγκεκριμένες χώρες και γεωγραφικές περιοχές ανά τον κόσμο. Παραδοσιακοί παίκτες, οι οποίοι κυριαρχούσαν στον κλάδο επί δεκαετίες, δεν μπορούν πλέον να θεωρούν την ηγετική τους θέση ως δεδομένη, καθώς απειλούνται από νεοεισερχόμενους παίκτες από τις αναδυόμενες, χαμηλόμισθες οικονομίες, οι οποίες απολαμβάνουν σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και πλεονεκτήματα λόγω γεωγραφικής τους θέσης.

Έλληνες και Ιάπωνες πλοιοκτήτες εξακολουθούν να ελέγχουν σχεδόν το 30% του παγκόσμιου στόλου. Ωστόσο, πάνω από το 40% των πλοίων είναι νηολογημένα στον Παναμά, τη Λιβερία και τις Νήσους Μάρσαλ. Η Νότιος Κορέα και η Κίνα αντιπροσωπεύουν περίπου το 70% της ναυπηγικής βιομηχανίας, ενώ πάνω από το 90% των διαλυτηρίων βρίσκονται στην Ινδία, το Μπαγκλαντές, την Κίνα και το Πακιστάν. Η διαχείριση του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διεξάγεται σε μεγάλο βαθμό από τη Δανία και την Ελβετία¹, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Σκανδιναβικές χώρες αποτελούν τους κύριους παρόχους χρηματοπιστωτικών και άλλων υπηρεσιών. Το Χονγκ Κονγκ, η Ολλανδία, η Σιγκαπούρη και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα¹ αντιπροσωπεύουν περίπου το 30% των οργανισμών εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, ένα σημαντικό ποσοστό των πληρωμάτων προέρχονται σήμερα από τις Φιλιππίνες και την Ινδονησία.

Έχει τεκμηριωθεί ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει σημαντικό θετικό αντίκτυπο στις οικονομίες των χωρών όπου δραστηριοποιείται. Πέραν του άμεσου αντίκτυπου των υπηρεσιών εμπορευματοκιβωτίων, υπάρχουν και άλλες επιπτώσεις που περιλαμβάνουν:

- ▶ Την έμμεση επίδραση από λιμενικές υπηρεσίες, οικονομικές, νομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες που σχετίζονται με τη ναυτιλία, τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, κλπ.
- ▶ Το συνεπαγόμενο αντίκτυπο λόγω μεταβολής του διαθέσιμου εισοδήματος από τις δαπάνες

1. Jan Hoffmann (2016), "10 key long term trends in the maritime business", Genova/Paris

σε καταναλωτικά αγαθά, υπηρεσίες αναψυχής, ακίνητα, κλπ.

Αυτό οδηγεί σε ένα σημαντικό πολλαπλασιαστικό όφελος για τις εθνικές ή τις περιφερειακές οικονομίες. Έχει εκτιμηθεί ότι, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για κάθε ένα εκατομμύριο ευρώ που συνεισφέρει ο ναυτιλιακός κλάδος άμεσα στο ΑΕΠ, δημιουργεί ακόμη 1,6 εκατομμύρια ευρώ σε άλλους τομείς της οικονομίας, ενώ για κάθε άμεση θέση εργασίας που δημιουργεί, δημιουργούνται ακόμη 2,8 θέσεις σε άλλους τομείς της οικονομίας της Ε.Ε. Για την Ελλάδα συγκεκριμένα, μια αναλυτική μελέτη που δημοσιεύτηκε από έγκυρο οργανισμό, εκτιμά ότι η προσέλκυση περισσότερων δραστηριοτήτων διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα, θα μπορούσε να δημιουργήσει προστιθέμενη αξία 25,9 δις ευρώ και έως και 550.000 θέσεις εργασίας².

Δεν αποτελεί, συνεπώς, έκπληξη ότι σήμερα χώρες και μεμονωμένες πόλεις/λιμάνια ανταγωνίζονται για να προσελκύσουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να αναδειχθούν ως τα κορυφαία ναυτιλιακά πλέγματα του κόσμου. Καθώς οι εταιρείες γίνονται όλο και πιο ευέλικτες ως προς την έδρα των δραστηριοτήτων τους και πιο πρόθυμες να μοιράσουν τις εφοδιαστικές τους αλυσίδες, καθώς και να μετακινήσουν τις δραστηριότητές τους στους πιο ελκυστικούς προορισμούς, ο ανταγωνισμός αυτός θα εντείνεται.

Το ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού που ζει σε πόλεις ξεπερνά σήμερα το 50% και θα συνεχίσει να αυξάνεται, ενώ το σύνολο σχεδόν της οικονομικής ανάπτυξης κατά τις επόμενες δεκαετίες θα προέρχεται από αστικές περιοχές. Κατά συνέπεια, σε αυτό τον αγώνα για την εξασφάλιση μιας θέσης μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών κέντρων του κόσμου, πρωταγωνιστές αναδεικνύονται περισσότερο οι πόλεις, παρά τα κράτη. Πρόκειται για έναν αγώνα για την προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά, ακόμη περισσότερο, για τη διατήρηση και την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και τη δημιουργία αυτόνομων και ολοκληρωμένων ναυτιλιακών πλεγμάτων. Στο επίκεντρο των προσπαθειών αυτών βρίσκεται η κατασκευή υποδομών, η προσέλκυση εξειδικευμένων υπηρεσιών που βασίζονται στη γνώση και η δημιουργία ενός φορολογικού και ρυθμιστικού περιβάλλοντος φιλικού προς την επιχειρηματικότητα.

Νικητές στο μέλλον θα αναδειχθούν όσοι κατορθώσουν να προσελκύσουν:

- ▶ Εκπαίδευση και επιστήμες
- ▶ Πλοιοκτήτριες εταιρείες και κεντρικά γραφεία διαχείρισης
- ▶ Έρευνα και τεχνολογία (R&D)
- ▶ Κορυφαίες χρηματοοικονομικές και νομικές ναυτιλιακές υπηρεσίες

Κάθε ένα από τα κορυφαία ναυτιλιακά πλέγματα σήμερα αντλεί τη δύναμή του από το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα σε έναν ή περισσότερους από τους παραπάνω τομείς. Ωστόσο, σε ένα ταχέως μεταβαλλόμενο παγκόσμιο περιβάλλον, ελάχιστα είναι εκείνα που διασφαλίζουν τη διατήρηση αυτών των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων.

Η Ελλάδα και, ειδικότερα, ο Πειραιάς, αποτελούν τη βάση μιας ισχυρής εφοπλιστικής κοινότητας με ιστορική παράδοση. Μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών εδρεύουν, επίσης, στο Τόκυο, το Αμβούργο, το Όσλο και, σε μικρότερο βαθμό, στη Σιγκαπούρη, η οποία φιλοξενεί, επίσης, ένα μεγάλο αριθμό εταιρειών διαχείρισης πλοίων.

Το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και το Όσλο θεωρούνται παραδοσιακά τα κορυφαία κέντρα χρηματοοικονομικών ναυτιλιακών υπηρεσιών, με τη Νέα Υόρκη να κατέχει το σημαντικότερο ναυτιλιακό χρηματιστήριο. Ο ρόλος του Λονδίνου ενισχύεται περαιτέρω από την επικράτηση του αγγλικού δικαίου στον κλάδο και από τις ισχυρές ναυτιλιακές ασφαλιστικές υπηρεσίες. Παρόλα αυτά, και οι τρεις απειλούνται σήμερα από τη Σιγκαπούρη και τη Σαγκάη, ειδικά μετά την ενίσχυση του χρηματιστηρίου της τελευταίας.

Η Σιγκαπούρη αποτελεί, ίσως, το πιο σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο από την άποψη των λιμενικών υπηρεσιών και του εφοδιασμού, αν και η κυριαρχία της στη Νοτιοανατολική Ασία απειλείται από τη Σαγκάη, λόγω της δραματικής αύξησης των κινεζικών εξαγωγών. Το Ρότερνταμ είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, ενώ το Αμβούργο αποτελεί την πύλη της μεγαλύτερης ευρωπαϊκής οικονομίας και του κορυφαίου εξαγωγέα της περιοχής. Το Ντουμπάι αναδεικνύεται σε ένα εξαιρετικά σημαντικό περιφερειακό κόμβο εφοδιασμού. Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά και η συμμετοχή της COSCO, καθώς και η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, είναι ελπιδοφόρες ως προς την ισχυροποίηση του ρόλου τους ως πύλες εισόδου για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη κατά τα επόμενα χρόνια. Η ναυτιλιακή τεχνολογία περιλαμβάνει μια σειρά από κριτήρια, με βάση τα οποία διαφορετικές πόλεις κατέχουν ηγετικές θέσεις. Το Αμβούργο και το Όσλο μοιράζονται μια παράδοση στη θαλάσσια

Έρευνα & Ανάπτυξη (R&D) και το ναυτιλιακό εξοπλισμό. Ο ρόλος του Όσλο έχει ενισχυθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες από τον ισχυρό τομέα υπεράκτιων δραστηριοτήτων. Φιλοξενεί, επίσης, μια ισχυρή ναυπηγική βιομηχανία, όπως και το Μπουσάν και το Τόκιο στην Ασία. Το Λονδίνο, το Τόκιο, η Σαγκάη και το Όσλο φιλοξενούν τους κορυφαίους νηογνώμονες στον κόσμο. Δύο από τα παραδοσιακά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του Πειραιά στην κατηγορία της ναυτιλιακής τεχνολογίας έχουν υποχωρήσει σε μεγάλο βαθμό κατά τις τελευταίες δεκαετίες: η άλλοτε ισχυρή ναυπηγική του βιομηχανία έχει καταρρεύσει, ενώ υπάρχουν σοβαρές ανησυχίες ότι η ελληνική ναυτική εκπαίδευση δεν είναι πλέον σε θέση να τροφοδοτεί τον κλάδο με το απαραίτητο ανθρώπινο κεφάλαιο, πόσο μάλλον να προσελκύσει ανθρώπινο δυναμικό από το εξωτερικό.

Πέραν αυτών των τεσσάρων, εν πολλοίς αντικειμενικών και μετρήσιμων κριτηρίων, η ελκυστικότητα των ναυτιλιακών πλεγμάτων επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το συνολικό επιχειρηματικό περιβάλλον, τη σταθερότητα του ρυθμιστικού πλαισίου, το φορολογικό καθεστώς και τους πολιτικούς θεσμούς, τη διαφάνεια του νομικού συστήματος και την προθυμία των τοπικών αρχών να υποστηρίξουν τον κλάδο. Αυτοί είναι τομείς, στους οποίους οι κυβερνήσεις θα πρέπει να επικεντρωθούν όλο και περισσότερο και οι οποίοι είναι πιθανό να καθορίσουν τους νικητές μεταξύ των σημερινών κορυφαίων ναυτιλιακών πλεγμάτων.

3 Τα μεγέθη του ελληνικού στόλου

Παρά τις προκλήσεις της αγοράς και τα προβλήματα της εγχώριας οικονομίας που αντιμετωπίζει η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα, η Ελλάδα εξακολουθεί να ενισχύει την ηγετική της θέση ως η μεγαλύτερη εφοπλιστική χώρα τα τελευταία χρόνια. Οί Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούν να βρίσκονται στην κορυφή της

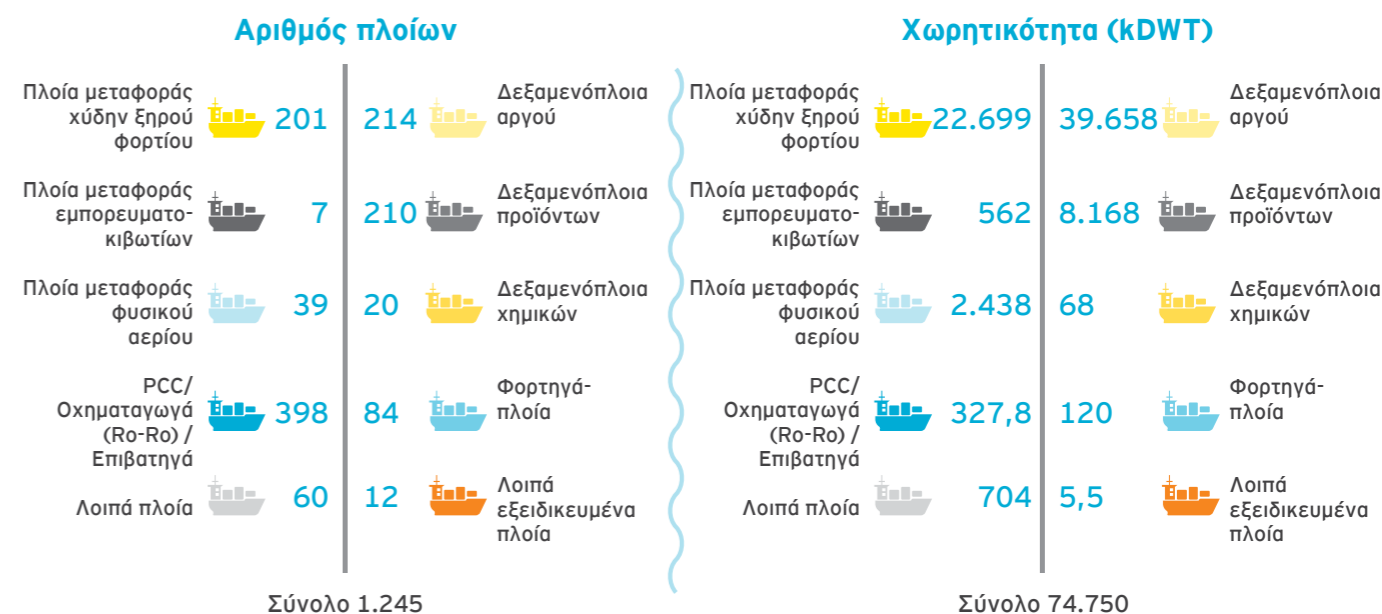
παγκόσμιας κατάταξης, με συνολική χωρητικότητα 202,6 εκατομμυρίων τόνων, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 16% του παγκόσμιου μεριδίου αγοράς, ακολουθούμενοι από την Ιαπωνία με 13%, την Κίνα με 11%, και τη Γερμανία με 7%, όπως απεικονίζεται και στον πίνακα που ακολουθεί:

Χώρα	Αριθμός στόλου σήμερα ¹							
	Πετρελαιο-φόρα	Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου	Φορτηγά-πλοία	Πλοία ειδικών χρήσεων	Λοιπά πλοία	Σύνολο	Εκατ. τόνοι	Sbn.
1. Ελλάδα	1.210	2.109	743	447	663	5.272	202,6	85,5
2. Ιαπωνία	950	1.928	2.476	1.516	1.734	8.604	163,1	89,0
3. Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	712	2.058	1.933	658	1.614	6.975	139,2	77,9
4. Γερμανία	235	444	2.300	224	434	3.673	86,6	37,2
5. ΗΠΑ	296	245	343	161	4.183	5.228	63,4	116,7
6. Νότιος Κορέα	337	418	719	570	802	2.846	55,5	22,7
7. Νορβηγία	207	313	519	602	1.218	2.859	54,3	65,2
8. Σιγκαπούρη	749	232	492	374	1.967	3.814	42,0	35,1
9. Ιταλία	269	201	422	142	972	2.006	40,1	29,7
10. Τσϊβάν	110	381	407	89	169	1.156	31,1	10,7

Στόλος υπό ελληνική σημαία - Τρέχουσα κατάσταση

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας εξαιρετικά σημαντικός κλάδος, ο οποίος διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη διατήρηση της ελληνικής οικονομίας κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, λόγω της συνεχιζόμενης υποστήριξης των Ελλήνων πλοιοκτητών στην ελληνική σημαία, της δημιουργίας προστιθέμενης αξίας για πολλούς παραγωγικούς τομείς, καθώς και της δημιουργίας θέσεων εργασίας σε πλοία, ναυτιλιακά γραφεία και επιχειρήσεις που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Συνολικά στατιστικά στοιχεία της ελληνικής σημαίας



Κατηγορίες πλοίων: Πηγή, Clarksons International Database, Φεβρουάριος 2017

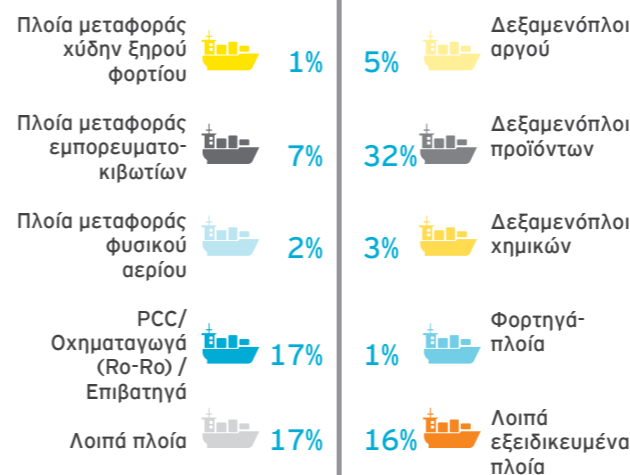
Η κατηγορία «Λοιπά» αναλύεται περαιτέρω στις ακόλουθες κατηγορίες πλοίων:

Κατηγορία πλοίων	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα (DWT-Ktns)
Πλοία έλκυσης αγκυρών/πλοία ανεφοδιασμού/ υποστηρικτικά πλοία	12	6,7
Κατασκευαστικά πλοία/πλατφόρμες	1	2,9
Κρουαζιερόπλοια	7	0,8
Πλοία ανεφοδιασμού	2	313
Πολλαπλών χρήσεων	1	3,1
Υπεράκτια μονάδα γεώτρησης/Παραγωγής/Υποστηρικτικές μονάδες	27	331
Πλοία ρυμούλκησης και διάσωσης	2	1,5
Ερευνητικά πλοία	4	0,1

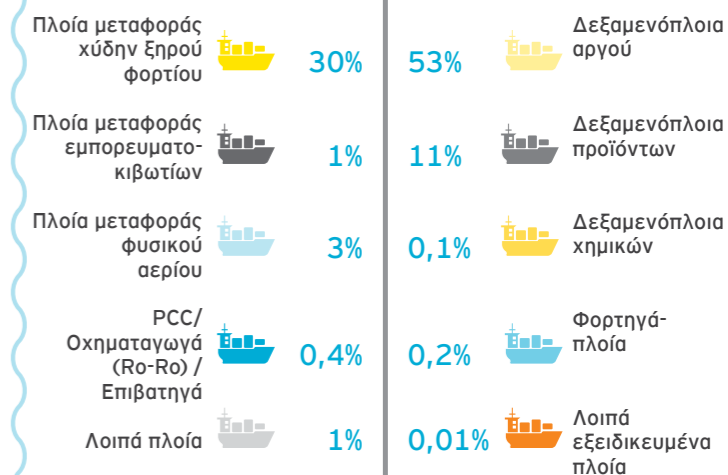
► Η κυριαρχία των δεξαμενόπλοιων και των φορτηγών-πλοίων μεταξύ του ελληνικού στόλου είναι εμφανής, με τα δεξαμενόπλοια να αντιπροσωπεύουν το 40% των υπό ελληνική σημαία πλοίων και το 64% της χωρητικότητας (DWT), ενώ τα φορτηγά-πλοία αντιπροσωπεύουν το 16% και το 30% αντίστοιχα.

► Τα νηολογημένα υπό ελληνική σημαία φορτηγά-πλοία αντιπροσωπεύουν μόλις το 10,5% περίπου του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου φορτηγών-πλοίων.

Αριθμός πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία ανά κατηγορία



Χωρητικότητα (DWT) πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία ανά κατηγορία



1. Clarksons World Fleet Monitor, Ιανουάριος 2017

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατατάσσεται στη 18η θέση παγκοσμίως, βάσει του συνολικού αριθμού των πλοίων, και στην 9η θέση, με βάση τη χωρητικότητα (DWT). Η σημαία του Παναμά εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, με βάση τόσο τον αριθμό των πλοίων, όσο και τη χωρητικότητα¹.

Σημαία	Συνολική χωρητικότητα (DWT - 000s)	Κατάταξη
Παναμάς	355.155	1
Νήσοι Μάρσαλ	231.293	2
Λιβερία	224.323	3
Χονγκ Κονγκ	176.560	4
Σιγκαπούρη	130.434	5
Μάλτα	103.107	6
Μπαχάμες	102.620	7
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	81.644	8
Ελλάδα	74.750	9
Ιαπωνία	36.702	10

Σημαία	Συνολικός αριθμός πλοίων	Κατάταξη
Παναμάς	8.521	1
Ινδονησία	4.489	2
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	4.435	3
Ιαπωνία	4.336	4
Σιγκαπούρη	3.630	5
Λιβερία	3.399	6
Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	2.784	7
Χονγκ Κονγκ	2.564	8
Μάλτα	2.221	9
Νήσοι Μάρσαλ	2.204	10
Ελλάδα	1.245	18

Αναλυτικότερα στοιχεία για την κατάταξη του υπό ελληνική σημαία στόλου (με βάση τόσο τη χωρητικότητα, όσο και τον αριθμό των πλοίων) παρουσιάζονται στο Παράρτημα 3.

1. Clarksons International Database, Φεβρουάριος 2017





4 Το πλαίσιο των ναυτιλιακών πλεγμάτων: Πειραιάς και Θεσσαλονίκη

Γιατί είναι τόσο σημαντικά τα ναυτιλιακά πλέγματα;

Οικονομικό πλέγμα (cluster) ονομάζουμε έναν πληθυσμό γεωγραφικά συγκεντρωμένων και αλληλένδετων επιχειρησιακών μονάδων, ενώσεων και δημόσιων (-ιδιωτικών) οργανισμών που επικεντρώνονται γύρω από μια εξειδικευμένη οικονομική δραστηριότητα. Ως μονάδα ανάλυσης, παρέχει μια συγκεκριμένη και ολοκληρωμένη προσέγγιση ως προς τις επιδόσεις των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό, καθώς και ως προς τις δυνατότητές τους:

- ▶ Ο προσδιορισμός του πλήθους/όγκου/μεγέθους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε μια συγκεκριμένη περιοχή και έχουν ένα κοινό σημείο αναφοράς όσον αφορά στο αντικείμενο και τις

δραστηριότητές τους, επιτρέπει τη χαρτογράφηση μιας διαδικασίας ή μιας οικονομικής δραστηριότητας και τη λεπτομερή καταγραφή των επιχειρήσεων που συμμετέχουν και των ενδιαφερόμενων μερών

- ▶ Η ανάλυση ενός πλέγματος - στον πυρήνα του οποίου βρίσκονται οι κοινές βασικές δραστηριότητες των διαφόρων παικτών της αγοράς (στην περίπτωση μας, των ναυτιλιακών επιχειρήσεων) - προσφέρει προστιθέμενη αξία σε μια οικονομία: επιτρέπει τον καλύτερο συντονισμό των δραστηριοτήτων, ή την έναρξη συλλογικών δράσεων και πρωτοβουλιών, που ενισχύουν τις προοπτικές όλων των επιχειρηματικών φορέων που συνδέονται με το πλέγμα
- ▶ Η κατανόηση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των

διαφόρων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά ή περιοχή παρέχει την ευκαιρία για την ανάπτυξη πολιτικών ή κανονισμών με ευρύτερο πεδίο εφαρμογής

Ένα ναυτιλιακό πλέγμα αποτελεί τη γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων που ασχολούνται με ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες, που μοιράζονται κοινές προκλήσεις, ευκαιρίες και απειλές. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων αποτελούν βασικά στοιχεία ενός ναυτιλιακού πλέγματος. Για την Ελλάδα, ειδικότερα, αποτελούν τον πυρήνα του πλέγματος. Στις επιχειρήσεις αυτές προστίθενται προμηθευτές εισροών και εξαρτημάτων, χρηματοδότησης, μηχανημάτων και υπηρεσιών. Συνδέονται με επιχειρήσεις σε σχετικούς κλάδους και εξειδικευμένους παρόχους λιμενικών και θαλάσσιων υποδομών. Σε πολλές περιπτώσεις, υποστηρίζονται από κυβερνητικές ή τοπικές αρχές, καθώς και από ιδρύματα που παρέχουν θαλάσσια και ναυτική εκπαίδευση, εξειδικευμένη έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία (research, development and innovation - RDI), τεχνική υποστήριξη και κατάρτιση, καθώς και οργανισμούς πιστοποίησης προτύπων ποιότητας.

Η ανάπτυξη των οικονομικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία σε «πλέγματα» έχει εξελιχθεί σε ένα

βασικό μοντέλο προώθησης της ανταγωνιστικότητας και της επακόλουθης συνεισφοράς της ναυτιλίας στην οικονομία μιας χώρας. Η παρουσία ενός ναυτιλιακού πλέγματος προσφέρει ένα ευρύ φάσμα πλεονεκτημάτων για την τοπική και την ευρύτερη οικονομία. Τα οφέλη αυτά περιλαμβάνουν την παρουσία και απασχόληση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, στοχευμένα προγράμματα κατάρτισης, διασύνδεση με ιδρύματα έρευνας και ανάπτυξης και στρατηγική συνεργασία με αλληλένδετες θαλάσσιες δραστηριότητες.

Ακόμα και σε μια ισχυρή οικονομία, η παρουσία ενός προηγμένου ναυτιλιακού πλέγματος παρέχει κίνητρα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να επιλέγουν τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ως την καλύτερη θέση για τη λειτουργία και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους.

Η συγκέντρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων βελτιώνει την ποιότητα του μικροοικονομικού περιβάλλοντος για τη ναυτιλία, ενώ, παράλληλα, συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Όλες οι συνδεδεμένες εταιρικές οντότητες επωφελούνται από την ευκολία της συνεργασίας και της ομαλής ανάπτυξης δικτύων. Το τελευταίο, διευκολύνει την καινοτομία και την πολυπλοκότητα των λειτουργιών και της στρατηγικής, ενισχύοντας την απόδοση και τα μεγέθη της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η διακυβέρνηση των ναυτιλιακών πλεγμάτων

Δεδομένης της σημασίας των ναυτιλιακών πλεγμάτων για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και την τοπική οικονομία, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η αποτελεσματική διαχείρισή τους. Η διαχείριση του πλέγματος μπορεί να συντονίσει τις επιχειρηματικές μονάδες και να καθιερώσει κοινές πρακτικές και πολιτικές, μέσω μιας σαφώς προσδιορισμένης και κοινά αποδεκτής στρατηγικής.

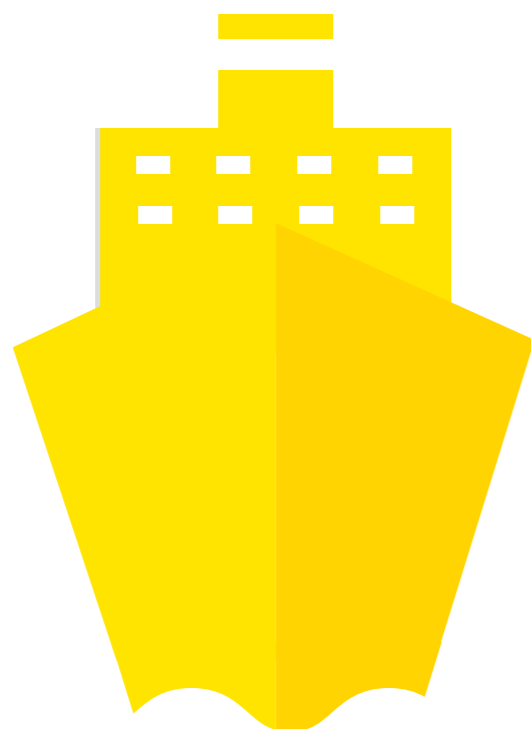
Η διακυβέρνηση επηρεάζει τη δομή του πλέγματος και αντίστροφα. Είτε συντελείται μέσω άτυπων δικτύων, είτε μέσω επίσημων φορέων, είτε μέσω συνδυασμού και των δύο, αποτελεί ένα εργαλείο που μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο με τον οποίο αλληλεπιδρούν οι επιχειρηματικές μονάδες μέσα στο πλέγμα, για να αποσπάσουν όσο το δυνατόν περισσότερα οφέλη. Οι επιχειρηματικές μονάδες που ανήκουν σε ένα πλέγμα, πρέπει να γνωρίζουν την ύπαρξή του, προκειμένου να αναπτύξουν πρωτοβουλίες που θα τους επιτρέψουν να αντλήσουν όλα τα σχετικά οφέλη.

Οι επίσημοι ή άτυποι μηχανισμοί διακυβέρνησης των πλεγμάτων που βασίζονται σε επιχειρηματικές πρωτοβουλίες είναι αρκετά διαδεδομένοι. Το ολλανδικό ναυτιλιακό πλέγμα αποτελεί ένα καλό παράδειγμα για το πώς μπορεί η ομαδοποίηση ναυτικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων να αναπτυχθεί και να συμβάλει σημαντικά στην οικονομία μιας χώρας. Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα και πιο προηγμένα πλέγματα, το οποίο αποτελείται, κυρίως, από ναυπηγικές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις σχετικές με τη λειτουργία των πλοίων. Η συγκέντρωση δραστηριοτήτων που συνδέονται στενά με αυτές, όπως οι λιμενικές υπηρεσίες, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και

οι προμήθειες πλοίων, αποτελούν, επίσης, βασικές συνιστώσες του ολλανδικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Ένα ακόμη παράδειγμα καλής διακυβέρνησης πλέγματος αποτελεί το Ναυτιλιακό Πλέγμα του Λονδίνου (Maritime London Cluster - MLC) στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το MLC ιδρύθηκε το 2000 με την υποστήριξη της Εταιρείας του Σίτι του Λονδίνου (Corporation of the City of London) και είναι μια επίσημη δομή διακυβέρνησης πλέγματος, με στόχο τη διατήρηση και ενίσχυση της ηγετικής ναυτιλιακής θέσης του Λονδίνου, την προώθηση του κλάδου των ναυτιλιακών υπηρεσιών του Ηνωμένου Βασιλείου, και την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων σχετικών με τη ναυτιλία στο Λονδίνο και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Ακολουθώντας αυτά τα θετικά παραδείγματα και συνειδητοποιώντας τα δυνητικά οφέλη, αρκετές χώρες επιχειρούν να αναπτύξουν ναυτιλιακά ή ναυτικά πλέγματα. Μία τέτοια περίπτωση είναι η Κύπρος, όπου δεν υπάρχει επίσημο ή ανεπίσημο πλαίσιο διακυβέρνησης του ναυτιλιακού πλέγματος, παρά το γεγονός ότι η χώρα διαθέτει μια ακμάζουσα ναυτιλιακή και ναυτική βιομηχανία, και παρά την παρουσία ενός σημαντικού λιμένα της Νοτιοανατολικής Μεσόγειου (Λεμεσός). Αντίθετα, το ναυτιλιακό πλέγμα της Κύπρου παραμένει κατακερματισμένο, με περιορισμένες πρωτοβουλίες για συλλογικές δράσεις, που να το προωθούν ή να αξιοποιούν τα δυνητικά οφέλη του. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η κυβέρνηση της Κύπρου αποφάσισε πρόσφατα να προωθήσει πρωτοβουλίες που θα επέτρεπαν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος.



Η ταυτότητα των ναυτιλιακών πλεγμάτων στην Ελλάδα

Για τη μελέτη αυτή, εφαρμόσαμε μια προσέγγιση τεσσάρων σταδίων, προκειμένου να εντοπίσουμε και να καταγράψουμε τη σύνθεση της δομής και της γεωγραφικής κατανομής των δύο μεγάλων ναυτιλιακών πλεγμάτων στην Ελλάδα: το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά και το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης, αντίστοιχα.

Το πρώτο βήμα ήταν η επιλογή της ναυτιλίας ως του οικονομικού τομέα προς ανάλυση. Πρόκειται για έναν κλάδο με ισχυρή παρουσία και μακρά παράδοση στην Ελλάδα. Η ναυτιλία αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο του ΑΕΠ της χώρας, συντηρώντας δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία συμβάλλουν περαιτέρω σε μικροοικονομικό, μεσοοικονομικό και μακροοικονομικό επίπεδο.

Το δεύτερο βήμα ήταν ο προσδιορισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το ναυτιλιακό τομέα. Ως βάση χρησιμοποιήθηκε η καταγραφή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των σημαντικών και παραδοσιακών ναυτιλιακών τομέων στην Ευρώπη¹, η οποία υιοθετήθηκε και προσαρμόστηκε στα ελληνικά δεδομένα.

Τρίτον, επιλέξαμε τις προς εξέταση περιφέρειες. Αυτές είναι οι περιοχές Πειραιά-Αθήνας και Θεσσαλονίκης (περιοχή του πρώην Νομού Θεσσαλονίκης).

Η περιοχή Πειραιά-Αθήνας αποτελεί το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδας. Η πλειοψηφία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία είναι συγκεντρωμένες στον Πειραιά, που είναι το μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Παρά τη σημασία του Πειραιά, ή ίσως και λόγω αυτής, κατά την τελευταία δεκαετία, πολλές ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις μεταφέρθηκαν σε άλλες περιοχές της Αττικής, οδηγώντας στην ανάγκη διεύρυνσης της ανάλυσης πέραν του Πειραιά.

Η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη ελληνική πόλη, που φιλοξενεί το δεύτερο μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι. Η περιοχή αποτελεί σημαντικό πλέγμα ναυτιλιακών και σχετικών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων, τόσο για τη Βόρειο Ελλάδα, όσο και για τις χώρες των Νοτίων Βαλκανίων.

Το τελευταίο βήμα ήταν ο εντοπισμός του πληθυσμού των πλεγμάτων αυτών και η κατανομή του ανά δραστηριότητα και ανά αριθμό επιχειρήσεων. Για το σκοπό αυτό, η έκθεση αξιοποίησε τη βάση δεδομένων που παρέχεται από τις Ελληνικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις², μία ολοκληρωμένη λίστα ναυτιλιακών και σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Στοιχεία αντλήθηκαν, επίσης, από την ιστοσελίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, καθώς και από τη βάση δεδομένων των μελών του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά.

Ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα: Μια βάση δεδομένων

Από την καταγραφή και αξιολόγηση των πηγών αυτών προέκυψε μια προκαταρκτική βάση δεδομένων, που περιλάμβανε συνολικά 4.300 ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις σε όλη τη χώρα.

Μια πρώτη αξιολόγηση οδήγησε στον αποκλεισμό μιας σειράς από επιχειρήσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο της ανάλυσης. Δύο κατηγορίες κριτηρίων χρησιμοποιήθηκαν για τη βελτίωση αυτής της βάσης δεδομένων. Η πρώτη κατηγορία ήταν γεωγραφική: μόνο επιχειρήσεις εγκατεστημένες στη γεωγραφική περιοχή της Αττικής επελέγησαν για το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά, και, αντίστοιχα, μόνο επιχειρήσεις που εδρεύουν στη γεωγραφική περιοχή της Θεσσαλονίκης επελέγησαν για το ναυτιλιακό

πλέγμα της Θεσσαλονίκης. Το δεύτερο κριτήριο ήταν η σχετικότητα του κλάδου δραστηριοποίησης: εξετάστηκαν μόνο ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις.

Συνολικά 3.391 ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις εντοπίστηκαν ως μέρη του ενός ή και των δύο ναυτιλιακών πλεγμάτων υπό εξέταση.

Μια περαιτέρω επεξεργασία επέτρεψε τον προσδιορισμό των τύπων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο του ναυτιλιακού πλέγματος στην Ελλάδα. Συνολικά, εντοπίστηκαν 28 βασικές κατηγορίες και αρκετές υποκατηγορίες, που μας επιτρέπουν να απεικονίσουμε λεπτομερώς τη δομή του κάθε εξεταζόμενου ναυτιλιακού πλέγματος.

Κατηγορίες εταιρειών που ανήκουν στο ναυτιλιακό πλέγμα

1. Πράκτορες	2. Υπηρεσίες Εφοδιασμού: ✓ Προμηθευτές ✓ Επιθεωρητές	3. Επιμελητήρια	4. Υπηρεσίες Πληρωμάτων	5. Περιβάλλον & Ασφάλεια: ✓ Ναυτιλιακή Ασφάλεια ✓ Προστασία Περιβάλλοντος ✓ Συστήματα Διαχείρισης Αποβλήτων	6. Χρηματοπιστωτικές & Λογιστικές Υπηρεσίες: ✓ Λογιστές ✓ Τράπεζες ✓ Χρηματοοικονομικά/Επενδύσεις
7. Υπηρεσίες Προώθησης & Θαλάσσιου Εφοδιασμού: ✓ Πράκτορες Προώθησης/Μεταφορών / Υπηρεσίες Θαλάσσιου Εφοδιασμού	8. Τεχνολογία Πληροφοριών και Επικοινωνίας & Τηλεπικοινωνίες: ✓ Ναυτιλιακή Εκπαίδευση / Οπτικοακουστικά Συστήματα ✓ Υπηρεσίες Ναυτιλιακών/Ναυτικών Πληροφοριών ✓ Ναυτιλιακές Τηλεπικοινωνίες	9. Νομικές Υπηρεσίες	10. Ναυτική Μηχανολογία & Ναυπηγοί: ✓ Ναυπηγοί ✓ Ναυτική Μηχανολογία	11. Ναυτιλιακή Ασφάλιση: ✓ Πραγματογνώμονες ✓ Ανάδοχοι Ναυτιλιακής Ασφάλειας	12. Ναυτικοί & Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι
13. Ναυτική Εκπαίδευση: ✓ Ναυτική Εκπαίδευση, Ακαδημίες, Πανεπιστήμια	14. Ναυτιλιακοί Οργανισμοί, Ιδρύματα, Υπουργεία, Αντιπροσωπείες	15. Άλλες Ναυτιλιακές Υπηρεσίες: ✓ Γενικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις ✓ Φορτοεκφορτωτές	16. Εκπρόσωποι Ομίλου Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I)	17. Τύπος & Εκδόσεις: ✓ Εκδοτικοί Οίκοι ✓ Εφημερίδες	18. Νηολόγηση & Νηογνώμονες πλοίων: ✓ Οργανισμοί Νηογνώμωνων ✓ Νηολόγηση Πλοίων
19. Ναυλωτές Πλοίων	20. Ναυπηγεία & Διαλυτήρια: ✓ Διαλυτήρια ✓ Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες	21. Διαχείριση & Λειτουργία Πλοίων	22. Ανταλλακτικά & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός: ✓ Πυροσβεστικός Εξοπλισμός ✓ Μηχανές Θαλάσσης ✓ Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά ✓ Κατασκευαστές Ναυτιλιακού Εξοπλισμού ✓ Ναυτιλιακά Χημικά ✓ Ναυτιλιακά Λάδια - Λιπαντικά ✓ Ναυτιλιακά Χρώματα - Επιστρώσεις ✓ Εξοπλισμοί Πλοίων - Ανταλλακτικά ✓ Στροβιλοσυμπιεστές ✓ Ναυτιλιακά Ηλεκτρονικά / Βοηθήματα Πλοήγησης ✓ Συστήματα Ψύξης	23. Τεχνικές Υπηρεσίες: ✓ Ηλεκτρικές Εργασίες ✓ Μονώσεις ✓ Απολυμάνσεις ✓ Φίλτρα Σωληνώσεων ✓ Αμμοβολή ✓ Καθαρισμός Πλοίων ✓ Υποβρύχιες Εργασίες / Καταδύσεις ✓ Ναυτιλιακοί Επιθεωρητές ✓ Τεχνικές Υπηρεσίες ✓ Ναυτιλιακές Επιθεωρήσεις	24. Ρυμούλκηση & Διάσωση
25. Συναφείς Εμπορικές Δραστηριότητες: ✓ Εμπορικές Επιχειρήσεις ✓ Εισαγωγείς / Εξαγωγείς	26. Ταξιδιωτικά Πρακτορεία	27. Ενώσεις, Σύνδεσμοι, Σύλλογοι	28. Θαλαμηγοί (γιουτ)		

1. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2009), Μελέτες Γενικής Διεύθυνσης Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας: «Τάσεις απασχόλησης σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τη θάλασσα ή τη χρήση θαλάσσιων πόρων» και «Η απασχόληση στον τομέα της αλιείας», Βρυξέλλες
2. Ελληνικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις, (2016). «Διαδικτυακή βάση δεδομένων της ναυτιλίας», διαθέσιμο από: <http://greekshipping.gr/onlinedatabase>. Αξιοποιήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2016.



Τα αθροιστικά μεγέθη των ναυτιλιακών πλεγμάτων Πειραιά και Θεσσαλονίκης

Από την επεξεργασία της βάσης δεδομένων, προέκυψε η αθροιστική σύνθεση που παρατίθεται στους πίνακες και τα σχεδιαγράμματα που ακολουθούν. Η κυρίαρχη δραστηριότητα και στα δύο πλέγματα, δηλαδή το τμήμα του κλάδου με το

μεγαλύτερο μερίδιο επιχειρήσεων, είναι η κατηγορία (21) - Διαχειριστές πλοίων, με 998 επιχειρήσεις συνολικά, ακολουθούμενη από την κατηγορία (22) - Ανταλλακτικά & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός, που αριθμεί συνολικά 624 επιχειρήσεις.

Δείκτης ταξινόμησης (σύντομος)	Αριθμός εταιρειών
1. Πράκτορες	302
2. Υπηρεσίες Εφοδιασμού	64
3. Επιμελητήρια	2
4. Υπηρεσίες Πληρωμάτων	24
5. Περιβάλλον & Ασφάλεια	31
6. Χρηματοπιστωτικές & Λογιστικές Υπηρεσίες	27
7. Υπηρεσίες Προώθησης & Θαλάσσιου Εφοδιασμού	63
8. Τεχνολογία Πληροφοριών και Επικοινωνίας & Τηλεπικοινωνίες	33
9. Νομικές Υπηρεσίες	117
10. Ναυτική Μηχανολογία & Ναυπηγοί	40
11. Ναυτιλιακή Ασφάλιση	97
12. Ναυτικοί & Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι	96
13. Ναυτική Εκπαίδευση	25
14. Ναυτιλιακοί Οργανισμοί, Ιδρύματα, Υπουργεία, Αντιπροσωπείες	47
15. Άλλες Ναυτιλιακές Υπηρεσίες	26
16. Εκπρόσωποι Ομίλου Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I)	21
17. Τύπος & Εκδόσεις	16
18. Νηολόγηση & Νηογνώμονες Πλοίων	37
19. Ναυλωτές Πλοίων	221
20. Ναυπηγεία & Διαλυτήρια	194
21. Διαχείριση & Λειτουργία Πλοίων	998
22. Ανταλλακτικά & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός	624
23. Τεχνικές Υπηρεσίες	123
24. Ρυμούλκηση & Διάσωση	20
25. Συναφείς Εμπορικές Δραστηριότητες	38
26. Ταξιδιωτικά Πρακτορεία	33
27. Ενώσεις, Σύνδεσμοι, Σύλλογοι	55
28. Θαλαμηγοί (γιωτ)	17
Σύνολο	3.391

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά

Το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά εκτείνεται στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή του Πειραιά και της Αττικής, έχοντας ως πυρήνα την περιοχή γύρω από το λιμάνι του Πειραιά. Καθώς είναι η κοιτίδα της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, το λιμάνι διαδραματίζει ζωτικό ρόλο για τη διαμόρφωση του ναυτιλιακού πλέγματος. Πρόκειται για ένα ναυτιλιακό πλέγμα, το οποίο έχει ως βασικό πυρήνα τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ένα διεθνές λιμάνι, που διαδραματίζει σημαντικό δευτερεύοντα ρόλο στην ανάπτυξη του.

Οι πόλοι του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά: Ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Το βασικό στοιχείο που δίνει ζωή στο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά. Η ισχυρή παρουσία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες χαρακτηρίζονται από την ανταγωνιστικότητά τους και τη δεσπόζουσα θέση του ελληνικού στόλου στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη, σε συνδυασμό με το διεθνές λιμάνι του Πειραιά, το οποίο λειτουργεί ως πολλαπλασιαστικός συντελεστής του πλέγματος, αποτελούν τα θεμέλια του ναυτιλιακού πλέγματος, τόσο όσον αφορά στην τοποθεσία, όσο και στις οικονομικές του δραστηριότητες. Η ύπαρξη των ναυτιλιακών και των σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων επιτρέπει την παρουσία ενός ολοκληρωμένου ναυτιλιακού πλέγματος.

Τα μεγέθη και η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν αναλυθεί εκτενώς στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Οι πόλοι του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά: Το λιμάνι

Λόγω της σημασίας του στη διευκόλυνση του εμπορίου, καθώς και της αξίας του λιμανιού ως κόμβου μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον έναν από τους δύο πόλους του ναυτιλιακού πλέγματος.

Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης με βάση τη διακίνηση φορτίου και επιβατών. Το 2015, το λιμάνι του Πειραιά ήταν το 8ο κορυφαίο ευρωπαϊκό λιμάνι¹ και συμπεριλήφθηκε μεταξύ των κορυφαίων 50 λιμανιών παγκοσμίως ως προς τη

διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, κατέχοντας την 45η θέση². Ήταν, επίσης, το 8ο δημοφιλέστερο λιμάνι κρουαζιέρας στη Μεσόγειο³. Το λιμάνι του Πειραιά κυριαρχεί στην ελληνική αγορά όσον αφορά στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και την κυκλοφορία οχημάτων, ενώ αποτελεί το κέντρο του ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου.

Στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, το λιμάνι του Πειραιά έχει υποστεί σημαντικές μεταρρυθμιστικές αλλαγές. Το 2009, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. εκχώρησε το δικαίωμα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Προβλήτα II του λιμένα στην εταιρεία Piraeus Container Terminal (PCT) S.A., θυγατρική εταιρεία της COSCO Pacific. Έκτοτε, η αναδιοργάνωση των διαδικασιών παροχής υπηρεσιών και οι σημαντικές επενδύσεις της PCT S.A. για την αναβάθμιση του τερματικού Προβλήτα II - και για την κατασκευή του τερματικού Προβλήτα III - έχουν συμβάλει στην εντυπωσιακή ανάπτυξη της αγοράς. Στη διάρκεια της εξαετίας 2010-2015, ο ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού κατάφερε να αυξήσει τη δυναμικότητα του Προβλήτα II και να προσελκύσει σημαντικούς όγκους εμπορευματοκιβωτίων, εξυπηρετώντας κυρίως την αγορά μεταφόρτωσης φορτίων⁴. Το λιμάνι του Πειραιά "σκαρφάλωσε" 49 θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη των μεγαλύτερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων, με βάση τον αριθμό ισοδύναμης μονάδας 20 ποδών (twenty-foot equivalent unit - TEU) που διακινήθηκαν, φτάνοντας το 2015 στην 44η θέση μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμανιών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, ενώ αναδείχθηκε και ως το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου, μετά τη Βαλένθια, το Αλχεθίρας και το Πορτ Σάϊντ. Τον Αύγουστο του 2016, το Ελληνικό Δημόσιο πούλησε την πλειοψηφία των μετοχών του Ο.Λ.Π. (51% + 16% τα επόμενα πέντε χρόνια) στην ιδιωτική κινεζική εταιρεία COSCO Shipping Corporation Limited.

Στα διαγράμματα⁵ της επόμενης σελίδας παρουσιάζονται αναλυτικά τα μεγέθη που αφορούν στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και επιβατών του λιμένα Πειραιά κατά τα τελευταία χρόνια. Το 2015, το λιμάνι του Πειραιά διακίνησε περισσότερα από 3,3 εκατομμύρια TEUs μέσω των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, ενώ περισσότεροι από 16,8 εκατομμύρια επιβάτες μετακινήθηκαν μέσω του ακτοπλοϊκού τερματικού του λιμανιού και καταγράφηκαν πάνω από ένα εκατομμύριο κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας.

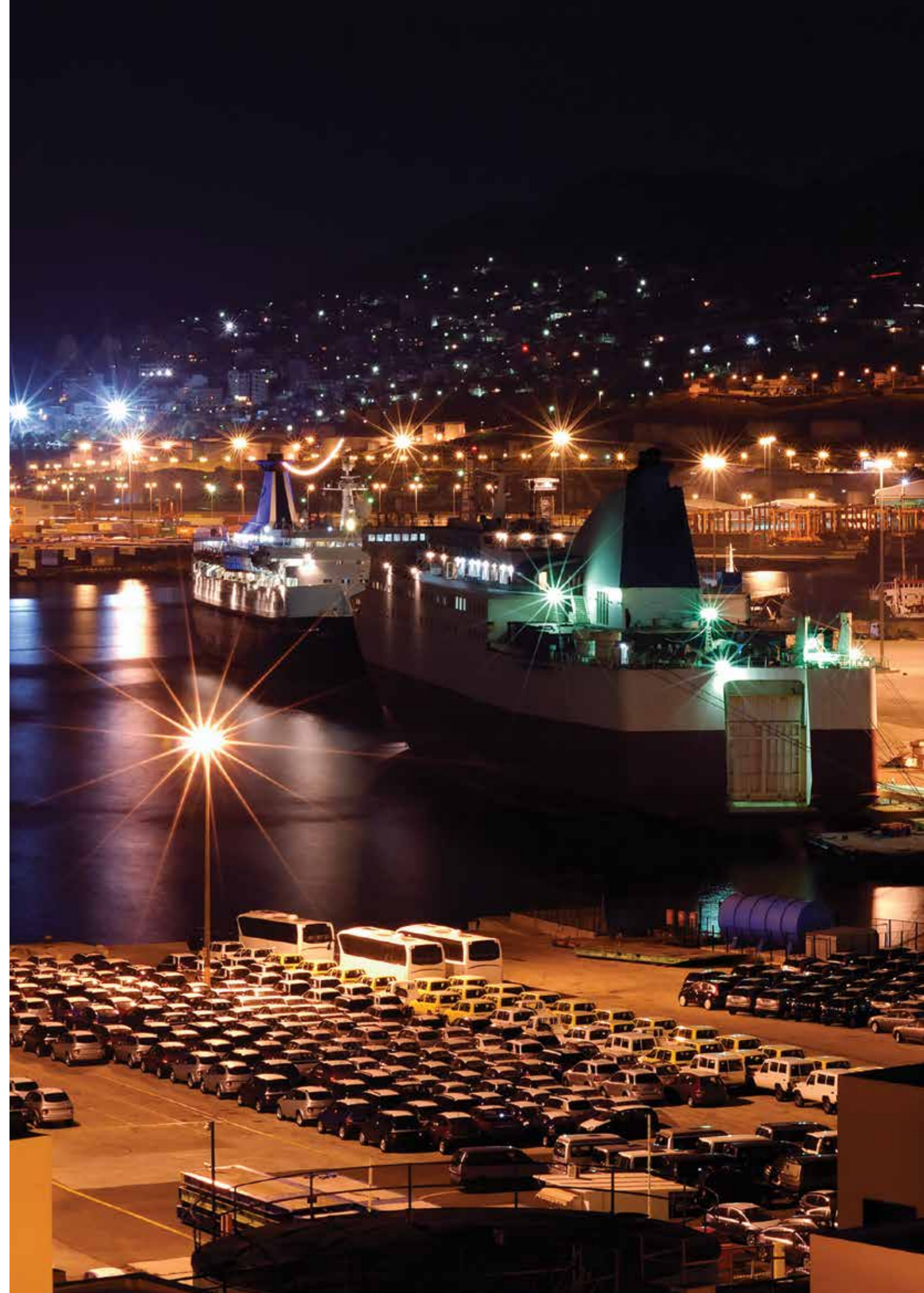
1. <http://www.porteconomics.eu/2017/02/16/portgraphic-top-15-container-ports-in-europe-in-2016-has-teu-growth-resumed/>

2. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

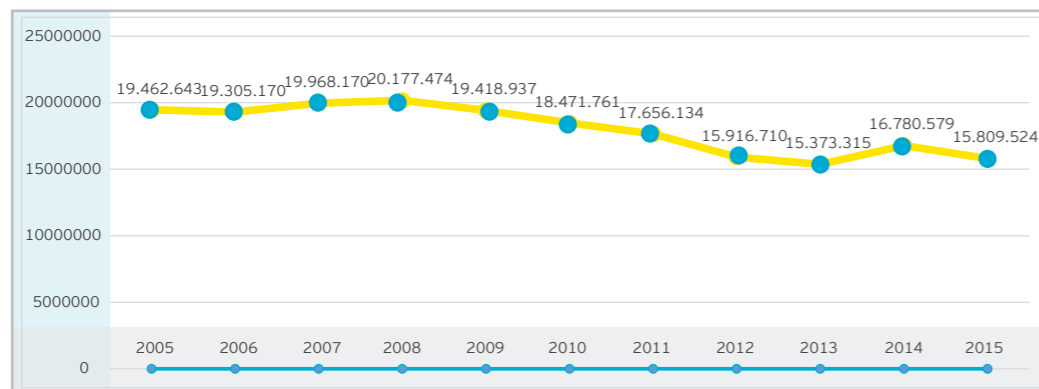
3. MedCruise, (2016). "Cruise Activities in MedCruise ports: Statistics 2015", Πειραιάς, Ελλάδα.

4. Βαγγέλας Γ.Κ. και Πάλλης Α.Α. (2016). "GREPORT 2016: Report on Greek Ports", P&S Advisory, Πειραιάς

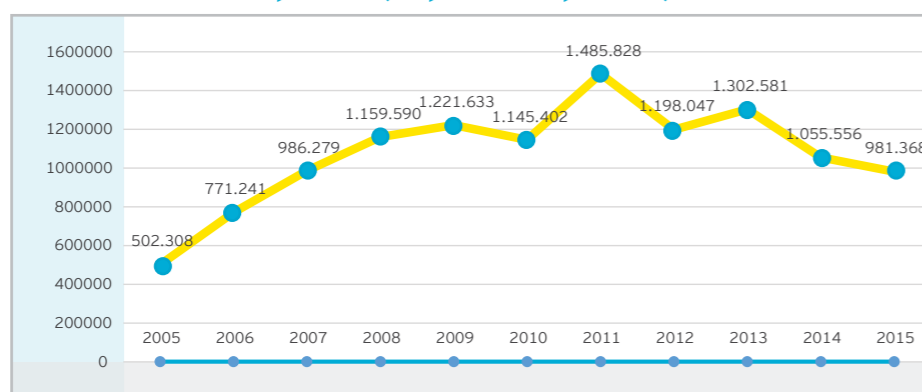
5. Για μια λεπτομερή ανάλυση των μεγεθών που διακινήθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά, Βαγγέλας Γ.Κ. και Πάλλης Α.Α. (2016). "GREPORT 2016: Report on Greek Ports", P&S Advisory, Πειραιάς



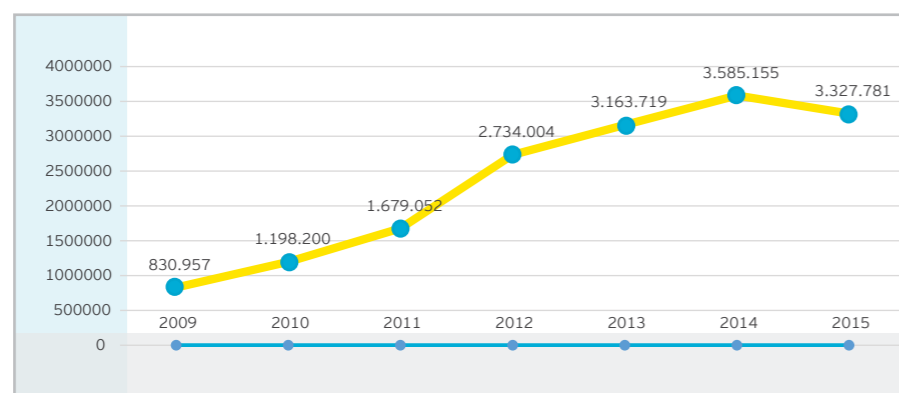
Ακτοπλοΐα (επιβάτες)



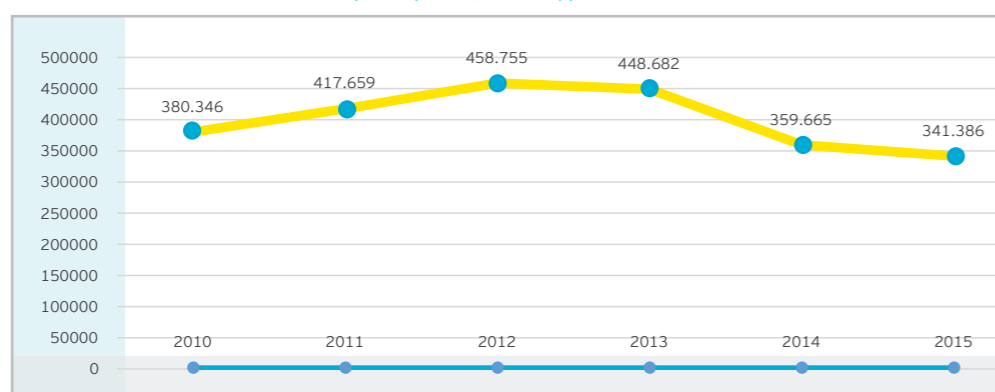
Κρουαζιέρα (επιβάτες)



Εμπορευματοκιβώτια



Αριθμός οχημάτων



Ένα γεωγραφικά αναπτυσσόμενο ναυτιλιακό πλέγμα

Ενώ το ναυτιλιακό πλέγμα αναπτύχθηκε γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, σήμερα εντοπίζεται και σε διάφορες περιοχές του νομού Αττικής: αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν μεταφέρει τα κεντρικά τους γραφεία σε μια ακτίνα περίπου 20 χιλιομέτρων από το λιμάνι.

Ο Πειραιάς έχει προσελκύσει τις βασικές δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος (ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγεία, λιμάνια, υπεργολάβους των ναυπηγείων, εταιρείες που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή και λιμενική δραστηριότητα). Αυτό οδήγησε στην παρουσία σχετικών επιχειρήσεων και ιδρυμάτων σε συναφείς τομείς, όπως δημόσια διοίκηση, εκπαίδευση, έρευνα και ανάπτυξη, χρηματοδότηση, ασφάλιση και νηογνώμονες. Το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά μετρά συνολικά 3.273 επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε τομείς που σχετίζονται με τη ναυτιλία και λειτουργούν σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της περιφέρειας της Αθήνας και του Πειραιά.

Η λειτουργική διαμόρφωση του πλέγματος χαρακτηρίζεται από ποικιλομορφία, όσον αφορά στη συμμετοχή των επιχειρήσεων γενικότερα, αλλά και από μια σχετική συγκέντρωση σε ορισμένους επιχειρησιακούς τομείς. Πρόκειται για το μεγαλύτερο ναυτιλιακό πλέγμα της χώρας και το επικρατέστερο, όσον αφορά στη συμμετοχή επιχειρήσεων σε αυτό.

Η σύνθεση του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά

Συνολικά, 3.273 επιχειρήσεις είναι ενεργές στους 28 τομείς δραστηριότητας του ναυτιλιακού πλέγματος, συμβάλλοντας στην ισχύ του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά. Όλες οι δυναμικές κατηγορίες εκπροσωπούνται από «παράγοντες» του πλέγματος, οι οποίοι περιλαμβάνουν από εταιρείες παροχής υπηρεσιών, μέχρι εταιρείες πιο τεχνικών εργασιών, καθώς και ιδρύματα, πανεπιστήμια, συλλόγους, οργανισμούς, υπουργεία, ταξιδιωτικούς πράκτορες, λιμενικές υπηρεσίες και πολλά ακόμα.

Η πλέον κυρίαρχη ομάδα του πλέγματος, με τη συμμετοχή 974 επιχειρήσεων, είναι η κατηγορία «Διαχειριστών Πλοίων». Αυτό δεν αποτελεί έκπληξη, δεδομένης της παρουσίας στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής της πλειονότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων, οι περισσότερες εκ των οποίων έχουν τις εγκαταστάσεις τους γύρω από το λιμάνι του Πειραιά. Επιπλέον, ένας μεγάλος αριθμός αυτών των επιχειρήσεων αναγνωρίζονται διεθνώς για τη δύναμη και την επιρροή τους. Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά συμβάλλουν καθοριστικά τόσο στη δύναμη του πλέγματος, όσο και στον υψηλό αριθμό των συμμετεχόντων.

Η δεύτερη ομάδα δραστηριοτήτων ως προς τον αριθμό των επιχειρήσεων, είναι αυτή των «Ανταλλακτικών & Ναυτιλιακού Εξοπλισμού», η οποία αριθμεί περίπου 600 ενεργές επιχειρήσεις. Η ομάδα αυτή χαρακτηρίζεται από μεγάλο «βάθος», αφού περιλαμβάνει 11 υπο-κατηγορίες δραστηριοτήτων, και είναι, κυρίως, προσανατολισμένη σε εργασίες και υπηρεσίες περισσότερο τεχνικής φύσης.



Ναυτιλιακό πλέγμα Πειραιά ανά τομέα δραστηριότητας

Τομείς αγοράς	Αριθμός εταιρειών ανά τομέα αγοράς	Ο τομέας ως ποσοστό συμμετοχής στο πλέγμα (αριθμός εταιρειών)
1	Πράκτορες	245
2	Υπηρεσίες Εφοδιασμού	64
3	Επιμελητήρια	2
4	Υπηρεσίες Πληρωμάτων	24
5	Περιβάλλον & Ασφάλεια	30
6	Χρηματοπιστωτικές & Λογιστικές Υπηρεσίες	26
7	Υπηρεσίες Προώθησης & Θαλάσσιου Εφοδιασμού	58
8	Τεχνολογία Πληροφοριών και Επικοινωνίας & Τηλεπικοινωνίες	33
9	Νομικές Υπηρεσίες	115
10	Ναυτική Μηχανολογία & Ναυπηγοί	39
11	Ναυτιλιακή Ασφάλιση	94
12	Ναυτικοί & Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι	95
13	Ναυτική Εκπαίδευση	25
14	Ναυτιλιακοί Οργανισμοί, Ιδρύματα, Υπουργεία, Αντιπροσωπείες	47
15	Άλλες Ναυτιλιακές Υπηρεσίες	26
16	Εκπρόσωποι Ομίλου Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I)	21
17	Τύπος & Εκδόσεις	16
18	Νηολόγηση & Νηογνώμονες Πλοίων	36
19	Ναυλωτές Πλοίων	217
20	Ναυπηγεία & Διαλυτήρια	193
21	Διαχείριση & Λειτουργία Πλοίων	974
22	Ανταλλακτικά & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός	612
23	Τεχνικές Υπηρεσίες	123
24	Ρυμούλκηση & Διάσωση	18
25	Συναφείς Εμπορικές Δραστηριότητες	38
26	Ταξιδιωτικά Πρακτορεία	31
27	Ενώσεις, Σύνδεσμοι, Σύλλογοι	54
28	Θαλαμηγοί (γιοτ)	17
Σύνολο		3.273

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ανάλυση ανά γεωγραφική περιοχή

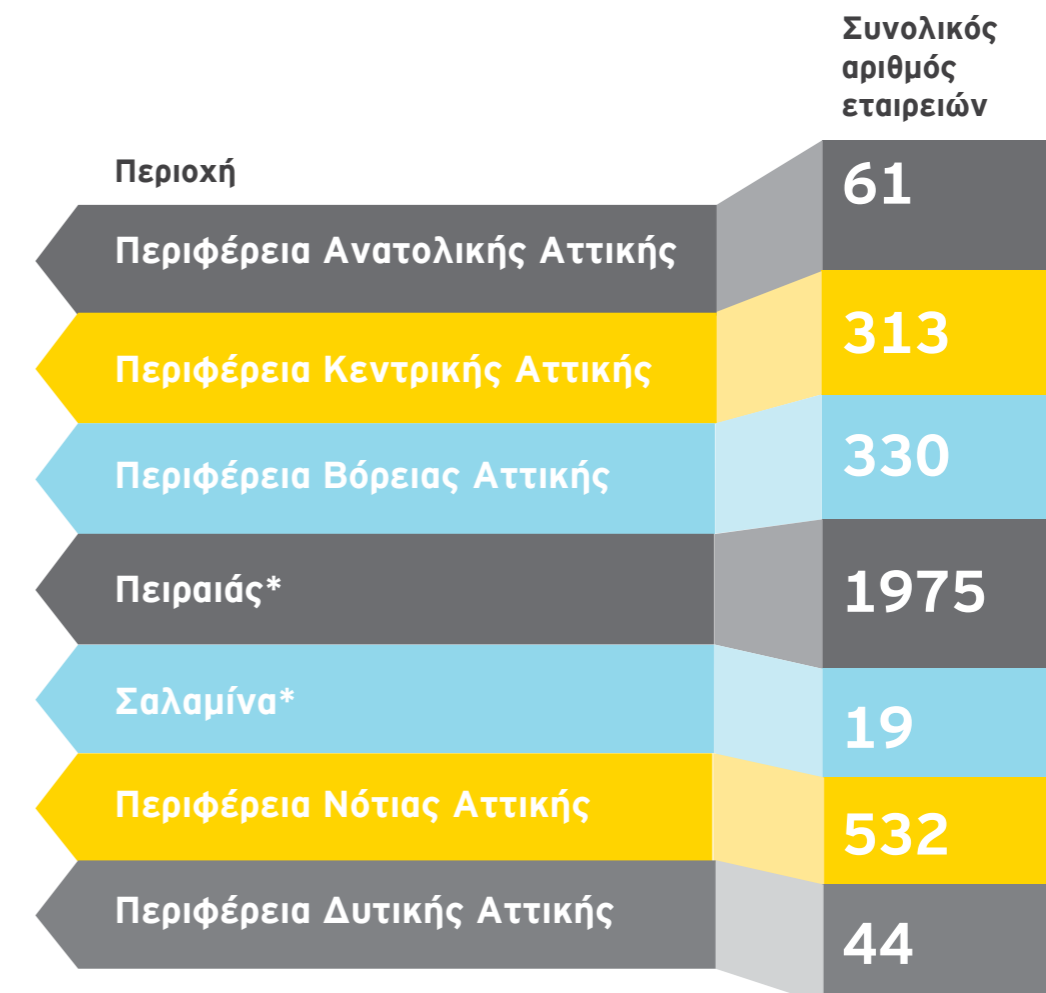
Καθώς το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά έχει επεκταθεί σημαντικά στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά, μία περαιτέρω ανάλυση μας επιτρέπει να κατανοήσουμε τη γεωγραφική κατανομή του και τα επίπεδα συγκέντρωσης σε επτά υπο-περιοχές (περιφέρειες), στις οποίες χωρίζεται επίσημα η περιοχή της Αθήνας και του Πειραιά. Οι περιοχές αυτές είναι:

1. Περιφέρεια Ανατολικής Αττικής
2. Περιφέρεια Κεντρικής Αττικής
3. Περιφέρεια Βόρειας Αττικής
4. Πειραιάς*
5. Σαλαμίνα*
6. Περιφέρεια Νότιας Αττικής
7. Περιφέρεια Δυτικής Αττικής

*Οι περιοχές «Σαλαμίνα» και «Πειραιάς» έχουν προστεθεί στην κατανομή για μια πιο λεπτομερή εικόνα της ανάλυσης, παρότι δεν ανήκουν στην επίσημη κατηγοριοποίηση των περιφερειών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά. Η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων εντοπίζονται στην περιοχή του Πειραιά, όπου λειτουργούν περισσότερες από τις μισές επιχειρήσεις του πλέγματος. Η περιφέρεια της Νότιας Αττικής (που βρίσκεται κοντά στον Πειραιά), η περιφέρεια της Βόρειας Αττικής, και η περιοχή της Κεντρικής Αττικής είναι οι άλλες περιοχές που φιλοξενούν συγκριτικά μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές δραστηριοποιούνται πολύ λίγες επιχειρήσεις.

Ναυτιλιακό πλέγμα Πειραιά: γεωγραφική κατανομή ανά περιφέρεια



Μια αποτίμηση του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά

Παρά το μέγεθος και τη σημασία του για την τοπική και εθνική οικονομία, το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά δε λειτουργεί με βάση κάποιο επίσημο ή άτυπο σύστημα διακυβέρνησης. Για το λόγο αυτό, παρουσιάζει ενδιαφέρον η αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών του πλέγματος (strengths, weaknesses, opportunities, threats - SWOT analysis). Η ανάλυση έχει ως εξής:

- ▶ Η παρουσία μεγάλου αριθμού εφοπλιστικών επιχειρήσεων και εταιρειών διαχείρισης πλοίων, η οποία δημιουργεί ένα καθαρά ναυτιλιακό πλέγμα
- ▶ Λειτουργία ενός σε βάθος (με την έννοια του μίγματος των δραστηριοτήτων) και ισχυρού (με την έννοια του αριθμού των επιχειρήσεων) πλέγματος
- ▶ Ένα σημαντικό τμήμα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου συγκεντρώνεται στην Ελλάδα
- ▶ Υπαρξη ενός σημαντικού διεθνούς λιμένα, με συμμετοχή σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές, υπό τη διοίκηση ενός αναγνωρισμένου διαχειριστή τερματικών σταθμών
- ▶ Διεθνής αναγνώριση του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου
- ▶ Αρκετοί οργανισμοί σχετικοί με τη ναυτιλία εντοπίζονται στον Πειραιά
- ▶ Διαθεσιμότητα προσωπικού υψηλής εξειδίκευσης και πληρωμάτων
- ▶ Ένα σύγχρονο ρυθμιστικό περιβάλλον, το οποίο ενσωματώνει ευρωπαϊκές και διεθνείς πρωτοβουλίες, κανονισμούς και νόμους
- ▶ Ποιότητα και διεθνής αναγνώριση της ελληνικής σημαίας και της διαχείρισης πλοίων
- ▶ Η γεωγραφική του θέση για το παγκόσμιο εμπόριο, η οποία λειτουργεί ως πύλη προς την Κεντρική και Νοτιοανατολική Ευρώπη

Πλεονεκτήματα

Μειονεκτήματα

- ▶ Έλλειψη κεντρικού συντονισμού (διακυβέρνηση) του πλέγματος από τους συμμετέχοντες μέσω μιας επίσημης ή ανεπίσημης δομής
- ▶ Έλλειψη ρυθμιστικού πλαισίου ικανού να διευκολύνει την ανάπτυξη του λειτουργικού δυναμικού του πλέγματος
- ▶ Έλλειψη μιας «κουλτούρας ναυτιλιακού πλέγματος» από την Πολιτεία και τους συμμετέχοντες
- ▶ Απουσία προηγμένων ναυτιλιακών χρηματοοικονομικών υπηρεσιών στον Πειραιά
- ▶ Έλλειψη προηγμένων υποδομών και υπηρεσιών εφοδιασμού στον Πειραιά
- ▶ Χαμηλή ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα
- ▶ Ασταθές νομικό και φορολογικό πλαίσιο
- ▶ Έλλειψη προηγμένων ναυτιλιακών νομικών υπηρεσιών

- ▶ Η δημιουργία σχημάτων συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά. Για παράδειγμα, η Ένωση «Ελλήνων Κατασκευαστών & Εξαγωγέων Ναυτιλιακού Εξοπλισμού» (HEMEXPO), μπορεί να αποτελέσει την αφετηρία για ένα δομημένο σύστημα διακυβέρνησης για το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά
- ▶ Η εξαγορά του Ο.Λ.Π. από έναν ιδιωτικό φορέα μπορεί να δημιουργήσει πολλαπλές επενδυτικές ευκαιρίες, καθώς και ευκαιρίες αύξησης της διακίνησης του λιμανιού, ενισχύοντας τα μεγέθη και την εξειδίκευση του πλέγματος
- ▶ Οι ενώσεις, οι οργανισμοί, τα πανεπιστήμια και τα ινστιτούτα που ήδη λειτουργούν, μπορούν να εξασφαλίσουν πρόσθετη γνώση, προηγμένη τεχνογνωσία και ενδεχομένως να βελτιώσουν (κυρίως όσον αφορά στις ενώσεις) τη λειτουργικότητα για τις επιχειρησιακές επιδόσεις του πλέγματος
- ▶ Η ενσωμάτωση της πρωτοβουλίας για τη φορολόγηση των μη μόνιμων κατοίκων του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και το Brexit, μπορεί να ωθήσει αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων να μεταφέρουν την έδρα τους από το Λονδίνο στον Πειραιά
- ▶ Οι επενδύσεις στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Πειραιά που έχουν προγραμματιστεί από το νέο ιδιοκτήτη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.
- ▶ Η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η απελευθέρωση της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς δημιουργούν ευκαιρίες για την ανάπτυξη του εφοδιασμού και ιδιαίτερα γύρω από το λιμάνι του Πειραιά
- ▶ Ο Πειραιάς αποτελεί τμήμα του «Ναυτιλιακού Δρόμου του Μεταξιού»

Ευκαιρίες

Απειλές

- ▶ Ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτιλιακών κέντρων: σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνάς μας, οι κύριοι ανταγωνιστές του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά (όπως τους αξιολόγησαν οι ερωτηθέντες) είναι η Σιγκαπούρη, το Λονδίνο και το Ντουμπάι
- ▶ Η αβεβαιότητα που προκαλεί η οικονομική κρίση, αλλά και οι συνεχείς αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο των επιχειρήσεων, δημιουργούν ένα μη ανταγωνιστικό περιβάλλον για τις ναυτιλιακές και τις σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνάς μας, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων συμφωνεί ότι οικονομική κρίση αποτελεί μία από τις πλέον σοβαρές απειλές για την επιχείρησή του
- ▶ Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί από άλλες χώρες (π.χ. Κύπρος, Σιγκαπούρη), προκειμένου να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους στον τομέα της ναυτιλίας, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μετεγκατάσταση των ναυτιλιακών εταιρειών από τον Πειραιά
- ▶ Η μετεγκατάσταση πολλών μονάδων παραγωγής από την Ελλάδα σε άλλες χώρες έχει άμεσο αντίκτυπο στις ποσότητες των διακινούμενων εμπορευμάτων μέσω του λιμανιού και αποτελεί, κατ'επέκταση, μία απειλή για τις αναπτυξιακές προοπτικές του πλέγματος
- ▶ Το φορολογικό καθεστώς για τις εγκατεστημένες στην Ελλάδα ναυτιλιακές επιχειρήσεις
- ▶ Η συνέχιση της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα ενισχύει την αβεβαιότητα, η οποία έχει αρνητικό αντίκτυπο στην αντίληψη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τη βιωσιμότητα του επιχειρησιακού και νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία τους στην Ελλάδα
- ▶ Η μετατόπιση του παγκόσμιου εμπορίου από τη Δύση στην Ανατολή
- ▶ Η επανάπαυση της Πολιτείας και η έλλειψη πολιτικής δέσμευσης
- ▶ Η απουσία μιας σαφούς στρατηγικής για την προώθηση του πλέγματος



Ενισχύοντας τις επιδόσεις του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά

Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης SWOT, συγκεκριμένες πρωτοβουλίες ενδέχεται να αυξήσουν την απόδοση του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά. Ένα πρώτο βήμα είναι η έναρξη διαλόγου μεταξύ των συμμετεχόντων στο πλέγμα, προκειμένου να κατανοήσουν τις προοπτικές του πλέγματος, με στόχο την ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την αξιοποίηση των οφελών που μπορεί να προσφέρει ένα πλέγμα στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Βάσει των αποτελεσμάτων του διαλόγου, το επόμενο βήμα είναι η διαμόρφωση ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα αποσκοπούσε στην προώθηση/εξασφάλιση της επιχειρησιακής αριστείας του πλέγματος και στην παροχή κινήτρων για βέλτιστες πρακτικές. Ο πυρήνας αυτού του πλαισίου θα πρέπει να είναι η ανάπτυξη ενός συστήματος διακυβέρνησης για το ναυτιλιακό πλέγμα, που να μπορεί να αναλάβει πρωτοβουλίες, δράσεις και προτάσεις για θέματα του πλέγματος που απαιτούν συλλογική δράση από τα μέλη του.

Η δημιουργία και ενσωμάτωση ενός πιο ανταγωνιστικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τις ναυτιλιακές και τις σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις θα μπορούσε να προσελκύσει ένα σημαντικό αριθμό ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, με αποτέλεσμα την ενίσχυση της σύνθεσης του συγκεκριμένου ναυτιλιακού πλέγματος.

Το λιμάνι του Πειραιά μπορεί, επίσης, να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση του πλέγματος και στον εμπλουτισμό της σύνθεσής του. Η αξιοποίηση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του λιμανιού από το νέο διαχειριστή του λιμανιού μπορεί να προσελκύσει επιπλέον δραστηριότητες και επιχειρήσεις στο πλέγμα, ενώ θα ενισχύσει περαιτέρω τη δραστηριότητα επισκευής πλοίων, η οποία σήμερα διαδραματίζει δευτερεύοντα ρόλο στο πλέγμα.

Φυσικά, αυτό το επιχειρηματικό περιβάλλον πρέπει να συνοδεύεται από ένα σταθερό οικονομικό περιβάλλον στη χώρα, το οποίο αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για οποιοδήποτε επιχειρηματικές και αναπτυξιακές δραστηριότητες. Η αβεβαιότητα που δημιουργεί το σημερινό οικονομικό περιβάλλον αποτελεί εμπόδιο για κάθε ιδιωτική επενδυτική πρωτοβουλία, προγράμματα συνεργασίας και συνέργειες στον τομέα της ναυτιλίας ειδικά, αλλά και στις επιχειρήσεις γενικότερα.

Τέλος, η αναθεώρηση του ρυθμιστικού πλαισίου, με μείωση του αριθμού των νόμων και κανονισμών, και η βελτίωση της εφαρμογής των υφιστάμενων κανονισμών, θα μπορούσε να αυξήσει την επιχειρησιακή ευελιξία των εταιρειών του πλέγματος. Επιπλέον, είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του πλέγματος η αξιοποίηση από το κράτος των νέων τεχνολογικών ευκαιριών για να διευκολυνθούν οι συναλλαγές μεταξύ των κρατικών αρχών και των επιχειρήσεων, μέσω της χρήσης του Διαδικτύου, της πληροφορίας και των επικοινωνιών.

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης έχει αναπτυχθεί γύρω από την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της πόλης, με πυρήνα του το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Το πλέγμα είναι μικρό σε μέγεθος και με περιορισμένο εύρος δραστηριοτήτων, καθώς καλύπτει 16 τομείς της αγοράς από το σύνολο των 28. Το πλέγμα μετρά ένα σχετικά μικρό αριθμό εταιρειών, με συνολικά 118 επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται στην περιοχή σε ναυτιλιακούς τομείς και τομείς που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Οι επιχειρήσεις αυτές βρίσκονται σε μια μικρή γεωγραφική περιοχή, κοντά στο λιμάνι.

Σε αντίθεση με το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά, του οποίου ο πυρήνας αποτελείται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ενώ το λιμάνι διαδραματίζει ένα σημαντικό, αλλά δευτερεύοντα ρόλο, στην περίπτωση του πλέγματος της Θεσσαλονίκης, το λιμάνι αποτελεί τον πυρήνα του, ενώ όλες οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτό σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του.

Ο πυρήνας του ναυτιλιακού πλέγματος: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

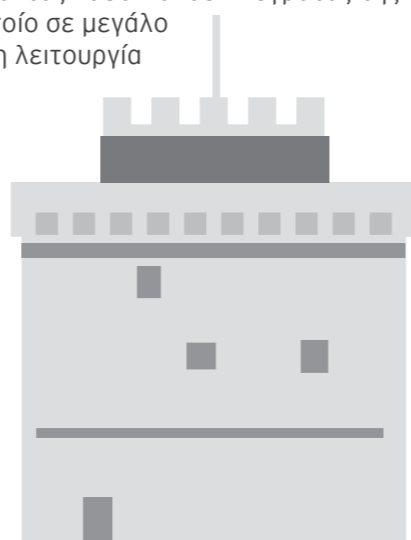
Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα διεθνές λιμάνι με πολλαπλές δραστηριότητες, που χειρίζεται όλα τα είδη της εμπορευματικής κίνησης και φιλοξενεί όλα τα είδη μετακινήσεων επιβατών.

Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα, με βάση τις συνολικές διακινούμενες ποσότητες, ενώ βρίσκεται στην πρώτη θέση όσον αφορά στη διακίνηση χύδην ξηρού φορτίου. Πέραν της διακίνησης των εμπορευματικών ρών της Βόρειας Ελλάδας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης λειτουργεί ως πύλη εισόδου για τις γειτονικές χώρες της Νότιας Βαλκανικής, λόγω της γεινιάσής του με αυτές, καθώς και του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου που συνδέει το λιμάνι με την ενδοχώρα. Το λιμάνι εξυπηρετεί ένα σημαντικό όγκο διερχόμενων φορτίων, με μεγάλα τμήματα του διακινούμενου ξηρού χύδην φορτίου, αλλά και του γενικότερου φορτίου, να προορίζονται για τη F.Y.R.O.M. και τη Βουλγαρία, ή να προέρχονται από αυτές.

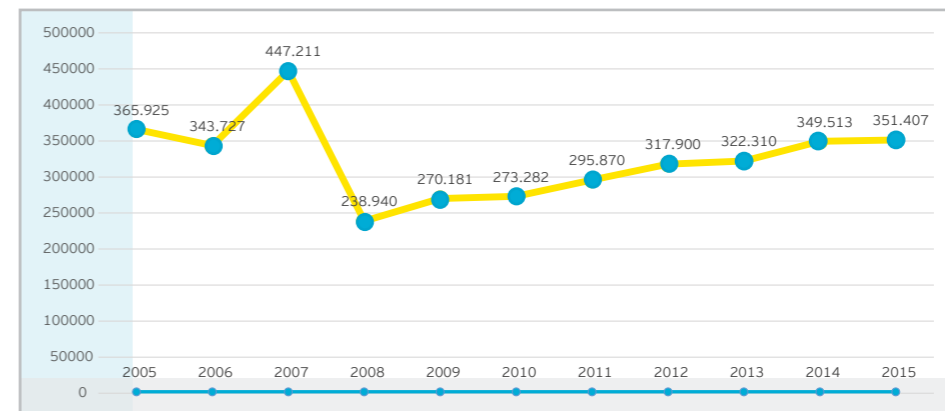
Στα γραφήματα της επόμενης σελίδας παρουσιάζονται αναλυτικά τα μεγέθη που αφορούν στη διακίνηση επιβατών και διαφόρων μορφών εμπορευμάτων. Μετά από μια περίοδο αναταραχής και κινητοποιήσεων του

κλάδου κατά της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού την περίοδο 2008-2009, που επηρέασαν τον ελληνικό λιμενικό κλάδο στο σύνολό του, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατάφερε να ανακτήσει μέρος των απωλειών εμπορευματικού φορτίου της περιόδου αυτής. Οι ποσότητες των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων κινούνται σταθερά ανοδικά από το 2010. Ο όγκος των χύδην ξηρών φορτίων παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα, οι μετακινήσεις των επιβατών, ωστόσο, μέσω του λιμανιού της Θεσσαλονίκης βρίσκονται σε συνεχή μείωση. Αυτό οφείλεται σε μια σειρά από αιτίες, με τη σημαντικότερη να είναι η μακροχρόνια οικονομική κρίση, και η επακόλουθη αλλαγή στρατηγικής των ακτοπλοϊκών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένης και της μείωσης του στόλου της ακτοπλοΐας. Η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων κορυφώθηκε το 2008. Έκτοτε και μέχρι το 2012, οπότε καταγράφηκαν δείγματα ανάκαμψης, η δραστηριότητα κρουαζιερόπλοιων στη Θεσσαλονίκη έχει μειωθεί σημαντικά.

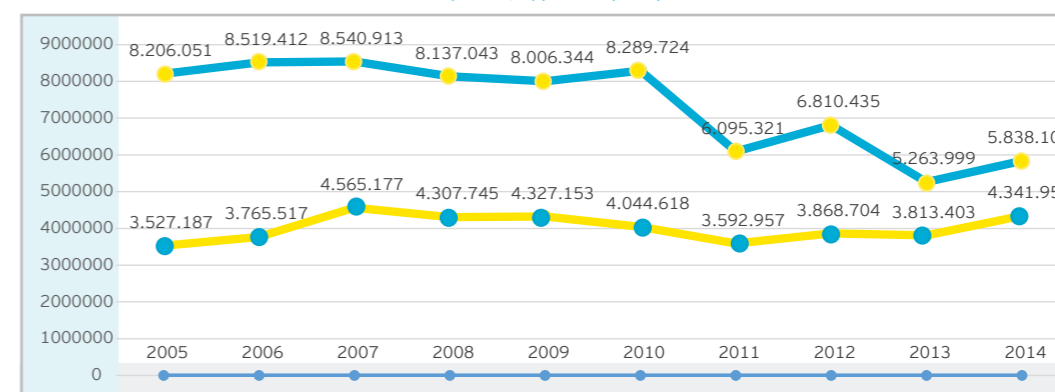
Η τελική φάση της διαδικασίας πώλησης πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) Α.Ε. έχει ολοκληρωθεί και υπάρχει προσωρινός ανάδοχος, η κοινοπραξία Deutsche Invest Equity Partners GmbH-Terminal Link SAS - Belterra Investments Ltd. Η ελληνική κυβέρνηση, στην οποία ανήκει σήμερα ο ΟΛΘ Α.Ε., μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, ολοκλήρωσε το διαγωνισμό για τη διάθεση του 67% των μετοχών του. Η πώληση του 67% των μετοχών αναμένεται να μεταβάλει τις τρέχουσες τάσεις, μέσω της επέκτασης των δραστηριοτήτων και της δέσμευσης του αγοραστή να προχωρήσει σε σημαντικές επενδύσεις, συμβάλλοντας έτσι στην περαιτέρω ανάπτυξη του υπάρχοντος ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης, το οποίο σε μεγάλο βαθμό στηρίζεται στη λειτουργία του λιμανιού.



Εμπορευματοκιβώτια

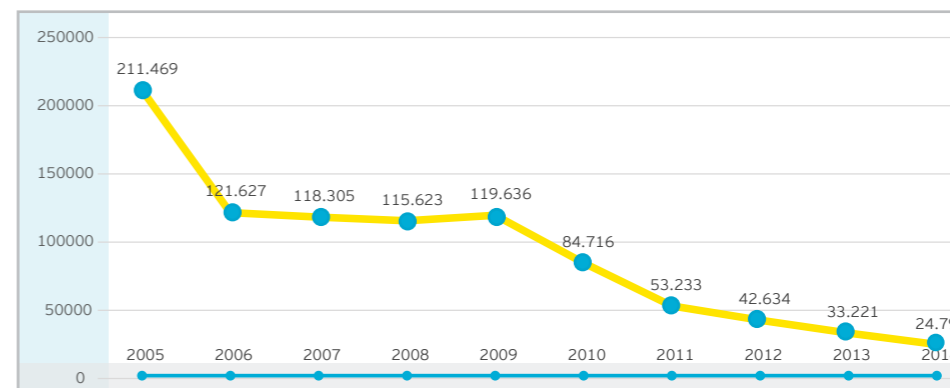


Χύδην ξηρό φορτίο

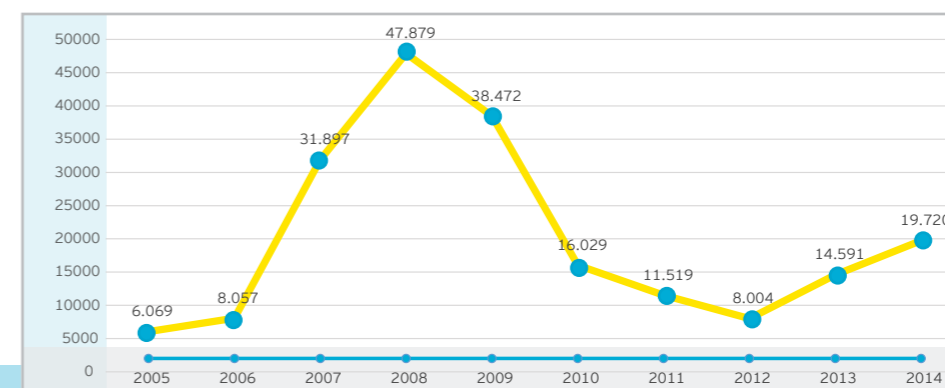


Πλοία χύδην ξηρού φορτίου (τόνοι)
 Πλοία υγρού φορτίου (τόνοι)

Ακτοπλοΐα (επιβάτες)



Κρουαζιέρα (επιβάτες)



Η σύνθεση του ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης

Οι 118 ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις που αποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης, καλύπτουν 16 κατηγορίες δραστηριοτήτων.

Η δομή του πλέγματος παρουσιάζει μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα σύνθεση. Πρόκειται για ένα εκ πρώτης όψεως ποικιλόμορφο πλέγμα, που καλύπτει αρκετές, αλλά όχι όλες, τις πιθανές δραστηριότητες της αγοράς. Παρόλα αυτά, τα μέλη του πλέγματος καλύπτουν συνολικά 16 τομείς δραστηριότητας. Μια πιο προσεκτική ανάλυση (στον πίνακα παρακάτω) δείχνει ότι το πλέγμα συγκεντρώνεται σε τρεις κατηγορίες δραστηριοτήτων: τους πράκτορες (57 επιχειρήσεις), τους διαχειριστές και χειριστές πλοίων (24 επιχειρήσεις) και τα ανταλλακτικά & το ναυτιλιακό εξοπλισμό (12 επιχειρήσεις).

Αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχει μόνο ένας οργανισμός που συμμετέχει στην κατηγορία Ενώσεις, Σύνδεσμοι και Σύλλογοι, ο «Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης», χαρακτηριστικό παράδειγμα της υψηλής συγκέντρωσης στο πλέγμα επιχειρήσεων σχετικών με τη ναυτιλία με διαμεσολαβητικό ρόλο, όπως οι πράκτορες. Οι υπόλοιπες κατηγορίες

δραστηριοτήτων συγκεντρώνουν από μία μέχρι τέσσερις επιχειρήσεις.

Συνεπώς, με βάση τον αριθμό των επιχειρήσεων, παρατηρείται μια συγκέντρωση του πλέγματος γύρω από τις τρεις κυρίαρχες δραστηριότητες της αγοράς: Οι πράκτορες (1) αντιπροσωπεύουν το 48,3% του πλέγματος, οι διαχειριστές πλοίων (11) το 20,3% και τα ανταλλακτικά & ο ναυτιλιακός εξοπλισμός (12) το 10,2%, ενώ όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν το 21,2% των επιχειρήσεων του πλέγματος.

Τα στοιχεία αυτά αποκαλύπτουν το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στη σύνθεση του πλέγματος. Σχεδόν οι μισές επιχειρήσεις είναι «πράκτορες», μια δραστηριότητα που έχει άμεση σχέση με τις λιμενικές εργασίες, ενώ οι δραστηριότητες που συνδέονται με το λιμάνι και τις συναφείς υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν το 61% των επιχειρήσεων του πλέγματος. Αυτό υπογραμμίζει το διαφορετικό προσανατολισμό των δύο βασικών ναυτιλιακών πλεγμάτων της χώρας: το πλέγμα του Πειραιά έχει έναν καθαρά ναυτιλιακό προσανατολισμό, ενώ της Θεσσαλονίκης έχει ως επίκεντρο το λιμάνι.

Σύνθεση ναυτιλιακού πλέγματος Θεσσαλονίκης

Τομείς αγοράς	Αριθμός εταιρειών ανά τομέα αγοράς	Ο τομέας ως ποσοστό συμμετοχής στο πλέγμα (αριθμός εταιρειών)
1 Πράκτορες	57	48,31%
2 Περιβάλλον & Ασφάλεια	1	0,85%
3 Χρηματοπιστωτικές & Λογιστικές Υπηρεσίες	1	0,85%
4 Υπηρεσίες Προώθησης & Θαλάσσιου Εφοδιασμού	5	4,24%
5 Ναυτική Μηχανολογία & Ναυπηγοί	1	0,85%
6 Ναυτιλιακή Ασφάλιση	3	2,54%
7 Ναυτικοί & Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι	1	0,85%
8 Νηολόγηση & Νηογνώμονες Πλοίων	1	0,85%
9 Ναυλωτές Πλοίων	4	3,39%
10 Ναυπηγεία & Διαλυτήρια	1	0,85%
11 Διαχείριση & Λειτουργία Πλοίων	24	20,34%
12 Ανταλλακτικά & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός	12	10,17%
13 Ρυμούλκηση & Διάσωση	2	1,69%
14 Ταξιδιωτικά Πρακτορεία	2	1,69%
15 Ενώσεις, Σύνδεσμοι, Σύλλογοι	1	0,85%
16 Νομικές Υπηρεσίες	2	1,69%
Γενικό Σύνολο	118	

Ανάλυση ανά γεωγραφική περιοχή

Όπως φανερώνει το πεδίο δραστηριοτήτων που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις που συναποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης, η γεωγραφική εξάπλωση του συγκεκριμένου πλέγματος είναι πολύ περιορισμένη. Ο προσανατολισμός του πλέγματος προς το λιμάνι οδηγεί σε ένα σχήμα όπου η πλειοψηφία των επιχειρήσεων είναι τοποθετημένες στην κοντινότερη δυνατή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης γεωγραφική θέση.

Ενώ καταγράφουμε μια γεωγραφική συγκέντρωση του πλέγματος, λαμβάνοντας υπόψη τον προσανατολισμό του προς το λιμάνι, αξίζει να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα της ανάλυσής μας πιθανώς να ήταν διαφορετικά, αν δινόταν έμφαση στις σχετικές υπηρεσίες εφοδιασμού και στις επιχειρήσεις χερσαίων μεταφορών.

- ▶ Ένα ιδιαίτερα εξειδικευμένο λιμενικό πλέγμα, με σαφή εστίαση στις διαμεσολαβητικές υπηρεσίες
- ▶ Γεωγραφική συγκέντρωση του πλέγματος
- ▶ Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι η βασική πύλη εισόδου για τις χώρες της Νότιας Βαλκανικής

Πλεονεκτήματα

Μειονεκτήματα

- ▶ Έλλειψη συλλογικού συντονισμού των συμμετεχόντων στο πλέγμα
- ▶ Έλλειψη ρυθμιστικού πλαισίου με στόχο την ενίσχυση του επιχειρησιακού δυναμικού του πλέγματος
- ▶ Έλλειψη εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και ινστιτούτων που θα επέτρεπαν την ανάπτυξη του πλέγματος
- ▶ Πρόκειται περισσότερο για λιμενικό, παρά για ναυτιλιακό πλέγμα
- ▶ Απουσία σημαντικού αριθμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- ▶ Σημαντική απόσταση από το διοικητικό κέντρο της χώρας
- ▶ Έλλειψη ενώσεων και συλλόγων που θα ενθάρρυναν τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων του πλέγματος
- ▶ Έλλειψη ναυτικής παράδοσης και ναυτιλιακής κουλτούρας
- ▶ Ελάχιστη προστιθέμενη αξία, καθώς οι επιχειρήσεις του πλέγματος λειτουργούν, κυρίως, ως μεσάζοντες μεταξύ του λιμένα και των χρηστών του

Ορισμένες από αυτές τις επιχειρήσεις βρίσκονται κοντά στο λιμάνι ή σε σχετικά κοντινές περιοχές, εξυπηρετώντας φορτία που μεταφέρονται μέσω του λιμανιού.

Αποτίμηση του ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης

Με βάση τα ευρήματα σχετικά με το μέγεθος του ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης και τους τύπους ναυτιλιακών και σχετικών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην περιοχή, παρουσιάζουμε μια αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών (ανάλυση SWOT) για το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης. Η ανάλυση έχει ως εξής:

- ▶ Καθώς το πλέγμα είναι προσανατολισμένο στο λιμάνι, η αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του λιμένα θα δημιουργήσει μια νέα δυναμική για την ανάπτυξη ενός ισχυρότερου λιμενικού πλέγματος
- ▶ Η γεωγραφική γειννίαση με τα Ανατολικά Βαλκάνια, σε συνδυασμό με τη συνεχή μετατόπιση της «Μπλε Μπανάνας» προς την Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη, αποτελεί ευκαιρία για την προσέγγιση νέων αγορών



Ευκαιρίες

Απειλές

- ▶ Ο έντονος ανταγωνισμός, καθώς περισσότερες περιοχές/κυβερνήσεις/φορείς λήψης αποφάσεων επιχειρούν να αναπτύξουν τοπικά ναυτιλιακά πλέγματα
- ▶ Η συνέχιση της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα συντηρεί το αίσθημα αβεβαιότητας και συνεπάγεται την έλλειψη ενός βιώσιμου πλαισίου για τη λειτουργία των επιχειρήσεων στην Ελλάδα
- ▶ Η μετεγκατάσταση πολλών εργοστασίων από την Ελλάδα σε άλλες χώρες έχει άμεσο αντίκτυπο στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας, στα μεγέθη των διακινούμενων αγαθών μέσω του λιμανιού και, κατ' επέκταση, ένα αρνητικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη του πλέγματος
- ▶ Μεταβλητότητα της ναυτιλιακής/ναυτικής αγοράς
- ▶ Διακυμάνσεις των όγκων του παγκόσμιου εμπορίου

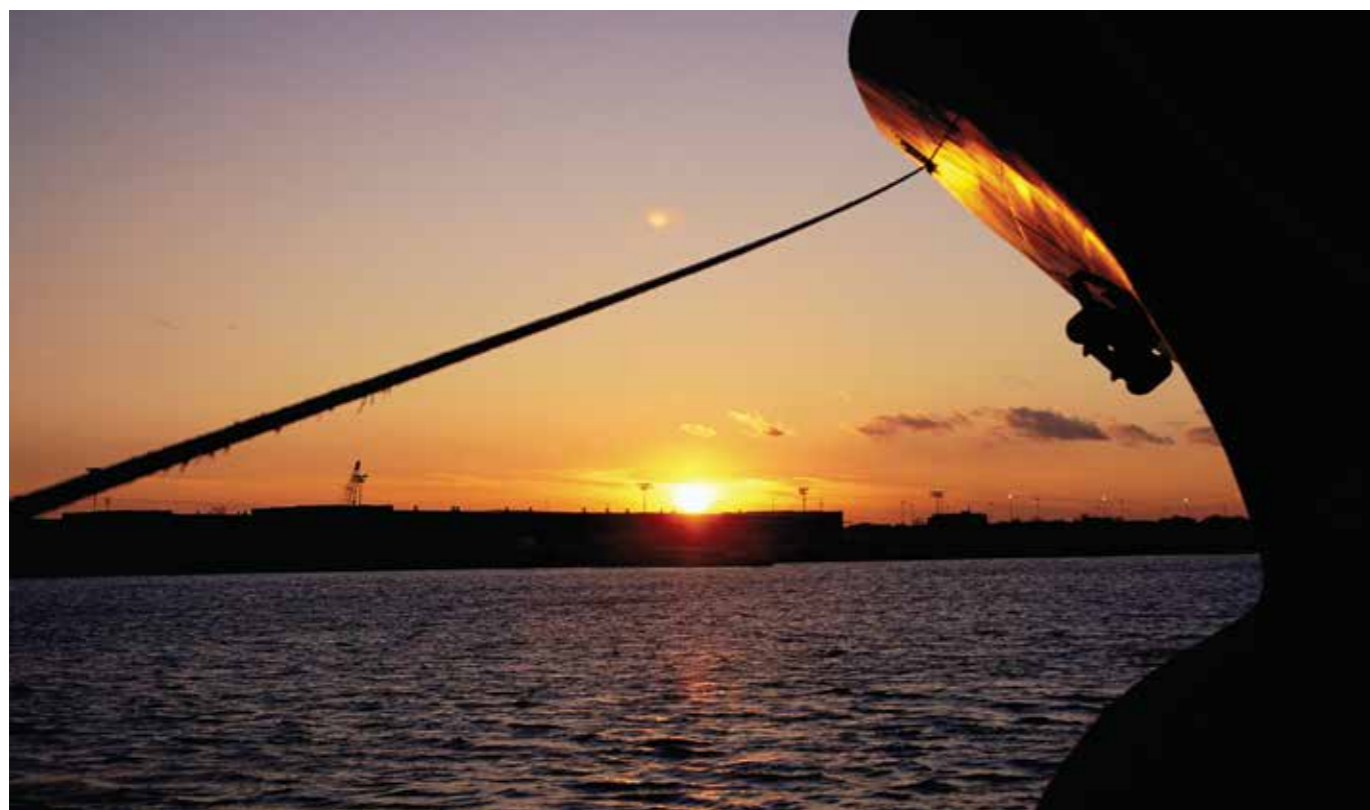
Ενισχύοντας τις επιδόσεις του ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης είναι εντελώς διαφορετικό από το αντίστοιχο του Πειραιά. Ωστόσο, υπάρχει κάποιο κοινό έδαφος όσον αφορά στις ενέργειες που θα μπορούσαν να ενισχύσουν την απόδοση του πλέγματος. Όπως και στην περίπτωση του Πειραιά, το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης πρέπει να ενισχύσει περαιτέρω τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετέχουν. Για να επιτευχθεί αυτό, απαιτείται η διαμόρφωση ενός ρυθμιστικού πλαισίου σχετικά με το σύστημα διακυβέρνησης του πλέγματος. Μια τέτοια εξέλιξη θα επιτρέψει τη δημιουργία ενός φορέα διακυβέρνησης για το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης, που θα αναλάβει πρωτοβουλίες για την επιχειρησιακή αριστεία του ναυτιλιακού πλέγματος, τη διάδοση ορθών πρακτικών μεταξύ των μελών του, καθώς και τη διευθέτηση θεμάτων που απαιτούν συλλογικές δράσεις από τους συμμετέχοντες. Η δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου και μιας δομής διακυβέρνησης θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης.

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, το υπάρχον πλέγμα συνδέεται στενά με το λιμάνι της πόλης, καθώς η πλειονότητα των επιχειρήσεων ασχολούνται με λιμενικές ή σχετικές με το λιμάνι δραστηριότητες. Θεωρώντας δεδομένο ότι ο Πειραιάς είναι, και θα παραμείνει, το πλέγμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ελλάδα, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η Θεσσαλονίκη θα πρέπει να επικεντρωθεί στην

ανάπτυξη ενός ισχυρού λιμενικού πλέγματος, με στόχο τη διαφοροποίησή της από τον Πειραιά. Αυτό θα επιτρέψει τη δημιουργία δύο ξεχωριστών πλεγμάτων, με διαφορετικούς επιχειρηματικούς προσανατολισμούς, που θα μπορούσαν να συνεργαστούν, αντί να ανταγωνίζονται, με στόχο την αύξηση της προστιθέμενης αξίας για την ελληνική οικονομία. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας παραχώρησης για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η εγκατάσταση σε αυτό ενός ιδιωτικού φορέα εκμετάλλευσής του, αναμένεται να αυξήσει την ελκυστικότητα της Θεσσαλονίκης για επιχειρήσεις που ασχολούνται με λιμενικές ή σχετικές με το λιμάνι δραστηριότητες. Αυτό θα οδηγήσει στην ενίσχυση τόσο του αριθμού, όσο και της σύνθεσης των επιχειρήσεων του πλέγματος και στη δημιουργία ενός καθαρά λιμενικού πλέγματος στην περιοχή.

Παρά το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη φιλοξενεί πολλά εκπαιδευτικά ιδρύματα, κανένα από αυτά δεν έχει σαφή σχέση με ναυτιλιακές και λιμενικές δραστηριότητες και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων του πλέγματος και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Η ανάπτυξη ναυτιλιακών και λιμενικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, καθώς και μια στρατηγική συνεργειών μεταξύ εκπαιδευτικών και ερευνητικών ιδρυμάτων και των επιχειρήσεων που αναπτύσσουν ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες, μπορούν να ενισχύσουν την τεχνογνωσία του πλέγματος, καθώς και την προστιθέμενη αξία στην τοπική και εθνική οικονομία.



5 Αποτελέσματα έρευνας

Η Ελλάδα ως ναυτιλιακό πλέγμα: Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα

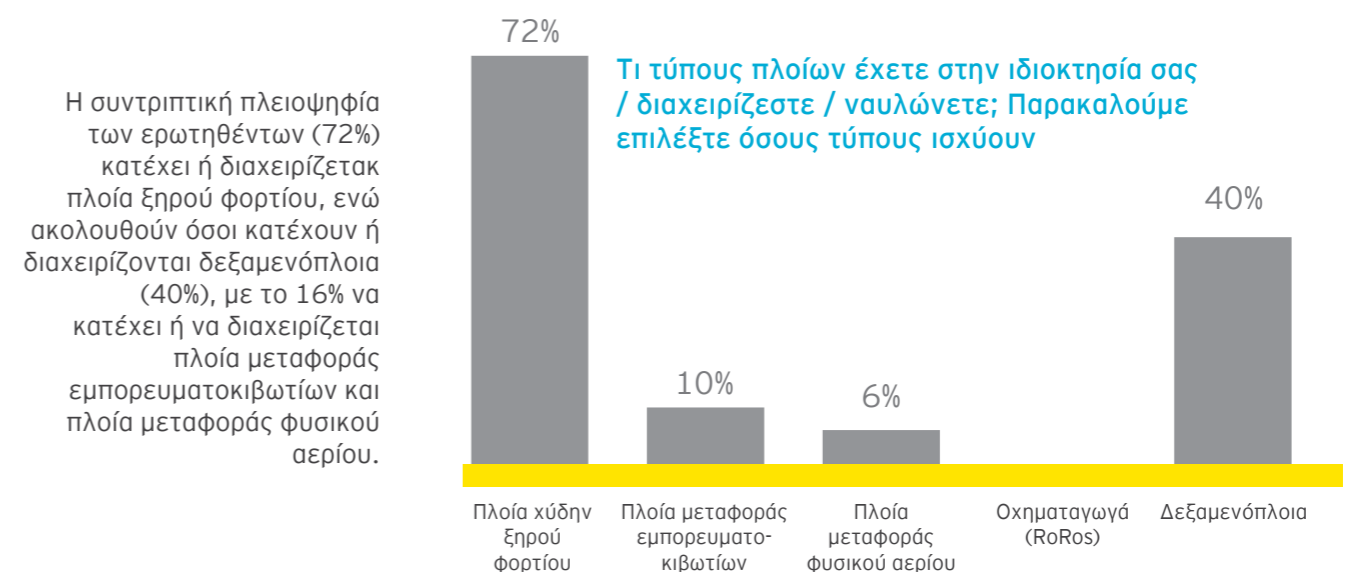
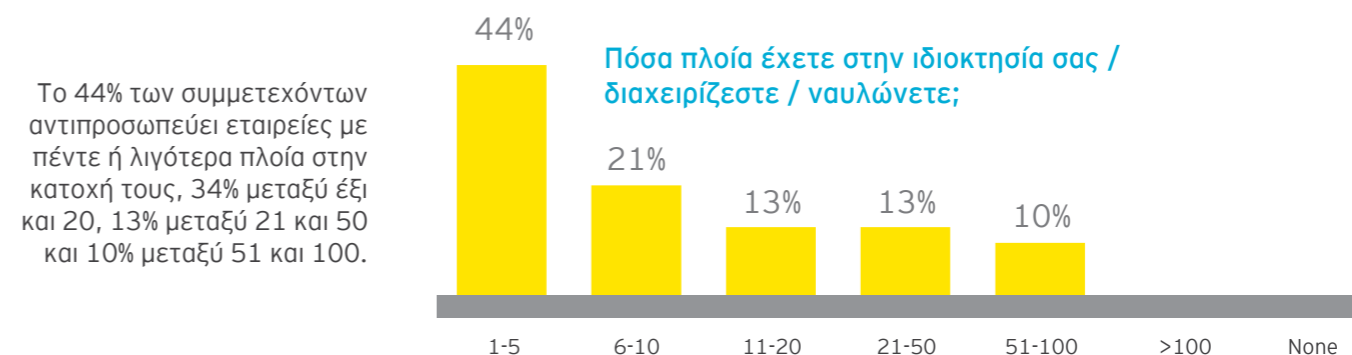
Η έρευνά μας μεταξύ κορυφαίων εκπροσώπων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναδεικνύει τις αντιλήψεις του κλάδου για τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Ελλάδας ως βάσης για τις λειτουργίες διαχείρισης πλοίων, την ελκυστικότητα των ανταγωνιστικών ναυτιλιακών κέντρων και τους τρόπους με τους οποίους η ανταγωνιστικότητα της χώρας ως ναυτιλιακού κέντρου θα μπορούσε να βελτιωθεί. Εξετάστηκε, επίσης, το συναφές θέμα των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων της ελληνικής σημαίας.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα τις αντιλήψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας ως προς τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Ελλάδας ως βάσης για τις λειτουργίες διαχείρισης πλοίων, και τους τρόπους με τους οποίους η

ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου θα μπορούσε να βελτιωθεί, καταγράψαμε τις απόψεις ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος πλοιοκτητών και κορυφαίων εκπροσώπων του κλάδου.

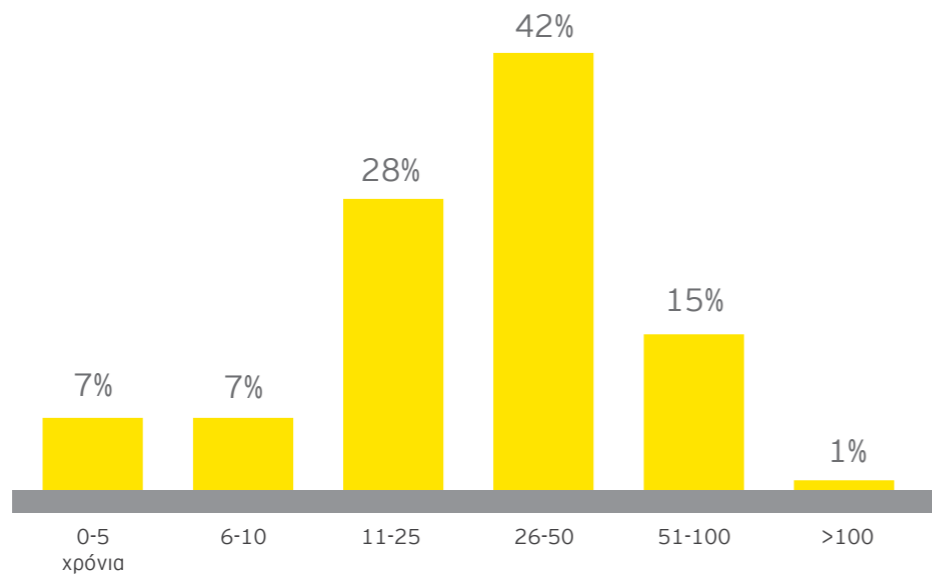
Σύνθεση του δείγματος

Τα ευρήματά μας βασίζονται στις απαντήσεις πλοιοκτητών, διευθυνόντων συμβούλων και ανώτατων στελεχών των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το δείγμα μας αντιπροσωπεύει μια χαρακτηριστική διατομή της ελληνικής ναυτιλίας, όσον αφορά στο μέγεθος και το χρόνο λειτουργίας της επιχείρησης, τους τύπους των πλοίων που κατέχει ή διαχειρίζεται και τις θέσεις που κατέχει στην επιχείρηση.

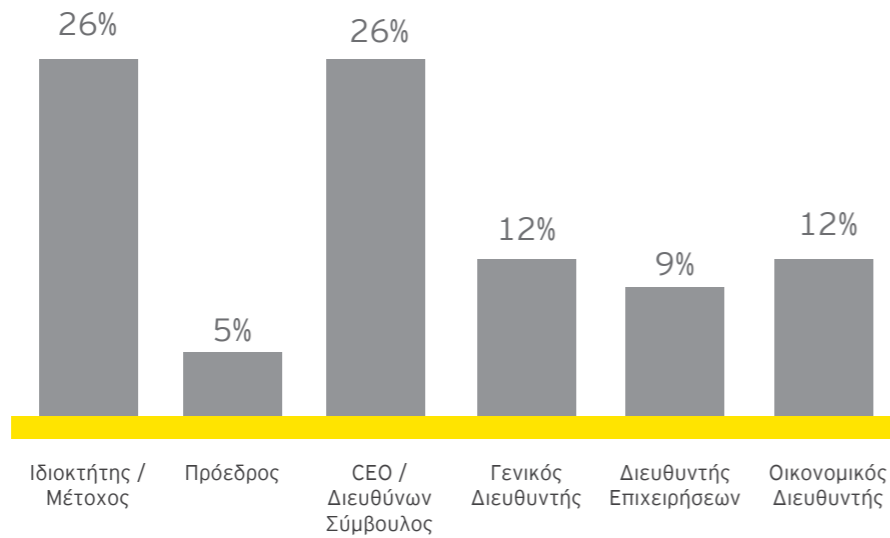


Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες (42%) εκπροσωπούν επιχειρήσεις που λειτουργούν για 26-50 χρόνια. Το 14% του δείγματος αποτελείται από σχετικά νέες επιχειρήσεις, έως και δέκα χρόνων λειτουργίας, ενώ το 1% του δείγματος μίλησε για λογαριασμό εταιρειών με περισσότερα από 100 χρόνια λειτουργίας στο χώρο.

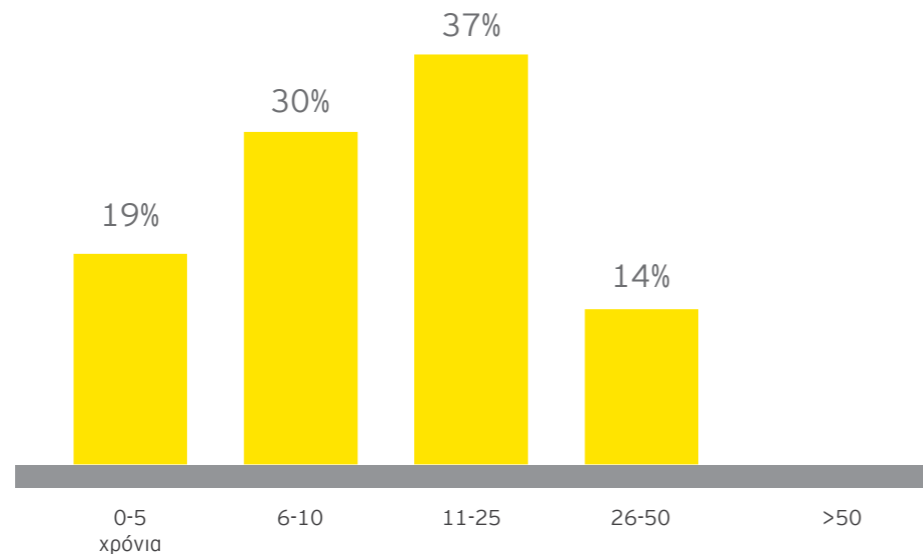
Πόσα χρόνια λειτουργεί η επιχείρησή σας;



Ποια είναι η θέση σας στην επιχείρηση σήμερα;



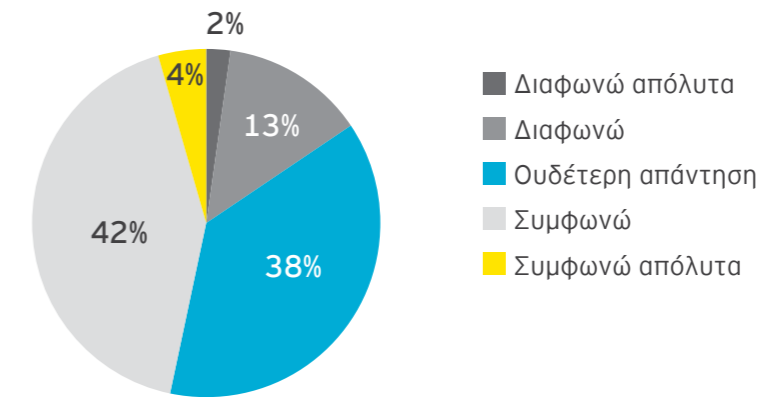
Πόσα χρόνια κατέχετε αυτή τη θέση;



Η ελληνική σημαία

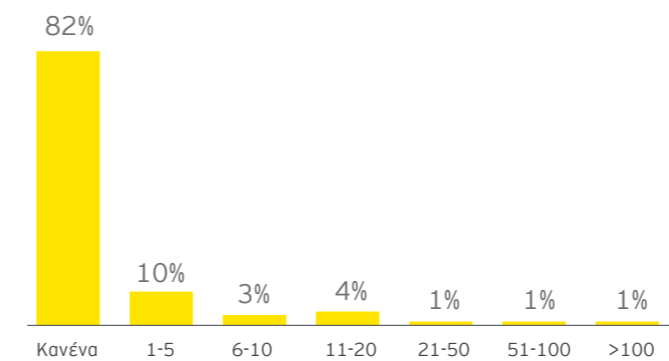
Οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας έχουν μια σχετικά θετική άποψη για τις προδιαγραφές και τα πρότυπα της ελληνικής σημαίας. Σχεδόν οι μισοί (46%) αναφέρουν ότι έχουν μια ισχυρά θετική άποψη για τα πρότυπα της ελληνικής σημαίας, ενώ μόνο το 15% έχει αρνητική άποψη.

Έχω μεγάλη εκτίμηση για τις προδιαγραφές και τα πρότυπα των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία



Ωστόσο, η συντριπτική πλειοψηφία (82%) δεν έχει κανένα πλοίο με ελληνική σημαία στην κατοχή της. Οι πιο ευρέως χρησιμοποιούμενες σημαίες είναι των Νήσων Μάρσαλ, του Παναμά, της Λιβερίας και της Μάλτας.

Από τα πλοία που έχετε στην ιδιοκτησία σας / διαχειρίζεστε / ναυλώνετε, πόσα φέρουν την ελληνική σημαία;

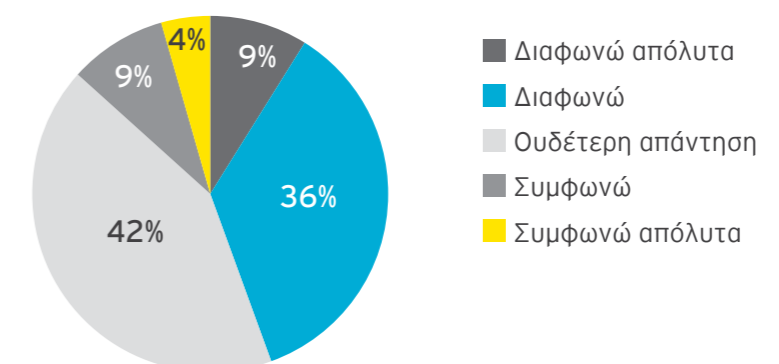


Παρακαλώ επιλέξτε τις σημαίες που χρησιμοποιεί ο στόλος σας σήμερα



Δεν αποτελεί, συνεπώς, έκπληξη το γεγονός ότι οι ερωτηθέντες δεν αποδίδουν μεγάλη αξία στα πλεονεκτήματα της ελληνικής σημαίας. Μόνο το 13% του δείγματος πιστεύει ότι προσφέρει σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ενώ το 45% διαφωνεί ή διαφωνεί πλήρως με την άποψη αυτή.

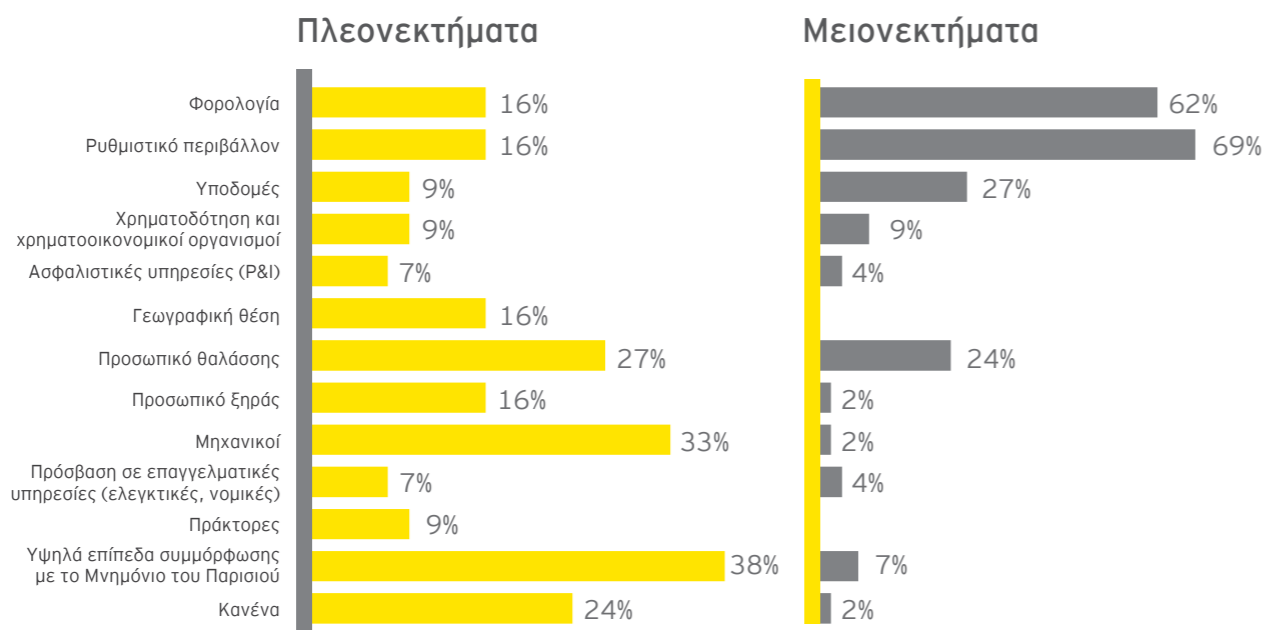
Πιστεύω ότι η ελληνική σημαία παρέχει σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα



Σχεδόν ένας στους τέσσερις ερωτηθέντες δε βρίσκει κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην ελληνική σημαία, ενώ κανένα από τα ενδεχόμενα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν εξασφάλισε περισσότερο από το 40% του δείγματος. Τα υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης με το Μνημόνιο του Παρισιού (Paris Memorandum of Understanding - MoU) σε ποσοστό 38%, η διαθεσιμότητα ναυτικών μηχανικών (33%) και προσωπικού θαλάσσης (27%) ήταν τα πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν περισσότερο. (Αξίζει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα από τα ενδεχόμενα πλεονεκτήματα αφορούν κυρίως στην ύπαρξη ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα και λιγότερο στην ελληνική σημαία). Η διεθνής φήμη της ελληνικής σημαίας αναφέρθηκε αυθόρμητα ως πλεονέκτημα.

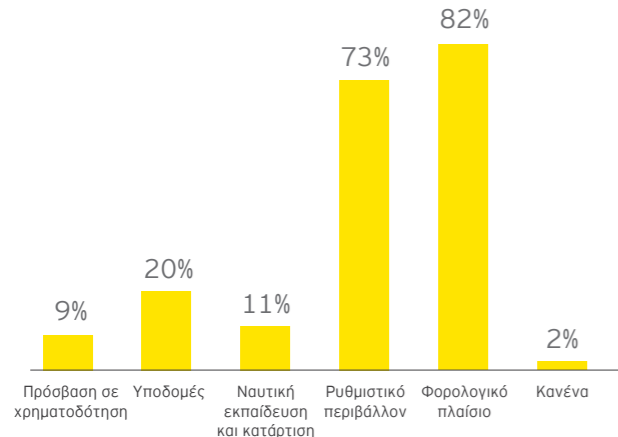
Όσον αφορά στα μειονεκτήματα, το ρυθμιστικό περιβάλλον (69%) και η φορολογία (62%) συγκέντρωσαν μακράν τις περισσότερες αναφορές ως οι πλέον κρίσιμοι αρνητικοί παράγοντες που σχετίζονται με την ελληνική σημαία. Αυθόρμητες απαντήσεις όσον αφορά στα μειονεκτήματα, περιελάμβαναν τους διάφορους περιορισμούς που αφορούν στο προσωπικό θαλάσσης και το υψηλό κόστος της κοινωνικής ασφάλισης, αλλά και της μισθοδοσίας των ελληνικών πληρωμάτων, σε σύγκριση με άλλες εθνικότητες.

Ποια είναι τα συγκριτικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ελληνικής σημαίας; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν

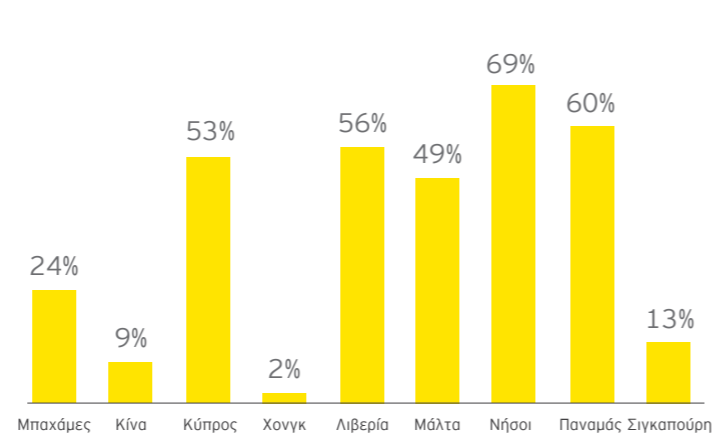


Όταν ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να προσδιορίσουν τις μεγαλύτερες ανταγωνιστικές απειλές για την ελληνική σημαία, οι χώρες που αναφέρθηκαν περισσότερο ήταν τα Νησιά Μάρσαλ, ο Παναμάς, η Λιβερία, η Κύπρος και η Μάλτα. Το ρυθμιστικό περιβάλλον και το φορολογικό πλαίσιο αναφέρθηκαν ξανά ως τα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των εναλλακτικών σημαιών.

Ποια είναι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των άλλων σημαιών έναντι της ελληνικής; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



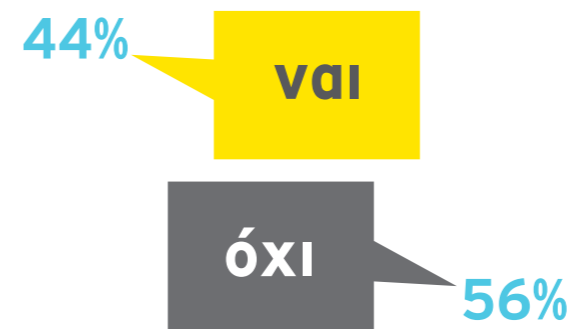
Ποια/ες χώρα/ες θεωρείτε ως κύριες ανταγωνιστικές απειλές για την ελληνική σημαία; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



Η Ελλάδα ως βάση λειτουργιών διαχείρισης πλοίων

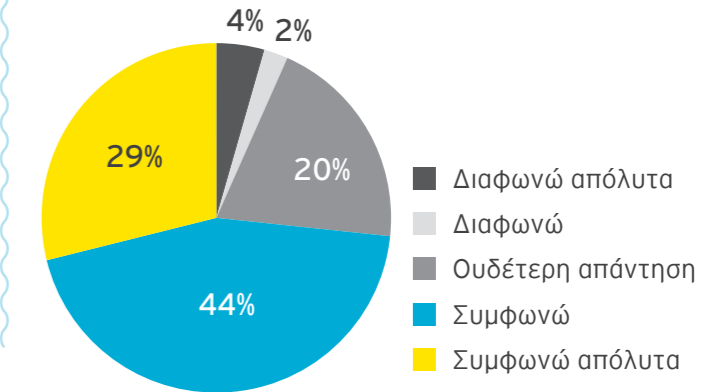
Παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνά μας δε φέρουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους, ένα εντυπωσιακό 97% δήλωσε ότι εκτελεί ορισμένες τουλάχιστον από τις λειτουργίες διαχείρισης των πλοίων του στην Ελλάδα. Από αυτούς, το 56% πραγματοποιεί όλες αυτές τις λειτουργίες του στην Ελλάδα και το 44% πραγματοποιεί κάποιες λειτουργίες εκτός Ελλάδος.

Εκτελούνται εκτός Ελλάδος ορισμένες από τις λειτουργίες διαχείρισης των πλοίων σας;



Αυτό από μόνο του, αποτελεί σαφή ένδειξη ότι η Ελλάδα ως ναυτιλιακό κέντρο, και όχι ως περιφέρεια, προσφέρει μερικά σημαντικά πλεονεκτήματα. Πράγματι, αυτό αναγνωρίζεται από την πλειοψηφία των ερωτηθέντων, με το 73% να δηλώνει ότι συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα με την άποψη ότι η διατήρηση ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα τους παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ενώ μόνο το 6% διαφώνησε με αυτή την άποψη. Οι απόψεις αυτές έρχονται σε αντίθεση με την αντίληψη των συμμετεχόντων για τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ελληνικής σημαίας.

Πιστεύω ότι η διατήρηση ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα μου εξασφαλίζει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα



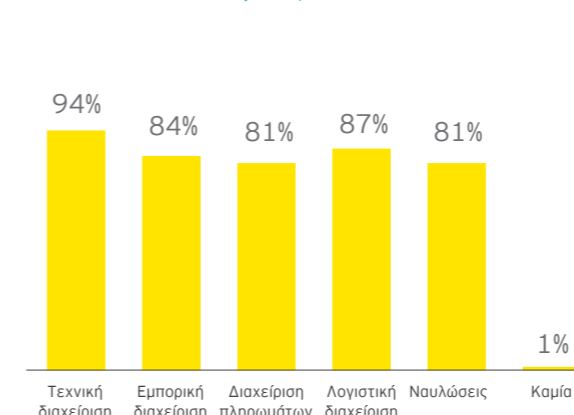
Επιπλέον, ένα σημαντικό 88% του δείγματος πιστεύει ότι μια πιθανή ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου θα αποτελούσε ευκαιρία για την επιχείρησή του.

Μια επέκταση του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου θα δημιουργούσε ευκαιρίες για την επιχείρησή μου

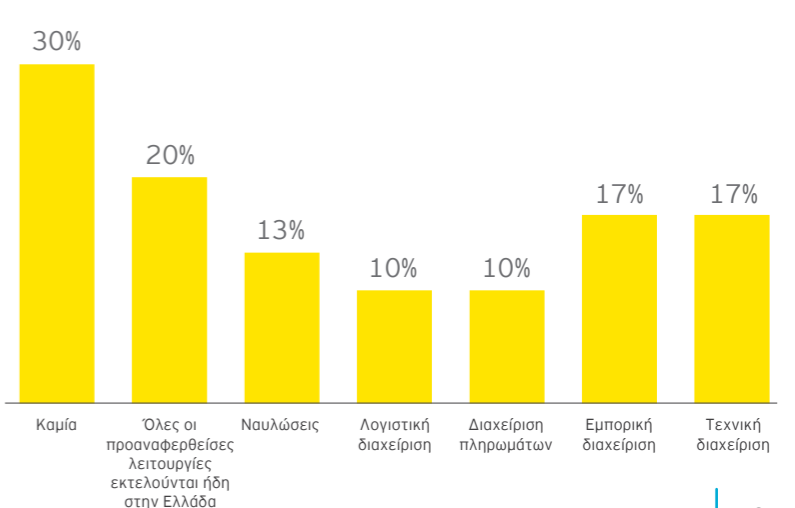


Στην ερώτηση ποιες συγκεκριμένες λειτουργίες εκτελούν στην Ελλάδα, οι συχνότερες απαντήσεις ήταν τεχνικές λειτουργίες (94%), λογιστικές (87%), εμπορικές (84%), στελέχωση (81%) και ναύλωση (81%). Όταν ρωτήθηκαν κατά πόσο και σε ποιους τομείς θα εξέταζαν την επέκταση της διαχειριστικής τους δραστηριότητας στην Ελλάδα, ένας στους τρεις (30%) απάντησε ότι δε θα το έκανε. Απαντώντας στην ίδια ερώτηση, το 17% ανέφερε ότι θα επεκτεινόταν σε τεχνικές και εμπορικές λειτουργίες, το 13% σε ναυλώσεις και από 10% στη στελέχωση και τις λογιστικές λειτουργίες.

Ποιες από τις παρακάτω λειτουργίες διαχείρισης πλοίων εκτελείτε σήμερα στην Ελλάδα; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



Σε ποιους τομείς θα εξετάζατε την επέκταση των λειτουργιών διαχείρισης των πλοίων σας στην Ελλάδα; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν

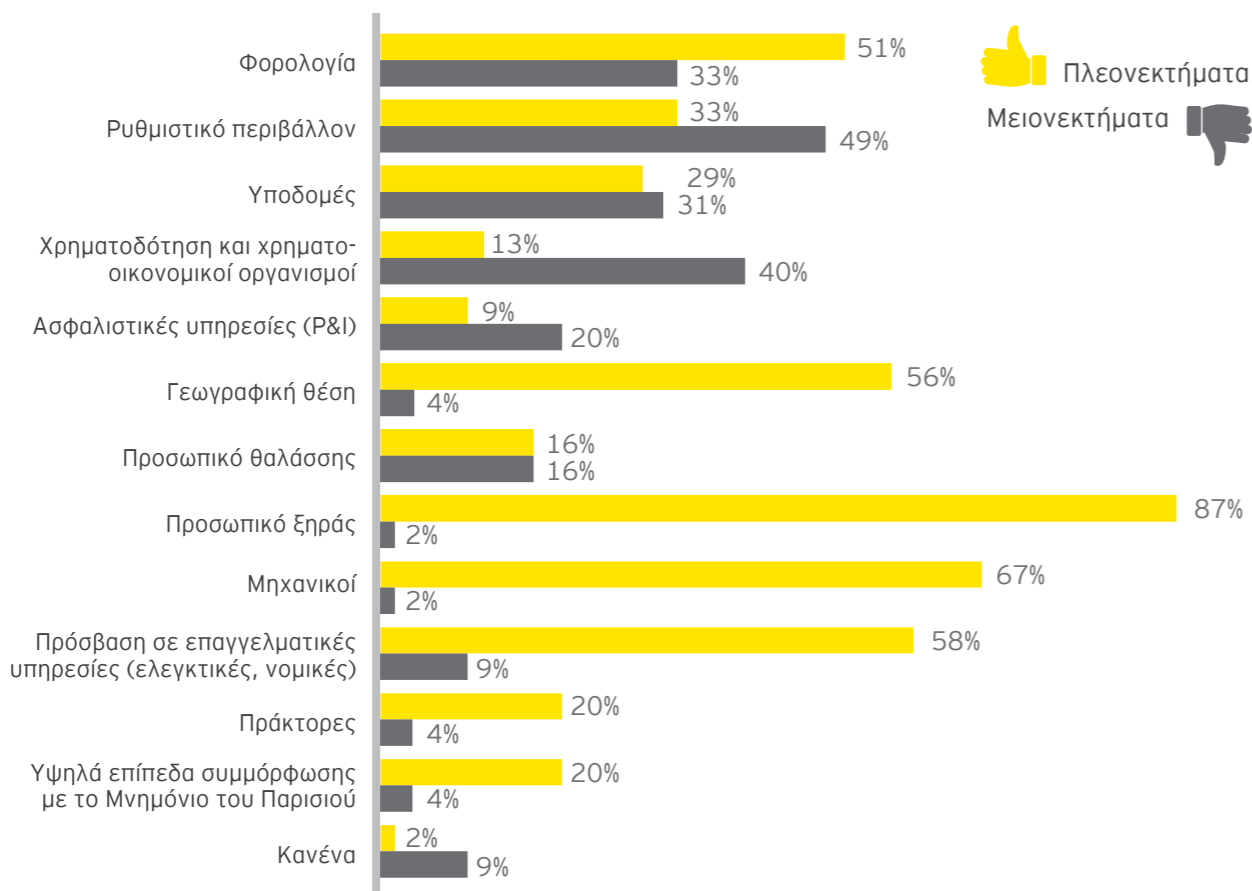


Όταν ζητήθηκε να προσδιορίσουν τα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού κέντρου, το προσωπικό ξηράς (87%) και οι ναυτικοί μηχανικοί (67%) ήταν μακράν οι πιο δημοφιλείς απαντήσεις. Περισσότεροι από τους μισούς ερωτηθέντες ανέφεραν, επίσης, την πρόσβαση σε επαγγελματικές υπηρεσίες (58%), τη γεωγραφική θέση (56%) και τη φορολογία (51%), ενώ

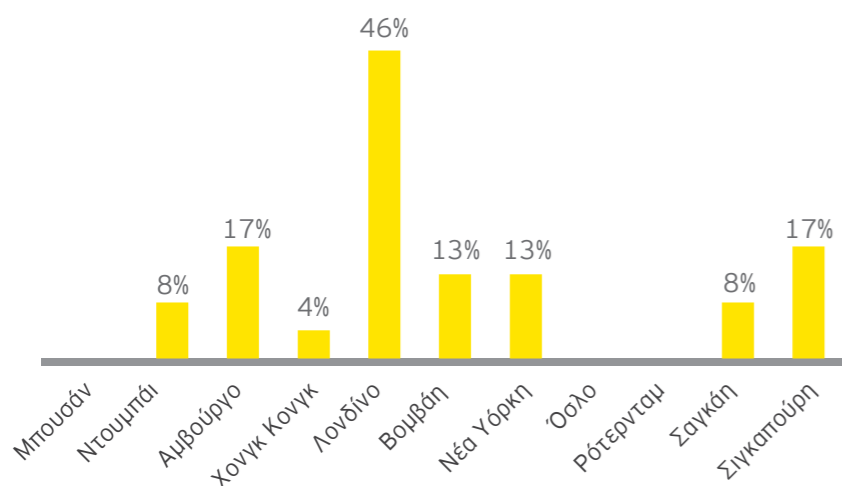
το ρυθμιστικό περιβάλλον, οι υποδομές, οι πράκτορες και τα υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης με το Μνημόνιο του Παρισιού αναφέρθηκαν, επίσης, ως σημαντικά πλεονεκτήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ρυθμιστικό περιβάλλον (49%), η φορολογία (33%), και οι υποδομές (31%) αναφέρθηκαν, παράλληλα, ως σημαντικά μειονεκτήματα, σε συνδυασμό με τη χρηματοδότηση και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (40%).



Ποια είναι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της λειτουργίας ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



Πού εκτελούνται οι υπόλοιπες λειτουργίες διαχείρισης πλοίων; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν

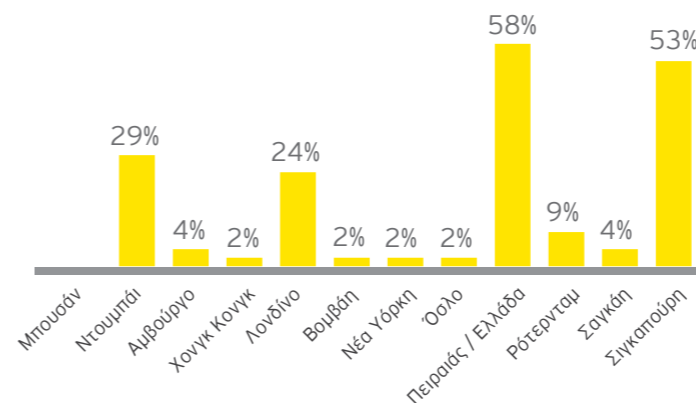


Οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας, οι οποίοι ανέφεραν ότι εκτελούν ορισμένες τουλάχιστον λειτουργίες εκτός Ελλάδας, κλήθηκαν να προσδιορίσουν την τοποθεσία. Σχεδόν οι μισοί (46%) ανέφεραν το Λονδίνο, ενώ ακολουθούν η Σιγκαπούρη και το Αμβούργο (από 17%), η Νέα Υόρκη και η Βομβάη (από 13%), η Σαγκάη και το Ντουμπάι (από 8%) και το Χονγκ Κονγκ (4%). Άλλοι λιμένες που αναφέρθηκαν σε αυθόρμητες απαντήσεις ήταν η Κοπεγχάγη, η Λεμεσός, η Αμβέρσα, το Τσενάι, η Νάντη, η Μανίλα και η Οδησός.

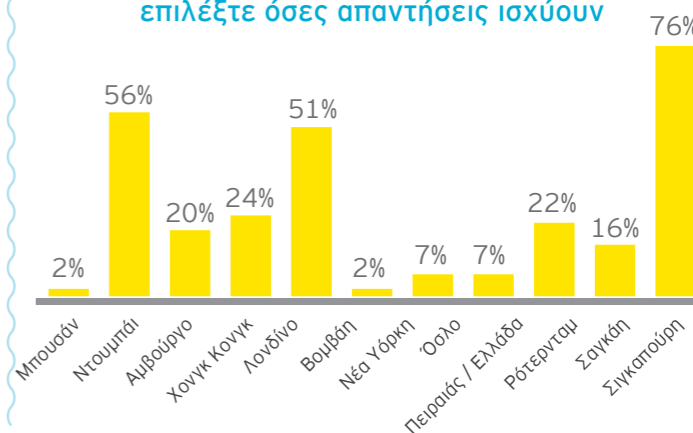
Στην ερώτηση ποια ναυτιλιακά κέντρα προσφέρουν σήμερα το πιο ελκυστικό και ολοκληρωμένο ναυτιλιακό περιβάλλον για τη λειτουργία ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων, πάνω από τους μισούς (58%) ανέφεραν τον Πειραιά, ενώ το 53% τη Σιγκαπούρη, 29%

το Ντουμπάι και 24% το Λονδίνο. Η Σιγκαπούρη, το Ντουμπάι και το Λονδίνο αναφέρθηκαν, επίσης, ως οι μεγαλύτερες ανταγωνιστικές απειλές για το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδας.

Ποιο/α ναυτιλιακά κέντρα προσφέρουν σήμερα το πιο ελκυστικό και πλήρες ναυτιλιακό περιβάλλον για την εγκατάσταση ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων;

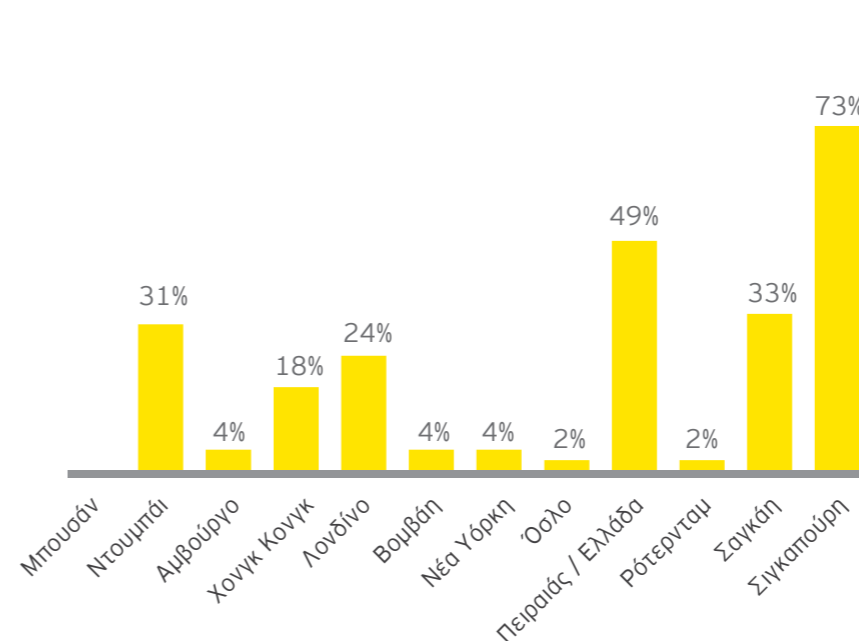


Ποιο/α ναυτιλιακά κέντρα θεωρείτε τη μεγαλύτερη απειλή για την Ελλάδα από τη σκοπιά του ναυτιλιακού πλέγματος; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



Στα επόμενα 10 χρόνια, ποιο/α ναυτιλιακά κέντρα θα κυριαρχεί σε παγκόσμιο επίπεδο;

Όταν κλήθηκαν να προβλέψουν ποια θα είναι τα κορυφαία ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως στην επόμενη δεκαετία, η Σιγκαπούρη αποτέλεσε με διαφορά τη δημοφιλέστερη επιλογή λιμανιού (73%), ακολουθούμενη από τον Πειραιά (49%), τη Σαγκάη (33%), το Ντουμπάι, το Λονδίνο και το Χονγκ Κονγκ.



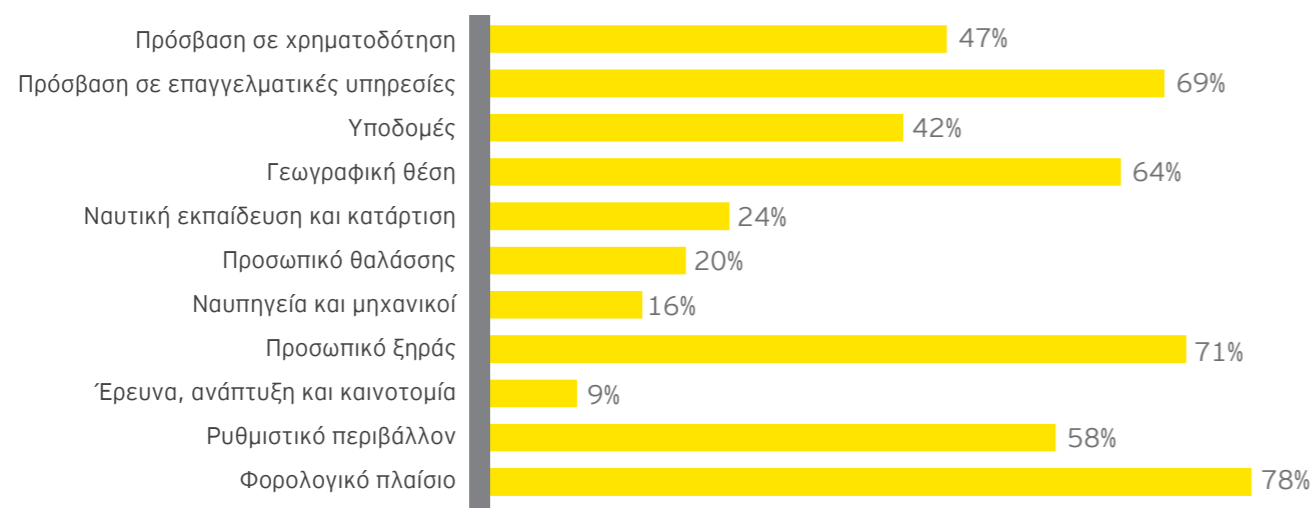
Τέσσερις από τις έξι κορυφαίες επιλογές βρίσκονται στην Ασία, αντανακλώντας τη μετατόπιση της ισορροπίας της οικονομικής δραστηριότητας προς την Ασία και τη λεκάνη του Ειρηνικού. Μόνο δύο κέντρα ήταν στην Ευρώπη και κανένα στον υπόλοιπο δυτικό κόσμο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των ερωτηθέντων που πιστεύει ότι ο Πειραιάς θα αποτελεί το κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο σε δέκα χρόνια (49%) είναι πολύ χαμηλότερο από όσους τον θεωρούν ως την πιο ελκυστική επιλογή σήμερα (58%), δείχνοντας ότι έχουν πλήρη επίγνωση του εντεινόμενου ανταγωνισμού τόσο από τα υπάρχοντα, όσο και από τα αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα.

Ρωτήσαμε, επίσης, με βάση ποια κριτήρια επέλεξαν οι συμμετέχοντες στην έρευνα τα ναυτιλιακά κέντρα της προτίμησής τους. Αναδείχθηκε μια σειρά από παράγοντες, που αντανakλούν τις βασικές ανησυχίες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Το φορολογικό πλαίσιο και το ρυθμιστικό περιβάλλον ήταν, όπως αναμενόταν, μεταξύ των βασικών κριτηρίων. Το

προσωπικό ξηράς, η γεωγραφική θέση και η πρόσβαση σε επαγγελματικές υπηρεσίες ήταν, επίσης, ψηλά στην κατάταξη των κριτηρίων, ακολουθούμενα από την πρόσβαση σε χρηματοδότηση και τις υποδομές. Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, το προσωπικό θαλάσσης, τα ναυπηγεία και οι ναυτικοί μηχανικοί αναφέρθηκαν, επίσης, από αρκετούς συμμετέχοντες.

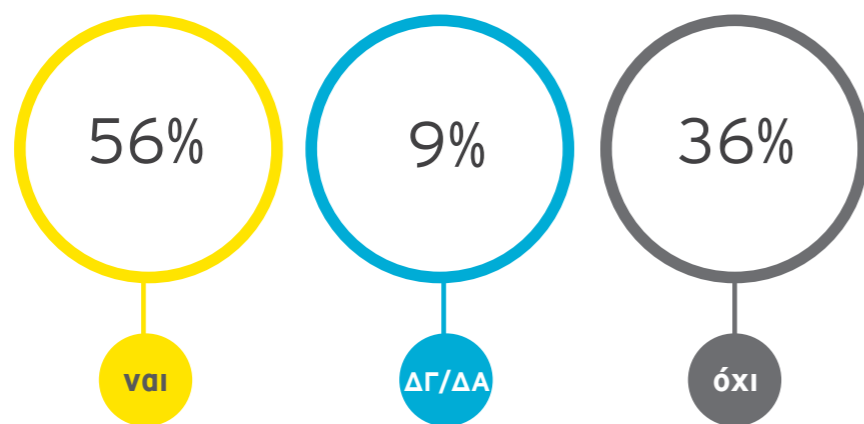
**Με βάση ποια κριτήρια επιλέξατε το/α ναυτιλιακά κέντρα που προκρίνετε;
Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν**



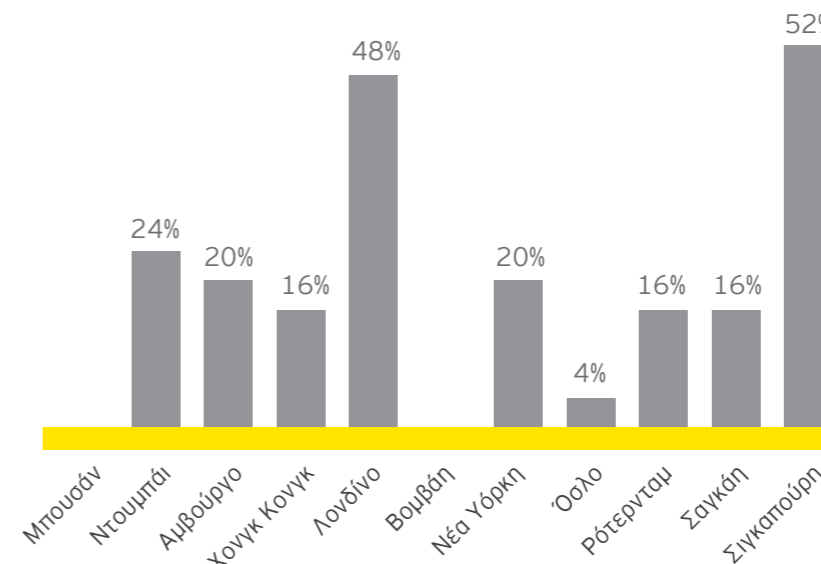
Λαμβάνοντας υπόψη την ισορροπία πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων του Πειραιά, τη μετατόπιση της οικονομικής δραστηριότητας προς τις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας και την ανάπτυξη εναλλακτικών ναυτιλιακών κέντρων, το 56% των συμμετεχόντων

στην έρευνά μας ανέφερε ότι θα εξέταζε μια πιθανή μετεγκατάσταση της λειτουργίας διαχείρισης πλοίων του εκτός Ελλάδας, ενώ το 36% δήλωσε ότι δε θα το έπραττε.

Θα εξετάζα τη μετεγκατάσταση των λειτουργιών διαχείρισης των πλοίων μου εκτός Ελλάδος

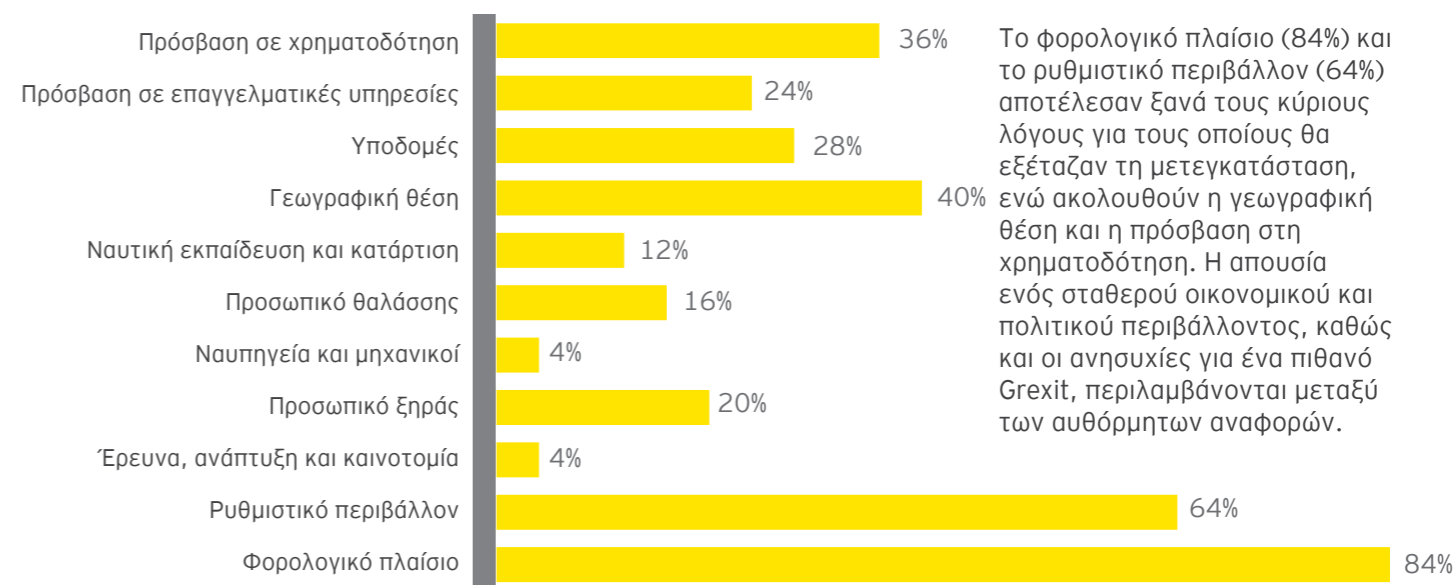


**Σε ποιο/α ναυτιλιακά κέντρα θα επιλέγατε να μετακινηθείτε;
Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν**



Μεταξύ όσων θα εξέταζαν τη μετεγκατάσταση, το 52% θα επέλεγε τη Σιγκαπούρη, ενώ το 48% θα προτιμούσε την πιο παραδοσιακή εναλλακτική λύση του Λονδίνου. Το Ντουμπάι, το Αμβούργο, η Νέα Υόρκη, το Χονγκ Κονγκ, η Σαγκάη και το Ρότερνταμ περιλαμβάνονται μεταξύ των άλλων προορισμών προτίμησής τους.

**Γιατί θα εξετάζατε το ενδεχόμενο μετεγκατάστασης εκτός Ελλάδας;
Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν**

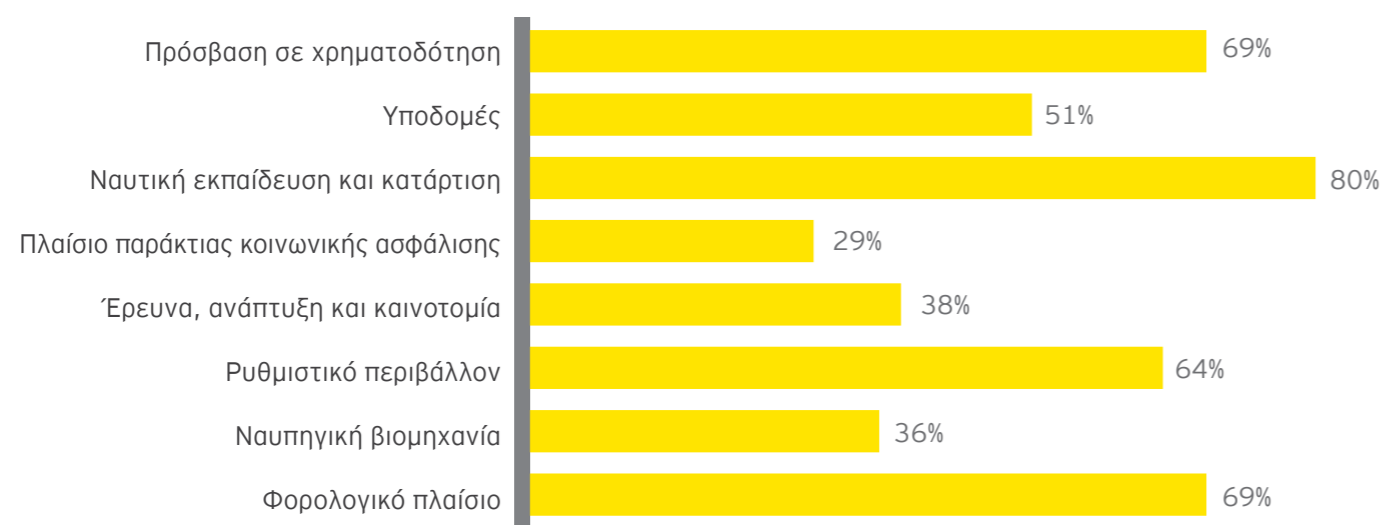


Το φορολογικό πλαίσιο (84%) και το ρυθμιστικό περιβάλλον (64%) αποτέλεσαν ξανά τους κύριους λόγους για τους οποίους θα εξέταζαν τη μετεγκατάσταση, ενώ ακολουθούν η γεωγραφική θέση και η πρόσβαση στη χρηματοδότηση. Η απουσία ενός σταθερού οικονομικού και πολιτικού περιβάλλοντος, καθώς και οι ανησυχίες για ένα πιθανό Grexit, περιλαμβάνονται μεταξύ των αυθόρμητων αναφορών.

Ενόψει των ανησυχιών που εκφράστηκαν σχετικά με το μέλλον του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν, επίσης, να υποδείξουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού κέντρου. Είναι αξιοσημείωτο ότι, σύμφωνα με

τους ερωτηθέντες, το βασικό πεδίο όπου πρέπει να επικεντρωθούν οι προσπάθειες είναι η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, ένας τομέας όπου παραδοσιακά, αλλά και σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, η Ελλάδα κατείχε ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Πώς πιστεύετε ότι μπορεί να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



Η εξασφάλιση καλύτερης πρόσβασης στη χρηματοδότηση θεωρείται, επίσης, υψηλή προτεραιότητα, σύμφωνα με το 69% των ερωτηθέντων, αντανακλώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα σε αυτό τον τομέα ναυτιλιακών κέντρων, όπως το Λονδίνο, αλλά και η Νέα Υόρκη και η Σιγκαπούρη. Ένα αντίστοιχο ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα ανέφερε τα ζητήματα φορολογίας ως βασική προτεραιότητα, γεγονός που αντανακλά την ανάγκη για ένα σταθερό φορολογικό πλαίσιο. Πιο συγκεκριμένα, εκφράστηκαν ανησυχίες για τα σχέδια που εξετάζονται σήμερα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αύξηση του φόρου κερηκτικότητας, την εφαρμογή φορολογίας επί των μερισμάτων και φόρου μεταβίβασης ή κληρονομιάς για τις μετοχές.

Η βελτίωση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος αναγνωρίστηκε, επίσης, ως βασική προτεραιότητα για τη διευκόλυνση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Οι υποδομές ήταν η πέμπτη περιοχή πιθανής βελτίωσης, στην οποία αναφέρθηκε το 51% των ερωτηθέντων.

Η ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας, η έρευνα & ανάπτυξη (R&D) και η καινοτομία και το πλαίσιο της κοινωνικής ασφάλισης των πληρωμάτων θαλάσσης αναφέρθηκαν, επίσης, ως προτεραιότητες από αρκετούς συμμετέχοντες.



Τέλος, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνά μας να αξιολογήσουν τη συμβολή μιας σειράς παραγόντων στη δημιουργία ενός κορυφαίου ναυτιλιακού κέντρου. Όπως ήταν αναμενόμενο, η παρουσία ενός υπό διαχείριση στόλου σημαντικού μεγέθους και αξίας, που είναι και το βασικό πλεονέκτημα του Πειραιά σε σύγκριση με τους κύριους ανταγωνιστές του, χαρακτηρίστηκε ως πολύ σημαντικό από το 91% των ερωτηθέντων. Η διαθεσιμότητα βασικών υπηρεσιών, όπως οι νομικές, ασφαλιστικές, χρηματοπιστωτικές και ναυλομεσιτικές υπηρεσίες, κρίθηκαν, επίσης, ως ζωτικής σημασίας από το 82%.

Το 79% έκρινε ότι οι παράγοντες που σχετίζονται με τη θαλάσσια τεχνολογία, όπως τα ναυπηγεία, η έρευνα και ανάπτυξη (R&D) και η εκπαίδευση, τα γραφεία νηογνώμωνων, οι υπηρεσίες πληροφορικής και ο ναυτιλιακός εξοπλισμός είναι, επίσης, σημαντικοί. Λιγότερο σημαντικές (40%) κρίθηκαν οι λιμένες και ο εφοδιασμός, όπως μετρήθηκαν με βάση τα μεγέθη που διακινούνται, τον αριθμό των διαχειριστών λιμένων και των παρόχων υπηρεσιών εφοδιασμού. Τέλος, το 98% των συμμετεχόντων συμφώνησε ότι το συνολικό επιχειρηματικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό παράγοντα.

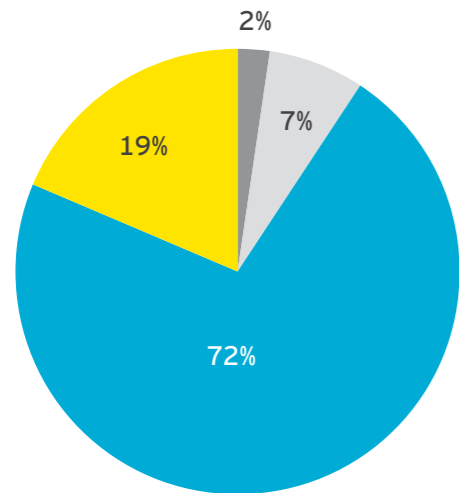
- Διαφωνώ απόλυτα
- Διαφωνώ
- Ουδέτερη απάντηση
- Συμφωνώ
- Συμφωνώ απόλυτα

Ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να κρίνουν το βαθμό δέσμευσης της ελληνικής Πολιτείας στο ελληνικό ναυτιλιακό κέντρο. Μόνο το 22% των ερωτηθέντων χαρακτήρισε τη δέσμευση «πολύ ισχυρή», ενώ το 44% έκρινε πως δεν υπήρχε ουσιαστική δέσμευση. Παράλληλα, ένα σημαντικό 72% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι θα συμμετείχε σε μια εκστρατεία για τη διεθνή προβολή του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

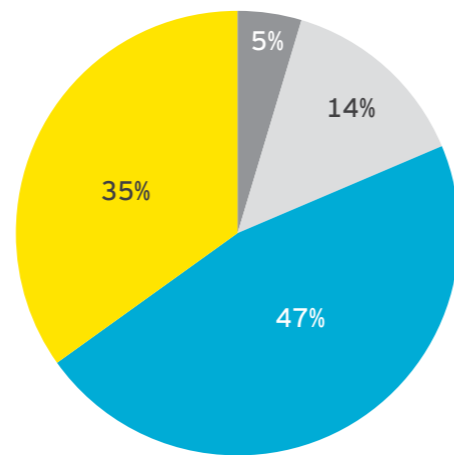
Ωστόσο, όπως φανερώνει και η διεθνής εμπειρία, η κρατική στήριξη δεν αποτελεί προϋπόθεση της επιτυχίας ενός ναυτιλιακού κέντρου. Τα περισσότερα αναπτύχθηκαν σε ad hoc βάση, με τη βοήθεια ιδιωτικών πρωτοβουλιών. Υπάρχουν αρκετές τέτοιες πρωτοβουλίες στην Ελλάδα σήμερα. Αυτό που ενδεχομένως χρειάζεται είναι ένας μηχανισμός για τον καλύτερο συντονισμό των δραστηριοτήτων τους.

Πώς θα κατατάσσετε τους παρακάτω παράγοντες ως προς τη συμβολή/σημασία τους για τη δημιουργία ενός κορυφαίου ναυτιλιακού κέντρου;

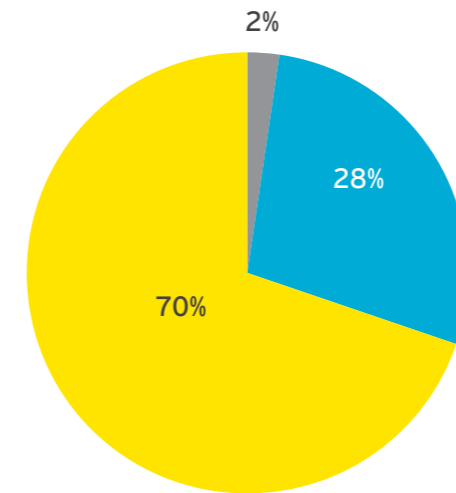
Ναυτιλιακό κέντρο (σε όρους αριθμού και αξίας των πλοίων και του υπό διαχείριση στόλου)



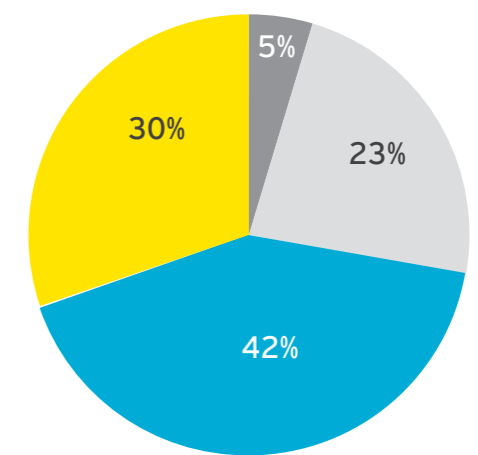
Χρηματοοικονομικές και νομικές υπηρεσίες (νομικές, ασφαλιστικές, τραπεζικές υπηρεσίες, κεφαλαιοποίηση εισηγμένων εταιρειών)



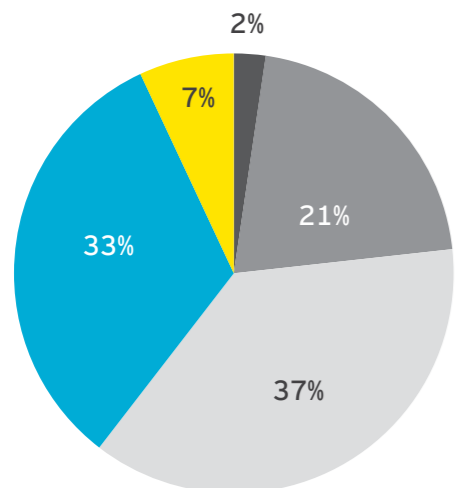
Ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα (γενικότερο επιχειρηματικό περιβάλλον)



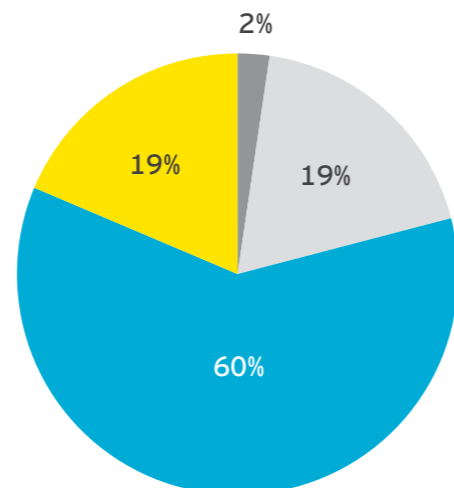
Θα συμμετείχα σε μια επίσημη εκστρατεία για τη διεθνή προβολή του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου



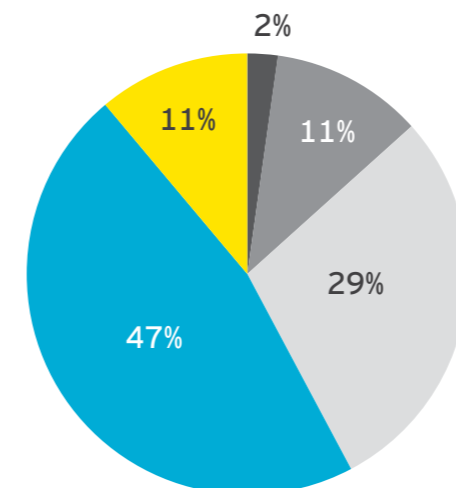
Λιμάνια και logistics (εμπορευματική και επιβατική κίνηση, αριθμός διαχειριστών λιμένων, υπηρεσίες logistics)



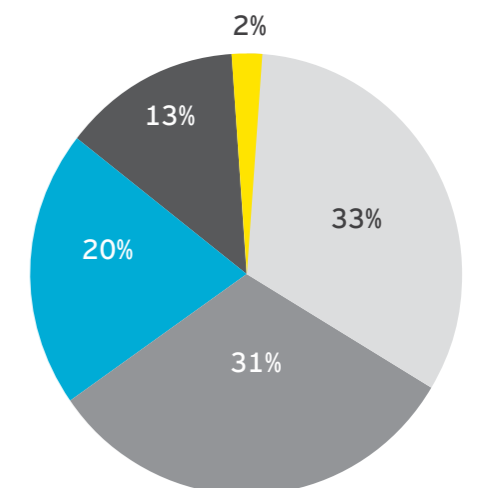
Ναυτιλιακή τεχνολογία (ναυπηγεία, έρευνα & ανάπτυξη και εκπαίδευση, εταιρείες νηογνώμωνων, υπηρεσίες IT, ναυτιλιακός εξοπλισμός)



Πιστεύω ότι η ελληνική Πολιτεία μπορεί να κάνει περισσότερα για να βελτιώσει την ποιότητα της ελληνικής σημαίας



Η δέσμευση του ελληνικού κράτους απέναντι στο τοπικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι πολύ ισχυρή



6 Συμπεράσματα και προτάσεις

Η διεθνής εμπειρία και οι βέλτιστες πρακτικές, σε συνδυασμό με την ανάλυσή μας στο πλέγμα του Πειραιά και τα ευρήματα της έρευνάς μας, η οποία αντανάκλα τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, δείχνουν ότι υπάρχουν τέσσερις βασικοί τομείς, όπου στρατηγικά μέτρα και πολιτικές παρεμβάσεις θα βελτιώσουν τις προοπτικές της Ελλάδας στην προσπάθειά της να καθιερωθεί ως ένα σημαντικό παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

1. Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση είναι ένας τομέας όπου η Ελλάδα, παραδοσιακά, απολάμβανε ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Δεν είναι τυχαίο ότι το 80% όσων συμμετείχαν στην έρευνά μας ανέφερε τη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση ως ένα βασικό παράγοντα που θα μπορούσε να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου. Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες που συνδέονται με την τεχνολογία θεωρούνται οι λιγότερο ευέλικτες στο ναυτιλιακό κλάδο, καθώς συνδέονται στενά με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και αποτελούν μέρος της τοπικής παράδοσης.

Σήμερα, ωστόσο, δύο παράγοντες φαίνεται να υπονομεύουν αυτό το πλεονέκτημα: Πρώτον, όπως τεκμηριώνεται από μια προηγούμενη μελέτη της ΕΥ¹, παρά τα υψηλά επίπεδα ανεργίας στη χώρα μας, ο αριθμός των νέων που επιλέγουν να ακολουθήσουν σταδιοδρομία στον τομέα της ναυτιλίας μειώνεται. Δεύτερον, υπάρχει διάχυτη ανησυχία ότι η ναυτική εκπαίδευση υποβαθμίζεται. Οι ναυτικές ακαδημίες υποχρηματοδοτούνται, ενώ τα προγράμματα σπουδών τους δεν εκσυγχρονίζονται. Υπάρχει ανάγκη για τη χάρση μιας εθνικής στρατηγικής για τη ναυτιλιακή και ναυτική εκπαίδευση, την αύξηση της χρηματοδότησης των ναυτικών ακαδημιών και τη μεγαλύτερη συμμετοχή της ναυτιλιακής κοινότητας στη διαμόρφωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, προκειμένου να ενισχυθεί το ανθρώπινο δυναμικό τόσο ποσοτικά, όσο και ποιοτικά.

Η έρευνα & ανάπτυξη (R&D) αποτελεί, επίσης, κρίσιμο παράγοντα για την εδραίωση ενός παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου, όπως αποδεικνύουν οι περιπτώσεις του Όσλο και του Αμβούργου, που αναγνωρίζονται ως τα κορυφαία κέντρα παγκοσμίως ως προς τη ναυτιλιακή τεχνολογία. Η στενότερη

συνεργασία των ελληνικών ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, με καταξιωμένους ερευνητές και εταιρείες με ισχυρή παρουσία στο R&D, πρέπει να αποτελέσει βασική προτεραιότητα.

2. Ένα σταθερό, διαφανές και φιλικό προς τις επιχειρήσεις ρυθμιστικό, νομικό και φορολογικό πλαίσιο αποτελεί βασική προτεραιότητα για την προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Πράγματι, σχεδόν οι μισοί (49%) από τους συμμετέχοντες στην έρευνά μας ανέφεραν το ρυθμιστικό περιβάλλον ως βασικό μειονέκτημα της Ελλάδας ως κέντρου διαχείρισης πλοίων, ενώ ένας στους τρεις ανέφερε το ζήτημα της φορολογίας. Ένα τέτοιο πλαίσιο θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συμβάσεις των Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) / Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ΔΟΕ) και να διαθέτει διεθνή προσανατολισμό. Επιπλέον, η ελαχιστοποίηση του κόστους των συναλλαγών μέσω του περιορισμού της γραφειοκρατίας, του εκσυγχρονισμού του νηολογίου και των φορολογικών υπηρεσιών για τη ναυτιλία με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, θα συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της ελκυστικότητας της χώρας ως βάσης για τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών πληροφορικής - ή και η εισαγωγή τους όπου δεν υφίστανται - αποτελεί βασική προτεραιότητα, σε συνδυασμό με την εισαγωγή νέων εργαλείων και δομών, όπως διαδικτυακές πύλες, δυνατότητες ηλεκτρονικού εμπορίου και online συνδεσιμότητα με όλα τα ναυτιλιακά γραφεία παγκοσμίως.

Παράλληλα, σύμφωνα με την εμπειρία μας, τα αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα που έχουν θέσει ως στόχο την κατάκτηση μιας διεθνούς κυρίαρχης θέσης ανάμεσα στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες του μέλλοντος, χαρακτηρίζονται από τη συστηματική εστίασή τους στην προσέλκυση δραστηριοτήτων πρωτογενούς διαχείρισης πλοίων, μέσω της εισαγωγής ενός ελκυστικού φορολογικού καθεστώτος για τις αλλοδαπές εταιρείες.

Η δημιουργία ενός ενιαίου σημείου επαφής για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα αποτελούσε, επίσης, ένα εξαιρετικά σημαντικό βήμα για τη διευκόλυνση της εγκατάστασης επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Σήμερα, οι

ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλούνται να συνεργαστούν, μεταξύ άλλων, με τις φορολογικές αρχές, τα γραφεία ευρέσεως εργασίας, τις μεταναστευτικές και υγειονομικές επιθεωρήσεις και τα τελωνεία. Ιδανικά, το έργο της προσέλκυσης μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών και υψηλόβαθμων στελεχών που εργάζονται στον κλάδο, θα μπορούσε να ανατεθεί σε εξειδικευμένους «υπόλογους» (account officers) με εμπειρία στην παροχή υπηρεσιών, που θα λειτουργούσαν ως μοναδικό σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση των ζητημάτων και των αιτημάτων των «πελατών», αναλαμβάνοντας το συντονισμό όλων των σχετικών πόρων και τη διαχείριση της σχέσης σε μακροπρόθεσμη βάση. Μια παρόμοια προσέγγιση έχει εφαρμοστεί με επιτυχία από τις Νήσους Μάρσαλ για την προώθηση της σημαίας τους.

Η αντιμετώπιση του νομικού πλαισίου και του υψηλού κόστους για τη μισθοδοσία είναι, επίσης, κρίσιμη. Τέλος, η διατήρηση ενός σταθερού φορολογικού πλαισίου και η θέσπιση ενός ευνοϊκού φορολογικού περιβάλλοντος για τη μετεγκατάσταση των ομογενών είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας σε σχέση με τα αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα. Το παράδειγμα της Σιγκαπούρης είναι διδακτικό: Αν και η στρατηγική της θέση στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού είναι αδιαμφισβήτητο κλειδί της επιτυχίας της, το νομικό της πλαίσιο, η υποστήριξη προς τον κλάδο και η διευκόλυνση του επιχειρείν αποτελούν, επίσης, κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας. Το πρόγραμμα Κινήτρων Ναυτιλιακού Τομέα (Maritime Sector Incentive - MSI) της Σιγκαπούρης, που απευθύνεται σε ναυτιλιακές και ναυτιλιακές υποστηρικτικές δραστηριότητες, έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάδειξη της πόλης σε ένα ισχυρό επιχειρηματικό κόμβο για την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού.

3. Οι υποδομές είναι ένας ακόμη κρίσιμος τομέας με μεγάλα περιθώρια βελτίωσης. Στη μεγάλη αυτή κατηγορία περιλαμβάνονται μια σειρά από διαφορετικούς παράγοντες: από την ανάγκη σιδηροδρομικής σύνδεσης του Πειραιά με την υπόλοιπη Ευρώπη και τη δυσκολία οδικής πρόσβασης του Πειραιά λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, υποχρεώνοντας πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μετεγκατασταθούν προς τα βόρεια της Αθήνας, μέχρι και το γεγονός ότι η Αθήνα δεν έχει καταφέρει ακόμα να εδραιωθεί ως ένας σημαντικός αεροπορικός κόμβος, ώστε να αυξάνει την προσβασιμότητά από τα διεθνή πληρώματα. Η εκμετάλλευση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Πειραιά από το νέο διαχειριστή του λιμανιού, μπορεί να προσελκύσει επιπλέον δραστηριότητες και μέλη στο πλέγμα, ενώ θα ενισχύσει περαιτέρω τη δραστηριότητα επισκευής πλοίων, η οποία σήμερα δραματίζει δευτερεύοντα ρόλο στο πλέγμα. Ο Πειραιάς δύσκολα θα ανταγωνιστεί το Ρότερνταμ ή το Αμβούργο ως κορυφαίο ευρωπαϊκό λιμάνι, ωστόσο μπορεί σίγουρα να βελτιώσει τις προοπτικές, του αξιοποιώντας τη γεωγραφική του θέση του ως πύλης εισόδου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Το Ντουμπάι, το οποίο συμπεριέλαβε τους τομείς μεταφοράς και αποθήκευσης

μεταξύ των έξι πυλώνων του Στρατηγικού του Σχεδίου 2007-2015 για τη μελλοντική του ανάπτυξη, αποτελεί, επίσης, μια ενδιαφέρουσα βέλτιστη πρακτική.

4. Τέλος, ο στενότερος συντονισμός μεταξύ όσων συμμετέχουν στο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά και η δημιουργία ενός συστήματος διακυβέρνησης θα μπορούσε να ενισχύσει τις πρωτοβουλίες για την αξιοποίηση των συνεργειών και την προώθηση της επιχειρησιακής αριστείας του λιμανιού. Θα εξασφαλίσει, επίσης, ένα πλαίσιο για πιο αποτελεσματική συνεργασία και συντονισμό μεταξύ της ναυτιλιακής βιομηχανίας, της κυβέρνησης και των άλλων ενδιαφερόμενων μερών και για την προώθηση της εικόνας του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου σε παγκόσμιο επίπεδο, με βάση μια σε βάθος ανάλυση μάρκετινγκ και ένα καλοσχεδιασμένο πρόγραμμα προώθησης. Δεν είναι τυχαίο ότι η πλειοψηφία όσων συμμετείχαν στην έρευνά μας ανέφερε ότι θα στήριζε μια εθνική στρατηγική προβολής της χώρας.

Μια παρόμοια πρωτοβουλία θα μπορούσε να βασιστεί στο παράδειγμα του Maritime UK, ενός μη-κερδοσκοπικού οργανισμού που συγκεντρώνει τους τομείς της ναυτιλίας, των λιμένων, των ναυτιλιακών και επιχειρηματικών υπηρεσιών του Ηνωμένου Βασιλείου για την προώθηση της χώρας ως κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο. Το Maritime UK απασχολεί ελάχιστους εργαζόμενους, κυρίως για διοικητικές εργασίες, και ανώτερα διοικητικά στελέχη που προέρχονται από τον κλάδο. Το Ναυτικό Ινστιτούτο της Σιγκαπούρης (Singapore Maritime Institute - SMI) είναι μια παρόμοια πρωτοβουλία, που στοχεύει κυρίως στην ανάπτυξη στρατηγικών και προγραμμάτων που σχετίζονται με τις ακαδημαϊκές, πολιτικές και ερευνητικές και αναπτυξιακές (R&D) πτυχές του κλάδου. Μέσω στενής συνεργασίας με εταίρους από το χώρο της γνώσης και μέσω της προσέλκυσης ερευνητών και διακεκριμένων ακαδημαϊκών, επιδιώκει να προετοιμάσει την επόμενη γενιά ανθρώπινου δυναμικού και να οικοδομήσει ένα οικοσύστημα έρευνας και ανάπτυξης (R&D).

Η εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων πολιτικής είναι ένα έργο με μακροπρόθεσμο ορίζοντα, το οποίο θα πρέπει να βασίζεται σε ένα συνεχή διάλογο με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και θα απαιτήσει ισχυρή πολιτική δέσμευση από όλα τα μεγάλα πολιτικά κόμματα.

Είναι αυτονόητο ότι βασική προϋπόθεση για την καθιέρωση της Ελλάδας ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο είναι η ύπαρξη ενός σταθερού πολιτικού και οικονομικού περιβάλλοντος. Αυτό θα βοηθήσει να πειστούν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να διατηρήσουν ως βάση των δραστηριοτήτων τους την Ελλάδα, αλλά και θα συμβάλει στην προσέλκυση σημαντικών παρόχων χρηματοοικονομικών, νομικών, ασφαλιστικών, τεχνολογικών και άλλων υπηρεσιών που βασίζονται στη γνώση, καθώς και του ανθρώπινου δυναμικού, που είναι ζωτικής σημασίας για τη μετατροπή της Ελλάδας σε ένα ολοκληρωμένο και, κατ'επέκταση, πραγματικά παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

1. ΕΥ (2016), «Η ελληνική ναυτιλία μέσα από τα μάτια των νέων»

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης

Όπως αναφέρθηκε και στο σχετικό κεφάλαιο, το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης είναι πολύ μικρότερο σε μέγεθος και πιο περιορισμένο ως προς το εύρος του σε σχέση με τον Πειραιά, με επίκεντρο, κυρίως, το λιμάνι της πόλης. Δεν αποτελεί παγκόσμιο παίκτη, μπορεί, όμως, να ανταγωνιστεί επάξια σε περιφερειακό επίπεδο, κυρίως λόγω του δυναμικού του ρόλου ως πύλη προς τις δυναμικές αγορές της Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, τα διακινούμενα μεγέθη φορτίων, επιβατών και κρουαζιερόπλοιων έχουν μειωθεί από τα υψηλά επίπεδα του 2008, λόγω της μείωσης της οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, αλλά και των κινητοποιήσεων του κλάδου κατά της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού.

Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, καθώς και η δέσμευση του νέου ιδιοκτήτη για σημαντικές επενδύσεις, αναμένεται να αντιστρέψει αυτή την καθοδική πορεία και να θέσει τις βάσεις για την επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμανιού μεσοπρόθεσμα.

Για να αξιοποιήσει πλήρως το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης τις δυνατότητές του, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν δύο ακόμα βασικές αδυναμίες: Η πόλη θα πρέπει να προσελκύσει μεγαλύτερο αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς οι υφιστάμενες επιχειρήσεις είναι, κυρίως, πράκτορες που λειτουργούν ως διαμεσολαβητές. Δεύτερον, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της πόλης πρέπει να επεκταθούν στο χώρο της ναυτικής και ναυτιλιακής εκπαίδευσης, που είναι σήμερα ανύπαρκτος. Αυτό θα ενισχύσει το τοπικό ναυτιλιακό πλέγμα και θα συμβάλει στη σταδιακή δημιουργία μιας ναυτικής κουλτούρας και παράδοσης, που, αυτή τη στιγμή, λείπει από την πόλη.

Παράρτημα

1. Μεθοδολογία

55

2. Ευχαριστίες

56

3. Ανάλυση των μετρήσεων της ελληνικής ναυτιλίας

57

1. Μεθοδολογία

Οι παρακάτω παράγραφοι περιγράφουν τη διαδικασία που ακολουθήθηκε ως προς τη μεθοδολογία, προκειμένου να καταγραφούν τα χαρακτηριστικά των δύο ναυτιλιακών πλεγμάτων που ερευνώνται. Η μεθοδολογία βασίζεται σε τέσσερα βήματα, όπως παρουσιάζονται κάτωθι:

Βήμα 1 Η ναυτιλία επιλέχθηκε ως ο οικονομικός τομέας προς ανάλυση. Πρόκειται για έναν κλάδο με ισχυρή παρουσία και μακρά παράδοση στην Ελλάδα. Οι ναυτιλιακές και οι σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του ΑΕΠ της χώρας, ενώ συντηρούν δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Βήμα 2 Το δεύτερο βήμα ήταν ο προσδιορισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το ναυτιλιακό τομέα. Η καταγραφή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των σημαντικών και παραδοσιακών ναυτιλιακών τομέων στην Ευρώπη, παρείχε μία πρώτη ευρεία κατηγοριοποίηση των σχετικών ναυτιλιακών τομέων. Αυτή η κατηγοριοποίηση εφαρμόστηκε στις περιπτώσεις του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και αναλύθηκε περαιτέρω.

Βήμα 3 Στο τρίτο βήμα, επιλέχθηκαν οι προς εξέταση περιφέρειες. Αυτές είναι οι περιοχές Πειραιά-Αθήνας και Θεσσαλονίκης (περιοχή του πρώην Νομού Θεσσαλονίκης), αντίστοιχα:

- ▶ Η περιοχή Πειραιά-Αθήνας αποτελεί το κέντρο του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου. Η πλειοψηφία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία είναι συγκεντρωμένες στον Πειραιά, που είναι το μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Παρά τη σημασία του Πειραιά, ή ίσως και λόγω αυτής, κατά την τελευταία δεκαετία, πολλές ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις μεταφέρθηκαν σε άλλες περιοχές του Πειραιά και της Αθήνας, οδηγώντας στην ανάγκη διεύρυνσης της ανάλυσης πέραν του Πειραιά.
- ▶ Η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη ελληνική πόλη, που φιλοξενεί το δεύτερο μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι. Η περιοχή αποτελεί σημαντικό πλέγμα ναυτιλιακών και σχετικών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων, τόσο για τη Βόρεια Ελλάδα, όσο και για τις χώρες των Νοτίων Βαλκανίων.

Βήμα 4 Τέλος, για το τελευταίο βήμα, το οποίο ήταν ο εντοπισμός του πληθυσμού των πλεγμάτων αυτών και η ανάλυσή τους, η έκθεση αξιοποίησε τη βάση δεδομένων που παρέχεται από τις Ελληνικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις (2016), που είναι η πιο ολοκληρωμένη βάση δεδομένων σχετικά με τις ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις στην Ελλάδα.

2. Ευχαριστίες

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τους Δρ. Θάνο Πάλλη και Δρ. Γιώργο Κ. Βαγγέλα, που συνέβαλαν στη δημιουργία αυτής της μελέτης.

Δρ. Θάνος Πάλλης

Ο Δρ. Θάνος Πάλλης είναι Αναπληρωτής Καθηγητής και Επιστημονικός Υπεύθυνος της Δράσης Jean Monnet «Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική» στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Είναι διευθυντής της διαδικτυακής πρωτοβουλίας PortEconomics και εταίρος στην Ports & Shipping (P&S) Advisory.

Έχει συμβάλει σε σημαντικό αριθμό μελετών της λιμενικής βιομηχανίας για διεθνείς οργανισμούς - συμπεριλαμβανομένων της United Nations Trade and Development (UNCTAD), του Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), της Association of American Port Authorities (AAPA), του European Seaports Association (ESPO) και της International Association of Port Cities (AIVP) - εθνικών κυβερνήσεων και ευρωπαϊκών λιμένων.

Έχει διατελέσει Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και από το 2013 είναι Γενικός Γραμματέας της Medcruise, της Ένωσης των Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας. Είναι Επιστημονικός Υπότροφος Fulbright (Columbia, US) και Επισκέπτης Καθηγητής στο Centre for International Trade and Transportation, Dalhousie University (Halifax, Canada) και στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Δρ. Γιώργος Κ. Βαγγέλας

Ο Δρ. Γιώργος Κ. Βαγγέλας είναι ναυτιλιακός οικονομολόγος, με πολυετή εμπειρία στη μελέτη της λιμενικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι Διευθύνων Σύμβουλος και εταίρος της Ports & Shipping (P&S) Advisory και συνιδρυτής της διαδικτυακής πρωτοβουλίας PortEconomics. Είναι, επίσης, διδάσκων και συνεργάτης ερευνητής στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου στη Δράση Jean Monnet «Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική».

Διατέλεσε Σύμβουλος Διοίκησης στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., συμμετέχοντας στη διαμόρφωση της στρατηγικής ανάπτυξης του λιμένα, και μέλος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

Έχει συμμετάσχει σε πληθώρα ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων και σε μελέτες που έχουν χρηματοδοτηθεί από ιδιωτικές επιχειρήσεις και αφορούν master plans λιμένων, ανάπτυξη δραστηριότητας κρουαζιέρας σε λιμένες, μελέτες κόστους-οφέλους για λιμενικές επενδύσεις, μοντέλα λιμενικής διακυβέρνησης και due diligence reports για παγκόσμιους διαχειριστές τερματικών σταθμών.

3. Ανάλυση των μετρήσεων της ελληνικής ναυτιλίας

Σύγκριση του στόλου που φέρει την ελληνική σημαία με στόλους που φέρουν ανταγωνιστικές σημαίες, με βάση τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα (DWT) ανά κατηγορία πλοίων:

Τύπος πλοίου	Ελλάδα		Μάλτα		Κύπρος		Λιβερία		Νήσοι Μάρσαλ		Παναμάς	
Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου	201	22.699	662	47.250	313	22.953	1.007	82.514	1.290	99.035	2.656	200.073
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	7	562	293	2.653	184	483	866	2.163	249	6.082	608	6.766
Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου	39	2.438	77	16.232	7	4.697	134	45.301	161	12.994	237	37.034
PCC/ Οχηματαγωγά (Ro-Ro) / Επιβατηγά	398	327,8	154	19.301	63	2.009	84	56.139	92	50.776	768	50.908
Άλλα	60	704	293	2.409	429	239	420	3.717	585	10.309	1.964	7.477
Πετρελαιοφόρα	214	39.658	110	733	15	179	341	121	254	187	213	4.786
Δεξαμενόπλοια προϊόντων	210	8.168	228	3.442	42	2.923	396	11.624	535	18.697	604	23.120
Πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων	20	68	271	3	32	233	117	292	301	25	461	61
Πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου	84	120	132	1.322	44	1.695	23	1.201	25	1.599	993	9.794
Άλλα εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια	12	5,5	1	9.762			11	21.249	1	31.319	17	15.136
Σύνολο	1.245	74.750	2.221	103.107	1.129	35.411	3.399	224.323	3.494	231.293	8.521	355.155

■ Αριθμός πλοίων ■ Χωρητικότητα (DWT) ανά πλοίο

Οι 10 κορυφαίες σημαίες, με βάση τη χωρητικότητα (DWT) δεξαμενοπλοίων:

Σημαία	Χωρητικότητα (DWT)	Θέση
Νήσοι Μάρσαλ	88.202	1
Λιβερία	79.844	2
Παναμάς	72.871	3
Ελλάδα	47.900	4
Χονγκ Κονγκ	41.229	5
Σιγκαπούρη	39.131	6
Μπαχάμες	36.489	7
Μάλτα	31.720	8
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	13.937	9
Νήσος του Μαν	10.087	10

Οι 10 κορυφαίες σημαίες, με βάση τον αριθμό των δεξαμενοπλοίων :

Σημαία	Αριθμός πλοίων	Θέση
Παναμάς	1.295	1
Ιαπωνία	1.181	2
Νήσοι Μάρσαλ	1.091	3
Σιγκαπούρη	908	4
Λιβερία	865	5
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	704	6
Ινδονησία	670	7
Μάλτα	610	8
Ρωσία	535	9
Χονγκ Κονγκ	464	10
Ελλάδα	456	11

Οι 10 κορυφαίες σημαίες με βάση τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα (DWT) ανά κατηγορία πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου:

Σημαία	Χωρητικότητα (DWT)	Θέση	Σημαία	Αριθμός πλοίων	Θέση
Παναμάς	200.073	1	Παναμάς	2.656	1
Νήσοι Μάρσαλ	99.305	2	Νήσοι Μάρσαλ	1.291	2
Χονγκ Κονγκ	97.642	3	Χονγκ Κονγκ	1.153	3
Λιβερία	82.515	4	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	1.074	4
Σιγκαπούρη	52.361	5	Λιβερία	1.007	5
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	48.496	6	Μάλτα	662	6
Μάλτα	47.250	7	Σιγκαπούρη	610	7
Κύπρος	22.953	8	Μπαχάμες	331	8
Ελλάδα	22.699	9	Κύπρος	313	9
Μπαχάμες	19.592	10	Ελλάδα	201	10

Οι 10 κορυφαίες σημαίες με βάση τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα (DWT) ανά πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων:

Σημαία	Χωρητικότητα (DWT)	Θέση	Σημαία	Αριθμός πλοίων	Θέση
Λιβερία	45.301	1	Λιβερία	976	1
Παναμάς	37.034	2	Παναμάς	799	2
Χονγκ Κονγκ	30.339	3	Σιγκαπούρη	516	3
Σιγκαπούρη	25.251	4	Χονγκ Κονγκ	472	4
Μάλτα	16.232	5	Μάλτα	301	5
Νήσοι Μάρσαλ	12.994	6	Νήσοι Μάρσαλ	298	6
Διεθνές Νηολόγιο της Δανίας	11.431	7	Αντίγκουα και Μπαρμπούντα	283	7
Γερμανία	9.267	8	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	272	8
Μαδέρα	7.904	9	Ινδονησία	219	9
Ηνωμένο Βασίλειο	7.742	10	Κύπρος	202	10
Ελλάδα	562	30	Ελλάδα	7	39

Οι 10 κορυφαίες σημαίες με βάση τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα (DWT) ανά πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου:

Σημαία	Χωρητικότητα (DWT)	Θέση	Σημαία	Αριθμός πλοίων	Θέση
Παναμάς	4.786	1	Ινδονησία	1.917	1
Ινδονησία	2.949	2	Ιαπωνία	1.847	2
Βιετνάμ	2.790	3	Παναμάς	993	3
Ιαπωνία	2.364	4	Ρωσία	679	4
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	1.931	5	Ινδία	552	5
Ρωσία	1.812	6	Φιλιππίνες	527	6
Ηνωμένες Πολιτείες	1.731	7	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	486	7
Νότιος Κορέα	1.246	8	Νότιος Κορέα	350	8
Καναδάς	1.187	9	Άγνωστη	345	9
Ινδία	1.085	10	Μπελίζε	341	10
Ελλάδα	120	44	Ελλάδα	84	30

Οι 10 κορυφαίες σημαίες με βάση τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα (DWT) ανά πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου:

Σημαία	Χωρητικότητα (DWT)	Θέση	Σημαία	Αριθμός πλοίων	Θέση
Νήσοι Μάρσαλ	10.309	1	Παναμάς	237	1
Παναμάς	7.477	2	Νήσοι Μάρσαλ	161	2
Μπαχάμες	6.860	3	Ιαπωνία	151	3
Βερμούδες	4.545	4	Λιβερία	134	4
Λιβερία	3.717	5	Σιγκαπούρη	131	5
Σιγκαπούρη	3.190	6	Μπαχάμες	100	6
Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας	2.459	7	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	90	7
Ελλάδα	2.438	8	Ταϊλάνδη	88	8
Μάλτα	2.409	9	Μάλτα	77	9
Μαλαισία	2.273	10	Νήσος του Μαν	66	10
			Ελλάδα	39	16

Οι 10 κορυφαίες σημαίες με βάση τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα (DWT) ανά PCC/Οχηματαγωγό (Ro-Ro) και Επιβατηγό πλοίο:

Σημαία	Χωρητικότητα (DWT)	Θέση	Σημαία	Αριθμός πλοίων	Θέση
Παναμάς	9.794	1	Παναμάς	768	1
Μπαχάμες	3.388	2	Ιαπωνία	722	2
Ιαπωνία	2.466	3	Ινδονησία	643	3
Ιταλία	2.416	4	Ιταλία	541	4
Σιγκαπούρη	2.283	5	Νορβηγία	441	5
Διεθνές Νηολόγιο της Νορβηγίας	1.718	6	Ελλάδα	409	6
Νήσοι Μάρσαλ	1.599	7	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	395	7
Μάλτα	1.322	8	Φιλιππίνες	335	8
Λιβερία	1.201	9	Ηνωμένες Πολιτείες	313	9
Ηνωμένο Βασίλειο	1.135	10	Τουρκία	306	10
Ελλάδα	373	19			

Η ανάλυση αυτή βασίζεται σε δεδομένα από την Clarksons International Database, στοιχεία Φεβρουαρίου 2017

Λόγω στρογγυλοποίησης των ποσοστών σε όλη την έρευνα, το άθροισμα ενδέχεται να μην είναι το 100.



Πληροφορίες για την EY

Η EY κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στον χώρο των ελεγκτικών, φορολογικών, χρηματοοικονομικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών. Η βαθιά γνώση και η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουμε συμβάλλουν στην οικοδόμηση εμπιστοσύνης στις κεφαλαιαγορές και τις οικονομίες σε ολόκληρο τον κόσμο. Δημιουργούμε ηγετικά στελέχη που συνεργάζονται για να τηρήσουν τις υποσχέσεις μας προς όλους τους εταίρους μας. Με τον τρόπο αυτό συμβάλλουμε σημαντικά στη δημιουργία ενός καλύτερου κόσμου για τους ανθρώπους μας, για τους πελάτες μας και για τις κοινωνίες μας.

Το λογότυπο EY αναφέρεται στον παγκόσμιο οργανισμό, και μπορεί να αναφέρεται σε μία ή περισσότερες, από τις εταιρείες μέλη της Ernst & Young Global Limited, καθεμία από τις οποίες αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα. Η Ernst & Young Global Limited, μια βρετανική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης δια εγγυήσεως, δεν παρέχει υπηρεσίες σε πελάτες.

Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλώ επικοινωνήστε με το Shipping Group:

Τηλ: +30 210 288 6000, +30 210 288 6235

© 2017 EY

All Rights Reserved.

ey.com

 @EY_Greece

 EY