

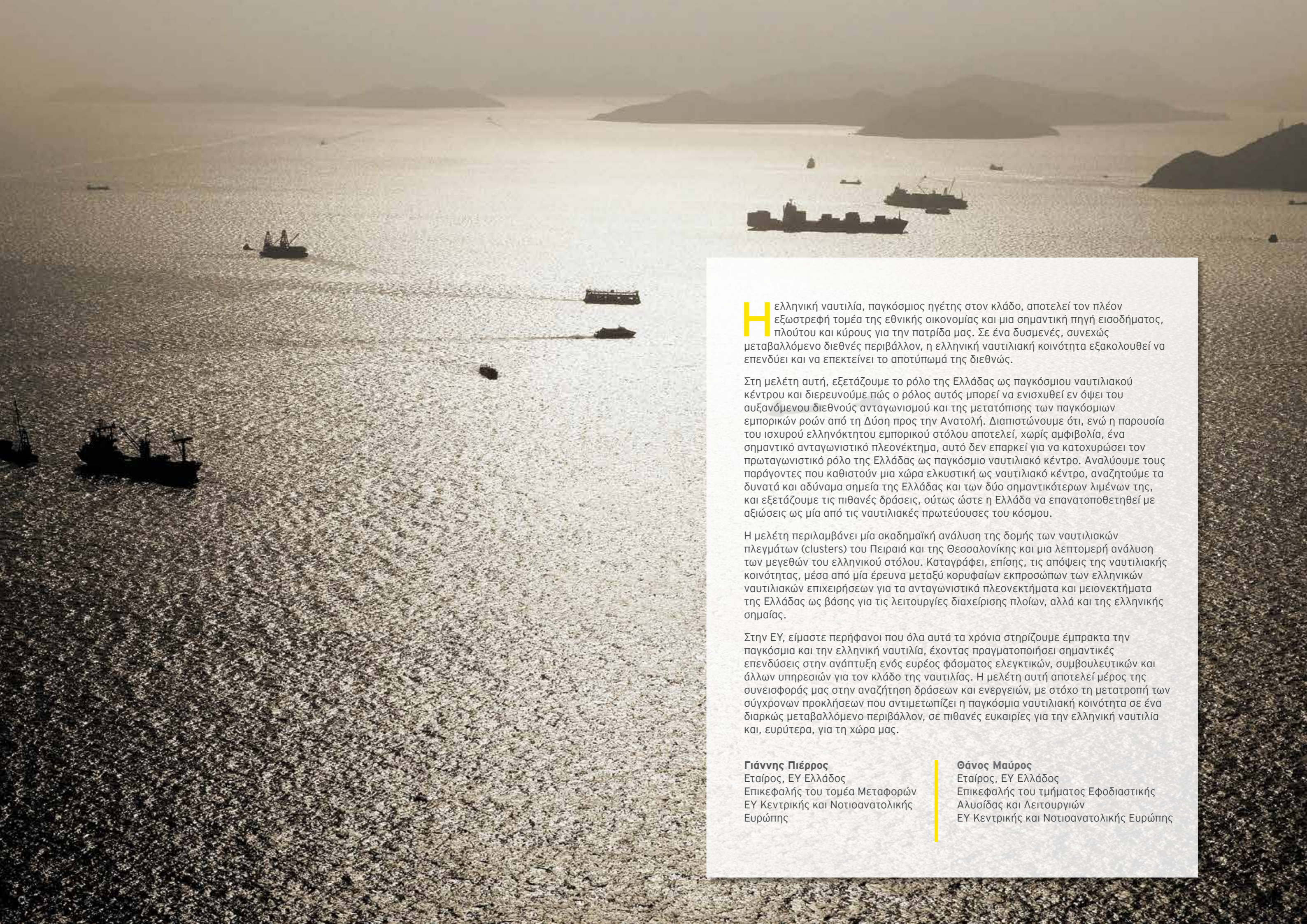
**Επανατοποθετώντας  
την Ελλάδα ως  
διεθνές ναυτιλιακό  
κέντρο**



**EY**

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 επανατοποθετηθεί 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



# Σύνοψη

**Κ**ατά 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, να μη βρίσκεται καμία από τις κορυφαίες ναυτιλιακές πρωτεύουσες του κόσμου στην Ευρώπη. 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 εγκαταστάσεις 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.

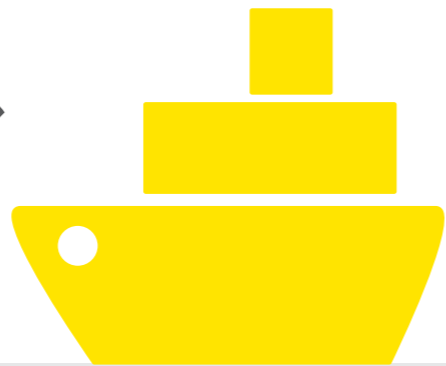
Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, το ανθρώπινο κεφάλαιο, η ναυσιπλοΐα, η γεωγραφική θέση και, προφανώς, η πλοιοκτησία, αποτελούν τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως κέντρου διαχείρισης πλοίων, ενώ η έλλειψη ενός σταθερού ρυθμιστικού περιβάλλοντος το οποίο να διέπει το ναυτιλιακό πλέγμα, 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 ως το 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.



# 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 το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation - IMO).

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. 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%. 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.

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.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αντιδράσει στην παρατεταμένη ύφεση, κυρίως μέσω μείωσης των ρυθμών μεγέθυνσής της, του παροπλισμού πλοίων και των 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.

Οι 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 βρίσκεται στην Ινδία, το Μπαγκλαντές, την Κίνα και το Πακιστάν. Η διαχείριση του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διεξάγεται σε μεγάλο βαθμό από τη Δανία και την Ελβετία<sup>1</sup>, 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 Εμιράτα αντιπροσωπεύουν περίπου το 30% των οργανισμών εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων<sup>1</sup>. Τέλος, ένα σημαντικό ποσοστό των πληρωμάτων προέρχεται 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 εμπορευματικών μεταφορών, 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 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 προσιθέμενη αξία 25,9 δις ευρώ και έως και 550.000 θέσεις εργασίας<sup>2</sup>.

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.

Σε αυτό τον 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, πρωταγωνιστές αναδεικνύονται περισσότερο οι πόλεις παρά τα κράτη. 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 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, χωρίς ωστόσο να μπορεί να απειλήσει τον κυρίαρχο ρόλο στην Ευρώπη του Αμβούργου ή του Ρότερνταμ.

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.

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

2. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές»



# Τα ναυτιλιακά πλέγματα (clusters)

## Πειραιάς και Θεσσαλονίκη<sup>1</sup>

Ένα ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων που ασχολούνται με ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες, που μοιράζονται κοινές προκλήσεις, ευκαιρίες και απειλές. Το πλέγμα αυτό αποτελεί μια μορφή επίσημης ή και ανεπίσημης συνεργασίας μεταξύ εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ίδια ή σε συναφείς αγορές. Στο επίκεντρό του βρίσκονται συνήθως ναυτιλιακές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων, που πλαισιώνονται από προμηθευτές εισροών και εξαρτημάτων, χρηματοδότησης, μηχανημάτων και υπηρεσιών, εξειδικευμένους παρόχους λιμενικών και θαλάσσιων υποδομών, καθώς και 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.

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).

## 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. Πρόκειται για ένα ναυτιλιακό πλέγμα, το οποίο έχει ως βασικό πυρήνα τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ένα διεθνές λιμάνι, που διαδραματίζει σημαντικό δευτερεύοντα ρόλο στην ανάπτυξή του. Η ισχυρή παρουσία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες χαρακτηρίζονται από την ανταγωνιστικότητά τους και τη δεσπόζουσα θέση του ελληνικού στόλου στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη, αποτελούν τα θεμέλια του ναυτιλιακού πλέγματος. Από την άλλη, το λιμάνι του Πειραιά ήταν το όγδοο κορυφαίο ευρωπαϊκό λιμάνι<sup>2</sup> και συμπεριλήφθηκε μεταξύ των

κορυφαίων 50 λιμανιών παγκοσμίως ως προς τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, κατέχοντας την 45η θέση<sup>3</sup>. Ήταν, επίσης, το όγδοο δημοφιλέστερο λιμάνι κρουαζιέρας στη Μεσόγειο<sup>4</sup>, ενώ αποτελεί το κέντρο του ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου.

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. Τα τελευταία χρόνια, 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 παγκοσμίως, ενώ αναδείχθηκε και το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου, μετά τη Βαλένθια, το Αλχεθίρας και το Πορτ Σαϊντ. 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.

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 μία ακτίνα περίπου 20 χιλιομέτρων από το λιμάνι.

Το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά μετρά συνολικά 3.273 επιχειρήσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν 28 τομείς δραστηριοτήτων, καθιστώντας τον Πειραιά ένα ιδιαίτερα ευρύ ναυτιλιακό πλέγμα. Η πλέον κυρίαρχη ομάδα του πλέγματος, με τη συμμετοχή 974 επιχειρήσεων, είναι η κατηγορία «Διαχειριστών Πλοίων». Η δεύτερη ομάδα δραστηριοτήτων, ως προς τον αριθμό των επιχειρήσεων, είναι αυτή των «Ανταλλακτικών & Ναυτιλιακού Εξοπλισμού», η οποία αριθμεί περίπου 600 ενεργές επιχειρήσεις.

## 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 «κουλούρας 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 Ο.Λ.Π. 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 Μεταξίου»

### 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 επιβίωσή 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

1. Δεν υπάρχει μια κοινή αποδεκτή απόδοση του όρου cluster στην ελληνική γλώσσα.

2. Στην έρευνα αυτή, επιλέξαμε να χρησιμοποιούμε τον όρο «πλέγμα» μεταξύ των εναλλακτικών (συστάδα, σύμπλεγμα, κλπ.)

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

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

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

## 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.

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.

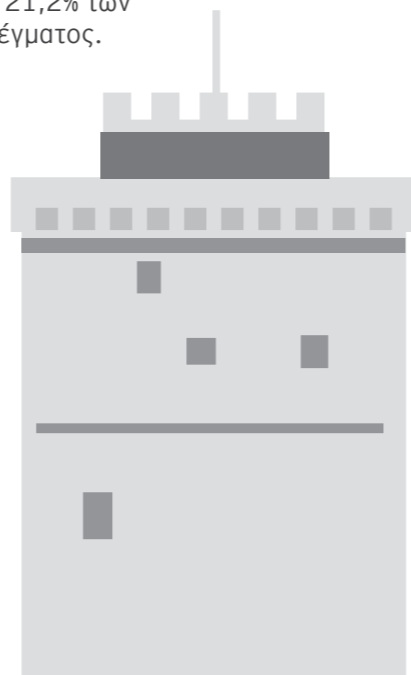
Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα, με βάση τις συνολικές διακινούμενες ποσότητες, ενώ βρίσκεται στην πρώτη θέση όσον αφορά στη διακίνηση χύδην ξηρού φορτίου. Πέραν της διακίνησης των εμπορευματικών ροών της Βόρειας Ελλάδας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης λειτουργεί ως πύλη εισόδου για τις γειτονικές χώρες της Νότιας Βαλκανικής, λόγω της γειτνιάσής 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.

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 (Ο.Λ.Θ.) 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 Ο.Λ.Θ. 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.

Οι 118 ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις που αποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα της Θεσσαλονίκης, καλύπτουν 16 κατηγορίες δραστηριοτήτων. Ωστόσο, τρεις από αυτές τις κατηγορίες αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 79% του συνόλου των επιχειρήσεων του πλέγματος: Οι πράκτορες (1) το 48,3% του πλέγματος, οι διαχειριστές πλοίων (21) το 20,3% και τα ανταλλακτικά & ο ναυτιλιακός εξοπλισμός (22) το 10,2%. Γενικότερα, χαρακτηριστικό του πλέγματος είναι η υψηλή συμμετοχή επιχειρήσεων με διαμεσολαβητικό ρόλο, όπως οι πράκτορες. Οι υπόλοιπες δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν το 21,2% των επιχειρήσεων του πλέγματος.



## Αποτίμηση του ναυτιλιακού πλέγματος της Θεσσαλονίκης

- ▶ 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

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 γειτνίαση 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



## Ναυτιλιακό πλέγμα Πειραιά και Θεσσαλονίκης ανά τομέα δραστηριότητας

Τομείς αγοράς	Αριθμός εταιρειών ανά τομέα αγοράς		Ο τομέας ως ποσοστό συμμετοχής στο πλέγμα (αριθμός εταιρειών)		
	Πειραιάς	Θεσ/νίκη	Πειραιάς	Θεσ/νίκη	
1	Πράκτορες	245	57	7,49%	48,31%
2	Υπηρεσίες Εφοδιασμού	64		1,96%	
3	Επιμελητήρια	2		0,06%	
4	Υπηρεσίες Πληρωμάτων	24		0,73%	
5	Περιβάλλον & Ασφάλεια	30	1	0,92%	0,85%
6	Χρηματοπιστωτικές & Λογιστικές Υπηρεσίες	26	1	0,79%	0,85%
7	Υπηρεσίες προώθησης & Θαλάσσιου Εφοδιασμού	58	5	1,77%	4,24%
8	Τεχνολογία Πληροφοριών και Επικοινωνίας & Τηλεπικοινωνίες	33		1,01%	
9	Νομικές Υπηρεσίες	115	2	3,51%	1,69%
10	Ναυτική Μηχανολογία & Ναυπηγοί	39	1	1,19%	0,85%
11	Ναυτιλιακή Ασφάλιση	94	3	2,87%	2,54%
12	Ναυτικοί & Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι	95	1	2,90%	0,85%
13	Ναυτική Εκπαίδευση	25		0,76%	
14	Ναυτιλιακοί οργανισμοί, Ιδρύματα, Υπουργεία, Αντιπροσωπείες	47		1,44%	
15	Άλλες Ναυτιλιακές Υπηρεσίες	26		0,79%	
16	Εκπρόσωποι Ομίλου Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I)	21		0,64%	
17	Τύπος & Εκδόσεις	16		0,49%	
18	Νηολόγηση & Νηογνώμονες πλοίων	36	1	1,10%	0,85%
19	Ναυλωτές Πλοίων	217	4	6,63%	3,39%
20	Ναυπηγεία & Διαλυτήρια	193	1	5,90%	0,85%
21	Διαχείριση & Λειτουργία Πλοίων	974	24	29,76%	20,34%
22	Ανταλλακτικά & Ναυτιλιακός Εξοπλισμός	612	12	18,70%	10,17%
23	Τεχνικές Υπηρεσίες	123		3,76%	
24	Ρυμούλκηση & Διάσωση	18	2	0,55%	1,69%
25	Συναφείς Εμπορικές Δραστηριότητες	38		1,16%	
26	Ταξιδιωτικά Πρακτορεία	31	2	0,95%	1,69%
27	Ενώσεις, Σύνδεσμοι, Σύλλογοι	54	1	1,65%	0,85%
28	Θαλαμηγοί (γιουτ)	17		0,52%	
<b>Σύνολο</b>		<b>3.273</b>	<b>118</b>		

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



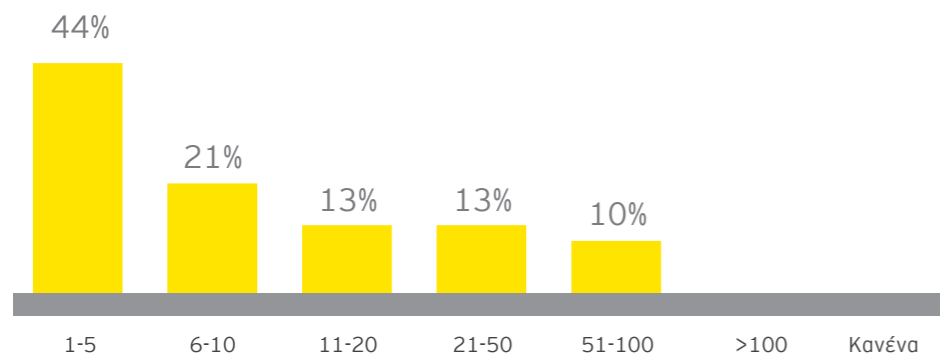
# Η Ελλάδα ως ναυτιλιακό πλέγμα: Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα

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

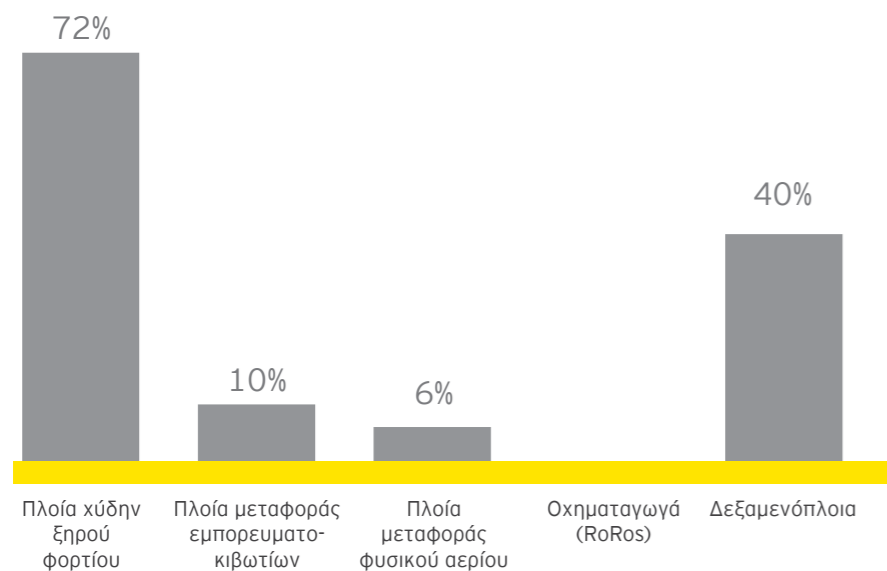
Τα ευρήματά μας βασίζονται στις απαντήσεις πλοιοκτητών, διευθύνοντων συμβούλων και ανώτατων στελεχών των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το δείγμα μας αντιπροσωπεύει μια χαρακτηριστική διατομή της ελληνικής ναυτιλίας, όσον αφορά στο μέγεθος και το χρόνο λειτουργίας της επιχείρησης, τους τύπους των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

## Πόσα πλοία έχετε στην ιδιοκτησία σας / διαχειρίζεστε / ναυλώνετε;



Το 44% των συμμετεχόντων αντιπροσωπεύει εταιρείες με πέντε ή λιγότερα πλοία στην κατοχή του, 34% μεταξύ έξι και 20, 13% μεταξύ 21 και 50 και 10% μεταξύ 51 και 100.

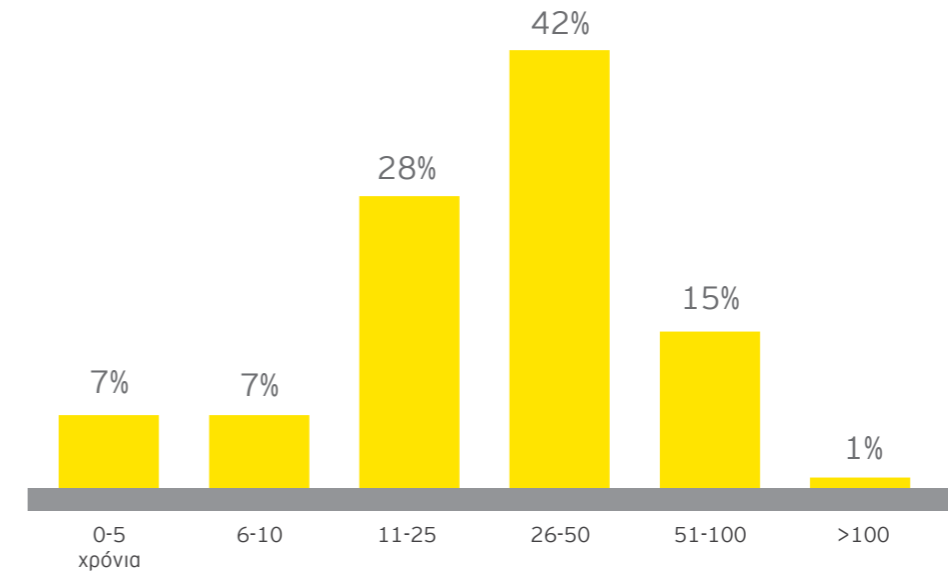
## Τι τύπους πλοίων έχετε στην ιδιοκτησία σας / διαχειρίζεστε / ναυλώνετε; Παρακαλούμε επιλέξτε όλους τους τύπους ισχύουν



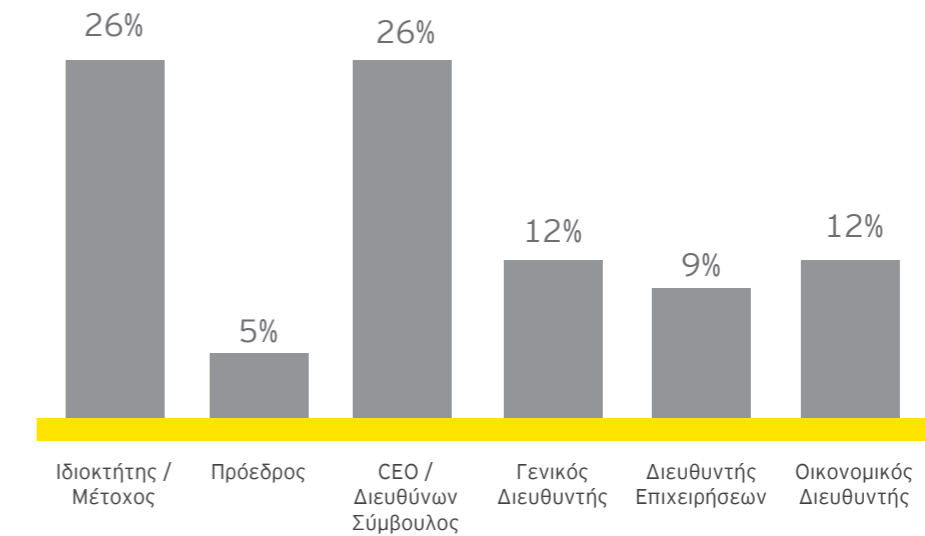
Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων (72%) κατέχει ή διαχειρίζεται πλοία ξηρού φορτίου, ενώ ακολουθούν όσοι κατέχουν ή διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια (40%), με το 16% να κατέχει ή να διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου.

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.

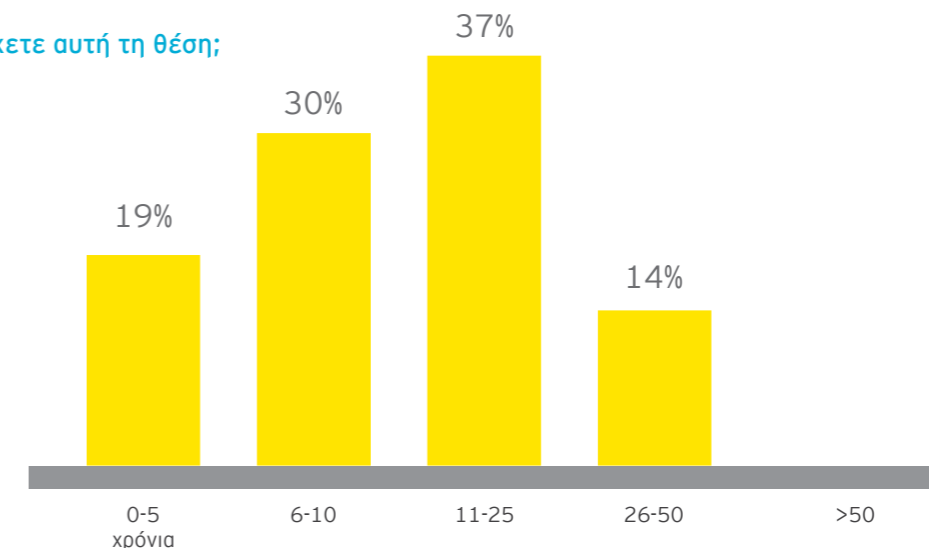
## Πόσα χρόνια λειτουργεί η επιχείρησή σας;



## Ποια είναι η θέση σας στην επιχείρηση σήμερα;



## Πόσα χρόνια κατέχετε αυτή τη θέση;

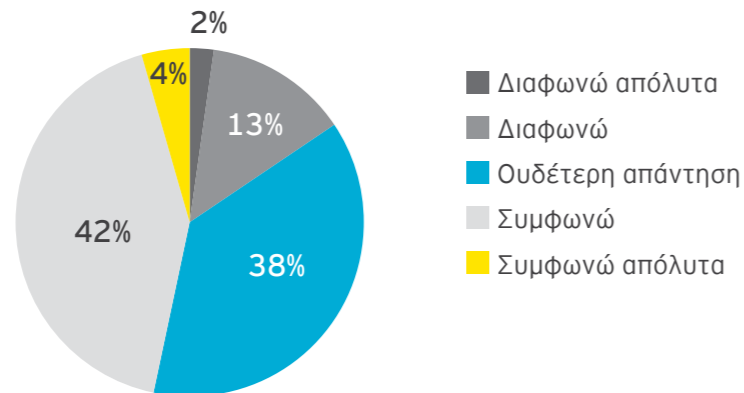




## Η ελληνική σημαία

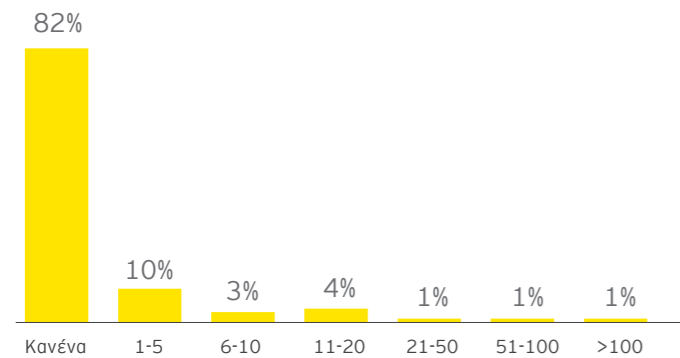
Οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας έχουν μια σχετικά θετική άποψη για τις προδιαγραφές και τα πρότυπα της ελληνικής σημαίας. Σχεδόν οι μισοί (46%) αναφέρουν ότι έχουν μια ισχυρά θετική άποψη για τα πρότυπα της ελληνικής σημαίας, ενώ μόνο το 15% έχει αρνητική άποψη.

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;

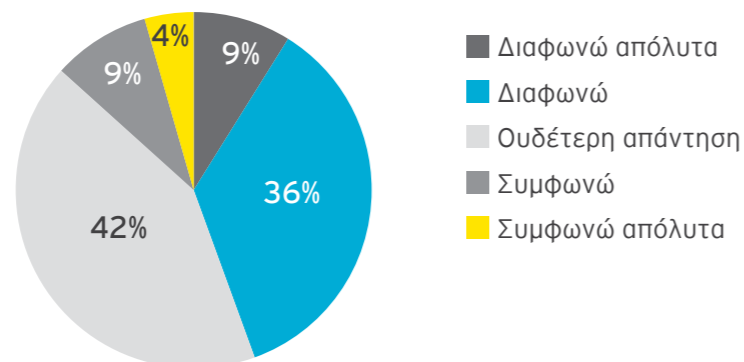


Παρακαλώ επιλέξτε τις σημαίες που χρησιμοποιεί ο στόλος σας σήμερα



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

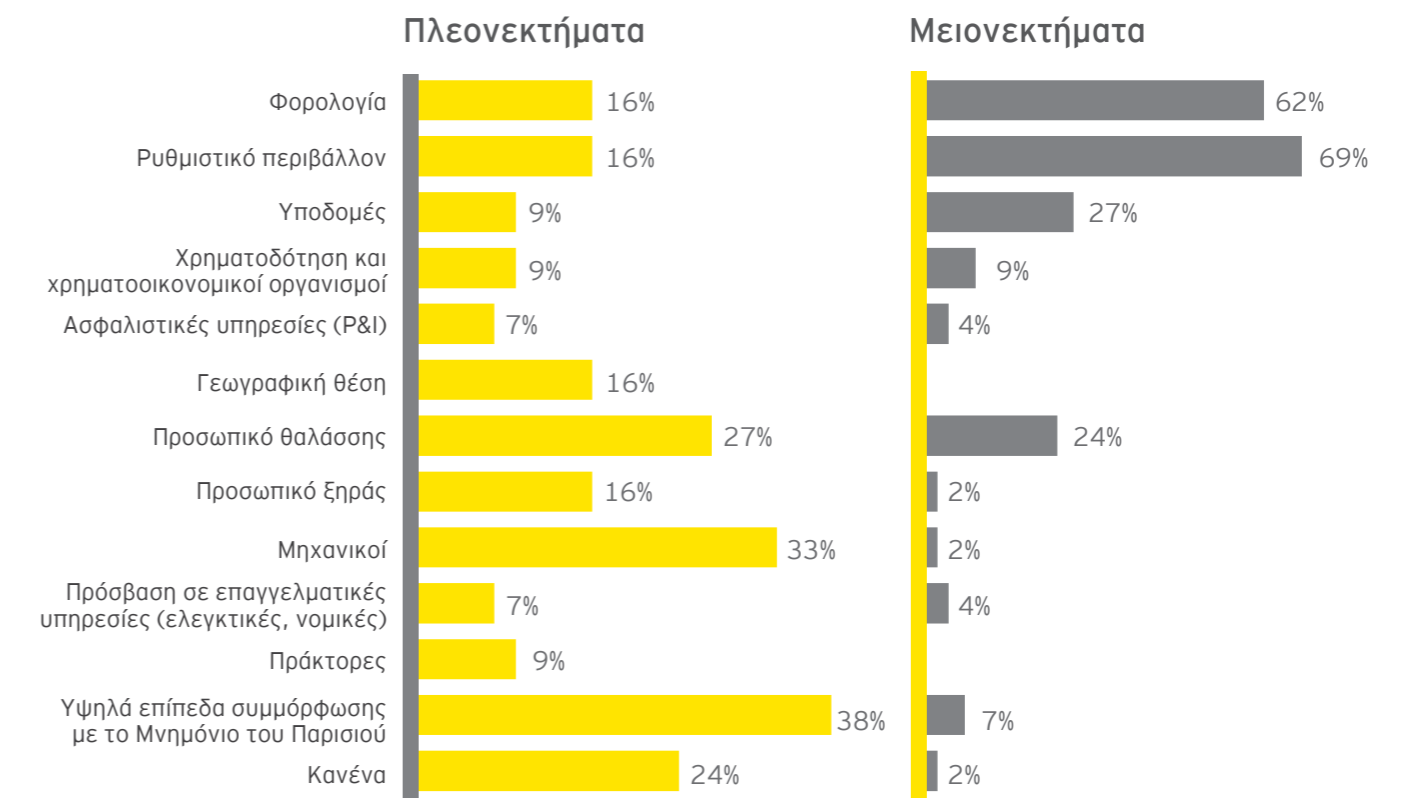


Σχεδόν ένας στους τέσσερις ερωτηθέντες δε βρίσκει κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην ελληνική σημαία, ενώ κανένα από τα ενδεχόμενα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν εξασφάλισε περισσότερο από το 40% του δείγματος. Τα υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης με το Μνημόνιο του Παρισιού (Paris Memorandum of Understanding - 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 περισσότερο 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





## Η Ελλάδα ως βάση λειτουργιών διαχείρισης πλοίων

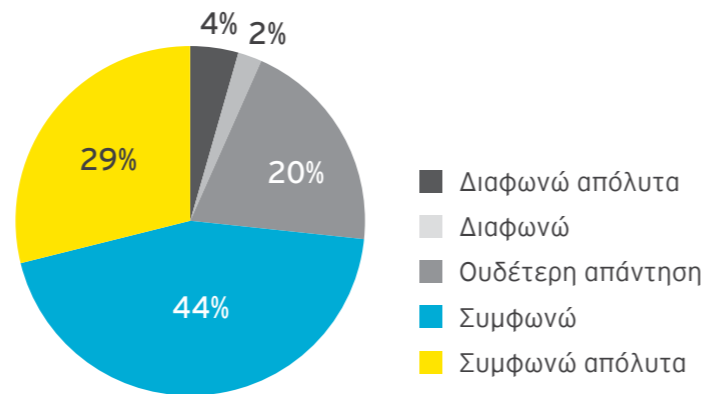
Παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνά μας δε φέρουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους, ένα εντυπωσιακό 97% δήλωσε ότι εκτελεί ορισμένες τουλάχιστον από τις λειτουργίες διαχείρισης των πλοίων του στην Ελλάδα. Από αυτούς, το 56% πραγματοποιεί όλες αυτές τις λειτουργίες του στην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

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 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.

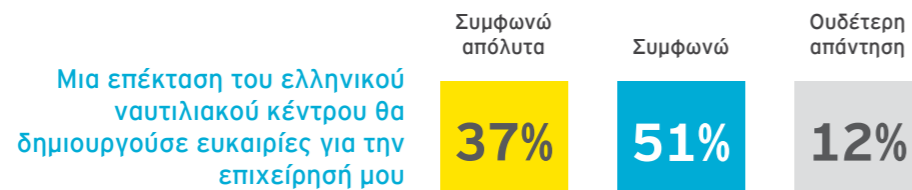
Εκτελούνται εκτός Ελλάδος ορισμένες από τις λειτουργίες διαχείρισης των πλοίων σας;



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



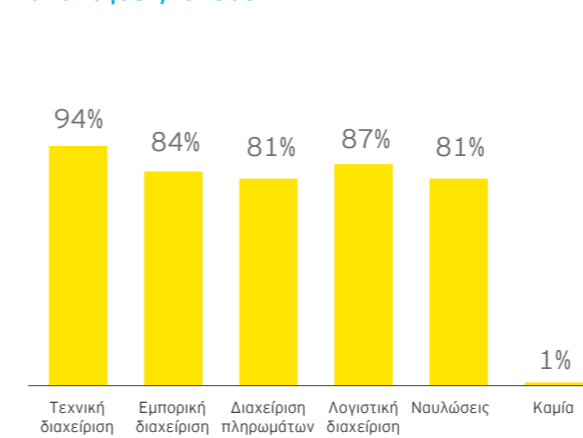
Επιπλέον, ένα σημαντικό 88% του δείγματος πιστεύει ότι μια πιθανή ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου θα αποτελούσε ευκαιρία για την επιχείρησή του.



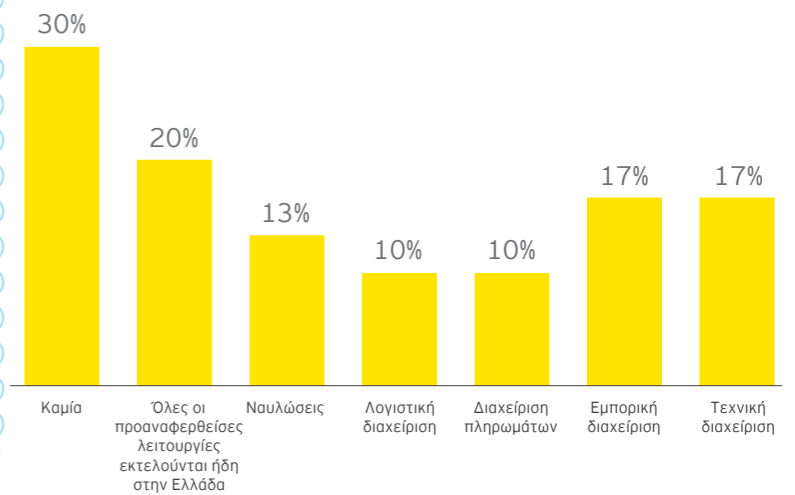
Στην ερώτηση ποιες συγκεκριμένες λειτουργίες εκτελούν στην Ελλάδα, οι συχνότερες απαντήσεις ήταν τεχνικές λειτουργίες (94%), λογιστικές (87%), εμπορικές (84%), στελέχωση (81%) και ναύλωση (81%). Όταν ρωτήθηκαν κατά πόσο και σε ποιους τομείς θα εξέταζαν την επέκταση της διαχειριστικής τους δραστηριότητας 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



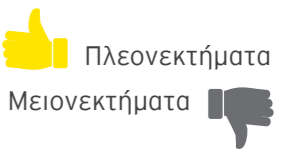
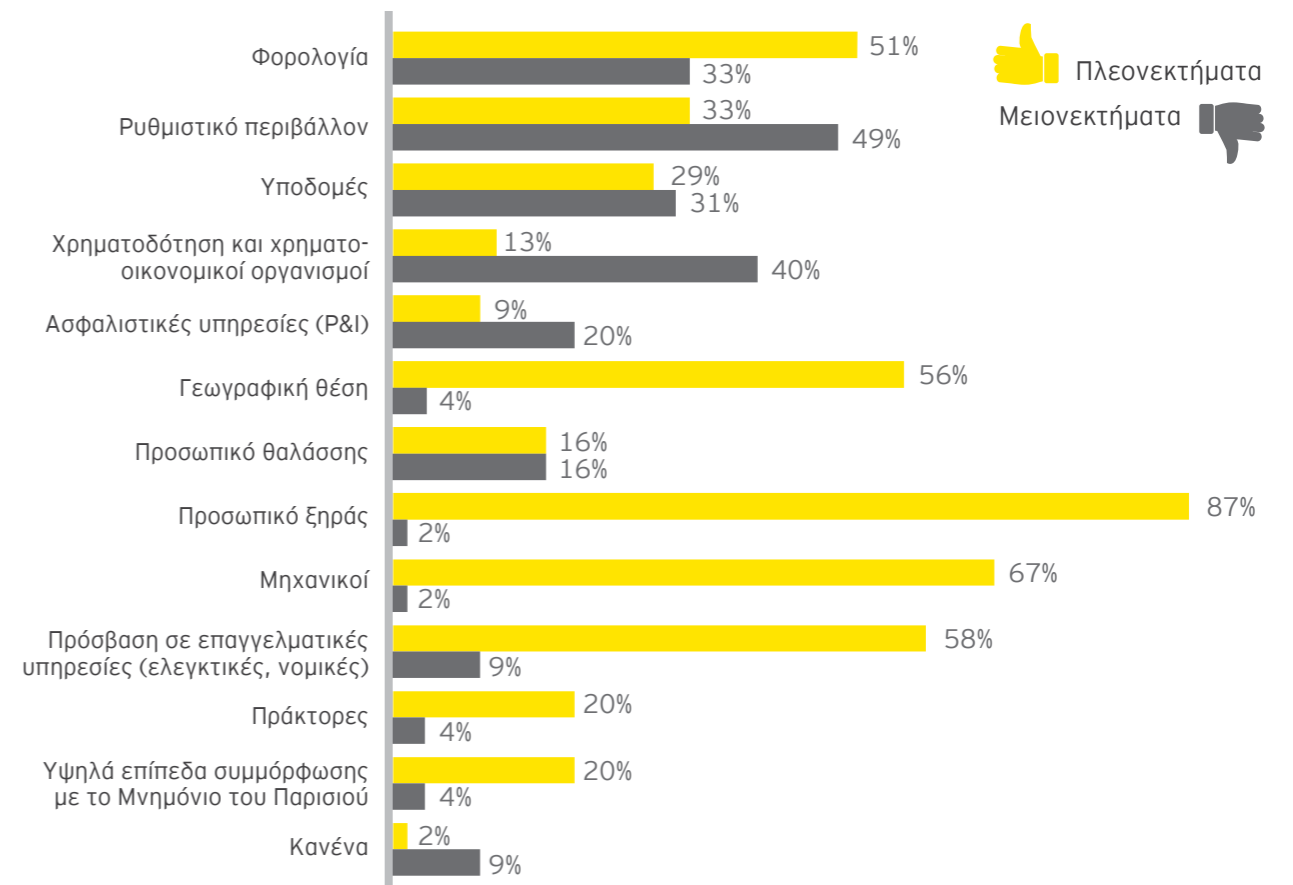
Σε ποιους τομείς θα εξετάζατε την επέκταση των λειτουργιών διαχείρισης των πλοίων σας στην Ελλάδα; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



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

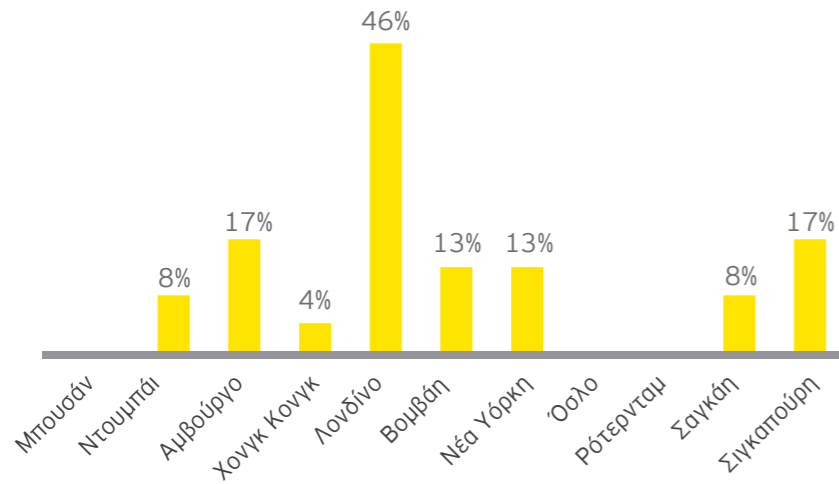
το ρυθμιστικό περιβάλλον, οι υποδομές, οι πράκτορες και τα υψηλά επίπεδα συμμόρφωσης με το Μνημόνιο του Παρισιού αναφέρθηκαν, επίσης, ως σημαντικά πλεονεκτήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ρυθμιστικό περιβάλλον (49%), η φορολογία (33%), και οι υποδομές (31%) αναφέρθηκαν, παράλληλα, και ως σημαντικά μειονεκτήματα,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

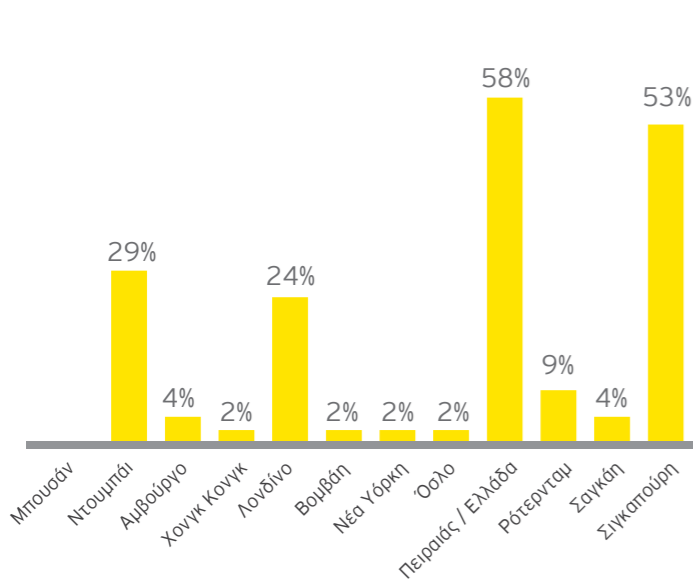


Οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας, οι οποίοι ανέφεραν ότι εκτελούν ορισμένες τουλάχιστον λειτουργίες εκτός Ελλάδας, κλήθηκαν να προσδιορίσουν την τοποθεσία. Σχεδόν οι μισοί (46%) ανέφεραν το Λονδίνο, ενώ ακολουθούν η Σιγκαπούρη και το Αμβούργο (από 17%), η Νέα Υόρκη και η Βομβάη (από 13%), η Σαγκάη και 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.

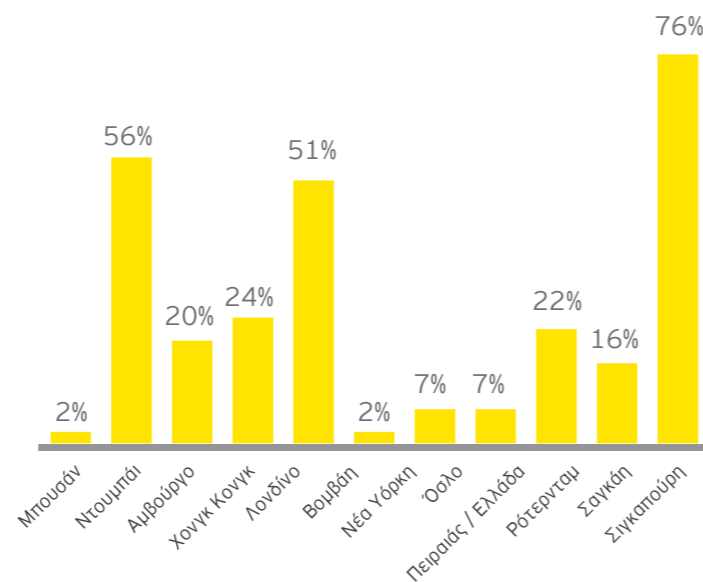
Στην ερώτηση ποια ναυτιλιακά κέντρα προσφέρουν σήμερα το πιο ελκυστικό και ολοκληρωμένο ναυτιλιακό περιβάλλον για τη λειτουργία ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων, πάνω από τους μισούς (58%) ανέφεραν τον Πειραιά, ενώ το 53% τη Σιγκαπούρη, 29%

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;**

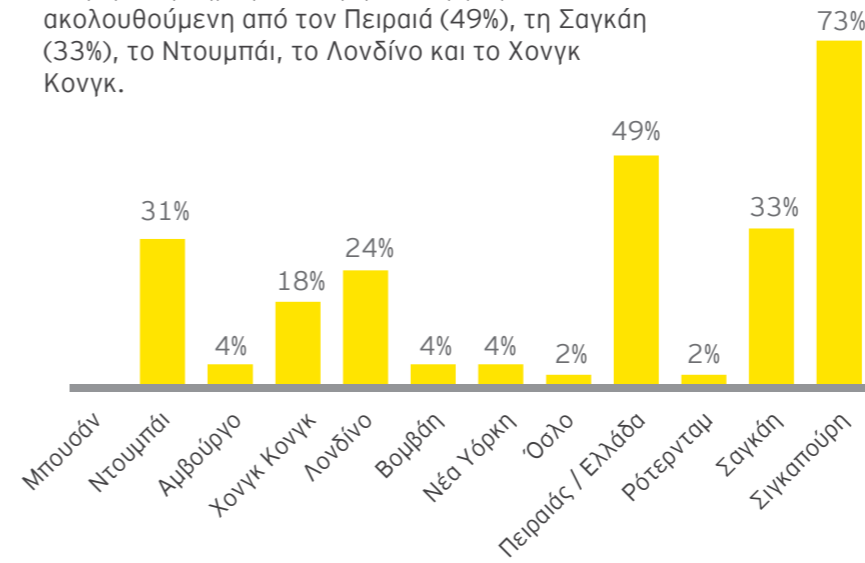


**Ποιο/α ναυτιλιακά κέντρα θεωρείτε τη μεγαλύτερη απειλή για την Ελλάδα από τη σκοπιά του ναυτιλιακού πλέγματος; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν**



**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.



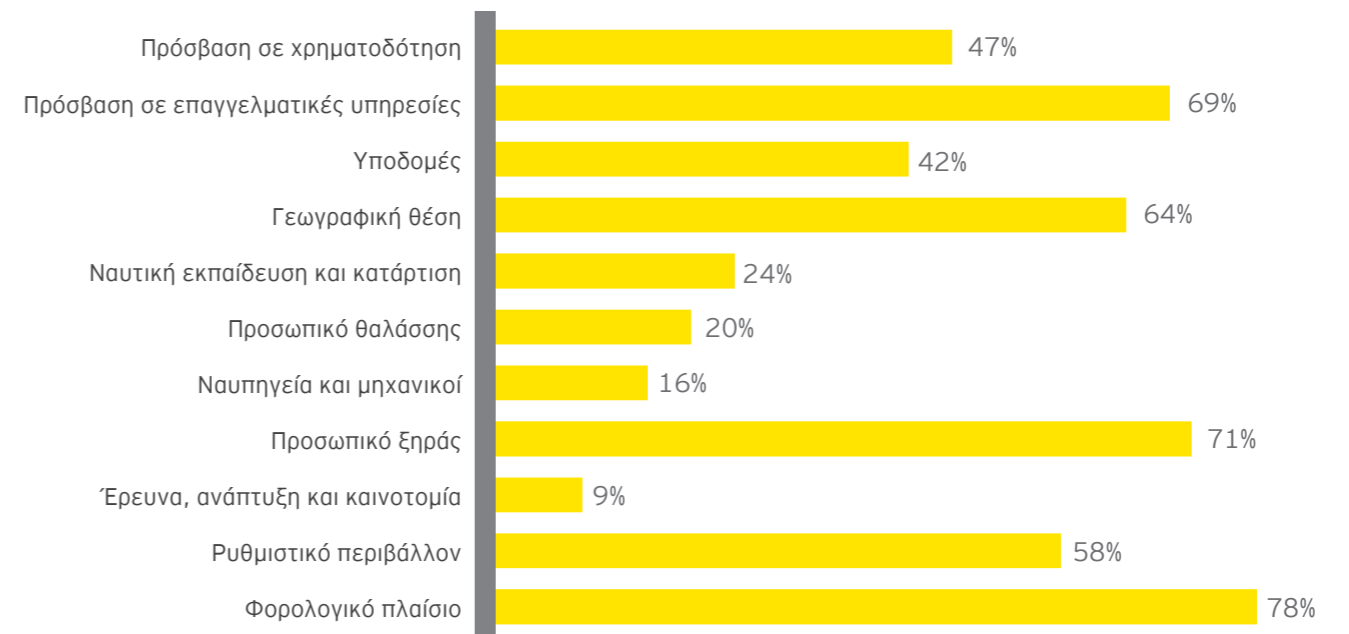
Τέσσερις από τις έξι κορυφαίες επιλογές βρίσκονται στην Ασία, αντανακλώντας τη μετατόπιση της ισορροπίας της οικονομικής δραστηριότητας προς την Ασία και τη λεκάνη του Ειρηνικού. Μόνο δύο κέντρα ήταν στην Ευρώπη και κανένα στον υπόλοιπο δυτικό κόσμο.

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 αντανάκλουν 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**

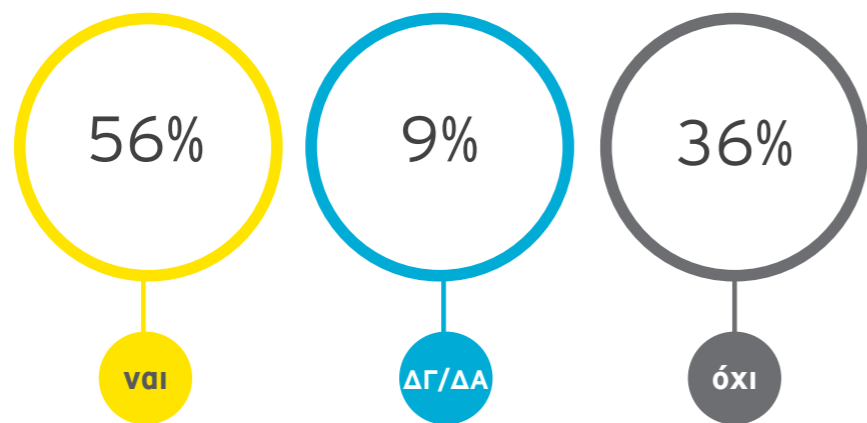




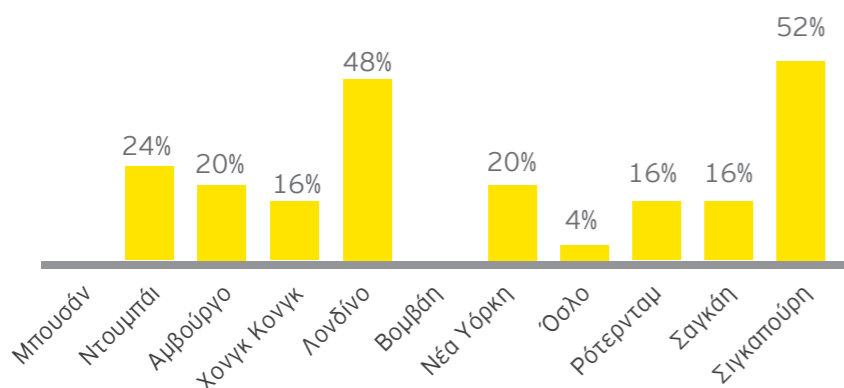
Λαμβάνοντας υπόψη την ισορροπία πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων του Πειραιά, τη μετατόπιση της οικονομικής δραστηριότητας προς τις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας και την ανάπτυξη εναλλακτικών ναυτιλιακών κέντρων, το 56% των συμμετεχόντων

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

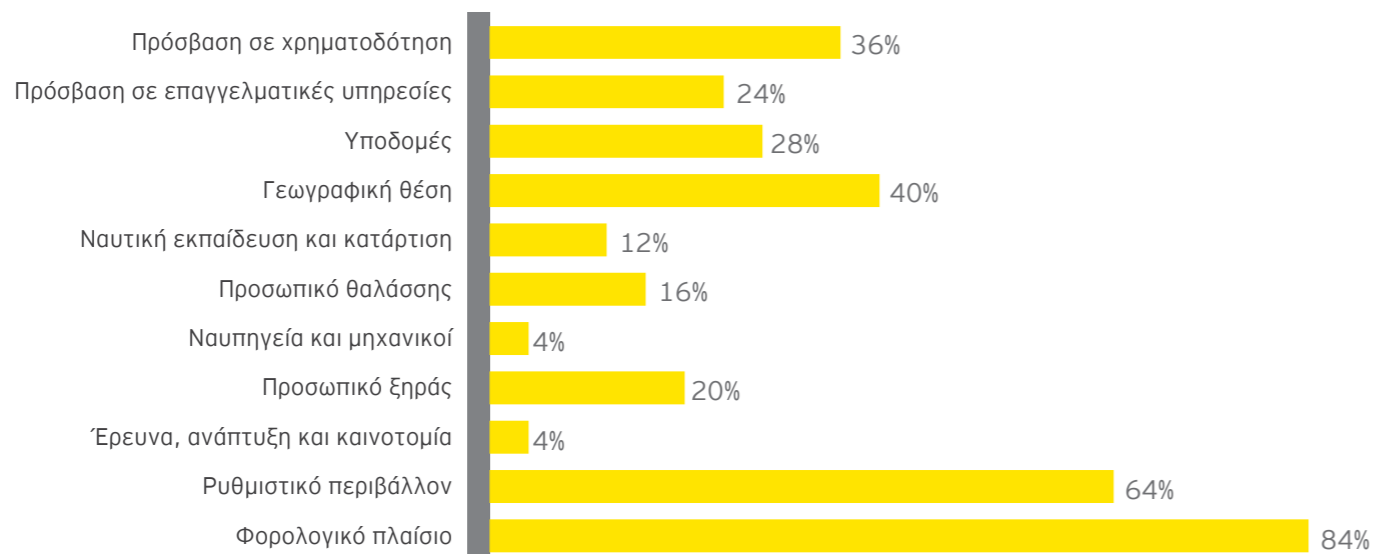


Μεταξύ όσων θα εξέταζαν τη μετεγκατάσταση, το 52% θα επέλεγε τη Σιγκαπούρη, ενώ το 48% θα προτιμούσε την πιο παραδοσιακή εναλλακτική λύση του Λονδίνου. Το Ντουμπάι, το Αμβούργο, η Νέα Υόρκη, το Χονγκ Κονγκ, η Σαγκάη και το Ρότερνταμ περιλαμβάνονται μεταξύ των άλλων προορισμών προτίμησής τους.

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 G Brexit, περιλαμβάνονται μεταξύ των αυθόρμητων αναφορών.

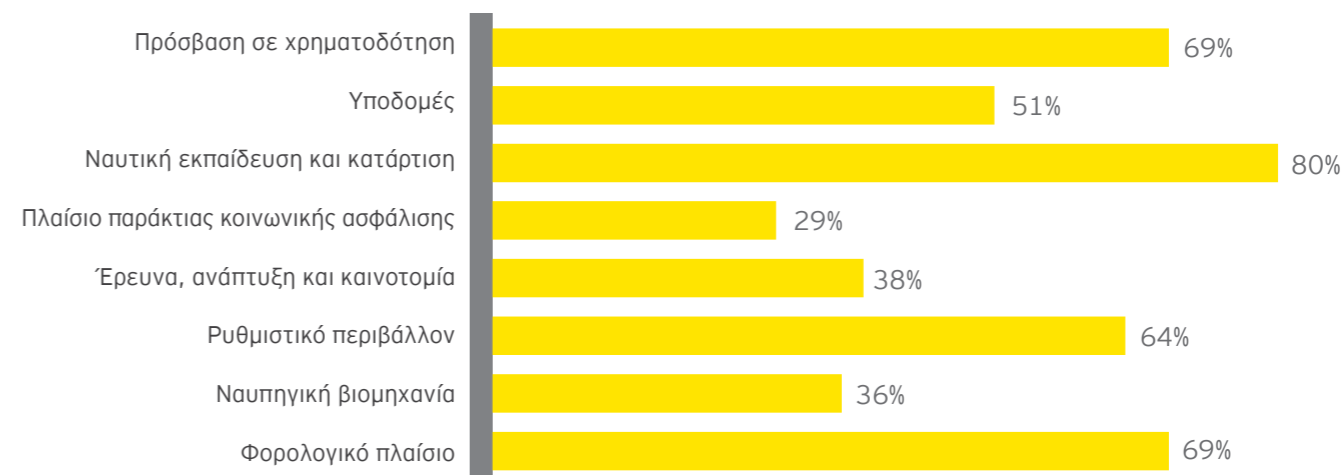
### Γιατί θα εξετάζατε το ενδεχόμενο μετεγκατάστασης εκτός Ελλάδας; Παρακαλούμε επιλέξτε όσες απαντήσεις ισχύουν



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 κληρονομιάς 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.

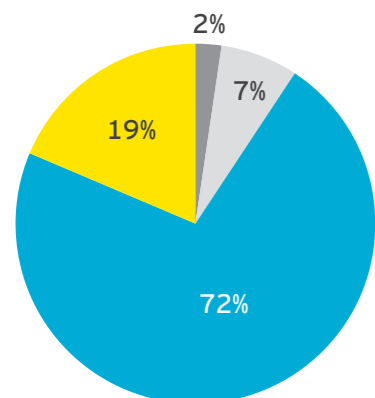
Η ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας, η έρευνα & ανάπτυξη (R&D) και η καινοτομία και το πλαίσιο της κοινωνικής ασφάλισης των πληρωμάτων θαλάσσης αναφέρθηκαν, επίσης, ως προτεραιότητες από αρκετούς συμμετέχοντες.

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 νηογυμνώνων, 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.

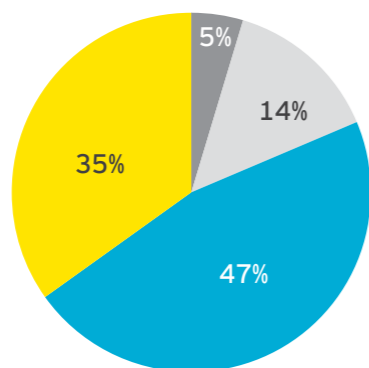


Πώς θα κατατάσσατε τους παρακάτω παράγοντες ως προς τη συμβολή/σημασία τους για τη δημιουργία ενός κορυφαίου ναυτιλιακού κέντρου;

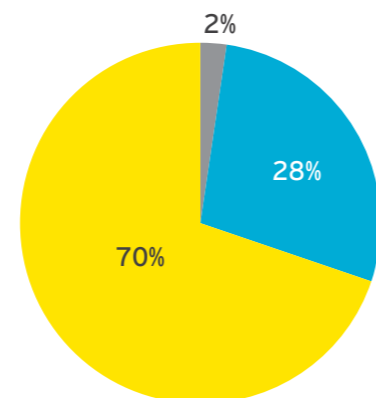
Ναυτιλιακό κέντρο (σε όρους αριθμού και αξίας των πλοίων και του υπό διαχείριση στόλου)



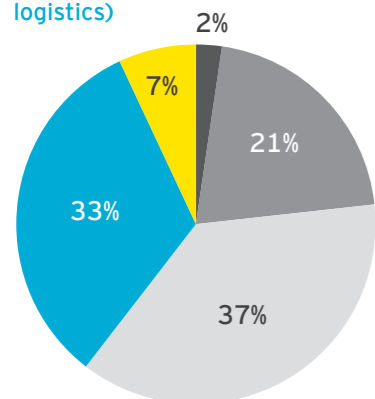
Χρηματοοικονομικές και νομικές υπηρεσίες (νομικές, ασφαλιστικές, τραπεζικές υπηρεσίες, κεφαλαιοποίηση εισηγμένων εταιρειών)



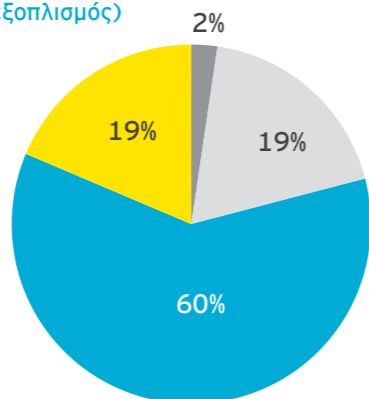
Ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα (γενικότερο επιχειρηματικό περιβάλλον)



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

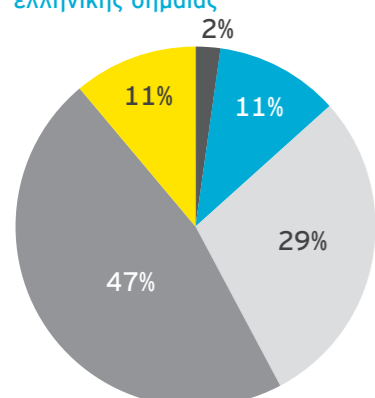


Ναυτιλιακή τεχνολογία (ναυπηγεία, έρευνα & ανάπτυξη και εκπαίδευση, εταιρείες νηογωμόνων, υπηρεσίες IT, ναυτιλιακός εξοπλισμός)

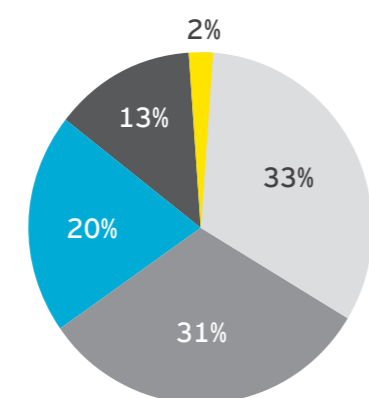


■ Διαφωνώ απόλυτα  
■ Διαφωνώ  
■ Ουδέτερη απάντηση  
■ Συμφωνώ  
■ Συμφωνώ απόλυτα

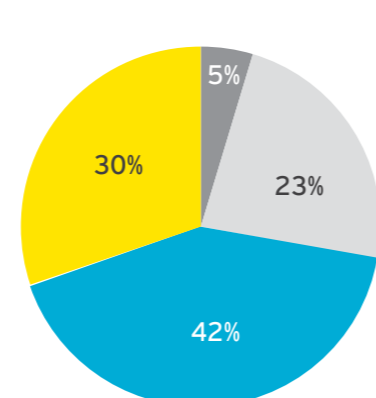
Πιστεύω ότι η ελληνική Πολιτεία μπορεί να κάνει περισσότερα για να βελτιώσει την ποιότητα της ελληνικής σημαίας



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



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



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.

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

# 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 αντανακλά 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.

Σήμερα, ωστόσο, δύο παράγοντες φαίνεται να υπονομεύουν αυτό το πλεονέκτημα: Πρώτον, όπως τεκμηριώνεται από μια προηγούμενη μελέτη της ΕΥ<sup>1</sup>, 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 χάραξη 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

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



πλαίσιου 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 το κλειδί της επιτυχίας της, το νομικό της πλαίσιο, η υποστήριξη προς τον κλάδο και η διευκόλυνση του επιχειρείν αποτελούν, επίσης, κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας.

**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 προσβασιμότητα από τα διεθνή πληρώματα. Επιπλέον, η εκμετάλλευση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Πειραιά από το νέο διαχειριστή του λιμανιού, μπορεί να προσελκύσει επιπλέον δραστηριότητες και μέλη στο πλέγμα.

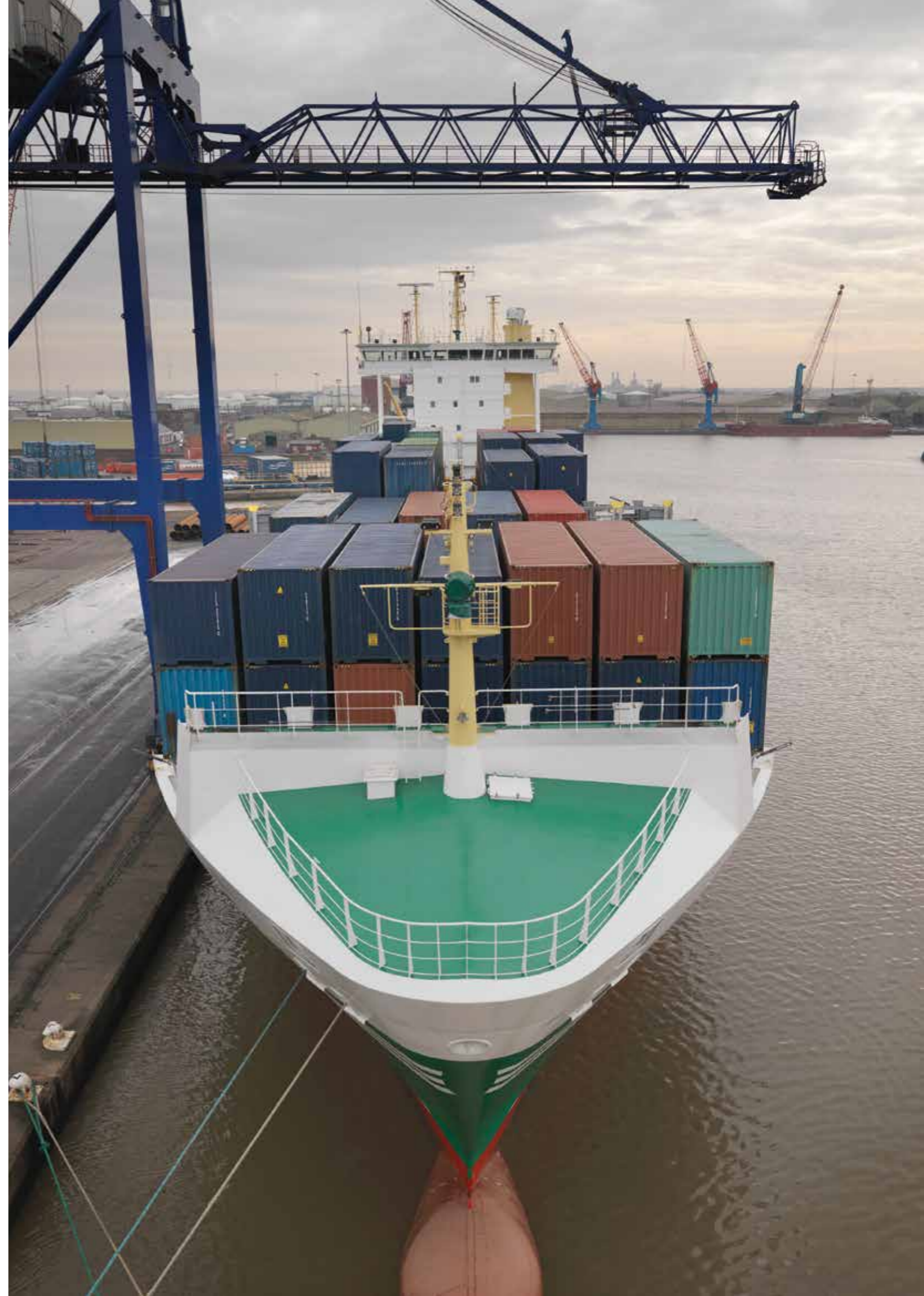
**4. Τέλος, ο στενότερος συντονισμός** μεταξύ όσων συμμετέχουν στο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά και η δημιουργία ενός συστήματος διακυβέρνησης θα μπορούσε να ενισχύσει τις πρωτοβουλίες για την αξιοποίηση των συνεργειών και την προώθηση της επιχειρησιακής αριστείας του λιμανιού. Θα εξασφαλίσει, επίσης, 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 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, επιδιώκοντας 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.





#### 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