Οι απειλές και κίνδυνοι για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Μελέτη της ΕΥ

2017/07/11 16:03 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τον ρόλο της Ελλάδας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου και τις δυνατότητες ενίσχυσής του ενόψει του εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού εξετάζει η πρόσφατη μελέτη της ΕΥ, «Επανατοποθετώντας την Ελλάδα ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο».

Η μελέτη εξετάζει τις τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, αναλύει τους παράγοντες που καθιστούν μια χώρα ελκυστική ως ναυτιλιακό κέντρο, αναδεικνύει τα **ισχυρά και αδύνατα σημεία της χώρας μας** και, ειδικότερα, των δύο σημαντικότερων λιμένων της, καταγράφοντας παράλληλα τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας ως προς το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά του.

Η μελέτη καταλήγει σε μια σειρά προτάσεων που θα μπορούσαν να αναδείξουν την Ελλάδα ως μία από τις ναυτιλιακές πρωτεύουσες του κόσμου.

Η ελληνική ναυτιλία αντιμετώπισε με επιτυχία την κρίση και, ως εκ τούτου, τους πρώτους μήνες του 2017, ο ελληνόκτητος στόλος με 5.272 πλοία, αξίας περίπου **86 δισεκατομμυρίων δολαρίων,** παραμένει ο μεγαλύτερος στον κόσμο, βάσει Ολικής Χωρητικότητας (Gross Tonnage).

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους κατεξοχήν εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας. Οι εισροές από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν περίπου το **6,5% του ελληνικού ΑΕΠ**, ενώ έχουν και σημαντική έμμεση πολλαπλασιαστική επίδραση στην ελληνική οικονομία.

Απειλές και κίνδυνοι για το ελληνικό ναυτιλιακό κέντρο

Ωστόσο, ο ρόλος της χώρας μας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου **απειλείται** από τον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό και τη μετατόπιση του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ισχύος προς τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές, ιδιαίτερα της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Λόγω του σημαντικού θετικού πολλαπλασιαστικού αντικτύπου της ναυτιλιακής βιομηχανίας στις εθνικές και περιφερειακές οικονομίες, πληθώρα χωρών και πόλεων ανταγωνίζονται για να προσελκύσουν ναυτιλιακές εταιρείες και να τοποθετηθούν

μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών κέντρων του κόσμου. Σύμφωνα με τη μελέτη, τέσσερις είναι οι βασικοί παράγοντες που προσδιορίζουν σήμερα την ελκυστικότητα ενός ναυτιλιακού κέντρου:

1. Η παρουσία σημαντικής δραστηριότητας τοπικής πλοιοκτησίας ή και διαχείρισης πλοίων
2. Ισχυρές χρηματοοικονομικές, νομικές και άλλες εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες
3. Η ύπαρξη σημαντικών λιμενικών υποδομών και υποδομών logistics
4. Μια παράδοση ναυτικής τεχνολογίας, που σχετίζεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη, την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού

Οι απόψεις της ναυτιλιακής κοινότητας

Οι απόψεις κορυφαίων εκπροσώπων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας που καταγράφει η έρευνα φωτίζουν 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 ενισχυθεί.

Παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα δεν φέρει την ελληνική σημαία στα πλοία της, ένα **εντυπωσιακό 97%** δήλωσε ότι εκτελεί ορισμένες τουλάχιστον από τις λειτουργίες διαχείρισης πλοίων του στην Ελλάδα. Ωστόσο, σχεδόν οι μισοί (44%) πραγματοποιούν λειτουργίες και εκτός Ελλάδας.

Ως βασικά **συγκριτικά πλεονεκτήματα** της λειτουργίας ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα οι ερωτηθέντες ανέφεραν το προσωπικό ξηράς (87%), τους ναυτικούς μηχανικούς (67%), την πρόσβαση σε επαγγελματικές υπηρεσίες (58%), καθώς και τη γεωγραφική θέση της χώρας (56%). Αντίθετα, ως σημαντικά μειονεκτήματα αναφέρθηκαν το ρυθμιστικό περιβάλλον (49%), τα προβλήματα χρηματοδότησης και η απουσία χρηματοοικονομικών οργανισμών (40%), η φορολογία (33%) και οι υποδομές (31%).

Ως προς τα ναυτιλιακά κέντρα που αποτελούν τη μεγαλύτερη απειλή για την Ελλάδα ως ναυτιλιακό κέντρο, το 76% των συμμετεχόντων στην έρευνα ανέφερε τη Σιγκαπούρη, 56% το Ντουμπάι και 51% το Λονδίνο.

Τρεις στους τέσσερις (73%) ανέφεραν, επίσης, τη Σιγκαπούρη ως το ναυτιλιακό κέντρο που θα κυριαρχεί σε παγκόσμιο επίπεδο την επόμενη δεκαετία. Ως κυρίαρχα κριτήρια αξιολόγησης για την επιλογή των παραπάνω ναυτιλιακών κέντρων αναδεικνύονται το φορολογικό πλαίσιο (78%), το προσωπικό ξηράς (71%), η πρόσβαση σε επαγγελματικές υπηρεσίες (69%), η γεωγραφική θέση (64%) και το

ρυθμιστικό περιβάλλον (58%).

Με τα σημερινά δεδομένα, το 56% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι **θα εξέταζε μετεγκατάσταση των λειτουργιών διαχείρισης πλοίων του εκτός Ελλάδας**, ενώ το 36% απέκλεισε αυτό το ενδεχόμενο.

Το φορολογικό πλαίσιο (84%) και το ρυθμιστικό περιβάλλον (64%) είναι οι βασικοί παράγοντες που θα οδηγούσαν σε μια τέτοια απόφαση, με τη Σιγκαπούρη (52%) και το Λονδίνο (48%) να επιλέγονται ως οι δημοφιλέστεροι εναλλακτικοί προορισμοί. Ωστόσο, ένα εντυπωσιακό **88%** ανέφερε ότι μια πιθανή ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου θα δημιουργούσε ευκαιρίες για την επιχείρησή του.

Παράλληλα, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να τοποθετηθούν ως προς τους τομείς εκείνους που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου. Αναδεικνύοντας τις βασικές κατευθύνσεις των αναγκαίων παρεμβάσεων, το 80% ανέφερε τη **ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση**, 69% το φορολογικό πλαίσιο και την πρόσβαση σε χρηματοδότηση και 64% το ρυθμιστικό περιβάλλον.

Τα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης

Η μελέτη εξετάζει, επίσης, σε βάθος τη λειτουργία και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των ναυτιλιακών πλεγμάτων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Συνολικά **3.391 επιχειρήσεις** λειτουργούν στο πλαίσιο των δύο ναυτιλιακών πλεγμάτων, περιλαμβανομένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ενός πλήθους μικρομεσαίων, κυρίως, επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε 28 διαφορετικούς τομείς. Από το σύνολο αυτό των επιχειρήσεων, το 70,5% δεν είναι επιχειρήσεις διαχείρισης και λειτουργίας πλοίων.

Η ανάπτυξη του πλέγματος του **Πειραιά** έχει βασιστεί, κυρίως, στην ισχυρή παρουσία διεθνώς ανταγωνιστικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με δεσπόζουσα θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη και δευτερευόντως στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο κατατάσσεται μεταξύ των σημαντικότερων λιμανιών, όχι μόνο στην Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως.

Αντίθετα, το πλέγμα της **Θεσσαλονίκης** βασίζεται κυρίως στο λιμάνι, το οποίο λειτουργεί ως πύλη εισόδου για τις γειτονικές χώρες της Νότιας Βαλκανικής. Το πλέγμα του Πειραιά χαρακτηρίζεται από το μεγάλο εύρος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην περιοχή, ενώ οι επιχειρήσεις που λειτουργούν στο πλέγμα της Θεσσαλονίκης καλύπτουν μικρότερο αριθμό δραστηριοτήτων, με σαφή έμφαση στις διαμεσολαβητικές υπηρεσίες.

Καθώς ο Πειραιάς αποτελεί και θα παραμείνει το βασικό πλέγμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ελλάδα, η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να επικεντρωθεί στην

ανάπτυξη ενός ισχυρού λιμενικού πλέγματος παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών, με στόχο τη διαφοροποίησή της από τον Πειραιά. Αυτό θα επιτρέψει τη δημιουργία δύο ξεχωριστών πλεγμάτων με διαφορετικούς επιχειρηματικούς προσανατολισμούς, ενισχύοντας κατ' αυτό τον τρόπο τις δυνατότητες συνεργασίας, αντί της υφιστάμενης κατάστασης ανταγωνισμού, με στόχο την αύξηση της προστιθέμενης αξίας για την ελληνική οικονομία.

Προτάσεις

Αναλύοντας τις απόψεις της ναυτιλιακής κοινότητας αλλά και μια σειρά από βέλτιστες πρακτικές που ακολούθησαν τα ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα, η μελέτη καταλήγει σε τέσσερις δέσμες προτάσεων που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας ως ναυτιλιακού κέντρου:

-Ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.Το παραδοσιακό αυτό συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας έχει ατονήσει τα τελευταία χρόνια. Απαιτείται αναβάθμιση και αύξηση της χρηματοδότησης των ναυτικών ακαδημιών, στενότερη διασύνδεσή τους με τη ναυτιλιακή κοινότητα, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στα προγράμματα σπουδών και στην ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης.

-Καθιέρωση ενός σταθερού ρυθμιστικού, νομικού και φορολογικού πλαισίου, φιλικού προς τις επιχειρήσεις και με διεθνή προσανατολισμό. Σε αυτή την κατεύθυνση, θα πρέπει να περιορισθεί η γραφειοκρατία, να εκσυγχρονιστούν το νηολόγιο και οι φορολογικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία και να αξιοποιηθούν οι νέες τεχνολογίες.

-Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομώνόσο και των υποδομών logistics, για να μπορέσει η Ελλάδα να αξιοποιήσει τη γεωγραφική της θέση ως πύλης εισόδου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

-Στενότερος συντονισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και φορέωνπου μετέχουν στα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά και, δευτερευόντως, της Θεσσαλονίκης, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους και τη διεθνή τους προβολή.

Σχολιάζοντας τα ευρήματα της μελέτης, οι κκ. **Γιάννης Πιέρρος**, Επικεφαλής Τομέα Μεταφορών της ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης, και **Θάνος Μαύρος**, Επικεφαλής του Τμήματος Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Λειτουργιών της ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης, παρατήρησαν:

«Η χώρα μας διαθέτει τον ισχυρότερο εμπορικό στόλο στον κόσμο και μια ισχυρή ναυτική παράδοση. Ωστόσο, με δεδομένο τον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ιδιαίτερα από τις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας, τα συγκριτικά αυτά πλεονεκτήματα δεν είναι ικανά από μόνα τους να διασφαλίσουν τον ρόλο τηςΕλλάδας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου.

Πρόκειται για έναν εθνικό στόχο πρώτης προτεραιότητας, καθώς τα πολλαπλασιαστικά οφέλη για την ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντικά. Είναι επείγον να διεξαχθεί ένας εθνικός διάλογος με τη συμμετοχή της ναυτιλιακής κοινότητας, της Πολιτείας και των φορέων των ναυτιλιακών πλεγμάτων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με στόχο μία σαφή στρατηγική στήριξης και ανάδειξης του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου.

Μόνο έτσι θα κατακτήσει η Ελλάδα τη θέση που της αξίζει μεταξύ των παγκόσμιων ναυτιλιακών πρωτευουσών του αύριο».