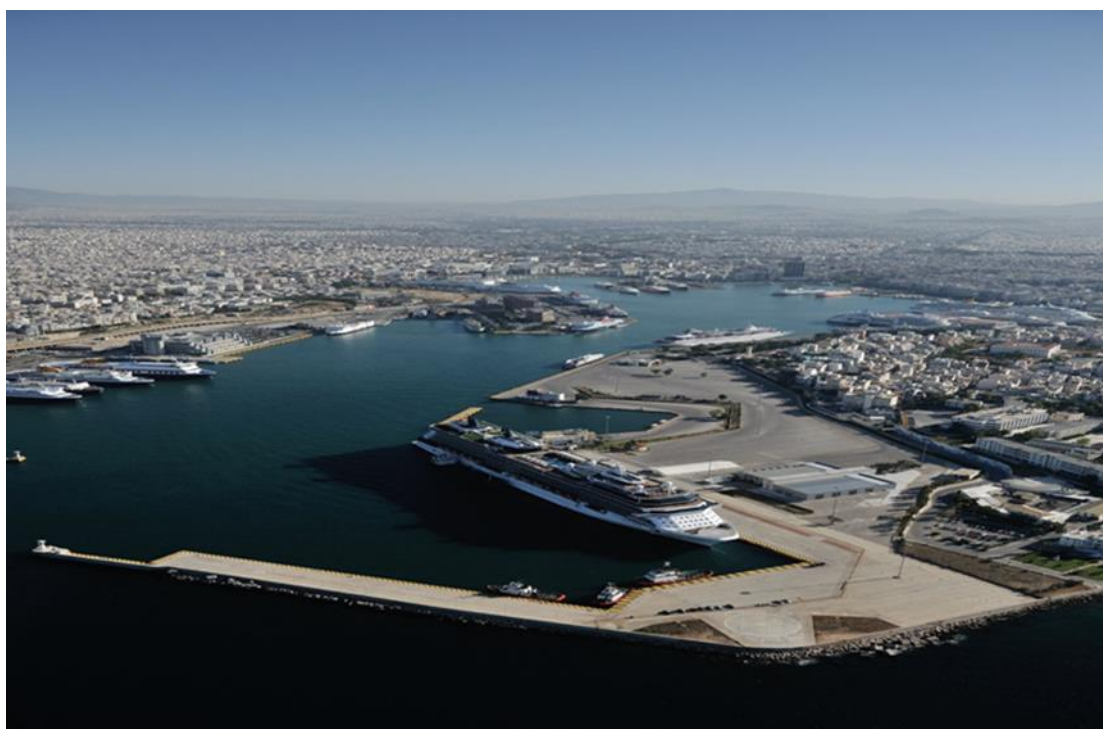




ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ CLUSTERS ΚΑΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
– Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΑΘΗΝΑ 2016

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

***ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ CLUSTERS ΚΑΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - Η
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΗΣ
ΑΘΗΝΑΣ***

Όνομα : Θεοδοσίου Δημήτριος

Α.Μ : 0813M012

Επιβλέπων Καθηγητής : Αθ. Παπαδασκαλόπουλος

ΑΘΗΝΑ 15/01/2016

Δημήτριος Θεοδοσίου, [2016]

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τους Καθηγητές Αθ. Παπαδασκαλόπουλο , Ι. Ψυχάρη , Αν. Ροβολή και Στ. Χιωτίνη-Κυβέλου για την συνεισφορά τους στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη και αναγνώριση των χαρακτηριστικών των ναυτιλιακών clusters με αναφορά σε διεθνείς περιπτώσεις. Η καταγραφή της περίπτωσης του Πειραιά με παρουσίαση συγκεκριμένων πολιτικών, αλλά και στατιστικών-οικονομικών στοιχείων καθώς και η ανάδειξη της δυναμικής που αυτή μπορεί να έχει για την ανάπτυξη της μητροπολιτικής Περιφέρειας της Αθήνας. Αρχικά γίνεται μία γενική παρουσίαση των χαρακτηριστικών μίας συστάδας επιχειρήσεων και των προϋποθέσεων που απαιτούνται για να αναπτυχθεί καθώς και των ωφελειών που μπορεί να προκύψουν μέσα από αυτή. Εν συνεχεία δίνεται έμφαση σε συστάδες επιχειρήσεων με βασική δραστηριότητα τη ναυτιλία με αναφορές σε διεθνή cluster όπως το μοντέλου του ολλανδικού cluster που είναι αποτελεσματικό και το φθινόνο αποδοτικό μοντέλο του Καναδά. Βασική αναφορά γίνεται στο λιμάνι του Πειραιά και την περαιτέρω ανάπτυξη και ανάδειξη του. Με έμφαση στα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε διεθνές επίπεδο και τις βασικές οικονομικές δραστηριότητες που διαθέτει και δραστηριοποιεί.

Εν συνεχεία στην εργασία γίνεται καταγραφή των χαρακτηριστικών και του θεσμικού πλαισίου που διέπει την περιφέρεια Αττικής, παρουσιάζονται οικονομικά στοιχεία, σχέδια ανάπτυξης και διερευνάται η δυναμική ανάπτυξης της. Καταλήγοντας στο συμπέρασμα πως η ολοκληρωμένη εκμετάλλευση του λιμανιού και των δραστηριοτήτων που προσφέρει, μέσα από ένα στρατηγικό σχεδιασμό ανάπτυξης ενός σύνθετου ναυτιλιακού cluster θα επιφέρει (μέσα από τα οφέλη που θα επέλθουν) μία ενδογενή μητροπολιτική ανάπτυξη.

Λέξεις κλειδιά << Ναυτιλιακό Cluster, Λιμάνι, Μητροπολιτική Ανάπτυξη, Ναυτιλία, Κρουαζιέρα, Ναυπηγοεπισκευές, Εφοδιαστική Αλυσίδα >>

ABSTRACT

The aim of this thesis is to study and identify the characteristics of the maritime clusters with reference to international cases. The record of the case of Piraeus with presentation of specific policies, but also statistical-economic data and the emergence of dynamic it can have on the development of the metropolitan region of Athens. Initially a general presentation of the characteristics of a cluster firms and prerequisites necessary to develop as well as the benefits that can arise through this. Then given emphasis in clusters with core business shipping with references to international cluster as the model of the Dutch cluster that is effective and efficient model diminishing Canada. Basic reference is made to the port of Piraeus and the further development and promotion of. With emphasis on comparative advantages at international level and the main economic activities has and activates.

The second piece of work is a record of characteristics and the institutional framework for the region of Attica, presented financial data, development plans and investigates the dynamics of development. Completing the conclusion that the integrated exploitation of the port and the activities offered through a strategic planning development of a complex maritime cluster will cause (mid of the benefits to be made) an endogenous metropolitan development.

Keywords << Maritime cluster, Port, Metropolitan Development, Shipping, Cruise, Ship repairing, Logistics >>

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	13
Παρουσίαση χαρακτηριστικών των ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων, με μελέτη διεθνών περιπτώσεων και εγχώριας δυναμικής με το λιμάνι του Πειραιά.	13
1.1 Συστάδα επιχειρήσεων.....	13
1.1.1 Χαρακτηριστικά.....	13
1.1.2 Προϋποθέσεις, Οφέλη.....	16
1.1.3 Ναυτιλιακή συστάδα.....	18
1.2 Διεθνείς Περιπτώσεις.....	18
1.2.1 Η περίπτωση του Καναδά.....	19
1.2.2 Η περίπτωση της Ολλανδίας.....	20
1.3 Το Λιμάνι του Πειραιά	23
1.3.1 Θέση - Πλεονεκτήματα.....	23
1.3.2 Βασικές δραστηριότητες.....	25
1.3.2.1 Ακτοπλοΐα.....	26
1.3.2.2 Κρουαζιέρα	27
1.3.2.3 Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων	28
1.3.2.4 Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα.....	31
1.3.3 Προοπτικές, Δυνατότητες	31
1.3.3.1 Logistics.....	32
1.3.3.2 Κρουαζιέρα	38
1.3.3.3 Ναυπηγοεπισκευαστικό μοντέλο	41
1.3.4 Ναυτιλία.....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	45
Μελέτη στοιχείων και χαρακτηριστικών της μητροπολιτικής περιφέρειας της Αθήνας και παρουσίαση της δυναμικής ανάπτυξης της.....	45
2.1 Μητροπολιτική Περιφέρεια Αθηνών.....	45
2.1.1 Χαρακτηριστικά.....	45
2.1.2 Θεσμικό πλαίσιο	50

2.1.3 Συνταγματικό πλαίσιο.....	51
2.2 Ο ρόλος της Περιφέρειας Αττικής.....	52
2.2.1 Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά	53
2.2.2 Στοιχεία , Οικονομική Ανάπτυξη, Μεταφορές και Επιχειρηματικότητα ...	54
2.3 Δυναμική Ανάπτυξης	57
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	61
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	62

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Ε.Π = Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

ΦΠΑ= Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

ΓΓΔΕ= Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων

ΕΕ= Ευρωπαϊκή Ένωση

ΟΤΑ= Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΝΠΔΔ= Νομικό πλαίσιο Δημοσίου Δικαίου

ΡΣΑ= Ρυθμιστικό σχέδιο Αττικής

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Είδη Cluster	14
Εικόνα 2 Δικτυακό Συγκρότημα Επιχειρήσεων και άλλων Οργανισμών	15
Εικόνα 3 Δομή Συστάδας Επιχειρήσεων	16
Εικόνα 4 Δίκτυα επιχειρηματικότητας	17
Εικόνα 5 Ολλανδικό Ναυτιλιακό Cluster	20
Εικόνα 6 Μέγεθος του Ολλανδικού Cluster	21
Εικόνα 7 Γεωγραφική άποψη του Ολλανδικού Cluster (Χάρτης).....	22
Εικόνα 8 Οικονομικές Δραστηριότητες Ολλανδικού Μοντέλου	22
Εικόνα 9 Πειραιάς και Εμπορικοί Διάδρομοι.....	24
Εικόνα 10 Τομείς Δραστηριότητας ΟΛΠ.....	25
Εικόνα 11 Κίνηση Επιβατών Ακτοπλοΐας	27
Εικόνα 12 Διακίνηση Επιβατών Εσωτερικού - Εξωτερικού	27
Εικόνα 13 Διακίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας	28
Εικόνα 14 Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	29
Εικόνα 15 Container Terminal.....	29
Εικόνα 16 Διακίνηση Οχημάτων Πειραιάς.....	30
Εικόνα 17 Διακίνηση Πειραιά 2013	30
Εικόνα 18 Δεξαμενισθέντα πλοία ΟΛΠ	31
Εικόνα 19 Ναυτιλιακός Κλάδος στην Ελλάδα	42
Εικόνα 20 Δημογραφική Εξέλιξη Πληθυσμού 1971-2011.....	46
Εικόνα 21 Επιχειρήσεις ανά Τομέα Παραγωγής στην Αττική 2002	47
Εικόνα 22 Πληθυσμιακή Ανάλυση 2001-2011	47
Εικόνα 23 Ρυθμός Πληθυσμιακών Μεταβολών	48
Εικόνα 24 Διάρθρωση Πληθυσμού Αττικής 2011.....	48
Εικόνα 25 Ποσοστό ανεργίας Αττικής	49
Εικόνα 26 Εξέλιξη Πληθυσμού Περιφέρειας Αττικής	50

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημερινή εποχή χαρακτηρίζεται από ένα έντονο ανταγωνισμό τόσο σε εγχώρια αλλά και διεθνή διάσταση, οι παραγωγικοί συντελεστές παρουσιάζουν πλήρη κινητικότητα και οι διαδικασίες ενοποίησης των αγορών επιταχύνονται. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, πλήθος εξωτερικών παραγόντων και συγκεντρωμένων σε μια περιοχή, μπορεί να προσδώσουν τεράστια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις, οι οποίες για το λόγο αυτό συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Η γεωγραφική αυτή συγκέντρωση των συναφών με μια δραστηριότητα επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων που διασυνδέονται μεταξύ τους δημιουργεί το λεγόμενο πλέγμα (cluster). Η εμφάνιση του πλέγματος που συνθέτει και επιβάλλει μια πιο αποτελεσματική οργάνωση και λειτουργία του εξωτερικού οικονομικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων, αποτελεί παράγοντα με συνεχώς αυξανόμενη σημασία στη σημερινή οικονομική πραγματικότητα. Η δημιουργία ενός πλέγματος παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε αυτό. Τα πλεονεκτήματα αυτά προκύπτουν από την εγγύτητα μεταξύ πελατών, ανταγωνιστών, προμηθευτών καθώς και άλλων κρίσιμων φορέων της αγοράς, ενώ τελευταία παρατηρείται να συνδέονται ολοένα και περισσότερο με την προώθηση της καινοτομίας. Οι οικονομικές δραστηριότητες και οι υποκλάδοι που συνθέτουν ιδιαιτέρως το λεγόμενο Ναυτιλιακό Πλέγμα (Maritime Cluster) μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό μοχλό ανάπτυξης μίας οικονομίας τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Κύριοι παράγοντες που προσδίδουν στα πλέγματα μεγάλη οικονομική σημασία με μακροοικονομικές επιπτώσεις είναι η ανταγωνιστικότητα και η καινοτομία. Η Ελλάδα δεν μπορούσε να είναι απύσχα από αυτές της αλλαγές και συγκεκριμένα η μητροπολιτική περιφέρεια της Αθήνας με ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου (τον Πειραιά) και με τον κλάδο της ναυτιλίας να εξελίσσεται διαρκώς και ταχύτατα τόσο σε επίπεδο τεχνολογίας όσο και σε επίπεδο λειτουργικότητας. Ο Πειραιάς αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό της τοπικής και εθνικής οικονομίας όντας κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους. Οι δραστηριότητες του λιμανιού σήμερα απασχολούν εκατοντάδες εργαζόμενους, εξυπηρετούν ετησίως χιλιάδες πλοία, συμβάλλουν στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και διασφαλίζουν την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών τους.

Το ναυτιλιακό πλέγμα στο λιμάνι του Πειραιά καθώς και οι ενέργειες που το καθιστούν ισχυρότερο, με το πλήθος των επιπτώσεων, άμεσων και έμμεσων, να έχουν αντίκτυπο στην μητροπολιτική ανάπτυξη της Αθήνας, αποτελεί το λόγο συγκέντρωσης μεγάλου ποσοστού πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων της χώρας στη Περιφέρεια της Αθήνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Παρουσίαση χαρακτηριστικών των ναυτιλιακών επιχειρηματικών συστάδων, με μελέτη διεθνών περιπτώσεων και εγχώριας δυναμικής με το λιμάνι του Πειραιά.

1.1 Συστάδα επιχειρήσεων

Επιχειρηματική συστάδα ή όπως είναι ευρέως γνωστό cluster είναι ο πληθυσμός (όχι μια οντότητα)¹ γεωγραφικά οριοθετημένων και συγκεντρωμένων συναφών επιχειρηματικών μονάδων, συλλόγων, συνεταιρισμών αλλά και δημοσίων και ιδιωτικών οργανισμών καθώς και ιδρυμάτων που επικεντρώνονται γύρω από μία διακριτή οικονομική εξειδίκευση.

Αυτή η διακριτή οικονομική εξειδίκευση αποτελεί τον πυρήνα του cluster με τις επιχειρήσεις, τους φορείς και τους οργανισμούς να αναπτύσσουν ισχυρές σχέσεις συνεργασίας, ανταγωνισμού αλλά και αλληλεπιδράσεων μεταξύ τους μέσα στο οριοθετημένο σύμπλεγμα (χωρίς αυτό να είναι «φυσικά» οριοθετημένο) αλλά και εκτός αυτό με αλληλοσυμπληρώμενες δραστηριότητες και υπηρεσίες.

Οι σχέσεις και οι αλληλεπιδράσεις που δημιουργούνται και εξελίσσονται μεταξύ των μελών του cluster είναι ο λόγος δημιουργίας ενός συμπλέγματος σε περιοχή που εμφανίζει συγκριτικό πλεονέκτημα και έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργείται προστιθέμενη αξία, οικονομίες κλίμακας αποτελεσματικότερη οργάνωση και πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα² εντός αλλά και εκτός cluster. Το αποτέλεσμα αυτό δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί από μεμονωμένες επιχειρήσεις, φορείς ή ιδρύματα για αυτό και η σπουδαιότητα του συμπλέγματος, που είναι ικανό να διαχέει το όφελος και να αποτελεί πυλώνα ανάπτυξης για ολόκληρες πόλεις και περιφέρειες.³

1.1.1 Χαρακτηριστικά

Τα χαρακτηριστικά ενός cluster ή επιχειρηματικής συστάδας με δεδομένο το εύρος του ορισμού που δόθηκε και της ποικιλίας σχηματισμού που ενδέχεται να προκύψει, μπορούν να οριστούν τα ακόλουθα :

- Γεωγραφική συγκέντρωση

Η γεωγραφική γειτνίαση επιχειρήσεων, φορέων και ιδρυμάτων συμβάλει στην δημιουργία οικονομιών κλίμακας. Αποτελεί δομικό στοιχείο του πλέγματος διότι συνεισφέρει στην παρουσία προμηθευτών και καταναλωτών εντός του πλέγματος με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς, συμβάλει στην διάχυση της γνώσης, στην παρουσία και εκμετάλλευση του εργατικού δυναμικού, καθώς και στην κατάρτιση και εξειδίκευση αυτού.⁴

¹ Porter M. (1998), Krugman P. (1991).

² Asheim B, Cooke P, Martin R. (2006).

³ P.W de Loogen (2003).

⁴ Richardson H.W. (1978).

- Διακριτή οικονομική εξειδίκευση.

Η οικονομική εξειδίκευση αποτελεί τον πυρήνα του cluster και οι επιχειρήσεις εστιάζουν την δραστηριότητα τους γύρω από αυτή ή κατά κάποιο τρόπο σχετίζονται με αυτή. Η κεντρική οικονομική δραστηριότητα μπορεί να είναι συγκεκριμένη (παραδοσιακή) ή καινοτόμα καθώς και όλοι οι σχετιζόμενοι φορείς μπορεί να ανήκουν στον ίδιο κλάδο ή σε διαφορετικούς της ίδιας ή διαφορετικής εφοδιαστικής αλυσίδας που όμως κατά κάποιο τρόπο συνδέονται. Ακόμα οι δράσεις μπορεί να υλοποιούνται σε οριζόντιο ή κάθετο χαρακτήρα για αυτό τον λόγο υπάρχουν διαφορετικά είδη cluster.

Εικόνα 1 Είδη Cluster

Είδος cluster	Βασικά χαρακτηριστικά
Οριζόντια	- ο Επιχειρήσεις που ανήκουν στον ίδιο κλάδο δραστηριότητας - ο Υλοποιούν δράσεις με οριζόντιο χαρακτήρα
Κάθετα	- ο Επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς κλάδους της διαδικασίας παραγωγής - ο Υλοποιούν δράσεις με κάθετο χαρακτήρα
Clusters Καινοτομίας	- ο Έμφαση στην ερευνητική δραστηριότητα και καινοτομία - ο Έντονη διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα
Ομογενοποιημένα clusters	ο μικρές ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που συνεργάζονται μεταξύ τους σε ισότιμη βάση και θέτουν συγκεκριμένους κοινούς στόχους.
hub and spoke clusters	ο Κυρίαρχη μεγάλη επιχείρηση που περιβάλλεται από μικρότερες επιχειρήσεις-μέλη που συνδέονται άμεσα μαζί της και εξειδικεύονται είτε στην προμήθεια πρώτων υλών ή την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών
business clusters	ο Μικρό εύρος δραστηριοποίησης αλλά συνήθως μακρύ χρονικό διάστημα λειτουργίας
project clusters	- ο Συγκρότηση για την υλοποίηση συγκεκριμένου έργου σε προσδιορισμένο χρονικό διάστημα - ο Όχι μόνιμο χαρακτήρα

Πηγή : Ινστιτούτο Μικρών Επιχειρήσεων της γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών – Βιοτεχνών-Εμπόρων Ελλάδος (2013)

Οι επιχειρήσεις εντός πλέγματος ειδικεύονται στον τομέα τους και η υπηρεσία ή το προϊόν που παράγουν λειτουργεί ως εισροή για κάποια άλλη επιχείρηση με αποτέλεσμα το τελικό προϊόν να αποτελεί μια ολοκληρωμένη υπηρεσία ή ένα προϊόν υψηλής τεχνογνωσίας που δεν θα υπήρχε η δυνατότητα να παραχθεί από μεμονωμένη δραστηριότητα, διότι θα είχε πολύ υψηλό κόστος. Η διαδικασία αυτή ευνοεί την εξειδίκευση σε συγκεκριμένους τομείς της αγοράς και τον σχηματισμό συμπληρωματικών υπηρεσιών και καταρτισμένου εργατικού δυναμικού. Η ετερογένεια του πληθυσμού των επιχειρήσεων αυξάνει την επίδοση και η προστιθέμενη αξία που δημιουργεί, την απόδοση του cluster, κυρίως γιατί μέσω της συνεργασίας μειώνονται τα κόστη συναλλαγών και διευρύνεται η διάχυση της πληροφόρησης. Στα cluster υπάρχει δυσκολία εισόδου και εξόδου, τα εμπόδια

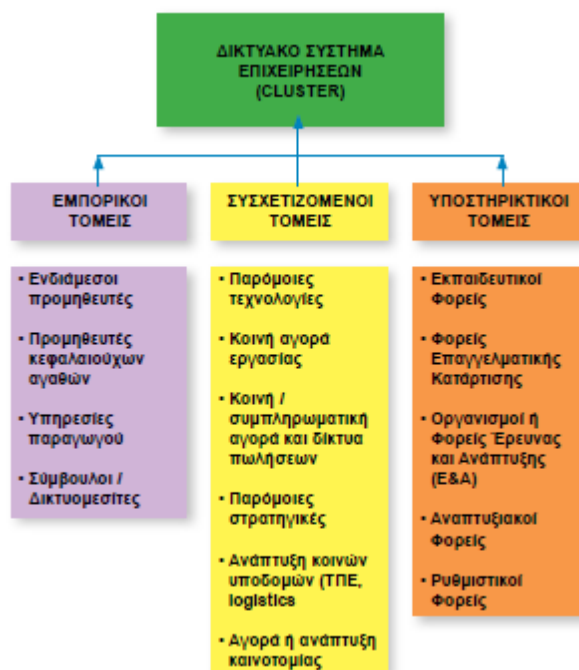
εισόδου νέων επιχειρήσεων λειτουργούν περιοριστικά και συνήθως περιορίζουν την επίδοση του cluster, ενώ τα εμπόδια εξόδου την ενισχύουν.

- Μεγάλο πλήθος συμμετεχόντων ευρείας μορφής (δημόσιων-ιδιωτικών οργανισμών, ενώσεων και ιδρυμάτων).

Εντός ενός cluster δεν δραστηριοποιούνται μόνο επιχειρηματικές μονάδες, αλλά συμπεριλαμβάνονται και ιδρύματα, φορείς, δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί. Αναπτύσσεται ανταγωνισμός, αμοιβαίες σχέσεις αλλά και συνεργασία, διαχέεται η γνώση και η πληροφόρηση ⁵και οι δραστηριότητες των συμμετεχόντων μίας συστάδας εμφανίζουν ομοιότητες, αλλά και επικαλύψεις. Οι επιχειρήσεις ωφελούνται τόσο από τη συνεργασία, όσο και από τον αυξημένο ανταγωνισμό. Αποκτώντας έτσι συνεργατική κουλτούρα, εξειδίκευση και εξωστρέφεια. Επιπλέον με τα δίκτυα που αναπτύσσονται μειώνονται έξοδα, μεταφορικά κόστη και οι επιχειρήσεις στρέφονται στην έρευνα (αξιοποιώντας ερευνητικά ιδρύματα, πανεπιστήμια και ινστιτούτα) και την καινοτομία με εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό (καταρτιζόμενο από προγράμματα εξειδίκευσης δημοσίων φορέων) με άμεσες χρηματοδοτήσεις από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Όλες αυτές οι δράσεις επικεντρώνονται γύρω από την ανάγκη απόκτησης συγκριτικού – ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος όχι πλέον μόνο εντός, αλλά και εκτός cluster.⁶

Όπως προαναφέραμε, η αλληλεπίδραση των σχέσεων μεταξύ των μονάδων του πληθυσμού του επιχειρηματικού πλέγματος αποτελεί μια ειδοποιό διαφορά του cluster από την απλή γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων και φορέων. Οι μονάδες του πληθυσμού αυτού, έχουν διαφορετικές δυνατότητες και χαρακτηριστικά γεγονός που συνεισφέρει στην ανάπτυξη της απασχόλησης της τοπικής μεγέθυνσης και της ευρύτερης οικονομικής ανάπτυξης.

Εικόνα 2 Δικτυακό Συγκρότημα Επιχειρήσεων και άλλων Οργανισμών



Πηγή : Εγχειρίδιο Δικτύων Επιχειρηματικότητας και Συστημάτων Συστάδων Επιχειρήσεων. Εθνικό Παρατηρητήριο

⁵ Porter (1998).

⁶ Baptista R. (2000).

- Διάρκεια ζωής

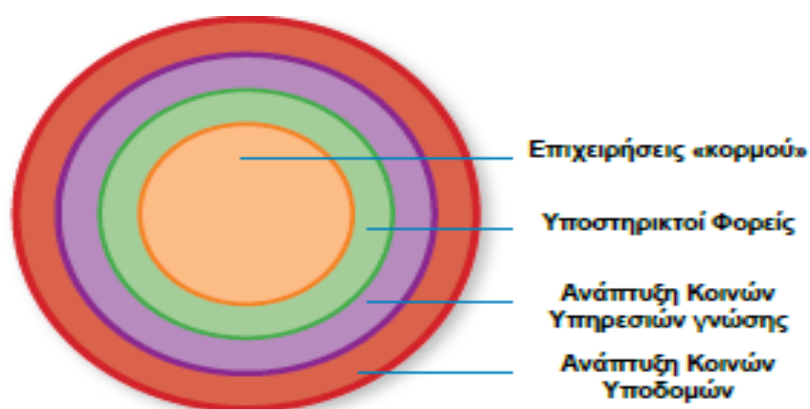
Τα clusters χαρακτηρίζονται από την μεγάλη διάρκεια ζωής που παρουσιάζουν και εξαρτώνται από την σωστή οργάνωση, τη καινοτομία και τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρηματιών, των τοπικών αρχών και των ιδρυμάτων (ερευνητικά ή χρηματοπιστωτικά) σε ένα συνολικό αναπτυξιακό στρατηγικό πλαίσιο που αποσκοπεί στη μακροχρόνια ανάπτυξη.

1.1.2 Προϋποθέσεις, Οφέλη

Η συγκρότηση των συστάδων δεν είναι μια αυτόματη διαδικασία, προϋποθέτει την ύπαρξη γνωσιακής υποδομής και επιχειρήσεων και απαιτεί στάδια ανάπτυξης. Η ανάγκη δημιουργίας ενός cluster προκύπτει από την ίδια την αγορά και εκφράζεται είτε με πολιτικές που υλοποιούνται από το κράτος είτε εκφράζεται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις και τους ιδιώτες (στάδιο σύστασης cluster) βασική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη συγκριτικού πλεονεκτήματος του σημείου που χωροθετείται. Σε αυτό το στάδιο η στήριξη από πολιτειακούς φορείς είναι πολύ σημαντική διότι πρέπει να ενθαρρυνθούν όσο το δυνατόν περισσότερες επιχειρήσεις να συμμετέχουν για να αυξηθεί ο βαθμός συνεργασίας και συνέργειας. Επίσης η συνεργασία με ερευνητικά ιδρύματα και πανεπιστήμια είναι απαραίτητη προκειμένου να υπάρξει εξειδίκευση, κατάρτιση εργατικού δυναμικού και διάχυση γνώσης.

Εν συνεχεία καθορίζονται οι στόχοι, οι δράσεις και η στρατηγική που θα ακολουθηθεί (στάδιο ανάπτυξης) όπου είναι πολύ σημαντική οι συνεργασίες με θεσμικούς φορείς (τοπικό, περιφερειακό ή και εθνικό επίπεδο) και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα κυρίως για ανεύρεση χρηματοδότησης. Στο στάδιο αυτό είναι σημαντική η κοινωνική αποδοχή.

Εικόνα 3 Δομή Συστάδας Επιχειρήσεων

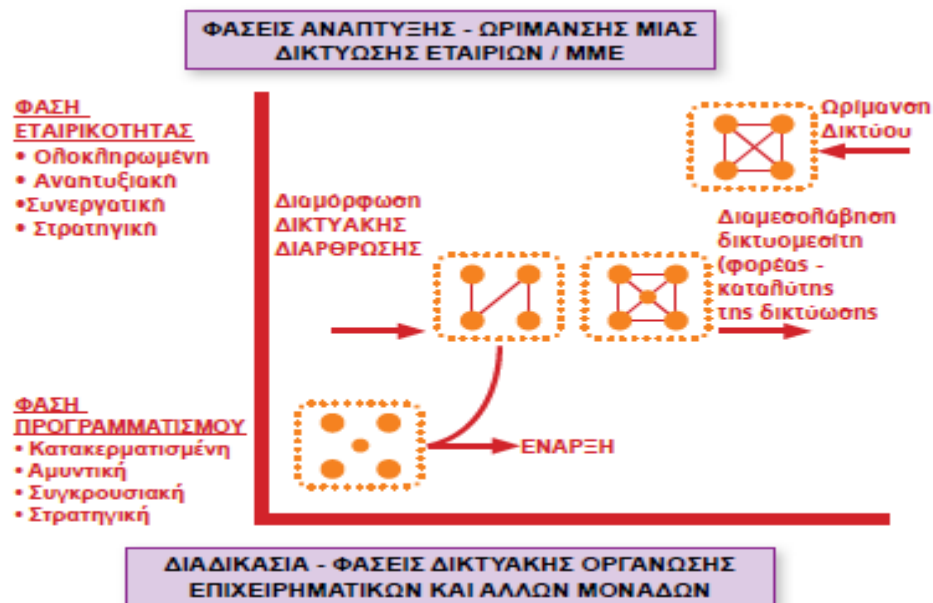


Πηγή : Εγχειρίδιο Δικτύων Επιχειρηματικότητας και Συστημάτων Συστάδων Επιχειρήσεων. Εθνικό Παρατηρητήριο

Στο επόμενο στάδιο ξεκινά η λειτουργία του cluster με στόχο το όφελος των μελών του. Αρχικά πραγματοποιείται ένας καταμερισμός εργασίας με σκοπό να επιμεριστούν ενέργειες και αρμοδιότητες που θα αναπτύξουν την συνεργασία μεταξύ των μερών, αναπτύσσεται ιδιωτική πρωτοβουλία, ενθαρρύνονται εισαγωγές νέας τεχνολογίας στις επιχειρήσεις, στηρίζονται διαδικασίες έρευνας και κατάρτισης,

προωθούνται δίκτυα επιχειρηματικότητας, αναπτύσσονται σχέσεις με την αγορά, διαχέονται οι πληροφορίες, εμφανίζονται εξειδικεύσεις τόσο στο εργατικό δυναμικό όσο και στις αγορές κεφαλαίου (προώθηση κοινής χρηματοδότησης), βελτιώνονται οι υποδομές και υπάρχει κοινωνικό όφελος και αντίκτυπο. Γενικά σε αυτό το στάδιο ξεκινά η ανάπτυξη των μελών της συστάδας μέσα από τις συνεργασίες και τις αλληλεπιδράσεις με την σταδιακή ενδυνάμωση τους ισχυροποιείται το πλέγμα, δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας με αποτέλεσμα τη βελτίωση του εξωτερικού περιβάλλοντος που δραστηριοποιούνται.

Εικόνα 4 Δίκτυα επιχειρηματικότητας



Πηγή : Εγχειρίδιο Δικτύων Επιχειρηματικότητας και Συστημάτων Συστάδων Επιχειρήσεων. Εθνικό Παρατηρητήριο

Με την καινοτομία να αποτελεί προϋπόθεση της εξέλιξης της επιχειρηματικότητας και τη συνεργασία (με την διάχυση της πληροφορίας) ζωτικό κομμάτι της αποδοτικότερης οργάνωσης της παραγωγής παρουσιάζονται οφέλη για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ένα cluster όπως :

- Μείωση του κόστους παραγωγής
 - Ανάπτυξη νέων μεθόδων παραγωγής
 - Δημιουργία δικτύων συνεργασίας
 - Άμεση και έγκυρη πληροφόρηση
 - Πρόσβαση σε νέες τεχνολογίες
 - Πρόσβαση σε νέες αγορές
 - Πρόσβαση σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό
 - Πρόσβαση σε αγορές κεφαλαίου
 - Βελτίωση τις διαπραγματευτικής ικανότητας,
- που δεν θα παρουσιάζόντουσαν σε μεμονωμένες επιχειρήσεις.

Οφέλη όμως δεν έχουν μόνο τα μέρη που δραστηριοποιούνται εντός συστάδας, αλλά και εκτός με πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε ολόκληρες περιοχές και σε όλες τις εκφάνσεις της οικονομίας αλλά και της κοινωνίας.⁷

Η αύξηση του ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο οδηγεί τις επιχειρήσεις σε συγκρότηση συστάδων ή σε συμμετοχή σε αυτές προκειμένου να παράγουν εξειδικευμένα προϊόντα και υπηρεσίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, να παραμείνουν ανταγωνιστικές, καινοτόμες με ευκολότερη πρόσβαση σε αγορές.

(Εγχειρίδιο Δικτύων Επιχειρηματικότητας και Συστημάτων Συστάδων Επιχειρήσεων. Εθνικό Παρατηρητήριο)

1.1.3 Ναυτιλιακή συστάδα

Η ναυτιλία αποτελεί οικονομική δραστηριότητα που ταιριάζει άριστα με το σκεπτικό των cluster, διότι διαθέτει πολλές υποστηρικτικές και συμπληρωματικές λειτουργίες. Σε μια επιχειρηματική συστάδα με διακριτή οικονομική εξειδίκευση τη ναυτιλία και υποστηρικτικές βιομηχανίες το λιμάνι με τις υποδομές του και τις λειτουργίες του όπως :

- Την Ακτοπλοΐα (διακίνηση επιβατών και προϊόντων)
- Τη Κρουαζιέρα
- Τα Logistics
- Τη Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα
- Τις Ναυτιλιακές και Λιμενικές υπηρεσίες

Ενισχυμένη σαφώς με την παρουσία ιδιωτικών και δημοσίων φορέων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις ανωτέρω δραστηριότητες, όπως οργανισμοί, φορείς, πανεπιστήμια, ενώσεις ερευνητικά κέντρα αλλά και ιδρύματα, προκαλούνται τεράστια οφέλη, πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και οικονομίες κλίμακας που ενισχύουν την ανάπτυξη σε ευρύτερο γεωγραφικό φάσμα από αυτό της συστάδας.

1.2 Διεθνείς Περιπτώσεις

Σε όλες τις διεθνείς περιπτώσεις λειτουργίας και δραστηριοποίησης ναυτιλιακού cluster ή συναφούς αντικειμένου δραστηριότητας (παραδοσιακής ή καινοτόμας) βασικές προϋποθέσεις είναι η παρουσία ενός δυναμικού λιμανιού μέρος αστικού χώρου (ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η ύπαρξη εργατικού δυναμικού, υποδομών και υπηρεσιών) που θα λειτουργεί σαν πόλος έλξης επιχειρήσεων, αλλά και η ύπαρξη κρατικού ολοκληρωμένου σχεδιασμού που θα συνδέσει τα μέρη μεταξύ τους, θα εξασφαλίσει τις απαραίτητα εφόδια, (χρηματοδοτήσεις, ερευνητική και εκπαιδευτική συνεισφορά) θα ορίσει στρατηγικές και στόχους και θα συμβάλει στην μακροχρόνια ανάπτυξη της συστάδας. Τέτοιες περιπτώσεις είναι του Ρότερνταμ του Άμστερνταμ, του Αμβούργου της Βαρκελώνης της Νέας Υόρκης, του Λονδίνου κ.α.

Ωστόσο πολλές διεθνείς περιπτώσεις δεν είναι επιτυχείς διότι οι συστάδες που δημιουργήθηκαν δεν είναι δυναμικές και κυρίως αυτοδιαχειριζόμενες.

⁷ Mclaughlin H, Fearon C. (2013).

1.2.1 Η περίπτωση του Καναδά

Στον Καναδά δραστηριοποιούνται τρία ναυτιλιακά cluster με διαφορετικές εξειδικεύσεις. Ένα είναι του Κεμπέκ , επόμενο της Νέα Γης – Λαμπραντόρ και το τρίτο στη δυτική επαρχία της Βρετανικής Κολομβίας. Το κάθε ένα έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και διαφορετική ιστορική εξέλιξη.

Αναλυτικότερα το Κεμπέκ ξεκίνησε σαν περιοχή με βασική οικονομική δραστηριότητα την αλιεία και συμπληρωματικές την ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα και την μεταποίηση σε αρχικό επίπεδο (κονσερβοποιία). Εξερίχθηκε με την εγκαθίδρυση του ναυτιλιακού ινστιτούτου και του πανεπιστημίου του Κεμπέκ. Η ενθάρρυνση για την δημιουργία ναυτιλιακού cluster ήρθε το 1998 με κρατικές επενδύσεις που είχαν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας με τα οφέλη να διαχέονται σε όλη την περιοχή του Κεμπέκ. Η ανάπτυξη του πλέγματος βασιζόταν στην επιμονή των δημόσιων φορέων αλλά και στο ρόλο των δημόσιων πολιτικών που ακολουθήθηκαν. Αργότερα το Κεμπέκ παρουσίασε μία ευρεία γκάμα δραστηριοτήτων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων όπως : ναυτιλιακές υπηρεσίες, ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, αλιεία, μεταποιήσεις και ναυτιλιακές επιστήμες όμως το μέγεθος του cluster παρέμεινε μικρό παρόλη την ισχυρή πολιτική θέληση εξαιτίας της γεωγραφικής απομόνωσης από της κεντρικές αγορές της Αμερικής και το μέλλον του ήταν αβέβαιο.⁸ Οι περισσότερες επενδύσεις κατευθύνοντουσαν στην ναυτιλία και την επιστημονική εξειδίκευση ενώ βασικές δραστηριότητες τις περιοχής (αλιεία, ναυπηγική, μεταποίηση) εξασθενούσαν παρότι κατείχαν το μεγαλύτερο μέρος της περιφερειακής οικονομίας. Η ναυτιλιακή συστάδα δεν ήταν δυναμική και εξαρτώμενη από κρατικές παρεμβάσεις.

Η επόμενη περίπτωση της Νέας Γης είναι κατά ένα βαθμό παρόμοια με του Κεμπέκ διότι και αυτή ξεκίνησε σαν μια περιοχή με έμφαση στην αλιεία, την ναυπηγική και τις θαλάσσιες μεταφορές. Ενώ παρομοίως και εδώ υπήρχε ισχυρή δημόσια παρέμβαση και παρουσία εκπαιδευτικών ιδρυμάτων.

Το cluster που δημιουργήθηκε και εξελίχθηκε όμως διαφέρει στο γεωγραφικό πλεονέκτημα έναντι του Κεμπέκ διότι είχε πρόσβαση στον ωκεανό και στις οι οικονομικές δραστηριότητες που αποτελούσαν τον πυρήνα (γύρω από την έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου αλλά και τις θαλάσσιες μεταφορές). Με αποτέλεσμα να είναι δυναμικό αλλά όχι ακόμα αυτοδιαχειριζόμενο, εξαρτώμενο κατά ένα βαθμό από κρατικούς φορείς.⁹

Τέλος η περίπτωση της Βρετανικής Κολομβίας όπου λειτουργεί ένα ιδιόμορφο cluster στη μητροπολιτική περιοχή της Βικτόρια. Το πλέγμα αυτό είναι αποτέλεσμα μιας εθνικής στρατηγικής καινοτομίας που υιοθετήθηκε από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση και σαν βασική παραδοχή έχει την αναγνώριση του ναυτιλιακού τεχνολογικού τομέα ως εθνική προτεραιότητα και ενθαρρύνει όλους τους φορείς να ασχοληθούν με αυτόν. Βασική διαφορά με τα προηγούμενα cluster είναι ότι αυτό δεν συνεργάζεται απλά με τα πανεπιστήμια και τα ερευνητικά ιδρύματα αλλά αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του πανεπιστημίου της Βικτορίας με μακροχρόνια πρότζεκτ ανάπτυξης και κρατικές επιδοτήσεις να διαχειρίζονται από το ίδιο το πανεπιστήμιο.¹⁰

⁸ Wolfe D. (2003) .

⁹ Wolfe D, Lucas M. (2005).

¹⁰ Doloreux D, Shearmur R. (2009).

Όπως με το προηγούμενο cluster έτσι και αυτό έχει πρόσβαση σε ωκεανό και δει, τον Ειρηνικό με δραστηριότητες που επικεντρώνονται στην έρευνα του βυθού, στην αναζήτηση κοιτασμάτων αερίου και πετρελαίου και στην καινοτομία. Το πλέγμα προσέλκυσε πολλές επιχειρήσεις λόγω της εξειδίκευσης και της καινοτομίας αλλά σε καμία περίπτωση δεν είναι δυναμικό και αυτοδιαχειριζόμενο εξαιτίας κυρίως της υστέρησης βιομηχανίας που θα αξιοποιούσε την καινοτομία που υπάρχει αλλά και της εξάρτησης από κρατικούς πόρους.

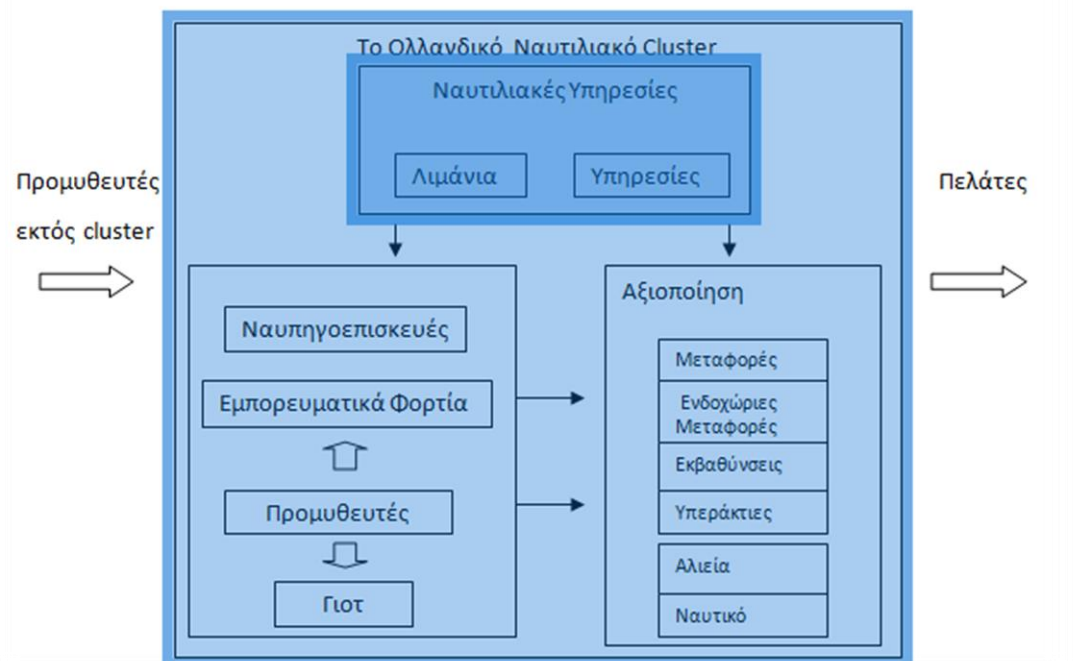
Είναι πιο φανερό από ποτέ ότι παρόλο τις προϋποθέσεις που υπήρχαν και στα 3 προαναφερθέντα clusters (γεωγραφική συγκέντρωση, εργατικό δυναμικό, υποδομές – λιμάνια, οικονομικές λειτουργίες, ερευνητικά κέντρα, χρηματοδοτήσεις, κρατική στήριξη)¹¹ το αποτέλεσμα δημιουργίας απαραίτητων συνθηκών δυναμικού και αυτορυθμιζόμενο πλέγματος δεν είναι δεδομένο. Από τις προηγούμενες περιπτώσεις του Καναδά ξεχωρίζει το cluster της Νέας Γης που είναι δυναμικό αλλά όχι σε επίπεδο αυτοδιαχείρισης αλλά έχει προδιαγραφές να γίνει.

1.2.2 Η περίπτωση της Ολλανδίας

Η περίπτωση της Ολλανδίας είναι εντελώς διαφορετική από αυτή του Καναδά εξαιτίας της δυναμικής των λιμανιών του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ και της μητροπολιτικής διάστασης που έχουν οι περιοχές αυτές.

Πυρήνας του ολλανδικού ναυτιλιακού cluster είναι η ναυπηγική, η διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και συμπληρωματικές δραστηριότητες οι λιμενικές υπηρεσίες, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και τα logistics, με τους προμηθευτές πλοίων να συμπεριλαμβάνονται εντός cluster.¹²

Εικόνα 5 Ολλανδικό Ναυτιλιακό Cluster



Πηγή : Langen P.(2002)

¹¹ Doloreux D. (2004).

¹² Langen D. (2003).

Εικόνα 6 Μέγεθος του Ολλανδικού Cluster

Τομέας	Αριθμός Επιχειρήσεων	Προστιθέμενη Αξία %	Απασχόληση %
Λιμάνι	639	29	19
Υπεράκτιες	343	12	14
Ναυτικό	1	9	13
Ναυτιλιακοί Προμηθευτές	622	9	9
Ενδοχώριες Θαλάσσιες Μεταφορές	4110	8	10
Μεταφορές	364	7	4
Ναυτιλιακές Υπηρεσίες	728	7	7
Ναυπηγοεπισκευές	101	6	8
Εκβαθύνσεις	296	5	4
Υπηρεσίες Γιοτ	3851	5	8
Αλιεία	795	3	4
Σύνολο	11850	100	100
		7000 εκατομ. Ευρώ	137400 εργαζόμενοι

Πηγή : Peeters (1999)

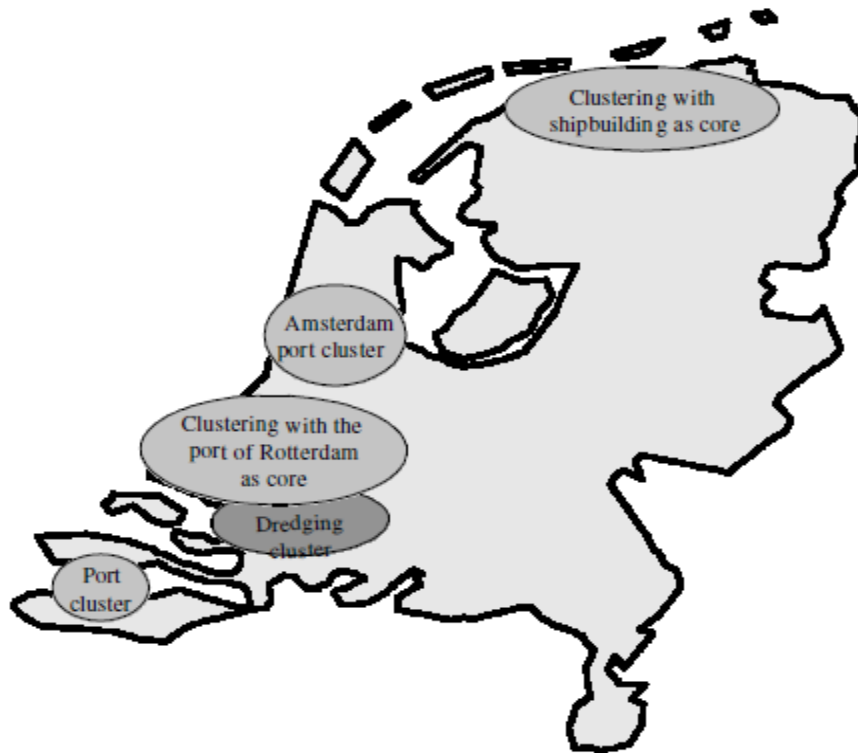
Βασική αρχή του ολλανδικού μοντέλου είναι οι γεωγραφικές ενότητες ομοειδών επιχειρήσεων που δημιουργούνται εξαιτίας των πολλών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται. Με τις όμορες δραστηριότητες να εγκαθιδρύονται σε διαφορετικές περιοχές από τις υπόλοιπες με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μικρότερες συστάδες στην παράκτια ζώνη της Ολλανδίας προσδίδοντας στο συνολικό ολλανδικό cluster τεράστια δυναμική.¹³

Σε αυτή τη βάση ξεχωρίζουν τρεις γεωγραφικές ενότητες συστάδων, οι δυο δραστηριοποιούνται στις περιφέρειες του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ και η τρίτη στην βόρεια Ολλανδία (Βλινσινγκεν) με βάση την αρχή του καταμερισμού δραστηριοτήτων. Στις περιοχές του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ ξεχωρίζουν οι δραστηριότητες του εμπορίου και της ακτοπλοΐας (με τα logistics να έχουν μεγάλη συνεισφορά) αλλά και των ναυτιλιακών υπηρεσιών, ενώ στην βόρεια Ολλανδία πυρήνας του πλέγματος είναι η ναυπηγική και οι εκβαθύνσεις. Αυτός ο διαχωρισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων είναι το μυστικό που διαχέει το όφελος συμβάλει στην εξειδίκευση αλλά και στην συνεργασία καθώς η ναυτιλία είναι μία πολυσύνθετη οικονομική δραστηριότητα και καθορίζει την απόδοση ολόκληρου του ολλανδικού πλέγματος.¹⁴

¹³ . Langen P.(2002).

¹⁴ Möhring J. (2005)

Εικόνα 7 Γεωγραφική άποψη του Ολλανδικού Cluster (Χάρτης)



Πηγή : Langen P.(2002)

Είναι χαρακτηριστικό πως στο πλέγμα του Ρότερνταμ απασχολούνται πάνω από 70000 εργαζόμενοι ενώ στο πλέγμα του Άμστερνταμ πάνω από 40000 εργαζόμενοι, ενώ 50% των εξόδων στο σύνολο του cluster, δαπανάτε εντός αυτού με αποτέλεσμα να δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας, να διαχέεται η γνώση και εμφανίζεται πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα.¹⁵

Εικόνα 8 Οικονομικές Δραστηριότητες Ολλανδικού Μοντέλου

Τομέας	Προστιθέμενη Αξία %	Απασχόληση %	Εξαγωγή % Κύκλου Εργασιών
Μεταφορές	7	4	89
Ναυπηγοεπισκευές	6	8	46
Υπεράκτιες Δραστηριότητες	12	14	49
Ενδοχώριες Θαλάσσιες Μεταφορές	8	10	50
Εκβαθύνσεις	5	4	57
Λιμενικές Υπηρεσίες	29	19	65
Ναυτικό	9	13	0
Αλιεία	3	4	84
Ναυτιλιακές Υπηρεσίες	7	7	60
Βιομηχανίες Γιοτ	5	8	45
Ναυτιλιακοί Προμηθευτές	9	9	42
Σύνολο	100	100	55

Πηγή : Peeters (1999)

¹⁵ Langen P.(2002).

Επίσης στο ναυτιλιακό σύμπλεγμα υπάρχει μεγάλη δεξαμενή εργατικού δυναμικού και η παρουσία είκοσι διαφορετικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που να ειδικεύονται σε διαφορετικές ναυτιλιακές δραστηριότητες δείχνουν το μέγεθος αλλά και την ποιότητα του.¹⁶

Η τοποθεσία του πλέγματος είναι τέτοια που παρέχει στις επιχειρήσεις μια μεγάλη βάση προμηθευτών, πρόσβαση στην γνώση και την πληροφόρηση και ευκαιρίες μείωσης μεταφορικού κόστους. Έτσι καθίσταται η Ολλανδία σίγουρη επιλογή ξένων επενδύσεων πάνω στην ναυτιλία.¹⁷

1.3 Το Λιμάνι του Πειραιά

1.3.1 Θέση - Πλεονεκτήματα

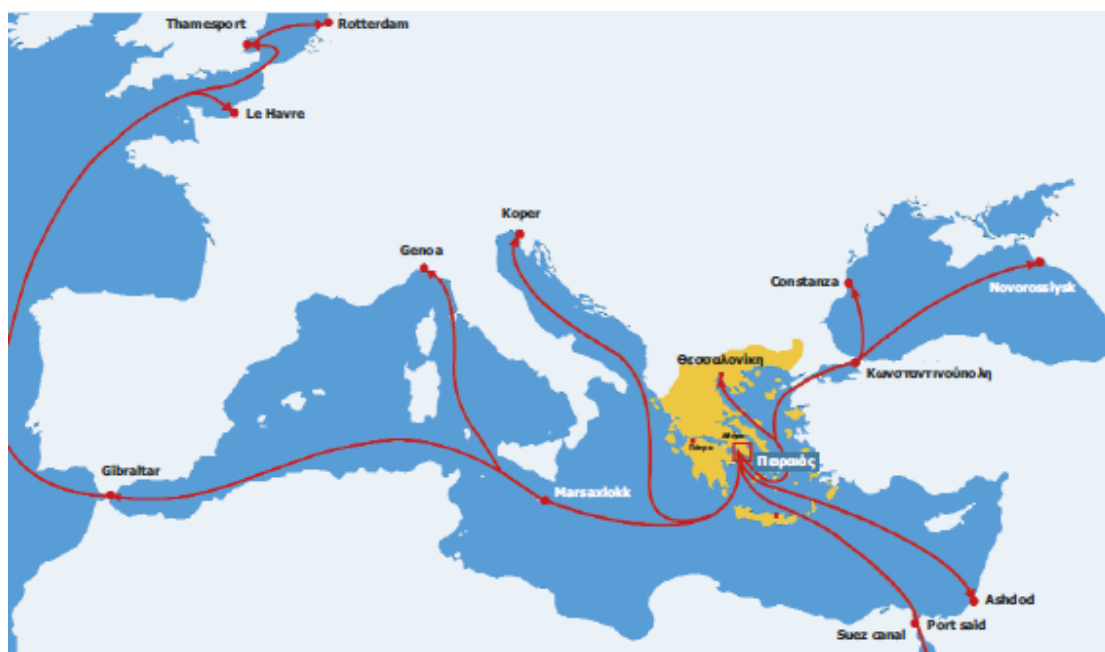
Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο σε έκταση και δυναμική λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Με ιστορία που ξεκινάει από το 1924, όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων,. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους. Οι δραστηριότητες του λιμανιού σήμερα (**διαχειριστική αρχή του ΟΛΠ**) απασχολούν περισσότερους από 1.100 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως και περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλουν στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και διασφαλίζουν την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών τους. Αποτελεί το λόγο συγκέντρωσης μεγάλου ποσοστού πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων της χώρας στη Περιφέρεια της Αθήνας. Αναλυτικότερα το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του όπως :

- Φυσική προέκταση της Αθήνας (λίγα μόλις χιλιόμετρα απόσταση από το κέντρο της Αθήνας)
- Είναι η βασικότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.
- Πλεονεκτική γεωγραφική θέση (σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους κατέχει κομβική γεωγραφική θέση ως το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

¹⁶ McEvily B, Zaheer A.(1999).

¹⁷ Cooke P. (2002).

Εικόνα 9 Πειραιάς και Εμπορικοί Διάδρομοι



Πηγή : Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ΟΛΠ 2012-2013

- Διαθέτει επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων αλλά και ποικίλων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.
- Αποτελεί κέντρο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο.
- Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II
- Κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας μεταφορτωνόμενων.
- Διαθέτει κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για την αύξηση διανομής φορτίων και εμπορευμάτων και ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης αυτών.
- Παρουσιάζει μεγάλος αριθμό τροφοδοτικών γραμμών με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου.
- Εφαρμόζει ολοκληρωμένο πληροφοριακό συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού.
- Διαθέτει συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

- Πρόσβαση σε μεγάλο αριθμό και ποικίλα εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό (η Περιφέρεια της Αθήνας διαθέτει το μισό πληθυσμό της χώρας).
- Διατηρεί και στηρίζει ναυπηγοεπισκευαστική βάση στο Πέραμα.
- Διαθέτει Οργανωμένο λιμάνι εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων με παροχή πλήθους υπηρεσιών.
- Συνδέεται με χερσαία δίκτυα μεταφοράς (σιδηροδρομικά δίκτυα) για διακίνηση προϊόντων και ανθρώπων.

(Ο.Λ.Π 2014 Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη 2012 – 2013)

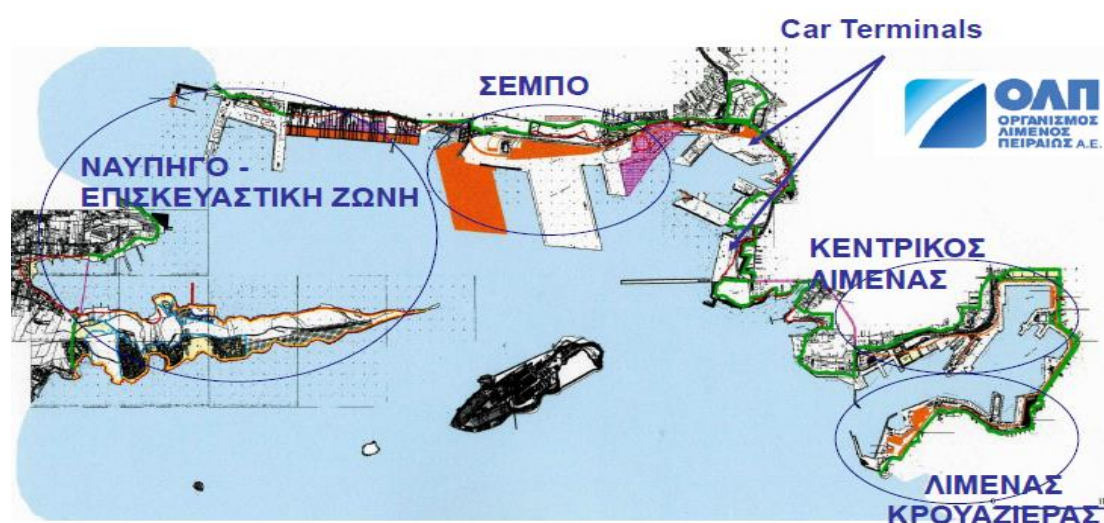
Η ύπαρξη πολλαπλών συστημάτων (εντάσεως κεφαλαίου) διακίνησης φορτίων, επιβατών καθώς και η παροχή πρόσθετων υπηρεσιών στα πλοία δημιουργούν οικονομίες κλίμακας που εξασφαλίζονται από την μεγαλύτερη παραγωγή, προστιθέμενη αξία και εξαιτίας της γειτνίασης ομοειδών και συναφών επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή , οικονομίες συγκέντρωσης.

Το λιμάνι του Πειραιά που αποτελεί τη θαλάσσια πύλη της Αθήνας ήδη ανήκει στους βασικούς άξονες διευρωπαϊκών δικτύων.

1.3.2 Βασικές δραστηριότητες

Σήμερα το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι και την εξυπηρέτηση πλοίων. Βασικές δραστηριότητες του λιμανιού του Πειραιά είναι η Ακτοπλοία, η Κρουαζιέρα, η Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων και οι ναυπηγοεπισκευές.

Εικόνα 10 Τομείς Δραστηριότητας ΟΛΠ



Πηγή : Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2013.Ενωση Θεσμικών Επενδυτών (2014)

1.3.2.1 Ακτοπλοΐα

Η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής επικράτειας. Τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασύνδεσης τους με την υπόλοιπη Ελλάδα και τον κόσμο, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Από τον συνολικό αριθμό των νησιών που ευρίσκονται στην ελληνική επικράτεια (3.500 περίπου), τα 124 κατοικούνται (από το 14% του πληθυσμού της Ελλάδος), αλλά μόνο τα μισά εξ αυτών κατοικούνται από σημαντικό αριθμό κατοίκων και αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα κυρίως στον τομέα του τουρισμού και της γεωργίας.

Στα νησιά είναι εγκατεστημένο το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα με το 61% των ξενοδοχειακών κλινών. Το μεταφορικό έργο για την ακτοπλοΐα στην ελληνική επικράτεια προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τον εσωτερικό και εξωτερικό θερινό τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα εξαρτάται από την διάρκεια της τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα.

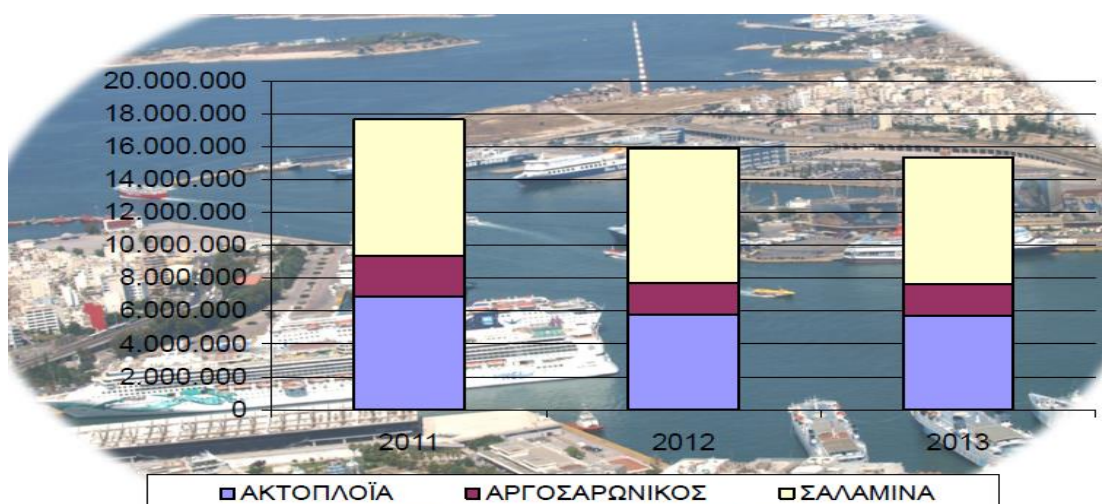
Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο. Αποτελεί το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι της Ευρώπης με πολύ μεγάλη συνεισφορά στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Τα όρια του Κεντρικού Λιμανιού αποτελούν οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη.

Για την εξυπηρέτηση των επιβατών της ακτοπλοΐας λειτουργούν τέσσερις σταθμοί

- Ο επιβατικός σταθμός Ακτής Περικλέους
- Ο επιβατικός σταθμός του Ηετίωνα
- Ο επιβατικός σταθμός του Αγίου Διονυσίου και
- Ο επιβατικός σταθμός της Ακτής Τζελέπη

Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελεί βασική επιλογή της διοίκησης του λιμανιού καθώς επίσης και η προσπάθεια για διαρκή αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες (δωρεάν μεταφορές επιβατών εντός λιμανιού, αναβάθμιση χώρων εστίασης και αναμονής, συμβουλευτικές υπηρεσίες κ.α).

Εικόνα 11 Κίνηση Επιβατών Ακτοπλοΐας



Πηγή : Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2013.Ενωση Θεσμικών Επενδυτών (2014)

1.3.2.2 Κρουαζιέρα

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού λειτουργούν δύο Σταθμοί Επιβατών Εξωτερικού, στους οποίους λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, τουριστική αστυνομία, τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες. Στους σταθμούς λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων. Η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς τους σταθμούς επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο ΟΛΠ. Αποτέλεσμα είναι να παρατηρείται μία αύξηση της διακίνησης επιβατών κρουαζιέρας κατά 11% έναντι του 2012.

Εικόνα 12 Διακίνηση Επιβατών Εσωτερικού - Εξωτερικού

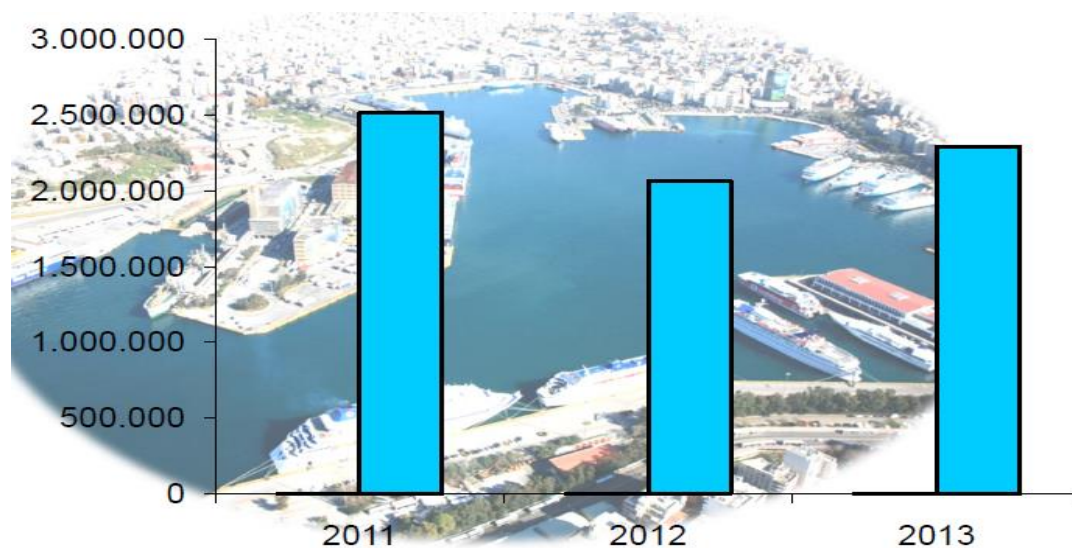
Διακίνηση Επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού							
Αριθμός Επιβατών							
	2011	2012	Ετήσια Μεταβολή (%)	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	9.351.135	7.729.778	-17,34%	7.642.760	-1,13%	8.093.501	5,90%
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	6.883.249	5.778.688	-16,05%	5.741.167	-0,65%	6.027.125	4,98%
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	2.467.886	1.951.090	-20,94%	1.901.593	-2,54%	2.066.376	8,67%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	2.517.371	2.066.925	-17,89%	2.296.457	11,10%	1.854.916	-19,23%
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	454.284	329.168	-27,54%	308.705	-6,22%	256.196	-17,01%
ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ	2.063.087	1.737.757	-15,77%	1.987.752	14,39%	1.598.720	-19,57%
ΣΥΝΟΛΟ	11.868.506	9.796.703	-17,46%	9.939.217	1,45%	9.948.417	0,09%
ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ	8.304.999	8.186.932	-1,42%	7.730.555	-5,57%	8.687.078	12,37%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	20.173.505	17.983.635	-10,86%	17.669.772	-1,75%	18.635.495	5,47%

Πηγή : Στατιστικά Στοιχεία 2011-2014 ΟΛΠ

Ενώ πολύ σημαντικό είναι και το γεγονός ότι εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το έργο επέκτασης του νότιου λιμένα κρουαζιέρας με συγχρηματοδότηση από κοινοτικούς, εθνικούς και πόρους του ΟΛΠ.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο. Ενώ επιδιώκεται σταθερά η προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας η οποία είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

Εικόνα 13 Διακίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας

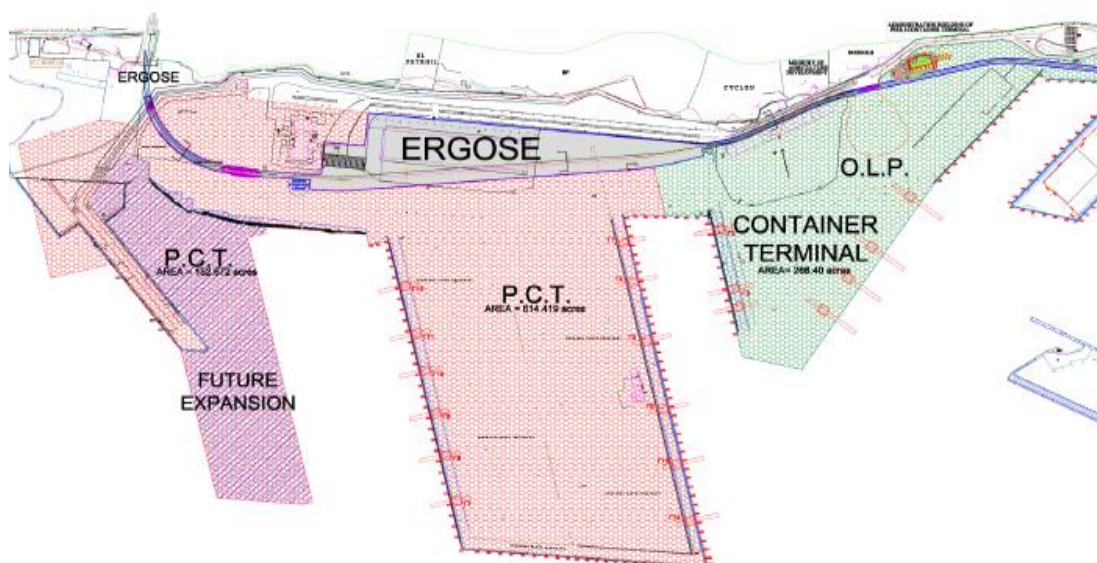


Πηγή : Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2013.Ενωση Θεσμικών Επενδυτών (2014)

1.3.2.3 Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων

Στο Λιμάνι του Πειραιά λειτουργούν δύο σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων ο ένας ανήκει στον ΟΛΠ και ο δεύτερος στην Cosco (αναπτύσσει αυτόνομα την επιχειρηματική της δραστηριότητα υπό τον έλεγχο του ΟΛΠ), με ετήσια προβλεπόμενη δυναμικότητα άνω των 3.000.000 TEUs και αποτελούν τον πυρήνα των εμπορευματικών δραστηριοτήτων. Οι σταθμοί αυτοί διαθέτουν υποδομή και εξοπλισμό υψηλών προδιαγραφών με μηχανολογικό εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας και δυνατότητα παροχής προηγμένων υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Με την λειτουργία επιλιμένιου τερματικού σιδηροδρομικού σταθμού του οποίου η γραμμή θα συνδέει το εμπορευματικό λιμάνι του Ν.Ικονίου με τον νέο Εμπορευματικό σταθμό συνδυασμένων μεταφορών Αττικής στο Θριάσιο πεδίο της Ελευσίνας θα δοθεί τεράστια δυναμική στην διακίνηση προϊόντων, διότι θα υπάρχει πρόσβαση στις κεντρικές αγορές της Ευρώπης και των Βαλκανίων. Πλέον ο Πειραιάς είναι ανάμεσα στους 10 μεγαλύτερους σταθμούς της Ευρώπης σε όρους διακίνησης. Υπάρχει στενή συνεργασία με τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες του πλανήτη και υποδομές ικανές να εξυπηρετήσουν τα μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο.

Εικόνα 14 Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή : Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2013.Ενωση Θεσμικών Επενδυτών (2014)

Εικόνα 15 Container Terminal

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal)							
(ΣΕ TEUs ¹)							
	2011	2012	Ετήσια Μεταβολή (%)	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)
Εισαγωγή και Εξαγωγή	52.797	42.555	-19,40%	48.884	14,87%	34.919	-28,57%
Μεταφόρτωση	378.196	483.972	27,97%	520.722	7,59%	427.214	-17,96%
Κενά	59.911	99.387	65,89%	74.449	-25,09%	136.122	82,84%
ΣΥΝΟΛΟ	490.904	625.914	27,50%	644.055	2,90%	598.255	-7,11%

Πηγή : Στατιστικά Στοιχεία 2011-2014 ΟΛΠ

Επιπροσθέτως στο Πειραιά υπάρχει και σταθμός διακίνησης αυτοκινήτων η λειτουργία του οποίου ξεκίνησε το 1995 και πλέον αναπτύσσεται και δραστηριοποιείται σε μια έκταση 135.000 τ.μ. Είναι χαρακτηριστικό πως η ζήτηση για υπηρεσίες διαμετακόμισης αυτοκινήτων στην Ανατολική Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βόρειο Αφρική τοποθετεί τον Πειραιά στο επίκεντρο των εξελίξεων. Στον κατάλογο των πελατών του λιμανιού περιλαμβάνονται πλέον οι περισσότερες από τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες.

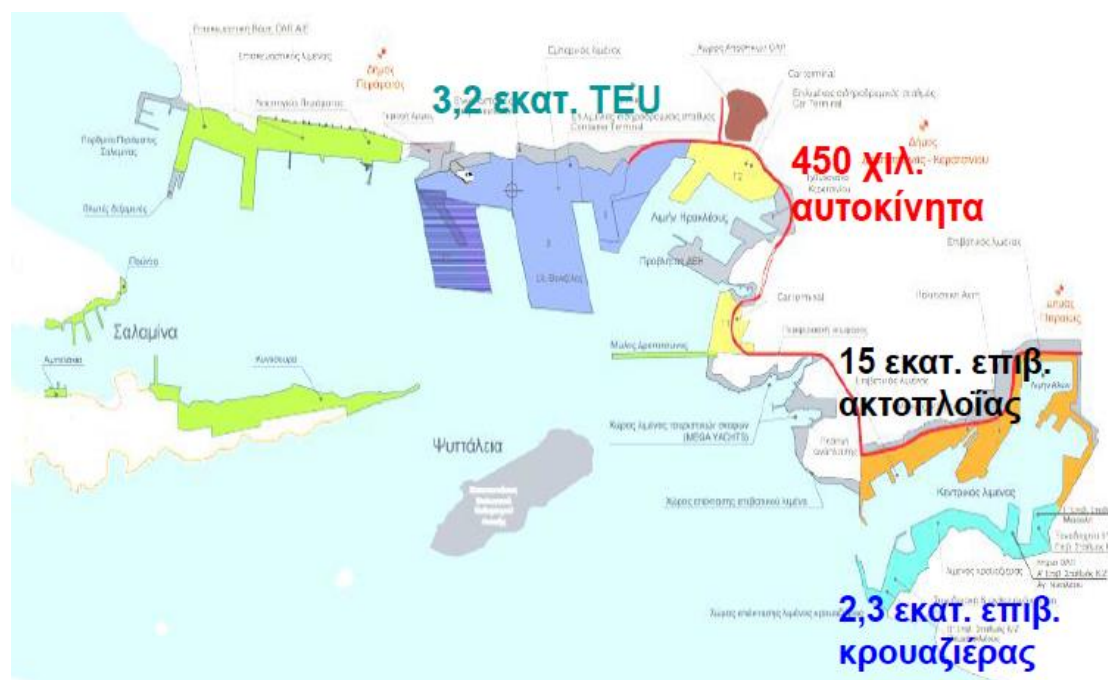
Εικόνα 16 Διακίνηση Οχημάτων Πειραιάς

Σταθμός Διακίνησης Οχημάτων (Car Terminal)							
(αριθμός αυτοκινήτων)							
	2011	2012	Ετήσια Μεταβολή (%)	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)
Εισαγωγή και Εξαγωγή	88.663	54.785	38,21%	61.817	12,84%	84.017	35,91%
Μεταφόρτωση	328.996	403.970	22,79%	386.865	-4,23%	275.648	-28,75%
ΣΥΝΟΛΟ	417.659	458.755	9,84%	448.682	-2,20%	359.665	-19,84%

Πηγή : Στατιστικά Στοιχεία 2011-2014 ΟΛΠ

Η ολοκλήρωση του νέου επιλιμένιου σιδηροδρομικού σταθμού που πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2013 καθώς και οι μελλοντικές επεκτάσεις του car terminal, (σύμφωνα με το 5ετές σχέδιο ανάπτυξης του ΟΛΠ Α.Ε.), σε συνδυασμό με τη χρήση της πληροφορικής σε όλα τα στάδια της διαδικασίας με την εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης, καθιστούν το λιμάνι του Πειραιά διεθνή κόμβο car terminal στη Μεσόγειο. Η συνολική δυναμικότητα του σταθμού ανέρχεται σε 600.000 κινήσεις ετησίως.

Εικόνα 17 Διακίνηση Πειραιά 2013



Πηγή : Οικονομικά Αποτελέσματα Χρήσης 2013.Ενωση Θεσμικών Επενδυτών (2014)

1.3.2.4 Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα

Ο ρόλος της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας αν και είναι εξέχουσας σημασίας δυστυχώς σήμερα κυμαίνεται σε ιδιαίτερος χαμηλά επίπεδα και αντιμετωπίζει μεγάλα προβλήματα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μείωση της εγχώριας ναυπηγικής δραστηριότητας που περιορίζεται γύρω από τις επισκευές και τα εξοπλιστικά έργα για το πολεμικό ναυτικό. Οι πιστώσεις και τα εξοπλιστικά προγράμματα περιορίστηκαν και η δραστηριότητα έχει φθίνουσα πορεία με τις μονάδες να υπολειτουργούν.¹⁸ Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γεγονός ότι ακόμα και οι δεξαμενισμοί ήταν περιορισμένοι.

Εικόνα 18 Δεξαμενισθέντα πλοία ΟΛΠ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ							
(Αριθμός Πλοίων)							
ΔΕΞΑΜΕΝΗ	2011	2012	Ετήσια Μεταβολή (%)	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)
Μεγάλη Πλωτή	28	27	-3,57%	28	3,70%	27	-3,57%
Μικρή Πλωτή	23	0	-100,00%	0		18	0,00%
Μεγάλη Μόνιμη	40	46	15,00%	45	-2,17%	33	-26,67%
Μικρή Μόνιμη	21	17	-19,05%	10	-41,18%	17	70,00%
Σύνολο	112	90	-19,64%	83	-7,78%	95	14,46%

Πηγή : Στατιστικά Στοιχεία 2011-2014 ΟΛΠ

Τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα οφείλονται κατά ένα μεγάλο βαθμό στη κακή διοίκηση (κρατικός έλεγχος) και στην ανυπαρξία εκσυγχρονισμού εξοπλισμού και οργάνωσης. Ενώ οι χρηματοδοτήσεις από τις τράπεζες είναι ανύπαρκτες.

1.3.3 Προοπτικές, Δυνατότητες

Το λιμάνι του Πειραιά παρότι έχει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα και διαθέτει τα βασικά χαρακτηριστικά όπως η γεωγραφική συγκέντρωση συναφών επιχειρήσεων με την ναυτιλία, ύπαρξη ιδρυμάτων (ασφαλιστικών και τραπεζικών), αποτελεί μέρος μητρόπολης (μεγάλη γκάμα εργατικού δυναμικού) και παρουσιάζει δραστηριότητες που έχουν οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο και με την ελληνική εμπορική ναυτιλία να αποτελεί αδιαμφισβήτητο «γίγαντα» παγκοσμίως (διαδραματίζοντας θετικό αποτέλεσμα για την εθνική οικονομία σε ένα πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον), υστερεί σαν ναυτιλιακή συστάδα. Ωστόσο μπορεί να αναδειχτεί πολύ δυναμική κάτω από ένα εθνικό στρατηγικό πλάνο με περιορισμό γραφειοκρατίας,

¹⁸ Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. (2014).

ισχυρή πολιτική βούληση και εκσυγχρονιστικό χαρακτήρα που θα αποσκοπεί σε στοχευόμενες ενέργειες όπως :

- Ανάπτυξη λειτουργιών Logistics
- Ενδυνάμωση του τομέα της κρουαζιέρας
- Ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας

Οι λιμένες προωθούν μια περισσότερο αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, ευνοώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, εξασφαλίζουν την συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους και γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης.¹⁹ Επιπλέον οι ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετώντας διαχρονικά τις διατροφικές, ενεργειακές και σε πρώτες ύλες ανάγκες της χώρας, εξακολουθούν να παίζουν στρατηγικό ρόλο στην αλυσίδα μεταφοράς των συνεχών αυξανόμενων απαιτήσεων του εμπορίου.

Στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Ανάπτυξη για την Ελλάδα) τονίζεται ότι η οικονομία και τα επίπεδα ζωής στην χώρα εξαρτώνται από την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα των λιμενικών υπηρεσιών και των θαλάσσιων συνδέσεων. Οι λιμένες διαχειρίζονται πάνω από το 85% των εξωτερικών εμπορευματικών ελληνικών συναλλαγών και εξασφαλίζουν τη βεβαιότητα τροφοδοσίας των νησιών. Η ταξιδιωτική κίνηση ανέρχεται στο 22% του συνόλου των επιβατών θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε, ενώ έχουν το δυναμικό να αναλάβουν μεγάλο μέρος των διηπειρωτικών εμπορικών ροών προς την Ανατολική Ευρώπη.²⁰

Σε εθνικό επίπεδο, απαραίτητη κρίνεται και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μία επιπλέον εθνική στρατηγική επικεντρωμένη στην επείγουσα ανασυγκρότηση των αναγκαίων υποστηρικτικών διοικητικών και υλικοτεχνικών δομών και κυρίως του καταργημένου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με σκοπό την ομαλή λειτουργία χωρίς γραφειοκρατικά κωλύματα της ναυτιλιακής δραστηριότητας καθώς και τη διατήρηση των πλεονεκτημάτων της.

1.3.3.1 Logistics

Η φυσική θέση της χώρας στον θαλάσσιο διάδρομο που ενώνει τις αγορές της Ασίας με της Ευρώπης μέσω της διώρυγας του Σουέζ αποτελεί σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα. Αλλά δεν είναι μόνο οι μεγάλες εμπορευματικές ροές Ανατολής-Δύσης. Η διαμεταφορά (transipment) μεταξύ των λιμένων της μεσογείου και του Εύξεινου πόντου, η διασύνδεση με την Αφρική, η ενδοχώρια χερσαία μεταφορά με τρένο ή οδικώς στα Βαλκάνια και οι εσωτερικές θαλάσσιες μικρές διαδρομές, μπορούν να αποτελέσουν αγορές για πολλά από τα Λιμάνια της Χώρας. Ο Πειραιάς ήδη εκμεταλλεύεται το στρατηγικό πλεονέκτημα της χώρας και τα εγγενή φυσικά χαρακτηριστικά του (θέση, βάθος, έκταση, υποδομές) παρουσιάζοντας συνεχή αύξηση των διαχειριζόμενων container κυρίως στις εγκαταστάσεις της Cosco αλλά

¹⁹ Brett V, Roe M. (2010).

²⁰ Πάλλης Α. Αθανάσιος, Χλομούδης Ι. Κωνσταντίνος (2001).

και στην προβλήτα του ΟΛΠ. Λόγω της Cosco, το λιμάνι του Πειραιά υπήρξε για το 2011 το 10ο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με ρυθμό ανάπτυξης που άγγιξε το 100% και αναμένεται να είναι το πρώτο της Μεσογείου μέχρι το 2015. Το 2012 το λιμάνι του Πειραιά έφτασε το 80% αξιοποίησης της δυναμικής των υποδομών του, σε σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο που ανέρχεται στο 67%. Όμως παρουσιάζονται αρκετά προβλήματα. Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και την Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα είναι :

- Πολυνομία.

Η οποία έχει δημιουργήσει διαφορετικής ερμηνείας ζώνες μεταξύ των υπηρεσιών και των λειτουργιών.

- Χαμηλός βαθμό ανάθεσης υπηρεσιών και εργασιών μιας επιχείρησης σε εξωτερικό συνεργάτη

- Κατακερματισμός των εταιρειών Logistics

Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων μικρού μεγέθους, με ελάχιστα περιθώρια επενδύσεων και ελλιπής πληροφόρηση

- Υψηλά λειτουργικά κόστη στη μεταφορά

Αυξημένο κόστους καυσίμων, διοδίων και ασφαλιστρών έχουν αυξήσει σημαντικά το κόστος μεταφοράς

- Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο

- Μη φιλικό προς την επιχειρηματικότητα περιβάλλον

Χρονοβόρες και γραφειοκρατικές διαδικασίες

- Έλλειψη στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού

Η έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού έχει οδηγήσει στην δημιουργία άτυπων logistics συγκεντρώσεων σε αχαρακτήριστες περιοχές, με σοβαρή έλλειψη υποδομών. Στην Ελλάδα ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται περίπου 10% του Α.Ε.Π και ο κλάδος μπορεί να διαδραματίσει πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάκτηση της Ελληνικής Οικονομίας, καθώς αφενός η μείωση του κόστους εισαγωγών και εξαγωγών μπορεί να επηρεάσει θετικά το εγχώριο Α.Ε.Π, ενώ αφετέρου η ομαδοποίηση της κατακερματισμένης τοπικής και εγχώριας οικονομίας, θα επιφέρουν βελτίωση των οικονομιών κλίμακας καθώς και της παραγωγικότητας.²¹ Η ευκαιρία είναι μεγάλη για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας με αυξημένες εμπορευματικές ροές, τα λιμάνια μπορούν να αποτελέσουν εφαλτήριο για την ανάπτυξη των added value services στον ελληνικό χώρο.

²¹ Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας (2013) Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα (Master Plan of Hellenic Logistics) .

Γενικά, όλο και περισσότερο η παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας από τα λιμάνια αυξάνει την ελκυστικότητα και τις οικονομικές επιδόσεις τους, σε υφιστάμενους και δυνητικούς πελάτες και αποτελεί έναν από τους ισχυρούς και υψίστης σημασίας παράγοντες συνεισφοράς στην οικονομία της εκάστοτε χώρας. Οι παραδοσιακές υπηρεσίες συνήθως αφορούν τη φόρτωση, εκφόρτωση, τα διάφορα είδη αποθήκευσης σύμφωνα με τον τύπο του φορτίου, την πλήρωση των containers και τη διανομή. Πέρα από αυτές, αναπτύσσονται και άλλες υπηρεσίες.

Οι πάροχοι τέτοιων υπηρεσιών αναλαμβάνουν τμήματα της παραγωγικής διαδικασίας (συναρμολόγηση, έλεγχο ποιότητας, συσκευασία), δραστηριότητες που απαιτείται να εκτελεστούν κοντά στον τελικό προορισμό των εμπορευμάτων. Επίσης, μπορούν να προσφέρονται υπηρεσίες μετά την πώληση (επισκευή και επαναχρησιμοποίηση). Τα προϊόντα που έχουν τις μεγαλύτερες προοπτικές να επωφεληθούν από τις υπηρεσίες αυτές αφορούν καταναλωτικά ηλεκτρονικά είδη, φαρμακευτικά προϊόντα, είδη ένδυσης κλπ.

Σημαντική δραστηριότητα υψίστης σημασίας, αφορά το σύνολο των υποστηρικτικών υπηρεσιών που προσφέρονται συνοδευτικά όπως : επισκευή εμπορευματοκιβωτίων, εγκαταστάσεις ζύγισης των φορτίων, εκτελωνισμός, γραφεία, ξενοδοχεία, τράπεζες, υπηρεσίες καθαρισμού. Έτσι, η μεγιστοποίηση των παρεχόμενων VAS αποκτά σημαντικότατο ρόλο για την Εθνική Οικονομία μιας χώρας από τη λειτουργία ενός λιμένα.

Θα υπάρξουν σημαντικά οφέλη σε αντικείμενα και με εκτίμηση ετήσιου κύκλου εργασιών αρκετών δις € σε μερικά χρόνια από την ανάδειξη της Ελλάδας σαν διαμετακομιστικού κόμβου της ΝΑ Ευρώπης και μοχλού ανάπτυξης της Ελληνικής Εφοδιαστικής Αλυσίδας για αυτό απαιτείται :

- Ανάδειξη και ενίσχυση των επιχειρήσεων και των επιχειρηματικών συνεργασιών εντός εφοδιαστικής αλυσίδας

Το σημαντικότερο επιθυμητό όφελος, θα έχει σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη επιχειρήσεων στην παροχή value added services όπως ελαφριά μεταποίηση, συναρμολόγηση, ετικετοποίηση, ποιοτικός έλεγχος, ανάπτυξη χώρων ελεύθερης αποθήκευσης κλπ

- Ανάπτυξη οδικών μεταφορών

Η αύξηση των εμπορευμάτων και οι διεθνείς εμπορικές συμφωνίες θα αυξήσουν τις ανάγκες της οδικής μεταφοράς. Είναι χαρακτηριστικό πως η κεντρική αρτηρία μεταφοράς των εμπορευμάτων στην Ελλάδα είναι το οδικό δίκτυο, καθώς καλύπτει το 98% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, έναντι 76,4% του κοινοτικού μέσου όρου.

Τα εμπορεύματα θα κατευθύνονται σε 4 περιοχές:

- Την περιοχή της Αττικής
- Την ηπειρωτική Ελλάδα
- Το εξωτερικό με την οδική μεταφορά ως την πλέον κατάλληλη για τέτοιες αποστάσεις

- Αύξηση εκμετάλλευσης λιμένων για τα TEU

Τα εμπορεύματα παράγουν έσοδα για τους φορείς εκμετάλλευσης του λιμανιού σε δυο κυρίως υπηρεσίες:

- Υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης
- Υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων (προσόρμισης, πρυμνοδετήσεις κλπ) με άμεσα οφέλη για την απασχόληση

Η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων αποτελείται από τρεις διακριτές κατηγορίες:

- Local. Εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για την τοπική αγορά
- Transshipment. Εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για την μεταφόρτωση σε άλλα πλοία.
- Transit. Εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για το εξωτερικό μέσω χερσαίας μεταφοράς.

- Ανάπτυξη σιδηροδρομικών μεταφορών

Αφορά κυρίως στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και στροφή στο σιδηροδρομικό δίκτυο που αποτελεί ένα ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς με πολλές δυνατότητες κυρίως για την Κεντρική Ευρώπη. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ολοκλήρωση των έργων του ΟΣΕ, ο εξορθολογισμός της λειτουργίας του και η πιστοποιημένη διαλειτουργικότητα του τροχαίου υλικού και των υποδομών.

- Ανάπτυξη υπηρεσιών Bunkering²²

Η αύξηση του όγκου της κινητικότητας των πλοίων θα αυξήσει και τις ανάγκες πετρέλευσης παρέχοντας άμεσο όφελος στην βιομηχανία πετρελαιοειδών και στην εθνική φορολογία. Οι ανταγωνιστικές τιμές αποτελούν το κλειδί για την ανάπτυξη αυτής της αγοράς. Επομένως είναι σημαντικό το κράτος να φροντίσει για την διαμόρφωση τους καθώς το ύψος των φόρων είναι βασικός εισπρακτικός παράγοντας και διαμορφώνει τις τιμές πετρέλευσης.

- Ανάπτυξη αεροπορικών μεταφορών

Η διασύνδεση του λιμένα με το αεροδρόμιο θα ωθήσει την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Θα αφορά επείγουσες παραγγελίες, ευαίσθητα και πολύ ακριβά προϊόντα παρά το μεγάλο κόστος.

²² Ανεφοδιασμός των πλοίων με καύσιμα και συγκεκριμένα με πετρέλαιο.

- Δυναμισμός του Ναυτιλιακού Cluster

Υπάρχει ήδη ένα μεγάλο ναυτιλιακό cluster στον Πειραιά με την παρουσία ναυτιλιακών εταιριών, ναυτιλιακών υπηρεσιών, ναυτιλιακού εξοπλισμού, διαχείρισης εμπορευμάτων και ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες όπου με την αύξηση της κίνησης, την συνεργασία, τον ανταγωνισμό και την διάχυση της πληροφόρησης το ναυτιλιακό cluster θα ωφεληθεί άμεσα. Εξαιτίας του υψηλού όγκου της θαλάσσιας μεταφοράς το οποίο είναι ελληνικών συμφερόντων.

(Σχέδιο νόμου για εθνική στρατηγική στην Εφοδιαστική Αλυσίδα 2013)

- Η Ελλάδα ως κόμβος εκτελωνισμού

Με την αλλαγή της νομοθεσίας (Καθεστώς 42)²³ σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η μεταφορά προϊόντων σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ελλάδας χωρίς την επιβάρυνση με ΦΠΑ, δημιουργείται θετικό κλίμα για την αύξηση της διακίνησης εμπορευμάτων και μάλιστα μπορεί να γίνει ο τελωνειακός έλεγχος στην Ελλάδα για λογαριασμό άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την λήψη των τελωνειακών τελών κατά το ήμισυ μεταξύ των δύο χωρών.²⁴ Την συγκεκριμένη πρακτική χρησιμοποιούν τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης όπως το Ρότερνταμ και το Αμβούργο και αποτελεί αξιοσημείωτο εθνικό εισόδημα για τις χώρες τους.

Επιδίωξη της Ελλάδας πρέπει να καταστεί η λειτουργία του λιμένα του Πειραιά ως κόμβος εκτελωνισμού και είσπραξης των σχετικών τελών. Για την πλήρη αξιοποίηση αυτής της δυνατότητας χρειάζεται η λειτουργία των τελωνείων σε 24ωρη βάση. Οι σημαντικότεροι άξονες δράσεων του νέου στρατηγικού σχεδιασμού για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα είναι οι ακόλουθοι²⁵:

- Ενίσχυση «πράσινης» πρωτοβουλίας logistics από τις επιχειρήσεις.

Ενίσχυση και παροχή κινήτρων καθώς και χρηματοδότησης επιχειρηματικών πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στην προώθηση πρασίνων τεχνολογιών (φιλικών προς το περιβάλλον), υποστήριξη πρακτικών που δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην αειφόρα διανομή των εμπορευμάτων εντός και εκτός πόλεων και συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες για ενίσχυση της περιβαλλοντικής απόδοσης των logistics.

- Ανάπτυξη ενός σύγχρονου, αποτελεσματικού Θεσμικού Πλαισίου.

Θεσμικό πλαίσιο που θα καθορίζει το οργανωτικό πλαίσιο της δημόσιας διοίκησης για τα logistics, με ορισμό συντονιστικής οργανωτικής μονάδας που θα σχεδιάζει κεντρικά τη διοίκηση ως μοναδικό σημείο επαφής για την προώθηση της

²³ Υπουργείο Οικονομικών (2015) Κοινοποίηση της ΠΟΛ.1006/09.01.2015 απόφασης Γ.Γ.Δ.Ε σχετικά με τη θέση εμπορευμάτων σε ελεύθερη κυκλοφορία με απαλλαγή ΦΠΑ και άμεση αποστολή σε άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε (τελωνειακό καθεστώς 42).

²⁴ Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2011) Εξασφαλίζει ο έλεγχος στο πλαίσιο του τελωνειακού καθεστώτος 42 την πρόληψη και τον εντοπισμό της φοροδιαφυγής στον τομέα του ΦΠΑ;» Δελτίο Τύπου.

²⁵ Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας (2013) Σχέδιο Εθνικής Στρατηγικής για την Εφοδιαστική Αλυσίδα. Μόνιμη Επιτροπή Logistics.

αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας. Απλοποίηση, εκσυγχρονισμός και διευκόλυνση διαδικασιών αδειοδότησης εταιρειών. Διαδικασίες που θα υποστηρίζουν την αρχή της ελευθερίας και την κατάργηση οποιονδήποτε περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων. Επίσης θα συντελούν στην διευκόλυνση διαδικασιών διαχείρισης διερχόμενων φορτίων. Απλοποίηση διαδικασιών εκτελωνισμού, μείωση φυσικών ελέγχων των εμπορευμάτων στις πύλες με εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων.

- Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης.

Πληροφόρηση που θα περιλαμβάνει την ανάπτυξη και διαμόρφωση εθνικού παρατηρητηρίου logistics με σκοπό την διαρκή παρακολούθηση τιμών, δεικτών αποδοτικότητας, εμπορευματικών ροών, έρευνα αγορών, καθώς και παρατηρητηρίου διεθνών logistics για ενίσχυση της εξωστρέφειας.²⁶

- Ενίσχυση και οργάνωση των επιχειρήσεων και ενδυνάμωση της τεχνογνωσίας στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Με εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις και το ανταγωνιστικό περιβάλλον της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω προγραμμάτων για τη βελτίωση των δεξιοτήτων, ικανοτήτων και της εξειδίκευσης των εμπλεκόμενων στην εφοδιαστική αλυσίδα. Ενίσχυση δράσεων οργανωτικής καινοτομίας και λειτουργικής ευελιξίας στην εφοδιαστική αλυσίδα των επιχειρήσεων²⁷

- Αξιοποίηση κονδυλίων από τα ευρωπαϊκά ταμεία χρηματοδότησης για ενίσχυση των δράσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας με :

- Ταμείο Συνοχής
- Ευρωπαϊκό ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Γεωργικής Ανάπτυξης
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας

Δράσεις στον τομέα των logistics και στην καινοτομία ενισχύουν την αποδοτικότητα, απλοποιούν την δομή της εφοδιαστικής αλυσίδας πάντα προς όφελος του καταναλωτή. Ενώ ενθαρρύνουν την εξωστρέφεια και διασφαλίζουν την βιωσιμότητα της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής απόδοσης.

(Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας 2013)

²⁶ One stop shop πληροφόρησης

²⁷ Παγκόσμια τράπεζα (2013)

1.3.3.2 Κρουαζιέρα

Μεσογειακές ορίζονται οι κρουαζιέρες που προσφέρονται στην Ελλάδα και εντάσσονται στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων. Η Μεσόγειος μετά την Καραϊβική αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο γεωγραφικό χώρο κρουαζιέρων. Ένας μεγάλος αριθμός προγραμμάτων κρουαζιέρας δραστηριοποιείται γύρω από τα ελληνικά λιμάνια. Τα οποία αποτελούν τον κύριο προσορισμό, με συμπληρωματικούς προσορισμούς τα γειτονικά λιμάνια της Τουρκίας, της Ιταλίας, της Κύπρου και της Αιγύπτου. Ωστόσο, παρά το γεγονός της νησιωτικότητας της χώρας και ότι το τουριστικό προϊόν του Αιγαίου συγκροτείται κυρίως από τους θαλάσσιους πλόες στα ελληνικά νησιά, η Ελλάδα υστερεί σε θέσεις ελλιμενισμού των γειτονικών χωρών, καθώς και στο επίπεδο των υπηρεσιών Yachting. Επιπλέον, το ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον της Τουρκίας δελεάζει τους Έλληνες επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν αποκτήσει θέσεις ναυλώσεων σε τουρκικές μαρίνες. Ως εκ τούτου, η Τουρκία προσελκύει ένα μεγάλο ποσοστό από τους πελάτες που επιλέγουν τα ελληνικά νησιά, αλλά προσεγγίζουν τα τουριστικά λιμάνια της γείτονα χώρας, ώστε να επωφεληθούν από το χαμηλότερο κόστος ελλιμενισμού, από τις υψηλότερου επιπέδου υπηρεσίες, αλλά και για τη συντήρηση, επισκευή και διαχείριση των τουριστικών σκαφών.²⁸

Η αύξηση του μεριδίου της ελληνικής κρουαζιέρας απαιτεί τη διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος με νέους προσορισμούς και τη βελτίωση των υποδομών για τη δυνατότητα προσέγγισης των πλοίων σε περισσότερα λιμάνια. Επομένως η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων και δραστηριοτήτων αλλά και η διαμόρφωση ευνοϊκότερων και ελκυστικότερων συνθηκών προσέλευσης ελληνικών επιχειρήσεων στον κλάδο (ώστε να προτιμώνται από τα εισαγόμενα) θα συμβάλουν στην αύξηση των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων και των οικονομικών ωφελειών για την εθνική οικονομία.

Με το Νόμο 4072/2012²⁹ υλοποιήθηκε η πλήρης άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών καμποτάζ από πλοία που εκτελούν κρουαζιέρα και έχουν ως αφετηρία ελληνικό λιμένα. Πρόκειται για σημαντική εξέλιξη σε μια άστατη περίοδο για την ελληνική οικονομία, όταν παράγοντες όπως η ναυτιλία, οι ναυτιλιακές δραστηριοτήτων, αλλά και ο θαλάσσιος τουρισμός συνολικότερα παραμένουν στην χώρα μας παράγοντες που μπορούν να συμβάλουν δυναμικά στην υπέρβαση της σημερινής κρίσης. Τα πλοία με σημαίες τρίτων κρατών δύνανται πλέον να πραγματοποιούν πλόες χωρίς την υποχρέωση σύναψης ειδικής σύμβασης του κράτους με την πλοιοκτήτρια εταιρεία ή της εταιρείας που εκμεταλλεύεται το πλοίο, δίχως να υπάρχουν άλλοι περιορισμοί, όπως η ελάχιστη παραμονή σε λιμάνι κ.α. Είναι άξιο αναφοράς ότι ο συγκεκριμένος νόμος για τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος σε θέματα ναυτιλίας και τουρισμού, αποτελεί το πρώτο θεσμικό βήμα. Ωστόσο είναι απαραίτητο οι αρμόδιοι φορείς μέσα από μία συστηματική διαβούλευση να επεξεργαστούν ένα σχέδιο που θα εκσυγχρονίσει το πλαίσιο ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και θα περιλαμβάνει μέτρα και ενέργειες, που θα διαφοροποιούν το ισχύον καθεστώς, θα διευρύνουν το εύρος και την ποικιλία των δραστηριοτήτων, θα δίνουν αναπτυξιακό χαρακτήρα και θα απλοποιούν τις διαδικασίες.

²⁸ Μ. Ν. Διακομιχάλης (2009)

²⁹ ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4072 Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος – Νέα εταιρική μορφή – Σήματα – Μεσίτες Ακινήτων – Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις.

Αναλυτικότερα τέτοιες ενέργειες μπορούν να θεωρηθούν οι ακόλουθες :

- Η ενοποίηση του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού σε κοινό θεσμικό πλαίσιο.
- Μείωση της γραφειοκρατίας.
- Απαλοιφή διακρίσεων με βάση κριτήρια όπως το μήκος, ο τύπος και η διάρκεια ναύλωσης.
- Κοινή διαδικασία έναρξης δραστηριότητας ανεξαρτήτως του τύπου του σκάφους.
- Αλλαγή του κριτηρίου επαγγελματικότητας.
- Επέκταση των τρόπων ναύλωσης από αποκλειστικά ολική σε μερική και σε πακέτο με συνδυασμό πολλών τρόπων.
- Ανάπτυξη και προώθηση δικτύου προτεραιότητας.
- Δημιουργία ενιαίου μητρώου σκαφών αναψυχής για την παρακολούθηση του κλάδου και την εκπόνηση σχεδιασμού μέτρων και κινήτρων.
- Παροχή δυνατότητας ερασιτεχνικής αλιείας από τα σκάφη αναψυχής.
- Τη δημιουργία σταθερού και σύγχρονου κανονιστικού πλαισίου με στόχο το αποδοτικό επιχειρηματικό κλίμα.
- Την ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης ελληνικών προορισμών.
- Την βελτίωση των υποδομών των λιμένων.
- Την προώθηση πολιτικής λιμένων για την κρουαζιέρα.
- Την προώθηση ειδικού ενδιαφέροντος προορισμών όπως θρησκευτικού, πολιτιστικού, ιστορικού κ.α.
- Προώθηση συνεργασίας λιμένων με Δήμους, επιχειρήσεις και φορείς.³⁰

³⁰ Cruise Update at Posidonia Πωσειδώνια (2012).

- Αναζήτηση διεθνών συνεργασιών με άλλες χώρες.
- Πολιτικές προώθησης κρουαζιέρας συνολικά.

(Κων/να Μαντζαβίνου 2012)

Όλα αυτά μπορούν να θεωρηθούν ως οι προτεραιότητες του τομέα της κρουαζιέρας. Επίσης αναφορικά με την απελευθέρωση του καμποτάζ, αναμένεται να ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα, καταργώντας ένα γραφειοκρατικό εμπόδιο και καθιστώντας πολύ πιο ευχερή τη δραστηριοποίηση στο χώρο της κρουαζιέρας από πλοία με σημαία τρίτης χώρας.³¹ Θα συμβάλλει επίσης στην δημιουργία φιλικού επενδυτικού κλίματος, αλλά φυσικά απαιτούνται και άλλες θεσμικές αλλαγές όπως η διαδικασία αποκρατικοποιήσεων, με γνώμονα την ενίσχυση του δημόσιου συμφέροντος και την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.³²

Η Ελλάδα είναι σήμερα ο δεύτερος δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας (με ποσοστό 19.6% προσελκύει κάθε χρόνο 4.3 εκ. επιβάτες οι οποίοι δαπανούν περίπου 430 εκ. ευρώ κατά τη διαμονή τους σε ελληνικούς προορισμούς).³³ Από αυτό το ποσό περίπου 85% ωφελεί άμεσα το λιμάνι του Πειραιά, ενώ συνολικά υπάρχουν πενήντα διαφορετικοί ελληνικοί ηπειρωτικοί και νησιωτικοί προορισμοί που αποτελούν προορισμούς κρουαζιέρας και μετά την άρση του καμποτάζ μπορούν να αξιοποιηθούν για την προσφορά σημαντικής ποικιλίας διαδρομών από μια δυναμική δραστηριότητα που αναζητά νέους προορισμούς και νέους συνδυασμούς προορισμών.

Ταυτόχρονα, με την κατάργηση της σύμβασης προωθείται η δυνατότητα του 'homeporting', δηλαδή η χρησιμοποίηση ενός λιμένα ως αφετηρία κρουαζιέρας το οποίο επιφέρει πολλαπλάσια οικονομικά οφέλη για την τοπική οικονομία αλλά και πολλαπλασιαστικά οφέλη που διαχέονται και κυρίως επενδύσεις στα λιμάνια. Μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Ακόμα τονίζεται ότι οι δαπάνες είναι εξωγενείς, δεν πραγματοποιούνται από την ίδια την οικονομία. Πρόκειται για δαπάνες που δημιουργούν προϋποθέσεις ανάπτυξης της κρουαζιέρας και χωροταξικής επέκτασης των ωφελειών ανά την επικράτεια. Έχουν ως συνέπεια να αυξάνουν τις εισροές στην παραγωγική διαδικασία, την αύξηση της ζήτησης για εγχώριες προϊόντα και υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την αύξηση της εργασίας, του εισοδήματος και της κατανάλωσης σε μακροχρόνιο ορίζοντα.

Επιπλέον, έχει αναφερθεί από τον Γ. Καστελλάνος³⁴ σε μία ομιλία του η φιλόδοξη πρωτοβουλία της δημιουργίας του clustering των λιμένων κρουαζιέρας. Σκοπός της δημιουργίας του εν λόγω clustering είναι η συνεργασία για τη συντονισμένη προβολή των ελληνικών λιμανιών κρουαζιέρας. Πρόκειται για μία κίνηση εξωστρέφειας (με δράσεις όπως : δημιουργία λογοτύπου και ταυτότητας για όλα τα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας, δημιουργία ισχυρής διαδραστικής ιστοσελίδας με σκοπό την προβολή των λιμανιών και την παροχή χρηστικών πληροφοριών για τις εταιρείες, τους

³¹ . Μαραβέγιας Ν. (2010).

³² Βλ. Τσαμόπουλος Μ. (2012), «Κρουαζιέρα: Μεγάλοι οι κίνδυνοι από τις πρακτικές του κρατικού παρεμβατισμού»

³³ Μότση Μανιόλα Ε. (2013), Θεμικές και οικονομικές εξελίξεις στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία "passenger shipping" (2002-2012) και δυνατότητες για ένα νέο ανταγωνιστικό πλαίσιο. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

³⁴ Cruise Update at Posidonia 2012. Πωσειδώνια (2012).

επιβάτες και τα λιμάνια κρουαζιέρας και τη δημιουργία ενός εντύπου κρουαζιέρας στο οποίο παρουσιάζονται τόσο τα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας με τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά, όσο και οι περιοχές πρόσβασης και επίσκεψης από αυτά).³⁵

Έτσι η κρουαζιέρα καθίσταται σε στρατηγικό μοχλό ανάπτυξης με βασικό πλεονέκτημα την διάχυση των ωφελειών.

1.3.3.3 Ναυπηγοεπισκευαστικό μοντέλο

Σε όλη την ιστορική της διαδρομή η Ελλάδα βασιζόταν στη ναυτιλία, με το ρόλο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας να αποτελεί κλάδο πρωταρχικής σημασίας που εκτιμάται ότι θα συντελέσει στην μείωση της εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό (πολεμικές κατασκευές). Επιπροσθέτως εξυπηρετεί την ακτοπλοΐα, απασχολεί μεγάλο ποσοστό εργατικού δυναμικού, ενισχύει την ανάπτυξη παράλληλων δραστηριοτήτων (συντήρηση, επισκευή, κατασκευή) αλλά κυρίως αποτελεί πηγή συναλλάγματος. Σήμερα η εγχώρια ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα διαμορφώνεται σε ιδιαιτέρως χαμηλά επίπεδα με τις μονάδες να υπολειτουργούν.

Αυτές οι δυσμενείς συνθήκες στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας μπορούν να βελτιωθούν με την υιοθέτηση προτάσεων³⁶ που στόχο έχουν την ανασυγκρότηση της, όπως³⁷:

- Επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών
- Εκσυγχρονισμό εξοπλισμού με στόχο την βελτίωση της παραγωγικής διαδικασίας.
- Επιχορήγηση και ανάληψη καινοτόμων κατασκευών
- Εκπόνηση προγραμμάτων κατάρτισης και επανεκπαίδευσης με στόχο την εξειδίκευση του εργατικού προσωπικού αλλά και διασύνδεση με εκπαιδευτικές σχολές στον τομέα των ναυπηγείων για την προσέλκυση νέων.
- Υιοθέτηση πολιτικών που στόχο θα έχουν την προστασία του περιβάλλοντος και τον περιορισμό της μόλυνσης.
- Στήριξη των επιχειρήσεων για την διατήρηση των θέσεων εργασίας

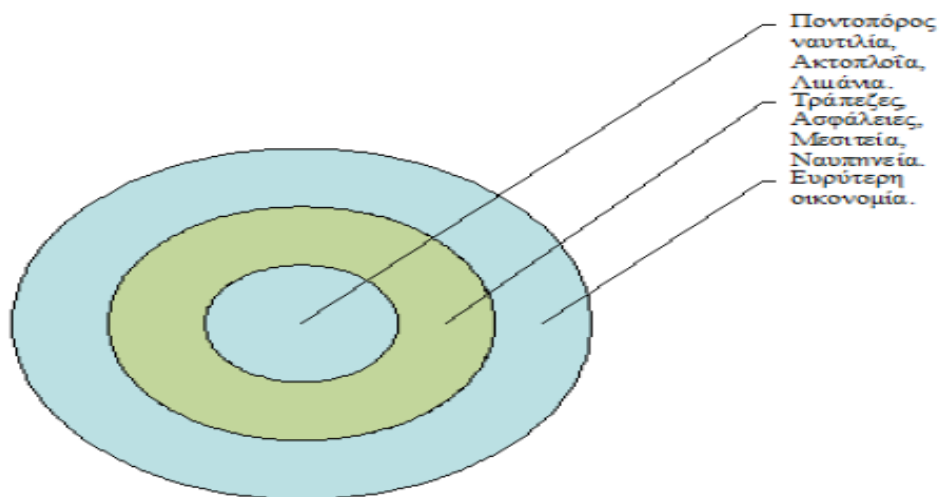
³⁵ Κων/να Μαντζαβίνου (2012), Τουρισμός & Ναυτιλία, προς μια συνεκτική Αναπτυξιακή Προοπτική της Ελλάδας απέναντι στην κρίση» Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Ερευνητών στην Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση. Ε.Κ.Π.Α.

³⁶ Ερευνητικό Πρόγραμμα Ι.Ε.Κ.Ε.Θ. 2013-2014, Οικονομική Ανασυγκρότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας και τρόποι επαναπατρισμού της.

³⁷ Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά (Προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας)

- Εκπαίδευση στελεχών για την ναυπηγοεπισκευή με αντίστοιχη επαγγελματική πιστοποίηση
- Δημιουργία κοινοπρακτικών σχημάτων και υλοποίηση αναπτυξιακών πρωτοβουλιών (από πλευράς δημοσίου)
- Τέλος απαραίτητη είναι από το κράτος η δημιουργία στρατηγικού σχεδιασμού που στόχο θα έχει την δημιουργία κινήτρων για την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από το εξωτερικό αλλά και προσφορά ευνοϊκότερων υπηρεσιών, όπως και χαμηλού κόστους παραγωγής στους εφοπλιστές και στους πλοιοκτήτες με απώτερο στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας αλλά και της παραγωγής.³⁸

Εικόνα 19 Ναυτιλιακός Κλάδος στην Ελλάδα



Πηγή : Ερευνητικό Πρόγραμμα Ι.Ε.Κ.Ε.Θ. 2013-2014, Οικονομική Ανασυγκρότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας και τρόποι επαναπατισμού της.

1.3.4 Ναυτιλία

Η ναυτιλία αποτελεί μια από τις κύριες επιχειρηματικές δραστηριότητες της χώρας με εξαιρετικά διεθνή χαρακτήρα στην οποία εμπλέκονται πολλά διαφορετικά μέρη. Όπως και σε όλες τις δραστηριότητες έτσι και στην ναυτιλία στόχος είναι η υψηλότερη λειτουργική απόδοση με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Το ζητούμενο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι η ευελιξία και η ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων, η επιχειρηματικότητα προσαρμοσμένη στην παγκόσμια αγορά και η ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου. Η απελευθέρωση των αγορών, και η παγκοσμιοποίηση προσφέρουν στην ελληνική ναυτιλία ευκαιρίες και εγείρουν τις προκλήσεις για τη διατήρηση του ελληνο-κεντρικού χαρακτήρα τους. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων, παρέχουν πληροφόρηση, χρηματοδότηση, ναυπηγήσεις, ασφαλιστικές καλύψεις, προώθηση καινοτομίας και έναν δημιουργικό ανταγωνισμό, βελτιώνοντας τη θέση όλων δημιουργώντας εξειδίκευση. Η Ελληνική ναυτιλία

³⁸ Ερευνητικό πρόγραμμα ΙΕΚΕΘ 2013-2014

λειτουργεί μέσα από διεθνή δίκτυα μεταφορών για αυτό προσδιοριστικός παράγοντας προσέλκυσης επενδύσεων και ανάπτυξης είναι η ύπαρξη φορτίων προς μεταφορά και όχι το λιμάνι καθεαυτό.

Το αντίκτυπο της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και τη κοινωνία σε αυτή τη κρίσιμη στιγμή είναι σημαντικό και αποτυπώνεται στην σημαντική συμβολή του στο Ελληνικό ΑΕΠ. Θα μπορούσε να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης υποστηρίζοντας την Ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά και επενδύσεις.

Τα άμεσα οφέλη είναι εκείνα που σχετίζονται με την ακτοπλοΐα και τις λιμενικές υπηρεσίες και αντιπροσωπεύουν τη συνεισφορά του κλάδου στο ελληνικό ΑΕΠ. Όμως οφέλη μπορεί να προκύψουν και σε υποστηρικτικές υπηρεσίες πέραν των βασικών όπως τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, δικηγορικά γραφεία, ασφαλιστικοί οργανισμοί, επισκευές και προμηθευτές του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα. Τα πιο σημαντικά όμως είναι αυτά που βασίζονται στον υπολογισμό του αντίκτυπου δραστηριοτήτων της ναυτιλίας στην ευρύτερη οικονομία, συνυπολογίζοντας την πρόσθετη κατανάλωση σε νοικοκυριά που προέρχεται από τα εισοδήματα του ναυτιλιακού κλάδου, των υποστηρικτικών υπηρεσιών και όλων των επιχειρήσεων και κλάδων που συνδέονται με αυτές.

Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας και έναν τομέα συνεχώς εξελίξιμο κυρίως μέσα από την παρουσία των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων της. Ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει σε σύνολο περίπου €13,4 δισεκατομμύρια ετησίως στο Ελληνικό ΑΕΠ ποσό που αντιστοιχεί στο 6% του Ελληνικού ΑΕΠ(στατιστικά του 2010), ενώ υπολογίζεται ότι απασχολεί περισσότερα από 165.000 άτομα δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα. Η άμεση συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου υπολογίζεται στα περίπου €7,6 δισεκατομμύρια, ποσό που αντιστοιχεί σε 3,5% του Ελληνικού ΑΕΠ. Από αυτά, ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει έμμεσα, μέσω των υποστηρικτικών υπηρεσιών της ναυτιλίας, €2,3 δισεκατομμύρια και €3,4 δισεκατομμύρια είναι τα υπολογιζόμενα επαγωγικά οφέλη. Η ναυτιλία έχει την μεγαλύτερη συνεισφορά, προσφέροντας €6,5 δισεκατομμύρια. Η συνολική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ παραμένει σταθερή διαχρονικά, γεγονός που υποδεικνύει ότι η συνολική συνεισφορά του για το έτος 2012 θα μπορούσε να αντιστοιχεί σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας δεδομένης της συρρίκνωσης του Ελληνικού ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια.³⁹

Τα ετήσια έσοδα των θαλάσσιων μεταφορών στο εμπορικό ισοζύγιο υπηρεσιών την τελευταία δεκαετία ανήλθαν στα €136 δισεκατομμύρια. Αξίζει να τονισθεί πως οι κεφαλαιακές ανάγκες της Ελληνικής ναυτιλίας καλύπτονται από ιδιωτικά κεφάλαια, χωρίς χρηματοδότηση ή επιδοτήσεις από την κυβέρνηση, σε αντίθεση με τον τουρισμό που κατατάσσεται δεύτερος με εισπράξεις €10,5 δισεκατομμύρια.

Πέραν από τη ναυτιλία, οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν την οικονομία και συνεισφέρουν στην κοινωνία με ποικίλους τρόπους. Οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια στους βασικούς τομείς της Ελληνικής οικονομίας όπως η ενέργεια, οι μεταφορές, οι κατασκευές, η τραπεζική, ο τουρισμός, η τεχνολογία και το λιανεμπόριο, τα ακίνητα. Οι προαναφερθείσες επενδύσεις υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας έτσι την επιπρόσθετη διαχρονική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην

³⁹ Boston Consulting Group. (2013)

οικονομία της χώρας, συνυπολογίζοντας το γεγονός πως οι Έλληνες εφοπλιστές κατέχουν ένα μεγάλο κομμάτι στη παγκόσμια αγορά είναι φανερό πως μελλοντικά με κατάλληλη διαχείριση τους από την πολιτεία μπορούν να συνεισφέρουν περισσότερο. Για παραδείγματα ήδη από τη δεκαετία του 1960 αποτελούν η ίδρυση των ναυπηγείων Ελευσίνας και της Εμπορικής Τράπεζας από την οικογένεια Ανδρεάδη, η ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων και Διυλιστηρίων στον Σκαραμαγκά από την οικογένεια Νιάρχου, η ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την οικογένεια Ωνάση, οι επενδύσεις σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα των οικογενειών Καρρά, Χανδρή, Κωνσταντακόπουλου κ.α.⁴⁰ Οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων όπως τα ιδρύματα Λασκαρίδη, Λεμού, Λάτση, Νιάρχου, Τσάκου, Ωνάση κλπ. Μελλοντικά, η Ελληνική ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας. **(Boston Consulting Group. 2013)**

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι πολύ σημαντική και συγκεκριμένες προτάσεις ⁴¹μπορούν να την ενισχύσουν και ως αποτέλεσμα, να αυξήσουν τον αντίκτυπο της στην Ελληνική οικονομία :⁴²

- Σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο για την προσέλκυση και εγκατάστασης ναυτιλιακών επενδύσεων και συναφών δραστηριοτήτων σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον
- Ενίσχυση ναυτιλιακών σχολών και στρατηγική κατεύθυνση των νέων προς αυτές με απώτερο σκοπό να ενισχυθεί η απασχόληση των Ελλήνων στην ναυτιλία
- Αναβάθμιση ποιότητας εκπαίδευσης και παροχή κινήτρων για ιδιωτική εκπαίδευση
- Απλοποίηση διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων και εγκατάστασης δραστηριοτήτων με μείωση γραφειοκρατίας
- Ένταξη ναυτιλιακού τομέα στην μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της Ελλάδας.

(Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. (2014). Το Ναυτιλιακό Πλέγμα.)

⁴⁰ Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (2012)

⁴¹ Boston Consulting Group. (2013)

⁴² Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. (2014). Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού Πλέγματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Μελέτη στοιχείων και χαρακτηριστικών της μητροπολιτικής περιφέρειας της Αθήνας και παρουσίαση της δυναμικής ανάπτυξης της.

2.1 Μητροπολιτική Περιφέρεια Αθηνών

Η Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας αποτελεί το ισχυρότερο οικονομικό κέντρο της χώρας, ενώ συγκαταλέγεται και στις μεγάλες πόλεις της Ευρωπαϊκής περιμέτρου. Συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των παραγωγικών δραστηριοτήτων έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης καθώς και το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού, των υπηρεσιών και του εργατικού δυναμικού. Παρουσιάζει υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης, ενώ σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί και η γεωγραφική της θέση που χαρακτηρίζεται από την κεντροβαρικότητα της έναντι των υφιστάμενων και υπό δημιουργία αναπτυξιακών υποδομών της χώρας, τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο.⁴³

Η μητροπολιτική λειτουργία του αστικού κέντρου της Αθήνας σε εθνικό επίπεδο, στηρίζεται στα καταλυτικά για όλη τη χώρα μεγέθη της μεταποίησης, των υπηρεσιών και των σχετικών υποδομών

Η Αθήνα αποτελεί μια σύγχρονη μητρόπολη με μοναδικά φυσικά και πολιτιστικά πλεονεκτήματα, αποτελεί ένα οικονομικό, επιχειρησιακό και επιχειρηματικό κέντρο που αποσκοπεί στην αυτοτροφοδοτούμενη και βιώσιμη ανάπτυξη. Η Αθήνα αποτελεί γενέτειρα του αρχαίου ελληνικού πνεύματος και αποτέλεσε τη νεότερη πρωτεύουσα της χώρας. Ως εκ τούτου ο πληθυσμός της αυξήθηκε ραγδαία από 12.000 κατοίκους το 1833 (οπότε και καθορίστηκε ως πρωτεύουσα), σε 300.000 το 1900 κατοίκους και παραμονές Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου περί το 1 εκατομμύριο κατοίκους. Έπειτα των μεταναστευτικών ροών εξαιτίας της Μικρασιατικής καταστροφής που σημειώθηκαν, κατέληξε να φτάσει τα 3.5 εκατομμύρια κατοίκων το 1991, με αποτέλεσμα σήμερα να απαριθμεί το μισό πληθυσμό της χώρας.

Το τελευταίο μισό του αιώνα και παράλληλα με τη βιομηχανική εποχή, η Αθήνα σημείωσε σημαντικούς ρυθμούς οικονομικής και δημογραφικής αύξησης, καθώς ο πληθυσμός συνέρρεε για λόγους καλύτερων ευκαιριών, απασχόλησης, υποδομών και διαβίωσης. Ως αποτέλεσμα, η σύνθεση της απασχόλησης χαρακτηρίζεται από την υπεροχή του τριτογενή τομέα ή αλλιώς των τομέα των υπηρεσιών ο οποίος τείνει να αντιπροσωπεύει το μισό του εθνικού προϊόντος. Το περιφερειακό προϊόν κατανέμεται κατά 2,3% στον πρωτογενή τομέα, 27,6% στο δευτερογενή και 70,1% στον τριτογενή τομέα. Επομένως, ορθά εντάσσεται στο δίκτυο των μητροπολιτικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και του παγκόσμιου πανοράματος των μεγάλων πόλεων.

2.1.1 Χαρακτηριστικά

Η Περιφέρεια Αττικής βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της χώρας και καταλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα της Ηπειρωτικής Ελλάδας. Έχει έκταση 3.808 χμ² και καλύπτει το 2,9% της συνολικής έκτασης της χώρας. Έχει έδρα την Αθήνα, την

⁴³ Ιωαννου Χρ.(2009)

Πρωτεύουσα της Ελλάδας. Η Αττική ως Περιφέρεια διαιρείται σε δυο μεγάλες υποενότητες, την Περιφέρεια της πρωτευούσης και το Υπόλοιπο της Αττικής.⁴⁴

Η Περιφέρεια της πρωτευούσης περιλαμβάνει το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και του Πειραιά και οριοθετείται ανάμεσα στο όρος Πεντέλης, της Πάρνηθας και του Υμηττού, το λεγόμενο Λεκανοπέδιο Αττικής, εντός του οποίου έχει αναπτυχθεί το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας ενώ στα νότια βρέχεται από το Σαρωνικό κόλπο. Το Υπόλοιπο Αττικής, με έκταση 3,381 χλμ² περιλαμβάνει τη βόρεια, ανατολική και δυτική Αττική και τα νησιά του Αργοσαρωνικού κόλπου. Η Αττική χαρακτηρίζεται από μία ποικιλομορφία γεωμορφολογικά διότι αποτελείται τόσο από ορεινές, όσο πεδινές και νησιωτικές περιοχές. Με τη σημερινή διοικητική διάρθρωση, αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Δυτικής, Ανατολικής Αττικής καθώς και την Περιφερειακή Ενότητα Νήσων Αργοσαρωνικού. Το υπόλοιπο της Αττικής περιλαμβάνει σήμερα ουσιαστικά τα προάστια του Λεκανοπεδίου της Αθήνας και ένα πλέγμα μικρότερων πόλεων και οικισμών πολύ στενά συνδεδεμένο με τη πόλη.

Η Αττική συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της χώρας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την πρόσφατη απογραφή του 2011 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 3.812.330 κάτοικους (άνδρες: 1.842.680 και γυναίκες: 1.969.650). Λαμβάνοντας υπόψη τα πληθυσμιακά στοιχεία των τελευταίων 40 ετών ο πληθυσμός της Περιφέρειας φαίνεται να παρουσιάζει συνεχιζόμενη άνοδο. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διαχρονική πληθυσμιακή εξέλιξη για την περίοδο 1971-2011 του μόνιμου πληθυσμού της Περιφέρειας Αττικής.

Εικόνα 20 Δημογραφική Εξέλιξη Πληθυσμού 1971-2011

Περιφέρεια Αττικής					
Έτη	1971	1981	1991	2001	2011
Πληθυσμός	2.797.836	3.369.443	3.523.407	3.761.810	3.812.330

Πηγή : Ελληνική Στατιστική Αρχή

Είναι εμφανής μία διαχρονική αύξηση του πληθυσμού, καθώς και ένας αυξανόμενος ρυθμός ανά δεκαετία της Περιφέρειας που οφειλόταν κυρίως σε οικονομικούς παράγοντες. Ωστόσο, ο ρυθμός αύξησης την τελευταία δεκαετία μειώθηκε. Τη δεκαετία (1991-2001) η ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού διαμορφώθηκε στο 6,77%, ενώ την τελευταία δεκαετία το ποσοστό αύξησης είναι 1,34%.

⁴⁴ Κόνσολας, Ν. (1997).

Εικόνα 21 Επιχειρήσεις ανά Τομέα Παραγωγής στην Αττική 2002

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ		
ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΤΖΙΡΟΣ (σε εκατ. ευρώ)
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		
γεωργία, κτηνοτροφία, δασοκομία	1.195	175,54
αλιεία	259	196,23
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		
ορυχεία και λατομεία	174	406,1
μεταποιητικές βιομηχανίες	37.127	36.446,8
παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού	365	7.519,74
κατασκευές	31.691	9.592,92
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		
χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής ή οικιακής χρήσης	107.720	57.951,55
ξενοδοχεία και εστιατόρια	17.898	2.778,8
μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	17.707	14.699,58
ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί	1.886	15.350,33
διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμισθώσεις και εμπορικές δραστηριότητες	57.863	8.229,83
εκπαίδευση	2.056	200,56
υγεία και κοινωνική μέριμνα	1.794	561,77
άλλες δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών υπέρ του κοινωνικού συνόλου και άλλων υπηρεσιών κοινωνικού ή ατομικού χαρακτήρα	19.355	4.879,45
λοιποί κλάδοι	10.017	1.282,33
ΣΥΝΟΛΟ	306.907	160.272

Πηγή : Ελληνική Στατιστική Αρχή

Είναι χαρακτηριστική η διαχρονική πληθυσμιακή σταθεροποίηση του πληθυσμού της Περιφέρειας γύρω από το 34% κατά τις δεκαετίες 1981,1991 και 2001. Τη 10ετία του 1991-2000 η Περιφέρεια διατήρησε ένα θετικό ρυθμό μεταβολής, ανάλογο με εκείνον της Χώρας, ενώ τη 10ετία 2000 – 2011 εμφάνισε μικρή αύξηση, σε σχέση με τη μικρή μείωση που καταγράφηκε σε εθνικό επίπεδο. Το ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού της Περιφέρειας Αττικής ανέρχεται στο 35,34% του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Εικόνα 22 Πληθυσμιακή Ανάλυση 2001-2011

Πληθυσμιακή Ανάλυση κατά φύλο 2001-2011						
	Φύλο (%)				Ποσοστιαία Μεταβολή 2001-2011 (%)	
	2001		2011			
	Άντρες	Γυναίκες	Άντρες	Γυναίκες	Άντρες	Γυναίκες
Περιφέρεια Αττικής	48,4	51,6	48,3	51,7	-0,002	0,002
Σύνολο Χώρας	49,5	50,5	49,2	50,8	-0,006	0,006

Πηγή : ΕΣΥΕ Απογραφή 2011

Εικόνα 23 Ρυθμός Πληθυσμιακών Μεταβολών

Ρυθμοί Πληθυσμιακών Μεταβολών				
	1971-1981	1981-1991	1991-2001	2001-2011
Περιφέρεια Αττικής	20,43%	4,57%	6,77%	1,34%
Χώρα	11,1%	5,34%	6,86%	-1,61%

Πηγή : ΕΣΥΕ Απογραφή 2011

Εικόνα 24 Διάρθρωση Πληθυσμού Αττικής 2011

Διάρθρωση Πληθυσμού Περιφέρειας Αττικής κατά Περιφερειακή Ενότητα και κατά άρρενες και θήλεις				
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΆΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (ΑΝΑ ΚΜ2)
Περιφέρεια Αττικής	3.812.330	1.842.680	1.969.650	1.001,11
ΠΕ Κεντρικού Τομέα	1.018.440	483.510	534.930	11.669,19
ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών	592.400	280.340	312.060	4.268,41
ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών	487.730	238.910	248.820	7.303,53
ΠΕ Νοτίου Τομέα Αθηνών	526.520	248.290	278.230	7.644,46
ΠΕ Ανατολικής Αττικής	502.090	253.580	248.510	331,85
ΠΕ Δυτικής Αττικής	161.300	82.230	79.070	160,66
ΠΕ Πειραιώς	449.070	218.110	230.960	8.907,11
ΠΕ Νήσων	74.780	37.710	37.070	85,08

Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφή 2011

Η πληθυσμιακή εξέλιξη της Περιφέρειας προκύπτει ως ένα σταθμισμένο σύνολο χωρικών υποενοτήτων της Αττικής, οι οποίες φαίνεται ότι λειτουργούν περισσότερο κοινωνικοοικονομικά παρά διοικητικά. Έτσι, οι πληθυσμιακές εξελίξεις φαίνεται ότι εκφράζουν δυναμικά την πλέον επίκαιρη και αξιόπιστη εικόνα των μεταλλαγών στην Περιφέρεια.⁴⁵

Ο συνολικός αστικός πληθυσμός της χώρας, ενώ μεταβάλλεται τις δύο πρώτες δεκαετίες της περιόδου θεώρησης με ρυθμούς πιο μικρούς από τους ρυθμούς του ΠΣΠ στη συνέχεια και μετά το 1971 μεταβάλλεται με μεγαλύτερους ρυθμούς. Τα στοιχεία αυτά επιτρέπουν την επιβεβαίωση του γνωστού φαινομένου της αγροτικής

⁴⁵ «Χωρική ανάλυση και πρόβλεψη εξέλιξης αστικών περιοχών: εφαρμογή στο Νομό Αττικής», Π. Μανέτος, Γ. Φώτης, Πανεπ. Θεσσαλίας, 2003.

εξόδου κατά φάσεις, και τους τόπους προορισμού των μετακινούμενων καθώς και την εξωτερική αλλαγή δυναμικής στο αστικό σύστημα της χώρας.

Εικόνα 25 Ποσοστό ανεργίας Αττικής

Περιφέρεια Αττικής				
Ιανουάριος				
2007	2008	2009	2010	2011
7,70%	6,70%	7,10%	10,70%	14,60%

Πηγή : ΕΣΥΕ Απογραφή 2011

Η πληθυσμιακή εξέλιξη της Περιφέρειας εξαρτάται σαφώς από την εγκατάσταση, οικονομικών μεταναστών, ορισμένοι από τους οποίους νομιμοποιούν την παρουσία τους, ενώ άλλοι όχι. Όσο περισσότερο ακαθόριστο είναι το καθεστώς παραμονής των μεταναστών στη χώρα μας, τόσο μεγαλύτερη είναι και η απροθυμία τους να υπαχθούν στις διαδικασίες της απογραφής. Η διαπίστωση αυτή ισχύει ειδικά για την απογραφή του 1991, την πρώτη απογραφή η οποία βρίσκεται αντιμέτωπη με τους πρώτους οικονομικούς μετανάστες. Οι μεταβολές του πληθυσμού στην Αττική εκφράζονται και με τις μεταβολές των ζωνών της κατοικίας στην Περιφέρεια, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως ενδογενείς εξωγενείς. Για παράδειγμα δύο βασικοί εξωγενείς παράγοντες αλλαγής του τύπου κατοικίας στην Περιφέρεια κατά την τελευταία 10ετία αποτελούν η προαστιοποίηση, και η εξωτερική μετανάστευση. Το κοινωνικό πρότυπο της Περιφέρειας μεταβάλλεται και η οικογένεια μέσα σε αυτό παίζει ολοένα και μικρότερο ρόλο.

Η έκταση των πληθυσμιακών μεταβολών ποικίλει ανά χωρικό σύνολο. Μεγάλη μείωση παρουσιάζει το κέντρο της Αθήνας λόγω του παραγκωνισμού του και των μεταναστών, ενώ ακολουθεί ο Πειραιάς. Σε ότι αφορά, την απόλυτη αύξηση των πληθυσμιακών μεγεθών, είναι εντυπωσιακή η πληθυσμιακή αύξηση των εκτός Λεκανοπεδίου χωρικών ενοτήτων, δηλαδή των προαστίων η οποία όπως προκύπτει και από σχετικά μεγέθη ζήτησης πρώτης κατοικίας, φαίνεται να εντείνεται διαχρονικά. Αυτές οι πληθυσμιακές μεταβολές, συνθέτουν ένα νέο τοπίο αναγκών που δημιουργούνται εξαιτίας των ροών των παραγωγικών, κοινωνικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων.⁴⁶

(Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης Α.Ε. (2011)

⁴⁶ Κατσανέβας, Θ. (2009).

Εικόνα 26 Εξέλιξη Πληθυσμού Περιφέρειας Αττικής

Συγκριτική Εξέλιξη πληθυσμού της Περιφέρειας Αττικής ανά Περιφερειακή Ενότητα, 1991-2001-2011 (προσαρμοσμένα στοιχεία και επεξεργασία τους)					
	1991	2001	2011	Ποσοστιαία Μεταβολή 1991-2001	Ποσοστιαία Μεταβολή 2001-2011
Περιφερειακές Ενότητες Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών, Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Νοτίου Τομέα Αθηνών (πρώην Νομαρχία Αθηνών)	2.577,609	2.664,776	2.625,090	3,38%	-1,49%
Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής (πρώην Νομαρχία Αν.Αττικής)	296,263	403,918	502,090	36,34%	24,30%
Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής (πρώην Νομαρχία Δυτ.Αττικής)	125,177	151,612	161,300	21,12%	6,39%
Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς και Νήσων (πρώην Νομαρχία Πειραιά)	524,358	541,504	523,850	3,27%	-3,26%
Σύνολο Αττικής	3.523,407	3.761,810	3.812,330	6,77%	1,34%
Σύνολο Χώρας	10.259,900	10.964,020	10.787,690	6,86%	-1,61%

Πηγή : ΕΣΥΕ Απογραφή 2011

2.1.2 Θεσμικό πλαίσιο

Το σύστημα διοίκησης είναι αποτέλεσμα της ιδιομορφίας, των προβλημάτων και της πολυπλοκότητας που υπήρχαν. Η μητροπολιτική περιφέρεια της Αττικής, στην ιστορία του σύγχρονου κράτους παρουσίασε αρκετές διοικητικές μεταβολές, μέχρι να πάρει τη σημερινή της μορφή.

Με τον Α.Ν. 44/1936 έγινε η πρώτη προσπάθεια εισαγωγής ενός συστήματος διοίκησης, ώστε να ανταποκριθεί στα σύνθετα χαρακτηριστικά και τον χαρακτήρα της πρωτεύουσας. Σύμφωνα με αυτό το νόμο, συστήθηκε ένας Οργανισμός με τη μορφή Ν.Π.Δ.Δ. και τίτλο «Διοίκησης Πρωτευούσης». Επικεφαλής ορίστηκε Υπουργός και οι αρμοδιότητές του εκτείνονταν σε ένα μεγάλο φάσμα δήμων συμπεριλαμβανομένων τους δήμους της Αθήνας και του Πειραιά. Ο Οργανισμός καταργήθηκε το 1941 και οι αρμοδιότητες του μεταβιβάστηκαν στον Υπουργό Εσωτερικών και τον Νομάρχη. Στη διάρκεια της μεταπολεμική περίοδο θεσπίστηκε ο Ν.3200/1955 με κατάργηση των Γενικών Διοικήσεων και με τη γενίκευση της νομαρχιακής αποκέντρωσης σε όλη τη επικράτεια. Ωστόσο, η εξάρτηση της αποκεντρωμένης νομαρχιακής διοίκησης από την κεντρική διοίκηση δεν κατέστη δυνατό να επιτευχθεί.

Η επόμενη προσπάθεια, έγινε με τη διοίκηση της «μείζονος πρωτευούσης» (Ν.Δ. 1147/1972). Οπου, καταργήθηκαν οι νομοί Αττικής και Πειραιώς και ιδρύθηκε ένας ενιαίος νομός Αττικής, που υποδιαιρείται σε 4 διαμερίσματα: Αθηνών, Δυτικής Αττικής, Ανατολικής Αττικής και Πειραιώς.

Ακολουθεί η μετατροπή όλων των νομαρχιών από αποκεντρωμένες σε αυτοδιοικούμενες βαθμίδες του διοικητικού συστήματος. Εντούτοις, δεν έγινε σωστή

πρόβλεψη για τις ιδιομορφίες της μητροπολιτικής περιοχής Αττικής και ως εκ τούτου διατηρήθηκε το καθεστώς της νομαρχιακής τετραρχίας.⁴⁷

Επομένως είναι προφανής η δυσκολία διακυβέρνησης μιας μητροπολιτικής περιοχής λόγω των ιδιομορφών δομών και χαρακτηριστικών τους. Οι μητροπολιτικές περιοχές (κυρίως αυτή της Αθήνας), αποτελούν ένα εκτεταμένο και πολύπλοκο οικιστικό-πολεοδομικό συγκρότημα, που παρουσιάζει συγκέντρωση οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων και εξαιρετική πυκνότητα πληθυσμού. Ωστόσο, πάντα απουσίαζε ένα ενιαίο όργανο με συνολική αρμοδιότητα για την αποτελεσματική διαχείριση και αντιμετώπιση των κοινών προβλημάτων της μητροπολιτικής περιοχής.

(Σταυρίδου Μαρία 2011)

2.1.3 Συνταγματικό πλαίσιο

Ο θεσμός της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο Σύνταγμά μας κατοχυρώνεται στα άρθρα 101 και 102. Στο αναθεωρημένο Σύνταγμα υπάρχει ρητή αναφορά περί συγκρότησης δυο βαθμίδων τοπικής αυτοδιοίκησης. Το γεγονός αυτό, δεδομένου ότι αποκλείει τη λειτουργία και τρίτης βαθμίδας ΟΤΑ συνεπάγεται τα εξής:⁴⁸

- δεν είναι δυνατή η ταυτόχρονη δημιουργία μητροπολιτικής βαθμίδας σε περιοχές που διατηρούνται οι υφιστάμενες δυο χαμηλότερες βαθμίδες αυτοδιοίκησης και
- σε κάποια μητροπολιτική περιοχή της χώρας, με πλαισίωσή της από μητροπολιτικό σύνδεσμο, δεν είναι δυνατόν να διατηρηθεί μια μόνο βαθμίδα.

Τούτο διότι ο ΟΤΑ δεν μπορεί να υποκαταστήσει μια από τις δυο συνταγματικά κατοχυρωμένες βαθμίδες αυτοδιοίκησης, ενώ ο ρόλος του είναι εξ ορισμού συμπληρωματικός και επικουρικός. Ωστόσο στο άρθρο 101 γίνεται λόγος για ύπαρξη αποκεντρωμένων περιφερειακών οργάνων του κράτους, γεγονός που αποκλείει τη δημιουργία σχήματος μητροπολιτικής διοίκησης που θα προέβλεπε την κατάργηση των τοπικών περιφερειακών οργάνων και την ανάληψη όλων των αρμοδιοτήτων τους από ΟΤΑ, είτε από κεντρικές υπηρεσίες του Κράτους.⁴⁹ Παράλληλα, στο άρθρο 102 σημειώνεται τεκμήριο αρμοδιότητας για τη διοίκηση τοπικών υποθέσεων υπέρ των ΟΤΑ, με βάση το οποίο το Σύνταγμα εξουσιοδοτεί το νομοθέτη να καθορίσει το εύρος και τις κατηγορίες καθώς και την κατανομή τους στους επιμέρους βαθμούς. Επομένως, η κατανομή αρμοδιοτήτων ενδέχεται να γίνει κατά διαφορετικό τρόπο σε συγκεκριμένες περιοχές της χώρας που παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες, (μητροπολιτικές περιφέρειες).

Επιπλέον, στο Σύνταγμά μας, για πρώτη φορά προβλέπεται ότι η άσκηση αρμοδιοτήτων από τους ΟΤΑ που ήταν υποχρέωση του κράτους μπορεί να αφορά συγκεκριμένη περιοχή της χώρας και κατ'εξοχήν μια μητροπολιτική περιοχή. Το άρθρο 102 συνδέει την οργανωτική συγκρότηση των ΟΤΑ με τη δημιουργία τοπικών

⁴⁷ Μακρυδημήτρης, 1994.

⁴⁸ Σταυρίδου Μαρία (2011). Η Μητροπολιτική Περιφέρεια ως χώρος προώθησης αναπτυξιακών και επιχειρηματικών καινοτομιών. Η Μητροπολιτική Ενότητα της Θεσσαλονίκης.

⁴⁹ Δαγτόγλου, Π. (1997).

οργανισμών διαδημοτικής συνεργασίας. Είναι δυνατή η σύσταση συνδέσμων που να μπορούν να αναλαμβάνουν, όχι μόνο την εκτέλεση έργων ή παροχή υπηρεσιών αλλά και την άσκηση αρμοδιοτήτων.(Σταυρίδου Μαρία 2011)

2.2 Ο ρόλος της Περιφέρειας Αττικής

Η Αττική και ο μητροπολιτικός χαρακτήρας αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό σε όλες τις σχετικές προσεγγίσεις⁵⁰. Η Αθήνα κατατάσσεται στις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης και της ευρωπαϊκής περιμέτρου, εμφανίζοντας ορισμένα χαρακτηριστικά περιθωριοποίησης με την έννοια της συμμετοχής της Περιφέρειας στο Ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. Η άρση αυτής της απομόνωσης με αναπτυξιακές πρωτοβουλίες σημαντικού βεληνεκούς, οι διεκδικήσεις πόρων και η συστηματική συμμετοχή της Περιφέρειας σε ευρωπαϊκά δίκτυα αποτελούν στρατηγική επιλογή.

Σε εθνικό επίπεδο, η Περιφέρεια Αττικής, αποτελεί το μητροπολιτικό οικονομικό και διοικητικό κέντρο της Ελλάδας και διαμορφώνει σε μεγάλο βαθμό την αναπτυξιακή πορεία της χώρας. Οι λειτουργίες της επηρεάζουν αποφασιστικά την αναπτυξιακή δυναμική στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας, ενώ ο ρόλος της Αθήνας προσδιορίζεται από την κυρίαρχη θέση της στην οικονομική, διοικητική και χωρική δομή της χώρας.

Στις νέες συνθήκες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και της όξυνσης του ανταγωνισμού, τα μητροπολιτικά κέντρα θεωρούνται ως μοχλοί ανάπτυξης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας για το σύνολο του εθνικού τους χώρου. (σύμφωνα με την πρόταση για το ΡΣΑ 2021).⁵¹ Έτσι σε αυτό το πλαίσιο, η Πρωτεύουσα αναλαμβάνει διευρυνόμενο ρόλο, προωθητικό στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού της εθνικής οικονομίας, της προώθησης της τεχνολογίας και της καινοτομίας, της εδραίωσης του ρόλου της Ελλάδας στο διεθνές σύστημα μεταφορών της αναδιάρθρωσης του παραγωγικού συστήματος και της πράσινης ανάπτυξης. Στο χώρο της Μεσογείου, η Αθήνα διαθέτει τη δυναμική ώστε να αξιοποιήσει ειδικεύοντας τα διεθνή της χαρακτηριστικά και να επιδιώξει τα οφέλη της, τόσο στο σύνολο της Μεσογείου, με συνεργασίες μητροπόλεων στους τομείς πολιτισμού και τουρισμού, όσο και στο επίπεδο της Κεντρικής Ευρώπης, με αξιοποίηση των εργαλείων διακυβέρνησης συνεργιών και ευρωπαϊκών χωρικών πολιτικών που συνδέονται με χρηματοδοτικά προγράμματα και προωθούν διαπεριφερειακές συνεργασίες. Η μητροπολιτική Περιφέρεια της Αττικής, συνιστά τη βασική πύλη συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και επιπλέον αποτελεί το κέντρο βάρους του εθνικού αναπτυξιακού άξονα, σε συνεργασία με τη Θεσσαλονίκη ως δευτερεύοντος πόλου με κυρίαρχο ρόλο στο δυτικό άξονα ανάπτυξης. Διαθέτει το υψηλότερο ΑΕΠ, την υψηλότερη παραγωγικότητα εργασίας σε όλους τους τομείς, το υψηλότερο επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης, το 50% του εθνικού δικτύου τεχνικής υποδομής, το μεγαλύτερο όγκο παραγωγής και κατανάλωσης, αλλά και το μεγαλύτερο όγκο υπηρεσιών στους τομείς έρευνας και ανάπτυξης. Η Αθήνα, ως Πρωτεύουσα, αποτελεί το κύριο διαμετακομιστικό σταθμό εμπορευμάτων, καθώς

⁵⁰ Με βάση την τυπολογία που υιοθετείται από το ESPON (Ευρωπαϊκό Δίκτυο Χωρικού Σχεδιασμού) η Αθήνα κατατάσσεται στην τρίτη κατηγορία των ισχυρών Ευρωπαϊκών Μητροπολιτικών περιοχών Ανάπτυξης (strong mega's). Στην ενότητα αυτή των πόλεων εντάσσονται μαζί με την Αθήνα το Ελσίνκι, το Μάντσεστερ, το Δουβλίνο, το Γκέτεμποργκ, η Γενεύη και το Όσλο. Οι πόλεις αυτές χαρακτηρίζονται από το σχετικά μεγάλο τους μέγεθος, την ανταγωνιστικότητά τους, και το ισχυρό ανθρώπινο κεφάλαιο που διαθέτουν

⁵¹ Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (2011). Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 2021.

και συγκοινωνιακός κόμβος διεθνούς επιρροής, αποτελεί κέντρο διοικητικών υπηρεσιών και κέντρο παροχής προηγμένων υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις. Ανάμεσα σε πολλές μητροπόλεις που πληρούν το σχετικό πληθυσμιακό κριτήριο, η Αθήνα είναι 8η κατά σειρά με βάση το πληθυσμιακό της μέγεθος, 20η με βάση το μέγεθος της οικονομικής της δραστηριότητας, 33η με βάση το επίπεδο ανάπτυξης και 43η με βάση το επίπεδο προσπελασιμότητας και κεντρικότητας. Η Περιφέρεια εμφανίζει τάσεις προαστιοποίησης, αλλά και πυκνώσης του μητροπολιτικού κέντρου (Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας). Παράλληλα, εμφανίζονται τάσεις μεγέθυνσης του δικτύου οικισμών της εξωστικής ενδοχώρας καθώς και έντονη ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών.

Η Περιφέρεια Αττικής ασκεί επιρροές αναπτυξιακού χαρακτήρα τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Πιο άμεση όμως είναι η επιρροή στο γεωγραφικό, οικονομικό και διοικητικό χώρο εντός της Αττικής, όπου παρατηρούνται καθημερινές μετακινήσεις μεταξύ τόπων κατοικίας και εργασίας, όπως και μια αναπτυξιακή αλληλεξάρτηση Αθήνας, Προαστίων και Πειραιά.⁵²

2.2.1 Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά

Τον Πειραιά τον χαρακτηρίζει η ύπαρξη του λιμανιού το οποίο αποτελεί, εδώ και δεκαετίες το κέντρο της οικονομικής δραστηριότητας τόσο της πόλης του Πειραιά όσο και των γύρω περιοχών. Το λιμάνι είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια τόσο της Μεσογείου όσο και της Ευρώπης γενικότερα, καθώς αποτελεί ταυτόχρονα τον κεντρικό κόμβο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα, βασικό λιμένα φορτοεκφόρτωσης συμβατικού στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο, και τέλος έναν από τους κύριους σταθμούς φορτοεκφόρτωσης αυτοκινήτων σε όλη την Ευρώπη.⁵³

Η σημασία της ενότητας του Πειραιά είναι μεγάλη για τη μητροπολιτική περιφέρεια της Αθήνας για αυτό επιδιώκεται.⁵⁴

- Η αναβάθμισή του ως κομβικού λιμένα συνδυασμένων μεταφορών, με αποτελεσματική διασύνδεση διευρωπαϊκού χαρακτήρα
- Η εδραίωση του ως κέντρου πολυλειτουργικού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη διατήρηση της κατοικίας και ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς.
- Η ενίσχυση και ανασυγκρότηση της παραγωγικής και οικονομικής βάσης, με την αξιοποίηση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Η λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό.

⁵² Οικονόμου, Δ. (2000).

⁵³ Τζωάννος Ν. (2012).

⁵⁴ Διεύθυνση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης 2015-2019. Στρατηγική του Δήμου Πειραιά και Αναπτυξιακές Προτεραιότητες.

2.2.2 Στοιχεία , Οικονομική Ανάπτυξη, Μεταφορές και Επιχειρηματικότητα

Η Περιφέρεια Αττικής αποτελεί το ισχυρότερο επιχειρηματικό κέντρο της εθνικής οικονομίας από πλευράς παραγωγικής διάρθρωσης, επενδύσεων καινοτομίας και τεχνολογίας. Η περιφέρεια Αττικής συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό και διαχρονικά στη διαμόρφωση και εξέλιξη του ΑΕΠ της χώρας, βελτιώνοντας τη σχετική της θέση.

Το περιφερειακό ΑΕΠ το έτος 1995 συμμετείχε κατά 38,0% στη διαμόρφωση του εθνικού ΑΕΠ, ποσοστό που διατηρήθηκε μέχρι και το 2002, μετά η σχέση βελτιώθηκε ραγδαία, αγγίζοντας το 2007 το 49,74%.

Το 2008 και 2009 παρατηρείται μια μείωση στο 43%, η οποία αργότερα λόγω της κρίσης θα οδηγήσει σε εκτεταμένη πτώση. Επίσης, το κατά κεφαλή περιφερειακό ΑΕΠ από το 138% του εθνικού κατά το έτος 2007, υποχώρησε στο 119% το 2009. Η ακαθάριστη αξία παραγωγής του πρωτογενή τομέα στην Αττική κινείται στα χαμηλά εθνικά όρια του 4,5% , το 2006 ήταν στο 4,4% όσο και στον εθνικό μέσο όρο, για να διατηρηθεί με μικρές διακυμάνσεις στο 4,5% το 2009 ενώ σε επίπεδο χώρας μειώθηκε στο 3,1%.⁵⁵

Η ακαθάριστη αξία παραγωγής του δευτερογενή τομέα της περιφέρειας βρίσκεται στο 33,0% το 2006 έναντι 20,4% στη χώρα , για να αυξηθεί στο 33,4% το 2009, ενώ σε επίπεδο χώρας μειώθηκε στο 17,8%. Επίσης η ακαθάριστη αξία παραγωγής του τριτογενή τομέα στην Αττική κινείται στο 50,0% με φθίνον τάσεις. Το 2006 ήταν στο 53,9% έναντι 75,2% στη χώρα, για να μειωθεί στο 47,2% το 2009, τη στιγμή που σε επίπεδο χώρας αυξήθηκε στο 79,1%.

Οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου σε σταθερές τιμές παρουσιάζουν σε επίπεδο Χώρας πτώση από το 2008, η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα (εξαιτίας της οικονομικής κρίσης), με τάσεις περαιτέρω επιδείνωσης.⁵⁶ Στην Αττική η πτώση είναι ταχύτερη από ότι σε άλλες περιφέρειες, ενώ η διεθνής ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφεια των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών είναι χαμηλή. Το ποσοστό των εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών στο ΑΕΠ είναι το χαμηλότερο στην Ε.Ε, ειδικά αν συγκριθεί με αυτό των λοιπών μικρών οικονομιών, συμβάλλοντας έτσι στο μεγάλη αύξηση του ελλείμματος ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.⁵⁷

(Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013)

Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις της περιφέρειας αποτελούν την εικόνα των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, καθώς στην Αθήνα συγκεντρώνεται το 35% των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της χώρας, των οποίων ο κύκλος εργασιών σε εθνικό επίπεδο αγγίζει το 67%.⁵⁸ Το μεγαλύτερο κομμάτι απασχολεί λιγότερους από δέκα εργαζόμενους και πραγματοποιεί τζίρους έως 500 χιλ. Ευρώ. Ο βαθμός ενσωμάτωσης της καινοτομίας μόλις αγγίζει το χαμηλό ποσοστό του 12,8% της νέας επιχειρηματικότητας, ενώ το 80% έχουν την μορφή οικογενειακής επιχείρησης. **(BCG, Η Ελληνική Οικονομία σε Αναζήτηση Στρατηγικής, Σεπτέμβριος 2011)**

Στην Αττική δραστηριοποιούνται επίσης πάνω από 280.000 φυσικά πρόσωπα που εργάζονται ως τεχνίτες ή ελεύθεροι επαγγελματίες κάθε μορφής. Η χωροθέτηση των μεταποιητικών κυρίως δραστηριοτήτων στην Αττική είναι λανθασμένη και προβληματική, ενώ οργανωμένοι χώροι είναι ελλειπείς και μέχρι σήμερα ανελαστικοί ως προς την επέκτασή τους. Η αναρχία στις άτυπες βιομηχανικές συγκεντρώσεις

⁵⁵ ΕΣΥΕ, Εθνικοί Λογαριασμοί, (2011)

⁵⁶ 26 Έκθεση για την ελληνική οικονομία και την απασχόληση 2011, ΙΝΕ ΓΣΕΕ – ΑΔΕΔΥ

⁵⁷ BCG, Η Ελληνική Οικονομία σε Αναζήτηση Στρατηγικής, Σεπτέμβριος 2011

⁵⁸ Εθνικό Παρατηρητήριο ΜΜΕ, ΕΟΜΜΕΧ, 2011

προκαλούν σημαντικά περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά ζητήματα, την ίδια ώρα που η εξασφάλιση των αναγκών υποδομών όπως και η χωροθέτηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που βρίσκονται σε καθεστώς εκτός σχεδίου, αποτελούν στρατηγική επιλογή στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Αττικής 2021).

Εκτός των πλεονεκτημάτων που καταγράφει η Αθήνα, παρουσιάζονται και προβλήματα κυρίως εξαιτίας του ελλειμματικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος αλλά και των γενικών προβλημάτων που σχετίζονται με την επιχειρηματικότητα και την διαβίωση και κατατάσσουν την Αθήνα χαμηλά σε επίπεδο ελκυστικότητας σαν προορισμό και τόπο άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (από την 32η θέση το 2006 στην 34^η θέση 30 το 2009, περαιτέρω μείωση εξαιτίας της κρίσης).⁵⁹

Όμως ο τομέας των μεταφορών στην περιφέρεια Αττικής παρότι χαρακτηρίζεται από τις περιορισμένες υποδομές σε μέσα σταθερής τροχιάς, την άναρχη και σπάταλη επέκταση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, τη μειωμένη χρήση δημόσιων μέσων αστικής μετακίνησης, καθώς και την υπερβολική χρήση αεροπορικών μεταφορών, παρουσιάζει μια τεράστια δυναμική. Ένας από τους άξονες προτεραιότητας του επιχειρησιακού προγράμματος Αττικής 2007-2013 αλλά και 2014-2020⁶⁰ αφορά στην αναβάθμιση και επέκταση των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας καθώς και στην ενίσχυση των υποδομών προσπελασιμότητας. Ο άξονας προτεραιότητας συντελεί στην επίτευξη του γενικού στόχου του προγράμματος που είναι ανάδειξη της Αττικής σε επιχειρηματικό κέντρο με διεθνές αντίκτυπο με ταυτόχρονη ενδυνάμωση της ελκυστικότητας σε πολύπλευρο επίπεδο και αναβάθμισης της ποιότητας ζωής αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο του γενικού στόχου της βελτίωσης της ελκυστικότητας της Αττικής σαν διεθνές επιχειρηματικό κέντρο αλλά και λόγω αναγκαιότητας εναρμόνισης της χώρας με την ενεργειακή πολιτική της Ε.Ε απαιτείται η αναβάθμιση των ενεργειακών υποδομών που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ευστάθειας του συστήματος αλλά και την μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο.

Στον ενεργειακό τομέα δίνεται έμφαση στις στρατηγικές και στο σχεδιασμό που αποσκοπούν στην αναβάθμιση των υποδομών που αποσκοπούν στην εξασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού και με άλλες πηγές ενέργειας εκτός του πετρελαίου αλλά και για την ολοκλήρωση της διασύνδεσης των δικτύων μεταφοράς ηλεκτρισμού. Στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο για περιβαλλοντικούς κυρίως λόγους αλλά και η ενίσχυση της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού, μέσω της επέκτασης των δικτύων φυσικού αερίου αλλά και των εγκαταστάσεων αποθήκευσής του, την αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και την αναβάθμιση των δικτύων σύνδεσης ηλεκτρικής ενέργειας της περιφέρειας με την υπόλοιπη χώρα.

(Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020)

Στον εξαιρετικά σημαντικό τομέα των ενεργειακών και βιώσιμων πόρων με γνώμονα τη ενίσχυση της Αειφορίας, προβλέπονται οι ακόλουθες παρεμβάσεις :

- Επενδύσεις εξοικονόμησης ενέργειας και βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης κυρίως στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα.

⁵⁹ European Cities Monitor, 2010. Η κατάταξη αυτή το 1990 περιελάμβανε 25 πόλεις, ενώ το 2010, 36 πόλεις αντίστοιχα.

⁶⁰ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020

- Ενεργειακές επενδύσεις σε δημόσια κτίρια, καθώς και ειδικές ενεργειακές επενδύσεις αξιοποίησης βιομάζας.
- Αειφορική διαχείριση των ενεργειακών πόρων.⁶¹
- Αύξηση του ποσοστού ακαθάριστης περιφερειακής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμη ηλεκτροπαραγωγή.
- Αντιστροφή της σχέσης κατανάλωσης καυσίμων μεταφορών με προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων.
- Μέση ετήσια εξοικονόμηση ενέργειας στην τελική χρήση κατά 1% και σταθεροποίηση του ρυθμού αύξησης του διοξειδίου του άνθρακα και των άλλων αερίων θερμοκηπίου κατά 25%.
- Έρευνα και ανάπτυξη καινοτόμων εναλλακτικών ενεργειακών τεχνολογιών.

Ακόμα μέσα από μία συντονισμένη προώθηση πολιτικών και μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας στην τελική χρήση στοχεύετε η εξοικονόμηση ενέργειας τουλάχιστον έως 16,41TWh το 2016 καλύπτοντας επομένως τον εθνικό στόχο για εξοικονόμηση ενέργειας ίση με ποσοστό 9% της μέσης ετήσιας τελικής ενεργειακής κατανάλωσης. Επίσης ο Ν.3661/2008 ο οποίος προωθεί μέτρα για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των κτιρίων εναρμονίζει το εθνικό δίκαιο και επικεντρώνεται αποκλειστικά στην ενεργειακή απόδοση του κτιριακού τομέα.

Βάσει των παραπάνω, για την περιφέρεια Αττικής τα δυνατά της σημεία αναφέρονται κυρίως στην καλή γεωγραφική της θέση, την πολιτιστική της ταυτότητα, τις μεταφορές (διότι αποτελεί μεταφορικό κόμβο), τον τριτογενή τομέα (υπηρεσίες και επιχειρηματικές δραστηριότητες), το σύνολο των ερευνητικών και τεχνολογικών δραστηριοτήτων, το ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, καθώς και το πλήθος αλλά και την ποιότητα των εκπαιδευτικών μονάδων και κέντρων υγείας.⁶²

Αντίθετα, αδυναμίες της περιφέρειας Αττικής συνιστούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα, η έλλειψη ζωνών πρασίνου, η ανεργία, η «γκετοποίηση» του κέντρου της Αθήνας⁶³, προβλήματα με τον τουρισμό, το αυξημένο κυκλοφοριακό πρόβλημα, οι περιορισμένες ψηφιακές υποδομές, η πτωτική τάση του κλάδου της βιομηχανίας, η γραφειοκρατία και πολυπλοκότητα, καθώς και η έλλειψη συντονισμού των διοικητικών φορέων της Αττικής. Με αποτέλεσμα να δημιουργούνται δυσμενείς προβλέψεις και συνθήκες που αφορούν κυρίως στον ανταγωνισμό με άλλες ευρωπαϊκές μητροπολιτικές περιοχές για την προσέλκυση επενδύσεων και κυρίως για την τουριστική ελκυστικότητα.

Οι ευκαιρίες που καλείται να αξιοποιήσει στο μέλλον η περιφέρεια είναι η σωστή διαχείριση των κοινοτικών πόρων για τη βελτίωση των υποδομών και των μεταφορών, η αξιοποίηση της θέσης της για περαιτέρω ανάπτυξη και τη διάχυση των πλεονεκτημάτων αυτής σε όλο τον εθνικό χώρο, η ισχυροποίηση των συνεργασιών των πανεπιστημιακών και ερευνητικών κέντρων της με αντίστοιχα ευρωπαϊκά και

⁶¹ Ρόκος, Δ. (2003)

⁶² Χριστοφάκης, Ε. (2001)

⁶³ Μπακουνάκης, (2010)

διεθνή αλλά και η διασύνδεση τους με την αγορά και η αναβάθμιση της σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά μητροπολιτικά κέντρα.

(Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, 2007)

2.3 Δυναμική Ανάπτυξης

Η γεωγραφική θέση της περιφέρειας της Αθήνας και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που την συνοδεύουν της προσδίδουν μία ιδιαίτερη δυναμική, όμως παράγοντες που προαναφέραμε δυσχαιρένουν την αξιοποίηση αυτής της δυναμικής, επομένως στα πλαίσια μιας αναπτυξιακής στρατηγικής η Αττική θα ισχυροποιηθεί περαιτέρω με την προώθηση κατάλληλων παρεμβάσεων, που θα έχουν ως στόχο την εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκή μητροπολιτική πόλη αλλά και ευρωπαϊκή πύλη. Επίσης παρεμβάσεις που θα αποσκοπούν στη δικτύωση της με τις άλλες ευρωπαϊκές μητροπόλεις με βελτίωση της ελκυστικότητάς της και έμφαση στη διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος της. Με αυτές να αποτελούν πρωταρχικό στόχο και γνώμονα καθορίζονται μακροπρόθεσμες προτεραιότητες και στρατηγικές για μία ολοκληρωμένη αειφόρο ανάπτυξη.⁶⁴ Επιδιώκεται η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων κυρίως συνδυαζόμενων με χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες και ναυτιλία, η ανάδειξη της σε : διεθνή κόμβο μεταφορών και εμπορίου (με βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών των λιμανιών), σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη και σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας.

Για την επίτευξη των παραπάνω κατευθύνσεων πρέπει να δοθεί έμφαση :⁶⁵

- ☐ Στις θαλάσσιες μεταφορές, με την ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αττικής μέσα από ενιαίο σχεδιασμό και διαχείριση του λιμενικού συστήματος της Αττικής με σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου, αλλά και με ενίσχυση των υποδομών των λιμανιών.
- ☐ Στις αεροπορικές υποδομές, με ανάδειξη του αεροπορικού κόμβου της Αθήνας και ενίσχυση των υποδομών χωρητικότητας, τεχνολογίας και τηλεπικοινωνιών.
- ☐ Αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών του κεντρικού άξονα, που διασυνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας και παρέχει σύνδεση με τους πανευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς διάδρομους.
- ☐ Επέκταση του δικτύου του Μετρό στη μητροπολιτική περιοχή της Αττικής.
- ☐ Στις υποδομές επικοινωνίας και έρευνας, όπου απαιτείται η αναβάθμιση όλων των υποδομών στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής.

⁶⁴ Πολύζος Σ. (2011).

⁶⁵ Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα, (2011) Στρατηγικές και προτεραιότητες του ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνα /Αττικής 2021 Υπουργείο Περιβάλλοντος, ενέργειας και κλιματικής αλλαγής.

□ Στην προώθηση μέτρων για τις βιομηχανικές συγκεντρώσεις στην Αττική, μέσα από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μονάδων.

□ Στην αναμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος της Αττικής, με προώθηση πολιτικών που στοχεύουν στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, την εκμετάλλευση του δημόσιου χώρου, την ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ακόμη στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών με έμφαση στην υγεία, στη γνώση και περαιτέρω ενίσχυση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αλλά και διασύνδεση της με την επιχειρηματικότητα. **(Κουτσούκου Α. 2011)**

□ Τέλος με το Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας/Αττικής (ΡΣΑ) 2021 ορίζονται βασικές κατευθύνσεις για τη ρύθμιση του χώρου στη μητροπολιτική περιοχή της Αττικής και αφορούν : α) στη μείωση του πληθυσμού του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, με ενίσχυση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης και με προσανατολισμό της αγοράς εργασίας σε κλάδους έρευνας και καινοτομίας, ναυτιλίας και τουρισμού, β) στην προώθηση του θεσμού της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης και γ) στην ενίσχυση των δράσεων βελτίωσης της ποιότητας ζωής με περιορισμό των αστικών μετακινήσεων, ενίσχυσης του διαδικτύου, περιορισμό των ρύπων με την καλλιέργεια της περιβαλλοντικής ευαισθησίας και την ορθολογική διαχείριση των απορριμμάτων

Ωστόσο, ο κρίσιμος ρόλος της προσανατολίζεται προς δύο κατευθύνσεις:

□ Στη δημιουργία και υποστήριξη επιχειρηματικών υποδομών ικανών να στηρίζουν τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων επιχειρήσεων και να προσελκύσουν νέες καινοτομικές επιχειρήσεις, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος, την καινοτομία και τη διευθέτηση των χρήσεων γης.

□ Στην ανάπτυξη λειτουργιών και υποδομών που θα υποστηρίξουν σχετικές ενέργειες και δραστηριότητες με αναβάθμιση και προστασία του περιβάλλοντος, με αναβάθμιση των υπηρεσιών εκπαίδευσης και υγείας, με προώθηση της συνεργασίας, την αντιμετώπιση του κοινωνικού αποκλεισμού, την ανάπλαση και ανάδειξη αστικών περιοχών και ιστορικών κέντρων, την ανταγωνιστικότητα και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Μόνο μέσω της ενίσχυσης αναπτυξιακών πόλων, που αποσκοπούν στην αύξηση της συνεργασίας και βελτίωσης της δυναμικής των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, κάτι τέτοιο καθίσταται δυνατό καθώς και στη στρατηγική κατεύθυνση της αύξηση των διαδικασιών εγκατάστασης νέων.⁶⁶

⁶⁶ Σχέδιο Νόμου, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής (ΡΣΑ) 2021 Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής Παρεμβάσεις Στρατηγικής σημασίας για τον Πειραιά 2011-2021 Τελική Εισήγηση Δήμου Πειραιά.

Διαφαίνεται πιο απαραίτητο από ποτέ να γίνει μεταστροφή της παραγωγής σε καινοτομικούς τομείς, με παράλληλη ενίσχυση, της συνεργασίας, της απασχόλησης⁶⁷ αλλά και της εξειδίκευσης. Επομένως, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα σύνθετα προβλήματα που εντοπίζονται σήμερα στη μητροπολιτική περιφέρεια Αττικής σε ένα ανταγωνιστικό διεθνές οικονομικό περιβάλλον συνεχώς μεταβαλλόμενο επιχειρείται η στρατηγική για τη βιώσιμη και ανταγωνιστική ανάπτυξη της, για αυτόν τον λόγο δημιουργήθηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2021 για την εξέλιξη της Αθήνας τα επόμενα χρόνια.

Με κεντρικές κατευθύνσεις να είναι⁶⁸:

- Η προώθηση στρατηγικών για την ανάδειξη καινοτομίας σε τομείς όπως ο πολιτισμός, η επιχειρηματικότητα, η έρευνα, η εκπαίδευση και η υγεία. Έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη καινοτομίας και τεχνογνωσίας σε θέματα δόμησης, διακίνησης και μετακίνησης ατόμων και εμπορευμάτων, κατασκευών και διαμόρφωσης ελεύθερων χώρων, σύμφωνα με τα πρότυπα του φιλικού σχεδιασμού προς το περιβάλλον
- Η ανασυγκρότηση πρώην βιομηχανικών περιοχών που κατέχουν προνομιακή θέση στον ιστό της πόλης και ανάδειξή τους σε πολυλειτουργικούς πόλους καινοτομίας και ανάπτυξης.
- Η αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου και η ανάδειξη του. Το οποίο αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της Αθήνας για τον τουρισμό αλλά και του ρόλου της ως μεσογειακής πρωτεύουσας.
- Η άσκηση πολιτικής για τον επαναπροσδιορισμό της ταυτότητας των κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά και την ενίσχυση της μητροπολιτικής κεντρικότητας με εξασφάλιση όχι μόνο πολυλειτουργικότητας αλλά και κοινωνικής πολυσυλλεκτικότητας
- Η υποστήριξη της επιχειρηματικής και παραγωγικής δυναμικής, με την εξασφάλιση κατάλληλων επιχειρηματικών ζωνών που θα ανταποκρίνονται σε όλους τους τύπους ζήτησης και θα διασφαλίζουν παράλληλα την περιβαλλοντική βιωσιμότητα

(Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας)

Επομένως διαφαίνεται πως κινούμαστε προς τη δημιουργία κατάλληλων χωρικών συνθηκών για την αξιοποίηση της έρευνας και της ανάπτυξης στη παραγωγή, αλλά κυρίως την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και της καινοτομίας για την παραγωγή νέας γνώσης. Γεγονός που επιτυγχάνεται μόνο μέσω των χωρικών οργανώσεων όπως επιστημονικά και τεχνολογικά πάρκα, συστάδες επιχειρήσεων, θερμοκοιτίδες νέων

⁶⁷ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020.

⁶⁸ Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (2011). Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 2021. Αθήνα.

επιχειρήσεων, συνεργατικοί σχηματισμοί ομοειδών ή συμπληρωματικών επιχειρήσεων με υψηλού επιπέδου υποδομές. Πρωταρχικός στόχος για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας⁶⁹ είναι η ενθάρρυνση της εγκατάστασης τέτοιων χωρικών συγκεντρώσεων, η βελτίωση και εξέλιξη τους (Πειραιάς που είναι μια ιδιαίτερη περιοχή όπου υπάρχει κατάλληλο κενό κτιριακό απόθεμα). Για την επίτευξη του στόχου αυτού θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη καινοτομίας και τεχνογνωσίας, παράλληλα με τα θέματα τεχνολογιών και κατασκευών περιβαλλοντικά φιλικών και ενεργειακά αποδοτικών. Απαραίτητη είναι η στήριξη της βιομηχανίας και η ενίσχυση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας από την πολιτεία. Παράλληλα κρίνεται αναγκαία η ενθάρρυνση της ίδρυσης νέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων και η ανάδειξη της δυναμικής των ερευνητικών κέντρων καθώς και η ενίσχυση της συνεργασίας τους με τις ομοειδές ή συμπληρωματικές επιχειρήσεις. **(Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα, 2011)**

Η δυναμική ανάπτυξης χαρακτηρίζεται από την διαρκεί προσπάθεια διαμόρφωσης εξειδικευμένων ζωνών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για ένα ή περισσότερους κλάδους, επίλυσης προβλημάτων, ενίσχυσης της χωρικής εγγύτητας και συνεργασίας μεταξύ συμπληρωματικών λειτουργιών που αξιοποιούν συγκριτικά πλεονεκτήματα και συγκροτούνται σε δίκτυα αναπτυξιακών ζωνών με διακριτούς ρόλους. Οι ευκαιρίες επιχειρηματικών πρωτοβουλιών θα προκύψουν και από την υποστήριξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, με προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών μέσω των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών υποδομών.⁷⁰ Εδώ συνίσταται η καλύτερη οργάνωση εμπορευματικών πάρκων παροχής υπηρεσιών logistics, με σύνθετες και συμπληρωματικές λειτουργίες στους στρατηγικούς κόμβους συνδυασμένων μεταφορών.

Στη Μητροπολιτική Περιφέρεια Αττικής μπορούν να λειτουργήσουν πρότυπα για την ανάπτυξη πρωτοβουλιών, με συνεργασία δημόσιου τομέα, εκπαιδευτικών και ερευνητικών ιδρυμάτων, ιδιωτικού τομέα, παράλληλα με την ενεργό συμμετοχή της αυτοδιοίκησης.

⁶⁹ Ιωαννου Χρ.(2009) Μητροπολιτική Αθήνα. Οικονομία και απασχόληση στην Αττική.

⁷⁰ Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ. (2004).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση της Αττικής και η ενδυνάμωση σε όλα τα επίπεδα, γεγονός που θα κάνει την περιφέρεια εκτός από πολιτιστικό, ιστορικό, τουριστικό κέντρο και μια πολύ ισχυρή οικονομία, που στη τελική της μορφή είναι ικανή να συντηρεί ολόκληρο το ελληνικό τοπίο.

Η Περιφέρεια της Αθήνας αποτελεί μια σύνθετη χωρική ενότητα με συγκριτικά χαρακτηριστικά που την αναδεικνύουν σε σημαντικό επιχειρηματικό, οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο. Ο μισός πληθυσμός της χώρας βρίσκεται στην Αττική επομένως παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομική μεγέθυνση της μητροπολιτικής αυτής περιφέρειας επηρεάζουν και την οικονομική μεγέθυνση της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό της ανάπτυξης αδιαμφισβήτητος είναι ρόλος που διαδραματίζει η ναυτιλία και οι συμπληρωματικές δραστηριότητες που την απαρτίζουν, δεδομένου ότι μέσο αυτής διακινείται το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, ποσοστό που την καθιστά κύριο μέσο μεταφοράς αγαθών. Η Αθήνα εξαιτίας του λιμένα του Πειραιά και των δραστηριοτήτων που προσφέρει παρουσιάζει μία τεράστια δυναμική που σήμερα δεν εκμεταλλεύεται στο σύνολο της (στην εποχή της οικονομικής κρίσης που βιώνουμε πολύ σημαντική). Δυναμική που με τις κατάλληλες πολιτικές θα αναδείξουν αρκετά οφέλη σε τουρισμό, ναυτιλιακές υπηρεσίες, διακίνηση και αποθήκευση εμπορευμάτων, ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Είδη έχουν γίνει προσπάθειες περαιτέρω εκμετάλλευσης του Πειραιά και των δραστηριοτήτων που προσφέρει με πολιτικούς και θεσμικούς σχεδιασμούς όπως το πιο πρόσφατο ΡΣΑ 2021.

Όμως εδώ απαιτείται ένας περιφερειακά στρατηγικός σχεδιασμός που αρχικά θα παρέχει κίνητρα εγκατάστασης επιχειρήσεων και θα έχει ένα ευέλικτο θεσμικό πλαίσιο, θα συνδέει το λιμάνι με το κέντρο αλλά και το αεροδρόμιο. Πιο συγκεκριμένα θα δίνει παρεχόμενα κίνητρα σε περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες να εγκατασταθούν στην Αθήνα (γεγονός θα έχει σαν αποτέλεσμα την προσέλκυση και συμπληρωματικών επιχειρήσεων όπως ασφαλιστικές και τραπεζικά ιδρύματα), ακόμα θα προωθεί την επαναλειτουργία και ανασυγκρότηση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, θα δεσμεύεται για επενδύσεις σε logistics με στόχο να επέλθει μία συνολική εκμετάλλευση όλων των συναφών λειτουργιών που γίνονται στην ακτοπλοΐα και την ναυτιλία με άμεσο όφελος που θα διαχέεται σε περιφερειακό επίπεδο εξαιτίας κυρίως της ζήτησης για εργατικό δυναμικό σε ποικίλες δραστηριότητες. Υπολογίζοντας τέλος και τον τουρισμό μέσω κρουαζιέρας (με ημερήσιες διαδρομές εντός Αττικής) αλλά και μέσω yachting (με εκσυγχρονισμό Μαρίνων) αντιλαμβάνεται κανείς πόσο σημαντικό είναι ένα σύνθετο ναυτιλιακό cluster (όπως το ολλανδικό αλλά σε μικρότερη χωρική κλίμακα) στον Πειραιά. Μέσα βέβαια από ένα οργανωμένο μακροπρόθεσμο σχέδιο της πολιτείας που θα αγνοεί μικροκομματικές σκοπιμότητες, θα δίνει κίνητρα εγκατάστασης, θα επιδοτεί το επιχειρείν, θα προωθεί την έρευνα και την καινοτομία και θα αποσκοπεί σε μία μητροπολιτική ανάπτυξη της Αθήνας εκμεταλλευόμενη το λιμάνι της και τις πιο βασικές δραστηριότητες που δεν είναι άλλες από την ναυτιλία και τον τουρισμό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Asheim B, Cooke P, Martin R. (2006). Clusters And Regional Development. London: Routledge, Taylor & Francis Group.
2. Baptista R. (2000). Do innovations diffuse faster within geographical clusters. International Journal of Industrial Organization.
3. Brett V, Roe M. (2010). The potential for the clustering of the maritime transport sector in the Greater Dublin Region. Maritime Policy & Management.
4. Cooke P. (2002). Knowledge Economies. London- New York.
5. Doloreux D. (2004). Regional Systems Of Innovation In Canada. Ottawa: National Library of Canada.
6. Doloreux D, Shearmur R. (2009). Maritime clusters in diverse regional contexts: The case of Canada. Marine Policy.
7. Krugman P. (1991). Geography And Trade. Louvain, Belgique : Cambridge, Mass.: Leuven University Press, MIT Press.
8. Langen P.(2002). Clustering and performance: the case of maritime clustering in The Netherlands. Maritime Policy & Management.
9. Langen D. (2003). The Performance Of Seaport Clusters. Rotterdam: Erasmus Research Institute of Management (ERIM).
10. McEvily B, Zaheer A.(1999). Bridging ties: a source of firm heterogeneity in competitive capabilities. Strat Mgmt J.
11. Mclaughlin H, Fearon C. (2013). Understanding the development of port and regional relationships: a new cooperation/competition matrix. Maritime Policy & Management.
12. Möhring J. (2005). Business Clusters. Paris: OECD LEED Programme.
13. Porter M. (1998). The Competitive Advantage Of Nations. Hampshire: Palgrave.
14. Richardson H. (1978). Regional And Urban Economics. Harmondsworth: Penguin.
15. Richardson H. (1979). Regional Economics. Urbana: University of Illinois Press.

16. Wolfe D. (2003). Clusters Old And New. Montreal: Published for the School of Policy Studies, Queen's University by McGill-Queen's University Press.
17. Wolfe D, Lucas M. (2005). Global Networks And Local Linkages. Montreal: Published for the School of Policy Studies, Queen's University by McGill-Queen's University Press.
18. Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα, (2011) Στρατηγικές και προτεραιότητες του ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνα /Αττικής 2021 Υπουργείο Περιβάλλοντος, ενέργειας και κλιματικής αλλαγής.
19. Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά (Προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας).
20. Δαγτόγλου, Π. (1997). Γενικό Διοικητικό Δίκαιο. 2η εκδ. Αθήνα: Σάκκουλας.
21. Διακομιχάλης Μ.Ν. (2009). Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του. Αθήνα : Σταμούλης.
22. Διεύθυνση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης 2015-2019. Στρατηγική του Δήμου Πειραιά και Αναπτυξιακές Προτεραιότητες.
23. Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης Α.Ε. (2011) Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012-2014. Στρατηγικός Σχεδιασμός.
24. Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2008 και 2009). Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανά Περιφέρεια. Αθήνα: ΕΛ.ΣΤΑΤ.
25. Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2008 και 2009). Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανά Περιφέρεια. Αθήνα: ΕΛ.ΣΤΑΤ.
26. Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2007-2011). Ποσοστά Ανεργίας ανά Περιφέρεια. Αθήνα: ΕΛ.ΣΤΑΤ.
27. Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2011). Απογραφή Πληθυσμού. Αθήνα: ΕΛ.ΣΤΑΤ.
28. Ερευνητικό πρόγραμμα ΙΕΚΕΘ 2013-2014 Οικονομική ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας και τρόποι επαναπατρισμού της.
29. ΕΣΥΕ, Εθνικοί Λογαριασμοί, Εθνικό Παρατηρητήριο ΜΜΕ, ΕΟΜΜΕΧ, (2011).

30. Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2011) Εξασφαλίζει ο έλεγχος στο πλαίσιο του τελωνειακού καθεστώτος 42 την πρόληψη και τον εντοπισμό της φοροδιαφυγής στον τομέα του ΦΠΑ;» Δελτίο Τύπου.
31. Ιωαννου Χρ.(2009) Μητροπολιτική Αθήνα. Οικονομία και απασχόληση στην Αττική.
32. Κατσανέβας, Θ. (2009). Η Οικονομία και η Απασχόληση στις 13 Ελληνικές Περιφέρειες και Περιφερειακή Πολιτική. Αθήνα: Σταμούλης.
33. Κόνσολας, Ν. (1997). Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική. Αθήνα: Παπαζήσης.
34. Κουτσούκου Α. (2011) . Πολιτική Ανάπτυξης και Περιφερειακή Πολιτική : Η Περίπτωση της Μητροπολιτικής Περιφέρειας Αττικής. ΕΣΔΔ.
35. Λώλος, Σ. (2009). Ελληνικές Περιφέρειες. Οικονομική Σύγκλιση και Συνοχή. Αθήνα: Gutenberg.
36. Μακρυδημήτρης Α. (1994). Συστήματα Διοίκηση Μητροπολιτικών Περιοχών, Συνέδριο του τμήματος πολιτική επιστήμης και δημόσιας διοίκησης του Πανεπιστημίου Αθηνών και του συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων – Χωροτακτών. Αθήνα-Κομοτηνή. Εκδόσεις: Σάκκουλα.
37. Μανέτος Π. Φώτης Γ. (2003) Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. «Χωρική ανάλυση και πρόβλεψη εξέλιξης αστικών περιοχών: εφαρμογή στο Νομό Αττικής».
38. Μαντζαβίνου Κ. (2012), Τουρισμός & Ναυτιλία, προς μια συνεκτική Αναπτυξιακή Προοπτική της Ελλάδας απέναντι στην κρίση» Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Ερευνητών στην Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση. Ε.Κ.Π.Α.
39. Μαραβέγιας Ν. (2010). Οικονομική κρίση και τουριστική ανάπτυξη. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, Αθήνα.
40. Μότση Μανιόλα Ε. (2013), Θεμικές και οικονομικές εξελίξεις στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία “passenger shipping” (2002-2012) και δυνατότητες για ένα νέο ανταγωνιστικό πλαίσιο. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
41. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (2012). «Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση (2011-2012).
42. Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος (2011). «Οι Θέσεις του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας για έξοδο από την Οικονομική Κρίση», Αθήνα.

43. Οικονόμου, Δ. (2000). Ο διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο νέος Ευρωπαϊκός χώρος. Αθήνα: Θεμέλιο.
44. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π). (2014). Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη 2012 – 2013.
45. Πάλλης Α. Αθανάσιος, Χλομούδης Ι. Κωνσταντίνος (2001). Προς μία Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική. Ελληνικά Γράμματα.
46. Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. (2014). Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού Πλέγματος.
47. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020.
48. Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ. (2004). Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα. Αθήνα: Κριτική.
49. Πολύζος Σ. (2011). Περιφερειακή Ανάπτυξη. Αθήνα: Κριτική.
50. Ρόκος, Δ. (2003). Από την βιώσιμη ή αειφόρο ανάπτυξη στην αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη. Αθήνα: Λιβάνης.
51. Σταυρίδου Μαρία (2011). Η Μητροπολιτική Περιφέρεια ως χώρος προώθησης αναπτυξιακών και επιχειρηματικών καινοτομιών. Η Μητροπολιτική Ενότητα της Θεσσαλονίκης. Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
52. Σχέδιο Νόμου, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής (ΡΣΑ) 2021 Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής Παρεμβάσεις Στρατηγικής σημασίας για τον Πειραιά 2011-2021 Τελική Εισήγηση Δήμου Πειραιά.
53. Τζωάννος Ν. (2012). Σωτηρία από τα ξύλινα τείχη-Ανάπτυξη μέσω του ναυτιλιακού cluster. The Foreign Affairs Hellenic Edition.
54. Τσαμόπουλος Μ. (2012), «Κρουαζιέρα: Μεγάλοι οι κίνδυνοι από τις πρακτικές του κρατικού παρεμβατισμού».
55. Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας (2013) Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα.
56. Υπουργείο Οικονομικών (2015) Κοινοποίηση της ΠΟΛ.1006/09.01.2015 απόφασης Γ.Γ.Δ.Ε σχετικά με τη θέση εμπορευμάτων σε ελεύθερη κυκλοφορία με απαλλαγή ΦΠΑ και άμεση αποστολή σε άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε (καθεστώς 42).

57. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (2011). Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 2021. Αθήνα.

58. Χριστοφάκης Ε. (2001). Τοπική Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική. Αθήνα: Παπαζήσης.

59. Boston Consulting Group. (2013). Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία.