

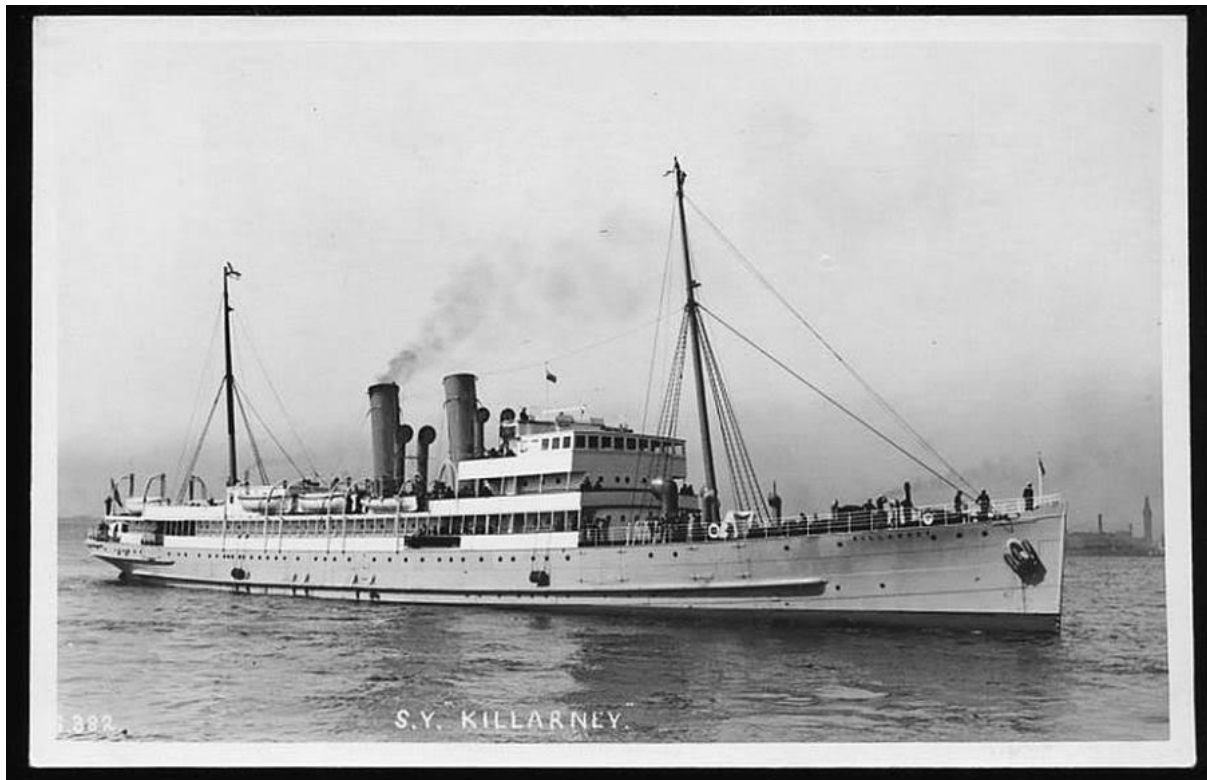
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΤΜΗΜΑ: ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2015-2016

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

"Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ"



Ονοματεπώνυμο Σπουδάστριας: ΜΑΡΙΑ ΚΑΖΗΛΙΕΡΗ

Α.Μ. Σπουδάστριας: 3326

Επιβλέπων καθηγητής: ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ Ι.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|----|
| Πρόλογος..... | 3 |
| Περίληψη..... | 4 |
| Abstract..... | 5 |
| Εισαγωγή..... | 6 |
| Κεφάλαιο 1: Ιστορία Της Ατμοπλοΐας..... | 7 |
| 1.1 Περίοδος 1901-1911..... | 7 |
| 1.1.1 "Υπερωκεάνιος Ατμοπλοΐα"..... | 8 |
| Κεφάλαιο 2: Ιστορία Της Ακτοπλοΐας..... | 12 |
| 2.1 Διάστημα Μεσοπολέμου 1922-1940..... | 12 |
| 2.2 Μεταπολεμικό Ξεκίνημα Της Ακτοπλοΐας 1946-1964..... | 16 |
| Κεφάλαιο 3: Η Κρίση, Παράγοντας Επίδρασης Στην Ακτοπλοΐα Και Την Ατμοπλοΐα..... | 19 |
| Κεφάλαιο 4: Ατμοπλοΐα - Ακτοπλοΐα Και Ελλάδα..... | 23 |
| 4.1 Ελληνική Ατμοπλοΐα - Ακτοπλοΐα..... | 23 |
| 4.2 Ελληνική Ατμοπλοΐα - Ακτοπλοΐα Και Ξένες Αγορές..... | 26 |
| 4.3 Δομή Ελληνικής Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών Σήμερα..... | 27 |
| 4.4 Ο Ρόλος Του Κράτους Για Βιωσιμότητα Και Ανάπτυξη Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας Και Ατμοπλοΐας..... | 30 |
| Συμπεράσματα..... | 33 |
| Βιβλιογραφικές Αναφορές..... | 35 |

Πρόλογος

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο <<Η ιστορία της ατμοπλοΐας και ακτοπλοΐας>> και εκπονήθηκε στο τμήμα ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ.

Η εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας έγινε στα πλαίσια Προπτυχιακού Προγράμματος με την βοήθεια του επιβλέπων καθηγητή με την παροχή πληροφοριών και οδηγιών για τη συγγραφή της πτυχιακής εργασίας.

Περίληψη

Με την εργασία αυτή επιχειρείται μια σύντομη ιστορική αναδρομή στους θεσμούς της ατμοπλοΐας - ακτοπλοΐας εθνικώς αλλά και διεθνώς και παρουσιάζονται συμπεράσματα λαμβάνοντας υπόψη: τόσο την υπάρχουσα βιβλιογραφία σε θεωρητικό επίπεδο όσο και την ισχύουσα κατάσταση αυτήν την περίοδο.

Το υλικό αποτελείται από επιλεγμένα άρθρα και κεφάλαια βιβλίων όπως αυτά ανευρέθηκαν σε ελληνικές και διεθνείς βάσεις δεδομένων.

Το ειδικό ενδιαφέρον εστιάζεται τόσο στην πορεία της ατμοπλοΐας - ακτοπλοΐας καθώς και στην κατάσταση που επικρατούσε ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα δοθεί και στην κατάσταση που επικρατεί αυτή την στιγμή. Θα γίνει προσπάθεια η εργασία αυτή να επικρατήσει ως πλήρως αντιπροσωπευτική παρόλο την μικρή σχετικά της έκταση.

Η μελέτη θα κινηθεί σε ένα ευρύ πεδίο, όπου οι ενέργειες καταγραφής των ερευνών και των στοιχείων σε θεωρητικό επίπεδο, θα διασταυρωθούν και με ερευνητικά δεδομένα που έχουν καταγραφεί.

Στα πορίσματα της μελέτης αυτής θα περιλαμβάνονται κρίσεις αλλά και σχόλια τόσο των ερευνητών που αναφέρονται στην βιβλιογραφική ανασκόπηση όσο και του εκπονητή της παρούσας εργασίας.

Εκτιμάται ότι αφενός θα επιβεβαιωθούν προηγούμενες ερευνητικές προσπάθειες, αφετέρου θα εκφραστούν χρήσιμα και ασφαλή συμπεράσματα για το μέλλον της ατμοπλοΐας - ακτοπλοΐας.

Λέξεις - Κλειδιά: ατμοπλοΐα - ακτοπλοΐα, ιστορία, κρίση, Ελλάδα, παράγοντες επίδρασης, διεθνείς αγορές

Abstract

This thesis deals with the clarification of the terms of steam navigation and coasting, interpreting and presenting them through the views cited around this issue. With this effort approach, we believe that we will contribute to a "small stone" in the interpretation of steam navigation and coasting and concepts involve. With this paper attempts a brief historical overview of the institutions steam navigation - coasting nationally and internationally and presented conclusions taking into account: both the existing literature on a theoretical level and the state currently.

The material consists of selected articles and book chapters as they were found in Greek and international databases.

The special focus in the transition steam navigation - coasting and the situation at regular intervals. Particular attention will be paid to the situation at the moment. Will, attempt this work prevail as fully representative although the relatively small extent.

The study will move in a wide range, where inventories of investigations and data at a theoretical level, will intersect with research and data recorded.

The findings of this study will include judgments and comments of both the researchers reported in the literature review and the elaborated this work.

It is estimated that it will both confirm previous research efforts, the other will express useful and safe conclusions for the future of the steamer - Ferry.

Key - words: steam navigation - coasting, history, crisis, Greece, factors effecting, international markets

Εισαγωγή

Η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο γνωστούς και επιθυμητούς προορισμούς ανά τον κόσμο εδώ και πολλά χρόνια, έχοντας δημιουργήσει το δικό της μύθο και φανατικό κοινό το οποίο επισκέπτεται την χώρα μας με κάθε δυνατή ευκαιρία. Βασική πηγή, λοιπόν, εσόδων για το ίδιο το ελληνικό κράτος αποτελεί ο τουρισμός και χαρακτηρίζεται από πολλούς ως και η βασική πηγή εσόδων τους, καθώς διατηρούν κάποιο τουριστικό θέρετρο.

Σημαντικό στοιχείο για την αύξηση του τουρισμού μιας χώρας είναι η προσβασιμότητα και η ευκολία στις μετακινήσεις εντός της χώρας ή και ειδικότερα της πόλης. Είναι κατανοητό, πως χωρίς καλά οργανωμένα μέσα μεταφοράς και συγκοινωνιών είναι δύσκολη η προσέγγιση νέων πελατών – τουριστών, αφού από την μεταβίβασή τους στον τόπο προορισμού ξεκινάει και η τουριστική τους ιδιότητα. Στην Ελλάδα χρησιμοποιούνται όλα τα μέσα για την μετακίνηση εντός και εκτός της χώρας αφού υπάρχει πρόσβαση μέσω του οδικού δικτύου, από αέρος, με πλοίο και πολύ λιγότερο μέσω του σιδηρόδρομου. Η ελληνική ναυτική δύναμη είναι από τις ισχυρότερες του κόσμου και ο ρόλος της στον Τουρισμό είναι μέγιστης σημασίας αφού η Ελλάδα διαθέτει 227 κατοικήσιμα νησιά, κάτι που κάνει την ακτοπλοΐα πρωταγωνιστή στις μετακινήσεις. Η μετάβαση στα ελληνικά νησιά είναι πολύ σημαντική και για τους ημεδαπούς τουρίστες, αφού η πλειοψηφία των Ελλήνων καλύπτει τις τουριστικές ανάγκες του στα νησιά μας κατά τους θερινούς μήνες (Κωνσταντάρας Ι., 2010).

Στην παρούσα εργασία, στο πρώτο και δεύτερο μέρος παρουσιάζεται ιστορική ανασκόπηση τόσο της ατμοπλοΐας όσο και της ακτοπλοΐας ανά χρονικές περιόδους.

Στο τρίτο μέρος θα μελετηθεί και θα αναλυθεί η κρίση των τελευταίων χρόνων, ως παράγοντας επίδρασης στον τομέα της ατμοπλοΐας - ακτοπλοΐας.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, δίνεται η σαφή εικόνα της ατμοπλοΐας - ακτοπλοΐας στον ελλαδικό χώρο με στοιχεία ανασκόπησης από διεθνή και εθνικά άρθρα - μελέτες.

Η εργασία κλείνει με τα συμπεράσματα και κάποιες προτάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για καλύτερα αποτελέσματα και οργάνωση ενώ στο παράρτημα εκτείνονται εικόνες από την ιστορική πορεία της ατμοπλοΐας - ακτοπλοΐας.

Κεφάλαιο 1: Ιστορία Της Ατμοπλοΐας

1.1 Ελληνική Ατμοπλοΐα

Οι προσπάθειες για την δημιουργία ελληνικής ατμοπλοΐας είχαν ξεκινήσει το 1849, όταν ο διοικητής της Εθνικής Τράπεζας Γεώργιος Σταύρου και ο ομογενής της Αλεξάνδρειας Μιχαήλ Τοσίτσας πρότειναν στην κυβέρνηση Κανάρη να εγκρίνει τον σχηματισμό της εταιρείας Ελληνικών Εμπορικών Ατμόπλοιων και Διορύξεως του Πορθμού του Ευρίπου, πράγμα που έγινε με το Βασιλικό Διάταγμα της 10^{ης} Οκτωβρίου 1849. Η προσπάθεια έληξε άδοξα μετά από τρία περίπου χρόνια, υποκύπτοντας ουσιαστικά στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της εξωτερικής πολιτικής του κράτους. Έτσι, οι πιέσεις του Αυστριακού Λουδ, της εταιρείας που ως τότε διενεργούσε την εσωτερική συγκοινωνία του ελλαδικού χώρου, να μη δοθεί στην υπό ίδρυση εταιρεία το αποκλειστικό προνόμιο της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας του κράτους, είχαν ως αποτέλεσμα το ναυάγιο της επενδυτικής πρωτοβουλίας της Ε.Τ.Ε. και του Μιχαήλ Τοσίτσα.

Παρόμοια τύχη, και για τις ίδιες αιτίες, είχε και η πρόταση του βουλευτή Αιγίου Κλεάνθη Οικονόμου ο οποίος σχεδόν ταυτόχρονα με τους Γ. Σταύρου και Μ. Τοσίτσα υπέβαλε στη Βουλή νομοσχέδιο “Περί συστάσεως Εταιρείας προς κατασκευήν εξ ατμόπλοιων”. Δύο χρόνια αργότερα εμφανίστηκε η εταιρεία ατμόπλοιων του ομογενή Ευριπίδη. Οι απαιτήσεις του Ευριπίδη να του χορηγηθεί αποκλειστικό προνόμιο ακτοπλοΐας για διάστημα δέκα ετών και να του καταβληθεί ετήσια κρατική επιχορήγηση απορρίφθηκαν σχεδόν χωρίς συζήτηση από την κυβέρνηση Κριεζή.

Το 1853 πατρινοί έμποροι σχημάτισαν επιτροπή για την συγκρότηση ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρείας. Η προσπάθεια αυτή κρίνεται ως η πλέον οργανωμένη. Οι έμποροι της Αχαϊκής πρωτεύουσας είχαν εξασφαλίσει τη συνεργασία και συμμετοχή ομογενών κεφαλαιούχων του Λονδίνου ενώ διέθεταν επεξεργασμένες απόψεις για την οικονομική αποδοτικότητα της επιχείρησης σε συνθήκες ανταγωνισμού με τους ξένες εταιρείες στον ελλαδικό χώρο. Οι

ενέργειες των πατρινών εμπόρων συνάντησαν την απροθυμία της Εθνικής Τράπεζας και την προκλητική άρνηση των κεφαλαιούχων της Ερμούπολης να συμβάλλουν στην ίδρυση της εταιρείας. Αιτία της στάσης των Συριανών πρέπει να θεωρηθεί ο οικονομικός ανταγωνισμός που επικρατούσε ανάμεσα στα εμπορικά κέντρα της χώρας, δυο δεκαετίες μετά την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού βασιλείου. Όσον αφορά όμως την επιφυλακτικότητα της διοίκησης της Ε.Τ.Ε., απέναντι στην προσπάθεια των πατρινών εμπόρων, οι αιτίες της δεν είναι καταρχήν εμφανείς, γιατί συνδέονται σχεδόν αποκλειστικά με το μόνιμο και σταθερό προσανατολισμό της Ε.Τ.Ε. να διεισδύσει στη χρηματοπιστωτική αγορά της Ερμούπολης, προκειμένου να κατοχυρώσει τη διαρκή ροή μεταλλικού από την πλέον εκχρηματισμένη αγορά της ελληνικής επικρατείας προς το κεντρικό ταμείο της. Αυτή η υποχρέωση απέρρευε από τον ιδρυτικό νόμο της Τράπεζας.

Μετά την αποτυχία των πατρινών εμπόρων άνοιξε ο δρόμος για την ίδρυση εγχώριας ελληνικής ατμοπλοΐας. Την πρωτοβουλία τώρα ανέλαβε η Εθνική Τράπεζα σε συνεργασία με τους πιστούς υποστηρικτές της στην Σύρο. Η κυβέρνηση Μαυροκορδάτου φρόντισε να διαμορφώσει το απαραίτητο νομικό υπόβαθρο, ψηφίζοντας, στις 22 Απριλίου 1855 το νόμο ΣΠΑ ' 'Περί συστάσεως συγκοινωνίας μεταξύ των νήσων και των παραλιών μερών της Ελλάδας'. Στα άρθρα του καθοριζόταν το καθεστώς λειτουργίας της επιχείρησης. Μεταξύ άλλων το άρθρο 3 παραχωρούσε δωδεκαετές αποκλειστικό προνόμιο στην υπό ίδρυση εταιρεία, όριζε κεφαλαιακή συμμετοχή του Δημόσιου ύψους 400.000 δραχμών, πρόσφερε ατέλεια εισαγωγής των μηχανών των ατμόπλοιων και του εργοστασίου, παραχωρούσε δωρεάν τα αναγκαία οικοπέδα για τις εγκαταστάσεις της εταιρείας και εξασφάλιζε ετήσια απόδοση 5% στο επενδεδυμένο κεφάλαιο των μετοχών μέχρι του ποσού των δυο εκατομμυρίων δραχμών. Οι όροι για τη λειτουργία της εταιρείας αναφέρονταν στο άρθρο 1. Συγκεκριμένα η εταιρεία όφειλε να διαθέσει τουλάχιστον τρία ατμόπλοια με κατώτερη δύναμη 70 ίππους το καθένα, να δημιουργήσει εργοστάσιο για την επισκευή των ατμόπλοιων και των μηχανών καθώς και ανάβαθρα για την ανέλκυση των πλοίων.

Η κυβέρνηση Βούλγαρη που ακολούθησε, θέσπισε τον νόμο ' 'Περί τροποποιήσεως του περί ατμοπλοϊκής συγκοινωνίας κ.τ.λ. ΣΠΑ' Νόμου' ' στις 20 Οκτωβρίου 1856. Ο νέος νόμος αφενός διεύρυνε το πεδίο δραστηριοτήτων της εταιρείας και στο εξωτερικό, χωρίς όμως να επιβαρύνονται οι εσωτερικές γραμμές της επικράτειας και αφετέρου επέκτεινε τη διάρκειά της σε 20 χρόνια.

Συγχρόνως ο τροποποιητικός νόμος όριζε και χρονική επέκταση των προβλεπόμενων προνομίων από τον ΣΠΑ΄ Νόμο. Οι προσθήκες αυτές ικανοποιούσαν επακριβώς τις επιθυμίες του Γ. Σταύρου και των κεφαλαιούχων της εταιρείας, όπως αυτές εκδηλώθηκαν στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων.

Τέλος, με το Β.Δ. της 20 Οκτωβρίου 1856 εγκρίθηκε η ίδρυση και το καταστατικό της πρώτης ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρείας, της Ελληνικής Ατμοπλοΐας, με έδρα την Ερμούπολη. Τον Ιούλιο του 1857, η εταιρεία εγκαινίασε την εσωτερική συγκοινωνία του κράτους με τρία ατμόπλοια. Ο τόπος εγκατάστασης της εταιρείας αποτέλεσε αντικείμενο τριβής ανάμεσα στον τύπο της εποχής. Οι εφημερίδες της Ερμούπολης παραμερίζοντας τις πολλές αντιθέσεις της τοπικής πολιτικής συνενώθηκαν υποστηρίζοντας το οικονομικό προβάδισμα της Σύρου έναντι οπουδήποτε άλλου ανταγωνιστή της στον Ελλαδικό χώρο.

Η εμπορική και ναυτική δύναμη της πόλης συνδυαζόμενη με τα πλούσια κεφάλαια των κατοίκων της, καθιστούσαν τον τόπο ως τον πλέον κατάλληλο για να δεχτεί την έδρα και τις εγκαταστάσεις της νέας εταιρείας. Αυτό άλλωστε υπαγόρευαν και οι γενναίες εισφορές της Σύρου στο δημόσιο ταμείο λόγω των τεράστιων εισπράξεων του τοπικού Τελωνείου και Λιμεναρχείου.

Είναι απόλυτα βέβαιο ότι η εγκατάσταση της Ελληνικής Ατμοπλοΐας στην Ερμούπολη απηχούσε τις επιθυμίες της διοίκησης της Ε.Τ.Ε. Η Σύρος δεν αποτελούσε μόνο πηγή μεταλλικών νομισμάτων για την Τράπεζα, ήταν και ο τόπος που είχε αναπτύξει τις μεγαλύτερες οικονομικές διασυνδέσεις με όλα τα εμπορικά κέντρα σχεδόν της Ανατολικής Μεσογείου. Έτσι η προοπτική της επέκτασης των γραμμών της εταιρείας στο εξωτερικό – ένα γεγονός που κατά τον Γ. Σταύρου, συνιστούσε τη μόνη δυνατότητα οικονομικής επιβίωσης της – προσδιόριζε την ανάγκη εγκατάστασης της εταιρείας στο νησί των Κυκλάδων. Με αυτόν τον τρόπο λοιπόν, η Τράπεζα συνδύαζε δυο στρατηγικούς στόχους της: ο πρώτος ήταν να συμφιλιωθεί επιτέλους με τους σημαντικούς ερμουπολίτες ανταγωνιστές της, με την προσδοκία να κυριαρχήσει στο χρηματοπιστωτικό τομέα της Σύρου και ο δεύτερος ήταν η επιτυχία της επενδυτικής πολιτικής της στον τομέα των μεταφορών, που κατά κάποιο τρόπο θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκριμα για την διεύρυνση των δραστηριοτήτων της. Και αν ο πρώτος στόχος ήταν ανομολόγητος για τη διοίκηση στο μέτρο που αποσκοπούσε στην πάταξη των αντιπάλων της, ο δεύτερος ενίσχυε την εικόνα της Τράπεζας στον Ελλαδικό χώρο αφού στήριζε την επιτυχία ενός εθνοφελούς έργου όπως εμφανιζόταν η δημιουργία της πρώτης ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρείας. Στο τέλος κανένας

καλόπιστος παρατηρητής δεν θα μπορούσε να κατηγορήσει την διοίκηση της Ε.Τ.Ε., επειδή επέμενε να είναι η Ερμούπολη η έδρα της εταιρείας. Μια τέτοια επιλογή δικαιολογούνταν από την παρουσία της τάξης των μεγαλεμπόρων στη Σύρο, ο οποίοι αναμενόταν να τοποθετήσουν σημαντικά κεφάλαια στην επιχείρηση.

Στο σημείο αυτό αξίζει να ασχοληθούμε με τις μεθοδεύσεις των φορέων που πρωταγωνίστησαν στην ίδρυση της εταιρείας. Οι θέσεις του κρατικού παράγοντα διατυπώθηκαν με σαφήνεια από τον πρωθυπουργό Αλέξανδρο Μαυροκορδάτο, στη συζήτηση που αναπτύχθηκε στη Βουλή μετά την κατάθεση του νομοσχεδίου ‘‘Περί συστάσεως συγκοινωνίας κ.λ.π.’’ Στην εισήγησή του ο Α. Μαυροκορδάτος υποστήριξε ότι η Ελλάδα, όφειλε να μιμηθεί τα κράτη της Εσπερίας στην εφαρμογή των νέων μέσων μεταφοράς, προκειμένου να αποκτήσει φτηνή, ασφαλή και ταχεία συγκοινωνία που θα διευκολύνει και θα προαγάγει τις εμπορικές ανταλλαγές. Κατά τον πρωθυπουργό η ατμοκίνητη ναυτιλία είχε δεδομένο προβάδισμα έναντι του σιδηροδρόμου λόγω της γεωφυσικής διαμόρφωσης και της ισχυρής ναυτιλιακής παράδοσης της χώρας. Ο Α. Μαυροκορδάτος απέδωσε την ανάληψη της πρωτοβουλίας από το Δημόσιο και τη συμμετοχή του στο ιδρυτικό κεφάλαιο της επιχείρησης στην απουσία επαρκών ιδιωτικών κεφαλαίων καθώς και στην ύπαρξη μεγάλου επιχειρηματικού κινδύνου εξαιτίας του υψηλού κόστους της επένδυσης.

Υπέδειξε ως τόσο ότι η ταμειακή θυσία του κράτους ήταν απαραίτητη μπροστά στον τεράστιο όγκο των ευεργετημάτων που θα απολάμβανε η χώρα. Μάλιστα, αναφέρθηκε αναλυτικά στις γενναίες παραχωρήσεις και οικονομικές εγγυήσεις προς την υπό ίδρυση εταιρεία. Τελείωσε η εισηγητική του έκθεση εκφράζοντας τη βεβαιότητα ότι η Βουλή συμεριζόταν τις απόψεις της κυβέρνησης. Στην ψηφοφορία που ακολούθησε δεν διαψεύστηκε καθόλου. Οι βουλευτές ομόφωνα υπερψήφισαν το νομοσχέδιο. Αλλά και μετά την παραίτηση της κυβέρνησης Μαυροκορδάτου στις 28 Σεπτεμβρίου του 1855, ο Δημήτριος Βούλγαρης, που ορκίστηκε πρωθυπουργός συνέχισε την πολιτική του προκατόχου του προς τον ίδιο στόχο: δημιουργία της ελληνικής ακτοπλοϊκής εταιρείας με οποιαδήποτε θυσία από μέρους του Δημοσίου. Στα πλαίσια αυτά κινούνταν οι νέες παραχωρήσεις προς την εταιρεία και η επέκταση του επιχειρηματικού της πεδίου και στον εξωτερικό χώρο με την τροποποίηση του νόμου στις 12 Οκτωβρίου 1856.

Μήπως όλα τα παραπάνω υποδηλώνουν ότι στα μέσα του περασμένου αιώνα το κράτος άρχισε να υιοθετεί μια μακροχρόνια αναπτυξιακή πολιτική στον τομέα των θαλάσσιων

μεταφορών; Ασφαλώς όχι. Σε μια τέτοια κατεύθυνση υπήρχαν συγκεκριμένοι περιοριστικοί φραγμοί, πάνω απ' όλους ο περιορισμός που έθετε ο ελλιπής εκχρηματισμός και η μικρή έκταση της αγοράς στην ελληνική οικονομία.

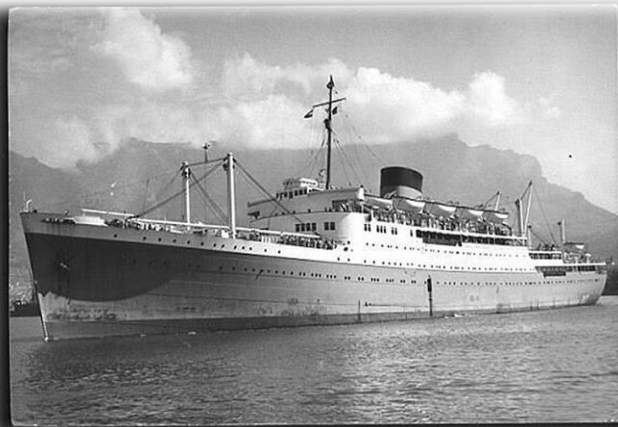
Η εγχώρια παραγωγή παρέμενε σε χαμηλά επίπεδα και το αγροτικό προϊόν της ενδοχώρας έφτανε με τεράστιες δυσκολίες στα παραλιακά αστικά κέντρα, λόγω της απουσίας οδικού δικτύου στις χερσαίες μεταφορές. Και αυτή η εισροή δυτικών καταναλωτικών αγαθών ήταν αντικειμενικά περιορισμένη για τους ίδιους λόγους. Επιπλέον οι εισαγωγές της ελληνικής επικράτειας πραγματοποιούνταν κατά τα 2/3 από την Ερμούπολη, ένα λιμάνι που βρισκόταν πάνω στη συγκοινωνιακή γραμμή που σύνδεε την Ανατολική με τη Δυτική Μεσόγειο και γι' αυτό αποτελούσε τόπο προσέγγισης των ισχυρών δυτικών ατμοπλοϊκών εταιρειών της εποχής.

Αυτές διεκδικούσαν μεταξύ τους – η καθεμιά για λογαριασμό της – τη διακίνηση δυτικών προϊόντων προς την Ελλάδα και την Δυτική Μεσόγειο. Είναι, οπωσδήποτε προφανές ότι η νεοδημιούργητη συριανή εταιρεία αδυνατούσε να παρέμβει ουσιαστικά στις διεθνείς μεταφορές τις περιοχής. Η απόσταση που όφειλε να καλύψει για να ανταγωνιστεί με επιτυχία τις ξένες εταιρείες ήταν τεράστια και οι συνθήκες ανταγωνισμού εξαιρετικά δυσμενείς γι' αυτήν.

Έτσι γίνεται κατανοητό ότι ο ρόλος που έμελε να διαδραματίσει η ατμοπλοϊκή εταιρεία της Σύρου ήταν εξ αρχής περιορισμένος και μόνο συμπληρωματικός στο εκτεταμένο δίκτυο ανταλλαγών που είχε διαμορφωθεί στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, συμπληρωματικός δηλαδή με την έννοια ότι η εταιρεία μπορούσε πρωτίστως να επωφεληθεί από μεταφορές ανάμεσα στα λιμάνια της ελληνικής επικράτειας, στα οποία εξαιτίας της χαμηλής εμπορικής κίνησης τους, δεν προσέγγιζαν τα ξένα ατμόπλοια.

1.2 Περίοδος 1901-1911

Στην αρχή του νέου αιώνα, η προσπάθεια των Ελλήνων να κερδίσουν το μεγάλο στοίχημα της μετάβασης της εμπορικής ναυτιλίας από τα ιστία στον ατμό είχε ήδη παρουσιάσει τα πρώτα θετικά αποτελέσματα. Η συνολική μεταφορική ικανότητα των ατμόπλοιων τους είχε σχεδόν εξισωθεί με αυτή των ιστιοφόρων και όλα έδειχναν ότι η επικράτηση του ατμού δεν θα αργούσε. Ο δυναμισμός με τον οποίο εξελισσόταν η ατμήρης ναυτιλία είχε ενισχύσει αποφασιστικά το κύρος και κατ' επέκταση την οικονομία πολλών νησιών της Ελλάδος, κυρίως της Σύρου, της Κεφαλληνίας, της Ιθάκης και της ραγδαία ανερχόμενης στον τομέα αυτό Άνδρου. Εκτός όμως από τα νησιά, ιδιαίτερα ωφελημένος ήταν και ο Πειραιάς, ο οποίος χάρη στην ατμοπλοϊκή δραστηριότητα των δύο τελευταίων δεκαετιών του 19ου αιώνα γνώριζε την καταξίωσή του ως το σπουδαιότερο βιομηχανικό, εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο της χώρας. Η ταχύρυθμη ανάπτυξη του Πειραιά και η σημασία που απέκτησε για την πραγματοποίηση του μεταφορικού έργου προς και από όλα τα σημεία της ελληνικής επικράτειας -να σημειώσουμε ότι το οδικό αλλά και το σιδηροδρομικό δίκτυο βρίσκονταν ακόμα σε πρώιμη κατάσταση- συνέβαλε στην εξέλιξη της πρωτεύουσας της χώρας, της Αθήνας (greekshippingmiracle).



Εικόνα 1 Ατμόπλοιο του 20ου αιώνα

Από μια άλλη σκοπιά, η επιχειρηματική επιτυχία των ατμόπλοιων και τα κέρδη που έφερναν στους πλοιοκτήτες τους, είχαν ως αποτέλεσμα όλο και περισσότεροι Έλληνες να επενδύουν στον εξωστρεφή αυτό κλάδο της οικονομίας. Με επίκεντρο την Ερμούπολη της Σύρου, κορυφαίο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα και κοιτίδα της ελληνικής ατμήρους ναυτιλίας -εξαιτίας του γεγονότος ότι εκεί ιδρύθηκε και λειτούργησε η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή επιχείρηση- δημιουργήθηκαν πρωτοποριακοί επιχειρηματικοί συνασπισμοί με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού επενδυτών, οι οποίοι προέρχονταν από διάφορους κλάδους της επιχειρηματικής δραστηριότητας (greekshippingmiracle).

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στα σχήματα αυτά παρουσίασε η συμμετοχή ναυτικών, κυρίως πλοιάρχων, οι οποίοι στις περισσότερες περιπτώσεις αναλάμβαναν και την πλοιαρχία του ατμόπλοιου. Το αποτέλεσμα ήταν θετικό για όλους. Οι επενδυτές πραγματοποίησαν σημαντικά κέρδη, με τα οποία ενίσχυσαν όχι μόνο την προσωπική οικονομική τους κατάσταση αλλά και τις χερσαίες επιχειρήσεις τους. Από την άλλη πλευρά, η λειτουργία αυτών των συνασπισμών βοήθησε πολλούς άξιους πλοιάρχους να εξελιχθούν σταδιακά σε μεγάλους εφοπλιστές. Με την πάροδο των ετών, όλο και περισσότεροι Έλληνες κατάφεραν να αποκτήσουν ατμόπλοια, τα οποία λόγω της προχωρημένης ηλικίας τους είχαν πολύ χαμηλότερο κόστος κτήσεως (greekshippingmiracle).

Ωστόσο, η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας άρχισε να αντιμετωπίζει δυσκολίες στην καθημερινότητά της όταν βρέθηκε στο στόχαστρο άλλων ναυτιλιακών δυνάμεων, οι περισσότερες από τις οποίες στηρίζονταν από τις κυβερνήσεις των κρατών τους. Παρά την ισχυρή τους θέση, προβληματίστηκαν από την παρουσία ενός δυναμικά ανερχόμενου ανταγωνιστή. Έτσι, οι πιέσεις που ασκήθηκαν από τους ξένους, ιδιαίτερα γύρω από θέματα που αφορούσαν την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών, άρχισαν να γίνονται έντονες. Η ανάγκη επείγουσας αντιμετώπισης των ζητημάτων που αφορούσαν τη λειτουργία της εμπορικής ναυτιλίας ενεργοποίησε τη διοίκηση του Εμπορικού Συλλόγου Ερμούπολεως, πολλά από τα μέλη του οποίου είχαν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην αγορά ατμοπλοίων. Με υπόμνημα το οποίο υπέβαλαν τον Απρίλιο του 1901, ζήτησαν την ανάληψη πρωτοβουλίας από το Δήμο για τη συγκρότηση Ναυτικού Συνεδρίου στην Ερμούπολη. Το Δημοτικό Συμβούλιο υιοθέτησε την πρόταση και τελικά το συνέδριο πραγματοποιήθηκε την 1η Σεπτεμβρίου 1902 (greekshippingmiracle).

Πολλά ζωτικά θέματα αναπτύχθηκαν στη διάρκεια των εργασιών του. Μεταξύ αυτών, τα σημαντικότερα ήταν η ίδρυση ειδικών σχολών για την επιμόρφωση εμποροπλοιάρχων και μηχανικών, ικανών να διευθύνουν ατμόπλοια μεγάλης χωρητικότητας, η θέσπιση και η εφαρμογή νόμου περί ναυτικής υποθήκης, η ίδρυση Ναυτικής Τράπεζας, η δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου για τη λειτουργία Ναυτικής Ασφάλειας και η δυνατότητα κατασκευής ατμόπλοιων στην Ελλάδα με την ενίσχυση του Κράτους. Η πραγματοποίηση του Συνεδρίου δεν κατάφερε να προκαλέσει το ενδιαφέρον της πολιτείας και έτσι οι εφοπλιστές εξακολούθησαν να αναπτύσσουν πρωτοβουλίες χωρίς να περιμένουν την ελάχιστη κρατική στήριξη, γεγονός το οποίο μακροπρόθεσμα τους ωφέλησε, αφού συνήθισαν να αντιμετωπίζουν τις όποιες αντιξοότητες με τις δικές τους δυνάμεις. Με σύμμαχο τη ναυλαγορά, αλλά και την ακράδαντη πίστη τους στη θάλασσα, συνέχισαν το δρόμο της

ανάπτυξης. Επιδεικνύοντας όλο και μεγαλύτερη εξωστρέφεια, επέκτειναν και διεύρυναν τους προσανατολισμούς τους. Τα πρώτα ελληνικά ατμόπλοια άρχισαν να διέρχονται τη διώρυγα του Σουέζ, ενώ για πρώτη φορά ξεκίνησαν να πραγματοποιούν ταξίδια τόσο στον Ινδικό όσο και στον Ειρηνικό Ωκεανό (greekshippingmiracle).

Μέσα σε μία δεκαετία, οι Έλληνες ανέλαβαν εξαιρετικές επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων, τη ναυπήγηση 55 ατμοπλοίων και την αγορά άλλων 250 μεταχειρισμένων. Ως αποτέλεσμα, η δύναμη της ατμήρους ναυτιλίας των Ελλήνων στο τέλος του Δεκεμβρίου του 1911 έφτασε τα 350 ατμόπλοια.

Σε όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου, πολλοί παραδοσιακοί καραβοκυραίοι εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές στο χώρο της ατμήρους ναυτιλίας. Ένας από αυτούς μάλιστα, ο Ανδριώτης πλοίαρχος Δημήτριος Μωραΐτης, προχώρησε ένα βήμα παραπάνω, παραλαμβάνοντας από βρετανικά ναυπηγεία το 1907 το πρώτο ελληνικό υπερωκεάνιο. Την πρωτοβουλία του ακολούθησαν το 1909 και οι τέσσερις γιοι του Ανδρέα Εμπειρικού, δίνοντας ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στη δημιουργία μιας αξιόλογης ελληνικής υπερωκεανίου γραμμής, η λειτουργία της οποίας προσέφερε ανεκτίμητα οφέλη στη χώρα και κυρίως στον εθνικά ευαίσθητο τότε τομέα της μετανάστευσης.

Η συγκεκριμένη όμως δεκαετία χαρακτηρίστηκε από τη δημιουργική παρουσία και το έργο μιας σπουδαίας προσωπικότητας, του Επαμεινώνδα Κ. Εμπειρικού, που σε όλη του τη σταδιοδρομία μόχθησε για την προαγωγή των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας από τη θέση του ως πολιτευτής, βουλευτής και υπουργός επί των Ναυτικών από το 1908 έως το 1909. Ήταν εκείνος που διέγινωσε εξ αρχής την ανάγκη θέσπισης νόμου για τη ναυτική υποθήκη, που τελικά συντάχθηκε στη διάρκεια της υπουργικής του θητείας και ψηφίστηκε το 1910. Ο Εμπειρικός πρωτοστάτησε επίσης στη συμμετοχή της Ελλάδος στην περίφημη Ναυτική Έκθεση του Μπορντώ το 1907, η οποία πραγματοποιήθηκε με σκοπό να προβληθούν τα επιτεύγματα όλων των ναυτικών κρατών από την εποχή της εφαρμογής του ατμού. Υπήρξε, τέλος, ένας εκ των συνιδρυτών της Τραπέζης Αθηνών το 1893, η οποία χρηματοδότησε την αγορά αρκετών ελληνικών ατμοπλοίων, ακόμα και πριν τη θέσπιση του νόμου περί ναυτικής υποθήκης (greekshippingmiracle).



Εικόνα 2 Διαφημιστικό φυλλάδιο

Στα τέλη του 1911 οι εξελίξεις σε μια Ελλάδα που άλλαζε ήταν ραγδαίες. Ο ρόλος της ναυτιλίας θα αποδεικνυόταν κρίσιμος όσο και αποφασιστικός. Είχε φθάσει η ώρα να αντιληφθούν όλοι οι πολιτικοί ηγέτες της χώρας την ανεκτίμητη για το Έθνος αξία του κλάδου, και ιδιαίτερα ο άνθρωπος που έμελλε να αλλάξει την πορεία του τόπου, ο Ελευθέριος Βενιζέλος.

1.2.1. "Υπερωκεάνιος Ατμοπλοΐα"

Τα πρώτα υπερωκεάνια άρχισαν να διαπλέουν τον Ατλαντικό περί το 1840. Η περίοδος όμως ακμής της εν λόγω κατηγορίας πλοίων ήταν από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τα μέσα του 20^{ου}. Δυστυχώς τα πλοία αυτά συνδέθηκαν ιστορικά, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, με τις άγριες εποχές του φαινομένου της μετανάστευσης καλούμενα και «μεταναστευτικά ποντοπόρα πλοία».

Οι ελληνικές υπερπόντιες γραμμές που αναπτύχθηκαν ήταν κυρίως δύο η γραμμή Βορείου Ατλαντικού (1907– 1977), που τη διέκοψε για επτά χρόνια ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και η γραμμή Αυστραλίας (1947 – 1977).

Μία εταιρεία που προσπάθησε, αλλά απέτυχε ήταν του Δ. Μωραΐτη και του Παν. Βαλλιάνου (1906 -1908), με τα Εγγλέζικα υπερωκεάνια "Μωραΐτης" και "Αθήναι".

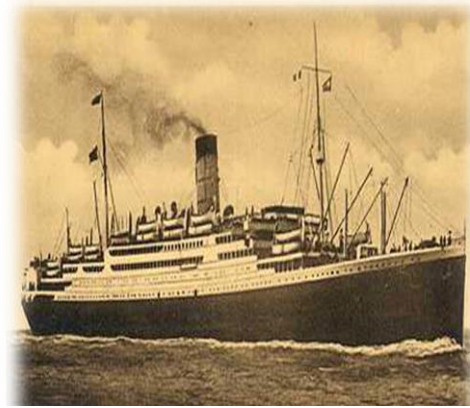


Μετά την χρεωκοπία της **Εικόνα 3 Υπερωκεάνιο "Ολυμπία"** δημιουργήθηκε η " Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα» με τα ίδια πλοία. Χρεοκόπησε και αυτή και το 1912 απορροφήθηκε από τους Εμπειρικούς.

Η «Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος» των αδελφών Εμπειρικού όμως, κυριάρχησε στο χώρο των υπερωκεανίων για 30 ολόκληρα χρόνια (1908-1937). Άρχισε τις εργασίες της με την παραλαβή το 1909 από τα αγγλικά ναυπηγεία του υπερωκεάνιου «Πατρίς» (4890 κόρων ολικής χωρητικότητας).

Στη συνέχεια ακολούθησαν το «Μακεδονία» (6.333 κορ.), το «Ιωάννινα» (4.191 κ.), το «Θεσσαλονίκη» (4.682 κορ.), το «Βασιλεύς Κωνσταντίνος» (μετέπειτα «Μεγάλη Ελλάς» και «Βύρων») που μπορούσε να μεταφέρει 1800 μετανάστες, το «Βασιλεύς Αλέξανδρος», το «Κωνσταντινούπολις» και ο «Μορέας».

Η «Εθνική» συχνά αναγκάστηκε να αντιμετωπίσει επιτάξεις και φθορές πλοίων, από πολεμικές αντιξοότητες (Βαλκανικοί πόλεμοι, Α΄ παγκόσμιος πόλεμος) αλλά και από εχθρότητα αντίπαλων πολιτικών μερίδων που εναλλάσσονταν τότε στη διακυβέρνηση της χώρας. Στη συνέχεια η «Εθνική» ίδρυσαν την αγγλική εταιρεία «Bygon Steamship Comrpany» που διαλύθηκε το 1928, υπέγραψε μια ατυχή σύμβαση το 1932 με το κράτος και τελικά το 1937 διαλύθηκε.



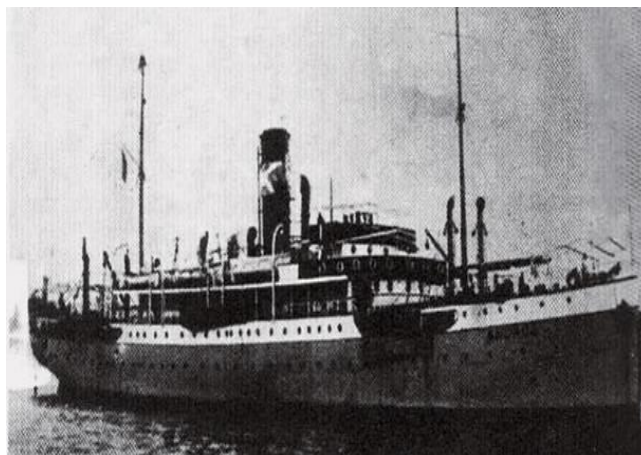
Εικόνα 4 Υπερωκεάνιο "Νέα Ελλάς"

Ακολούθησαν η "Μπάυρον Ατμοπλοΐα", η "Γκρηκ Λάιν" των Αφων Γουλανδρή, με τα «ΟΛΥΜΠΙΑ» και «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ» η "Εθνική Ελληνική Γραμμή Αμερικής" του Ε. Ευγενίδη, η "Χανδρίς Λάϊνς" του Α. Χανδρή με το «ΠΑΤΡΙΣ», η "Χομ Λάϊν" του Ε. Ευγενίδη, η "ΕΛ.ΜΕ.Σ" καθώς και εκείνη του Ι. Λιβανού στο Λονδίνο (Κουτούζης, χχ).

Κεφάλαιο 2: Ιστορία Της Ακτοπλοΐας

2.1 Διάστημα Μεσοπολέμου 1922 - 1940

Την εποχή της ιδρύσεώς της η <<ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΝΩΣΗ>> βρέθηκε με μια βαριά κληρονομιά, κάτω από αντίξοες περιστάσεις και έναν μεγάλο αριθμό παλαιών και κουρασμένων πλοίων. Ο Ά Παγκόσμιος Πόλεμος και στη συνέχεια η Μικρασιατική καταστροφή προκάλεσαν την κατάρρευση της Ελλάδας των πέντε θαλασσών και των δύο Ηπείρων. Μοιραία συρρικνώθηκε και η δραστηριότητα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, έχοντας χάσει την πελατεία των ξεριζωμένων από Έλληνες περιοχών, και αναγκάστηκε να περιοριστεί στο Αιγαίο, στο Ιόνιο και στο Κρητικό πέλαγος ,και να αναζητήσει στο στενό πλέον χώρο της Ελλάδας τα μέσα συντήρησής της. Εξάλλου, η οικονομική κρίση της χώρας δεν ήταν δυνατό να αφήσει άθικτη την ακτοπλοΐα. Με την ελάττωση της διακίνησης των επιβατών και των εμπορευμάτων αλλά και την ταυτόχρονη αύξηση



Εικόνα 5 Ατμόπλοιο του 1920

των εξόδων εκμετάλλευσης των ατμόπλοιων, λόγω της υπερτίμησης των καυσίμων , υλικών και ημερομισθίων, ήταν προφανές ότι η ακτοπλοΐα βρισκόταν μπροστά σε μια δυσμενή αλλαγή συνθηκών (Ναυκρατούσα, 2010).

Την κατάσταση αυτή των πραγμάτων επιδείνωσε μεταπολεμικά η παρουσία ξένων ατμοπλοίων, νεώτερων και πολυτελέστερων, που επιχορηγούντο από τις κυβερνήσεις τους για την εξυπηρέτηση πολιτικών στόχων, αλλά και για την οικονομική κυριαρχία στη Μεσόγειο.

Αυτή η κατάσταση έφερε πολλά δεινά:

1. Άσκοπη κατανάλωση χιλιάδων τόνων γαιανθράκων και υλικών, που είχε ως αποτέλεσμα την εξαγωγή υπερβολικού συναλλάγματος από την χώρα σε μια περίοδο οξείας οικονομικής κρίσης.
2. Αδυναμία της ακτοπλοϊκής επιχείρησης να ικανοποιήσει τους εργαζόμενους ναυτικούς.
3. Κίνδυνος συγκρούσεων από τις υπέρμετρα αναπτυσσόμενες ταχύτητες και ρίσκα στην πλοήγηση των ανταγωνιζόμενων πλοίων.
4. Πλήρης εξάρθρωση των τακτικών αναγκών μεταφοράς.
5. Απογοήτευση κάθε προοδευτικής πρωτοβουλίας που όσες φορές παρουσιάστηκε με την εμφάνιση κάποιου καλού – πολυτελέστερου πλοίου, κατέληξε να υπονομεύεται από τον ενεδρεύοντα ανταγωνιστή, που διαθέτει παλαιότερο πλοίο με μικρότερη επένδυση, έξοδα κίνησης και πλημμελή συντήρηση.

Υπό αυτές τις συνθήκες το εφοπλιστικό κεφάλαιο δεν ήταν δυνατόν να διατεθεί σε ακτοπλοϊκές δραστηριότητες (Ναυκρατούσα, 2010).

Για την καταπολέμηση της κρίσης αποφασίσθηκε η αχρήστευση των παλαιότερων πλοίων, λόγω φθοράς, ηλικίας ή ελλείψεων όρων ασφαλείας. Το μέτρο αυτό, παρ'όλο που είχε νομοθετηθεί από τον Ιούλιο του 1927, έως το 1930 δεν είχε εφαρμοσθεί ούτε για ένα πλοίο. Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι το 1926, με σχετικό όρο εμπορικών συμφωνιών και σε καθεστώς αμοιβαιότητας, επιτρέπονταν σε πλοία ξένης εθνικότητας να εκτελούν δρομολόγια στα Ελληνικά παράλια. από τον Ιούλιο όμως του 1927, τους απαγορεύτηκε η ακτοπλοΐα στον Ελληνικό χώρο. Μετά από άκαρπες συζητήσεις κράτους και πλοιοκτητών για την επίλυση του ακτοπλοϊκού ζητήματος, το 1928 αποφασίζεται από τον τότε πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο η συγκρότηση Κυβερνητικής Επιτροπής προκειμένου να μελετηθούν τα προβλήματα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και να εισηγηθεί στην κυβέρνηση τα απαραίτητα μέτρα με στόχο την βελτίωση των συνθηκών που επικρατούσαν τόσο στην επιβατηγό όσο και στη φορτηγό ναυτιλία (Ναυκρατούσα, 2010).

Κάτω από την πίεση πλέον των πραγμάτων και προ του κινδύνου αφανισμού τους οι εφοπλιστές και οι ναυτεργάτες προβαίνουν σε αλληπάλληλα διαβήματα προς την επιτροπή για την εξεύρεση λύσεως. Το κράτος πρότεινε στην επιτροπή <<ολική κρατικοποίηση>>, όπως την αποκαλούσε, με μορφή μονοπωλίου, των υπαρχόντων ατμοπλοϊκών επιχειρήσεων

σε ένα ενιαίο οικονομικό οργανισμό, με την επωνυμία <<Ηνωμένη Ακτοπλοΐα>>, προκειμένου να την ελέγχει ευκολότερα. Η πρόταση αυτή απορροφήθηκε από την κυβερνητική επιτροπή. Κατόπιν παρελεύσεως αρκετού χρόνου και ενώ το έργο της επιτροπής δεν προχωρούσε, η πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωσης καθώς και η νεοσυσταθείσα ΑΚΤΕΛ κατέθεσαν υπομνήματα για την λύση των προβλημάτων.

Το 1931 η κυβερνητική επιτροπή που είχε δημιουργηθεί το 1928 από το Ελευθέριο Βενιζέλο, παρέδωσε το πόρισμά της επισημαίνοντας ότι στη μεταπολεμική ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας είχαν συντελέσει τα πολιτικά γεγονότα από την ανακωχή του Μούδρου, όταν με την υπογραφή του σχετικού πρωτοκόλλου αυξήθηκε ο υπάρχων Ελληνικός επιβατηγός στόλος με την προσθήκη πλοίων που είχαν παλαιότερα Οθωμανική εθνικότητα και που ανήκαν σε ομοεθνείς της Κωνσταντινουπόλεως και της Σμύρνης, αλλά και με την τότε επέκταση της Ελλάδος στην Ανατολική Θράκη και τα ανατολικά νησιά του Αιγαίου. Το 1932 η ακτοπλοΐα παρουσίαζε συνοπτικά την παρακάτω εικόνα:

- Η πλοιοκτησία των ανήκε σε μία ή δύο εταιρείες που κατείχαν περισσότερα από 3 πλοία και σε άλλους μικροπλοιοκτήτες ή μικροενώσεις πλοιοκτητών.
- Στις περισσότερες από τις προσοδοφόρες γραμμές, όπως Πειραιάς – Χίου – Μυτιλήνης, Πειραιάς – Βόλου – Θεσσαλονίκης, Πειραιώς – Πατρών – Αμβρακικού, Πειραιώς – Κρήτης, υπήρχε οξύς ανταγωνισμός με στόχο την επικράτηση του ενός έναντι του άλλου.
- Τις περισσότερες φορές, τους κερδοφόρους μήνες τα πλοία κάλυπταν τα έξοδά τους και άφηναν και κάποιο κέρδος. Σε άλλες γραμμές, ακόμη και εάν υπήρχε κάποιο κέρδος, εξανεμίζονταν στους πρώτους άγονους μήνες.
- Οι άλλες, μικρότερης σημασίας γραμμές, είχαν τα ίδια συμπτώματα.
- Οι επιχορηγούμενες άγονες γραμμές ναι μεν ήταν κερδοφόρες αλλά για μικρό χρονικό διάστημα, καθώς σύντομα τις συναγωνίζονταν μη επιχορηγούμενα πλοία, με αποτέλεσμα, λόγω και των εκπτώσεων στους ναύλους, οι γραμμές αυτές γίνονταν ασύμφορες.
- Για τους λόγους αυτούς και την αμφισβητούμενη κατανομή στις θαλάσσιες αρτηρίες, τα πλοία δεν συντηρούντο καταλλήλως ώστε, με την πάροδο του χρόνου, γίνονταν προβληματική η εκμετάλλευσή τους. τους καλοκαιρινούς μήνες, σαν δυναμωτικές ενέσεις, οργανωμένες εκδρομές και πανηγύρια τόνωναν κάπως την εκμετάλλευσή και συμπλήρωναν κενά.

- Σύνηθες ήταν και το φαινόμενο του αθρόου παροπλισμού τους κατά τους χειμερινούς μήνες (Ναυκρατούσα, 2010).

Χαρακτηριστική είναι η εικόνα που έδινε πειραϊκό ναυτιλιακό περιοδικό τον Ιούλιο του 1933 για την κατάσταση που επικρατούσε, παρά τα μέτρα προστασίας, στο λιμάνι του Πειραιά, με την έναρξη της θερινής περιόδου: <<Η έναρξης της θερινής περιόδου επέφερε εις τον λιμένα του Πειραιώς και τους επαρχιακούς λιμένας το γνωστό θέμα του αχαλίνωτου ανταγωνισμού των ακτοπλοϊκών σκαφών, των συχνών συναναχωρήσεων δια την αυτήν γραμμήν, της οικτράς συσσωρεύσεως επί των συναγωνιζομένων πλοίων υπεράριθμων επιβατών επωφελομένων τις μέχρι ταλλήρου εκπεσμού των εισιτηρίων των δήθεν διαφημιστών του μεγάλου θαλαμηγού>>.

Το Μάιο του 1932 έγινε ακόμη μια προσπάθεια βελτίωση της κατάστασης, με την ίδρυση της κοινοπραξίας με την επωνυμία <<ΚΟΙΝΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ>>. Σ' αυτό πήραν μέρος η ΑΚΤΕΛ με 28 πλοία, η Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα Γ.Ποταμιάνου με 6 πλοία, η Ατμοπλοΐα Σάμου Υιών Ιγγλέση με 4 πλοία, και η Λακωνική Ατμοπλοΐα Ι.Τσέγκα με 2 πλοία. Δυστυχώς όμως, ούτε αυτή η Κοινοπραξία μακροημέρευσε. Αλλά και η προσπάθεια αχρήστευση των πλοίων δεν απέδωσε.

Ο τότε Υπουργός Ναυτικών, διαβλέποντας την κατάσταση που άρχισε να δημιουργείται, προσπάθησε με τον νόμο 6059, να βελτιώσει τα προβλήματα της επιβατηγού ακτοπλοΐας. Η Διεύθυνση Ναυτιλίας, με επανειλημμένες υποβολές νομοσχεδίων, προσπαθούσε όλο το διάστημα 1932 – 1933 να διαλύσει το Κοινό Ταμείο



Εικόνα 6 Ατμόπλοιο ΚΑΔΙΩ

Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων που είχε ιδρυθεί το 1932. Το 1935 εκδηλώθηκαν αλληλοδιαδόχως δύο απεργίες των κατώτερων πληρωμάτων: η πρώτη των θερμαστών (Ιούλιος 1935) και η δεύτερη των ναυτών (Οκτώβριος 1935) με κύριο αίτημα την αύξηση των μισθών των πληρωμάτων. Η Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας, μόλις κηρύχτηκε η δεύτερη απεργία, κάλεσε τους εφοπλιστές και τους δήλωσε κατηγορηματικά ότι θεωρεί άδικα τα αιτήματα των απεργών και απραγματοποίητα, ένεκα της αδυναμίας τους να παραχωρήσουν αυξήσεις στα μισθολόγια. Εξέδωσε αμέσως ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε

στον τύπο, ενώ συγχρόνως προχώρησε στην επίταξη των πλοίων και την επιστράτευση των ναυτεργατών, προκειμένου να μην δημιουργηθούν ανωμαλίες στις θαλάσσιες συγκοινωνίες (Ναυκρατούσα, 2010).

Και ενώ έτσι είχαν τα πράγματα, ξαφνικά, μετά από τρεις ημέρες οι εφοπλιστές κλήθηκαν πάλι στη Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας για να τους ανακοινωθεί ότι η γνώμη της κυβερνήσεως ήταν να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των ναυτεργατών. Όπως ήταν φυσικό οι εφοπλιστές αναφέρθηκαν στην προηγούμενη άποψη της αρμόδιας υπηρεσίας και δήλωσαν αδυναμία να συμμορφωθούν με τις προτάσεις της κυβέρνησης. Η αντίδραση της κυβέρνησης υπήρξε η δημοσίευση στις 17 Οκτωβρίου 1935 του αναγκαστικού νόμου <<Περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των νόμων 5304 και 6059>>, βάσει του οποίου ασκείτο πίεση για τη διάλυση του Κοινού Ταμείου Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, στο πρώτο άρθρο αναφερόταν: <<Ποινικαί ρήτραι εις Συμβάσεις συναφθείσας προ της ισχύος του παρόντος μεταξύ εφοπλιστών ή πλοιοκτητών υφισταμένων επιβατηγών ατμόπλοιων δί'ων τίθενται περιορισμοί σχετικοί προς την υπό των ειρημένων ατμόπλοιων εκτέλεσιν πλόων είτε την κατ' αυτούς παραλαβήν ή μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων θεωρούνται κατ' απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, πρόταση του Υπουργού των Ναυτικών, από της Εκδόσεως ταύτης και εφεξής άκυραι και μηύσαι.>> (Ναυκρατούσα, 2010).

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αντέδρασαν με διαμαρτυρίες και δήλωσαν ότι η συνέχιση των εργασιών τους καθίσταται προβληματική καθώς το κράτος συνεχώς ανέτρεπε εξ' ολοκλήρου και εκ βάθρων τις προϋποθέσεις ύπαρξής τους. Στο μεταξύ, στις 10 Οκτωβρίου 1935, ο νέος Υπουργός Ναυτικών, Γεώργιος Ράλλης ενδιαφέρθηκε να εξετάσει το ζήτημα των αιτημάτων των ναυτεργατών καθώς και της κατάστασης που είχε δημιουργηθεί, χωρίς τη μεσολάβηση της αρμόδιας υπηρεσίας. Αποτέλεσμα της προσωπικής αυτής επέμβασης υπήρξε η δημοσίευση του αναγκαστικού νόμου της 31 Οκτωβρίου 1935 <<Περί καταργήσεως του από 17 Οκτωβρίου 1935 αναγκαστικού νόμου περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των νόμων 5304 και 6059>> που έδινε στα πληρώματα μειωμένες αυξήσεις για ένα δίμηνο, υπό τον όρο, σε περίπτωση που το κράτος θα έλυνε το ακτοπλοϊκό ζήτημα στο διάστημα αυτό, οι εφοπλιστές θα επιβαρύνονταν με τις αυξήσεις του διμήνου. Σε αντίθετη περίπτωση, οι αυξήσεις που θα είχαν είδη καταβάλει θα κατακρατούντο από τους οφειλόμενους φόρους προς το δημόσιο, καταλογιζόμενοι εις βάρος του (Ναυκρατούσα, 2010).

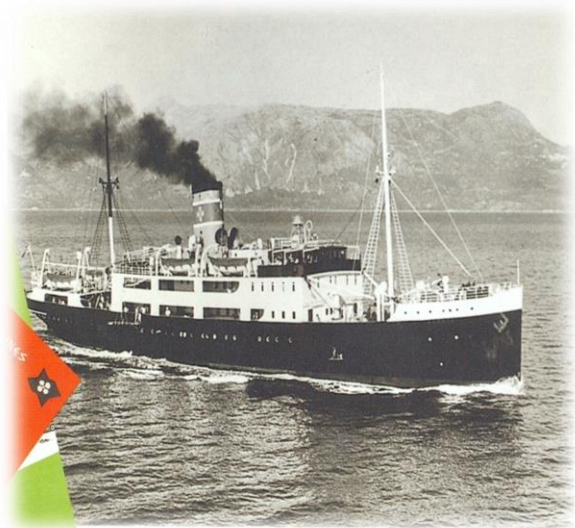
2.2 Μεταπολεμικό Ξεκίνημα Της Ακτοπλοΐας 1946-1964

Το Ελληνικό κράτος δεν φρόντισε να αποζημιώσει τους ακτοπλόους πλοιοκτήτες, γιατί ούτε είχε προβλέψει ασφάλιση των επιταγμένων στον πόλεμο πλοίων σε μεγάλους ασφαλιστικούς οργανισμούς του εξωτερικού, ούτε πρόνοια είχε ληφθεί για ουσιαστική και αδάπανη βοήθεια, παρόμοια με αυτή που προσέφερε, σωστά και δικαιολογημένα, στη φορτηγό ναυτιλία. Η θέση του κρατικού παράγοντα απέναντι στην ακτοπλοΐα δεν άλλαξε με την απελευθέρωση. Προσπαθούσε όπως και προπολεμικά, να ελέγχει απόλυτα τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, συχνά εις βάρος της πλοιοκτησίας. Εφάρμοζε συστηματικά, δικαιολογημένα ή όχι, υπέρμετρα φιλεργατική πολιτική εις βάρος του χειμαζόμενου για μεγάλο χρονικό διάστημα σκάφους, ζητούσε να μεταφέρονται οι υπάλληλοί του, το ταχυδρομείο και γενικά ότι αφορούσε τη δημόσια υπηρεσία με ναύλους υπερβολικά χαμηλούς ή και δωρεάν, εισέπραττε υπέρμετρους φόρους από την διακίνηση επιβατών και φορτίων, πέραν της φορολογίας των εταιρειών κατά 50% περίπου, σε ανύπαρκτα και υποτιθέμενα από τους εκάστοτε υπαλλήλους του κέρδη (Ναυκρατούσα, 2010).

Στις 19 Νοεμβρίου 1948, με ένα μακροσκελές υπόμνημα προς τον Υπουργό Εμπορικής ναυτιλίας, ο πρόεδρος της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ενώσεως Αναστάσιος Ποταμιάνος, περιέγραφε τα ζητήματα που απασχολούσαν τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, για τα οποία επιβαλλόταν άμεση ρύθμιση. Συγκεκριμένα αναφερόταν το πρόβλημα των δαπανών εκμετάλλευσης (καύσιμα, μισθοτροφοδοσία πληρώματος, έξοδα συντηρήσεως, γενικά έξοδα) που είχαν αυξηθεί κατά 276% σε σχέση με τα προπολεμικά δεδομένα ενώ η μεταφορική ικανότητα του ακτοπλοϊκού στόλου είχε μειωθεί κατά 50% σε σχέση με πριν τον πόλεμο, το ίδιο και η ζήτηση μεταφοράς επιβατών, ενώ η πληρότητα της Α΄ οικονομικής θέσης, που μπορούσε να προσδώσει κέρδος πληρούνταν από στρατιωτικούς και δημοσίους υπαλλήλους με 50% έκπτωση ναύλου (Ναυκρατούσα, 2010).

Παρόλες όμως τις αντιξοότητες που αντιμετώπιζαν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες και παρά την παλαιότητα του υλικού της, η ακτοπλοΐα κατάφερε κάπως να εξυπηρετεί τις θαλάσσιες συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας βελτιώνοντας σιγά σιγά τις συνθήκες μεταφοράς επιβατών φθάνοντας σε ικανοποιητικά, για την εποχή εκείνη επίπεδα.

Μια άλλη επανάσταση στη ακτοπλοΐα έφεραν τα εκ μετασκευής οχηματαγωγά. Το 1959, το ατμόπλοιο Ατρεύς της ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ, ύστερα από μετασκευή των αμπαριών του σε γκαράζ (με ανελκυστήρα στο ένα από αυτά) για 40 αυτοκίνητα, ήταν το πρώτο <<αυτοσχέδιο>> επιβατηγό – οχηματαγωγό στην γραμμή Πάτρας – Μπρίντεζι, όπως επίσης και το ανάλογο της ΝΕΑΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ, το Αδρίας, για λιγότερα όμως αυτοκίνητα. Το 1960 – 1961, δύο άλλα πλοία της ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ, το Ερμής και το Πήγασος, από κατασκευής FERRY BOAT, άνοιξαν τις γραμμές Βενετίας, Αιγύπτου, Βηρυτού αντίστοιχα με 10ήμερα και 11ήμερα ταξίδια αρχικά, 14ήμερα αργότερα, μεταφέροντας επιβάτες και αυτοκίνητα μεταξύ των λιμένων αλλά και ένα μεγάλο αριθμό περιηγητών για το κυκλικό ταξίδι (Ναυκρατούσα, 2010).



Εικόνα 7 Ατμόπλοιο "ΑΤΡΕΥΣ"

Στις γραμμές της Αδριατικής, το πρώτο νεότευκτο Επιβατηγό – Οχηματαγωγό (ναυπηγήσεως 1960), μετά από παραγγελία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, ήταν το Εγνατία της ΕΛ.ΜΕΣ που δρομολογήθηκε στις γραμμές Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Μπρίντεζι. Το 1960, επίσης, η εταιρεία ΑΦΟΙ ΣΤΡΙΤΖΗ ναυπήγησε το FERRY Άγιος Γεράσιμος για τη γραμμή της Κεφαλονιάς. Ήταν το πρώτο ναυπηγηθέν που εκτελούσε εσωτερικές γραμμές διαπορθμέσεως.



Εικόνα 8 Φερρυ Άγιος Γεράσιμος

Το 1964, με τη μετασκευή ενός δεξαμενόπλοιου σε Επιβατηγό – Οχηματαγωγό, το Φαιστός του Κώστα Ευθυμιάδη άνοιξε το δρόμο για την διασύνδεση των Ελληνικών νησιών με πλοία που θα μετέφεραν και φορτηγά αυτοκίνητα με εξαγόμενα και εισαγόμενα προϊόντα, που μέχρι τότε μεταφέρονταν με μικρά φορτηγά πλοία ή στα αμπάρια των ακτοπλοϊκών. Η

εταιρεία Ευθυμιάδη επεξέτεινε στη συνέχεια τις δραστηριότητές της στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας με παρόμοια πλοία. Για μια σχετικά μικρή περίοδο ασχολήθηκε και με κρουαζιερόπλοια (Ναυκρατούσα, 2010).

Κεφάλαιο 3: Η Κρίση, Παράγοντας Επίδρασης Στην Ακτοπλοΐα Και Την Ατμοπλοΐα

Ως στρατηγική προϋπόθεση για την έξοδο της χώρας από την κρίση και ως στοιχείο συνοχής του κοινωνικού ιστού, σε μια περίοδο σκληρής δοκιμασίας για ολόκληρο τον ελληνικό λαό, η ακτοπλοΐα καλείται να αντιμετωπίσει τα οικονομικά ανοίγματα των τελευταίων χρόνων, τον ανταγωνισμό από την αεροπορική βιομηχανία, τις απρόβλεπτες τιμές των καυσίμων αλλά και τις επιχειρηματικές προκλήσεις που λαμβάνουν χώρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο (Αντωνίου, 2014).

Αυτό αποτελεί το αντικείμενο μελέτης μιας μεγάλης έρευνας που πραγματοποίησε πρόσφατα το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, για λογαριασμό του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ). Η έρευνα έφερε τον τίτλο «Κρίσιμες ώρες για την ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών: Το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις», και θεωρείται μια από τις σημαντικότερες και τις πλέον ολοκληρωμένες προσεγγίσεις των τελευταίων χρόνων.

Στο επίκεντρο της έρευνας –όπως άλλωστε και στο σκεπτικό όσων συμμετείχαν στην εκδήλωση καταθέτοντας απόψεις και σχολιάζοντας τα ευρήματά της– ήταν το μοντέλο ανάπτυξης της αγοράς που έχει ακολουθηθεί εδώ και αρκετές δεκαετίες: το μοντέλο των γραμμών, της άγονης γραμμής, των επιδοτήσεων προς τις ναυτιλιακές κ.ο.κ. Από διάφορες πλευρές της ελληνικής κοινωνίας, η οποία παρακολουθεί με αγωνία τη συνεχιζόμενη ύφεση στον κλάδο, αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια έντονος προβληματισμός σχετικά με το ισχύον μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθείται στην ακτοπλοΐα, και προτείνονται διάφορες λύσεις: λύσεις ριζοσπαστικές στην πλειοψηφία τους αλλά που χρειάζονται πολιτική τόλμη για να υιοθετηθούν, ευρεία συναίνεση για να γίνουν αποδεκτές και άμεση εφαρμογή προκειμένου να δώσουν αποτελέσματα, πριν καταρρεύσουν ολοκληρωτικά οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο (Αντωνίου, 2014).

Η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η ελληνική ακτοπλοΐα, οδηγεί στην εξαγωγή κάποιων πρώτων συμπερασμάτων (Αντωνίου, 2014):

α) Η ανάγκη για εμπλοκή των νησιωτικών κοινωνιών στην προσπάθεια να βρεθούν λύσεις είναι έντονη.

β) Το ζήτημα των καυσίμων θα εξακολουθεί να αποτελεί «αγκάθι» για την ακτοπλοΐα όσο το μονοπώλιο της διύλισης θα ορίζει τις τιμές εντός της επικράτειας.

γ) Η αντικατάσταση των υπαρχόντων καυσίμων από το LNG είναι ασφαλώς μια σπουδαία λύση, η οποία όμως στην περίπτωση της Ελλάδας δεν μπορεί να δώσει άμεσα και χειροπιαστά αποτελέσματα στο πρόβλημα επιβίωσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Στις μέρες μας, η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας και ατμοπλοΐας, είναι σε μια φάση γενικής αβεβαιότητας. Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση στην οποία μετέχει τόσο η Ευρώπη όσο και η χώρα μας, έχει επηρεάσει αισθητά τον τομέα της ακτοπλοΐας και της ατμοπλοΐας παράλληλα. Οι επιπτώσεις αφορούν τόσο την αύξηση των ποσοστών ανεργίας όσο και τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών.

Όσον αφορά στη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, η επίδραση της αρνητικής οικονομικής συγκυρίας αποτυπώνεται στην εξέλιξη της διακίνησης επιβατών και οχημάτων. Πιο αναλυτικά, το μεταφορικό έργο επιβατών την περίοδο 2006-2009 ακολούθησε σταθερή πορεία με τη μέση ετήσια επιβατική κίνηση να διαμορφώνεται στα 17 εκατ. επιβάτες. Ωστόσο από το 2010 και έπειτα, το επίπεδο της ζήτησης υποχωρεί σταθερά καταγράφοντας πτώση με μέσο ετήσιο ρυθμό -9,6%, ενώ ο συνολικός αριθμός επιβατών υποχώρησε στα 12,8 εκατ. περίπου το 2012 (Διάγραμμα 1). Με βάση τα στοιχεία για το πρώτο εννεάμηνο του 2013, η ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών φαίνεται να σταθεροποιήθηκε πέρυσι, κυμαινόμενη σε παρόμοιο επίπεδο με την αντίστοιχη περίοδο του 2012 (10,9 εκατ. επιβάτες).

Διάγραμμα 1: Επιβατική Κίνηση Στην Ακτοπλοΐα , 2006-2012

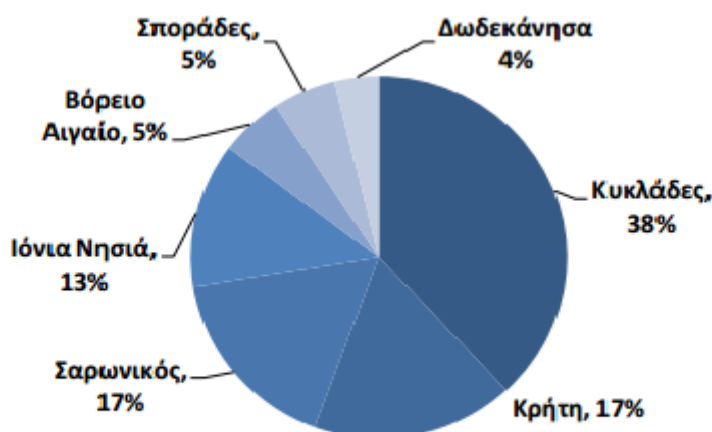


Σημ: Δεν περιλαμβάνονται οι πορθμειακές γραμμές και οι γραμμές που κατατάσσονται ως «λουιτές» από την ΕΛΣΤΑΤ (κυρίως δευτερεύουσες γραμμές μεταξύ νησιών).

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ

Σε γεωγραφικούς όρους η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών εντοπίζεται στις ακτοπλοϊκές γραμμές για τις Κυκλάδες και την Κρήτη (Διάγραμμα 2), όπου καταγράφεται περισσότερο από το ήμισυ της συνολικής επιβατικής κίνησης.

Διάγραμμα 2: Γεωγραφική Κατανομή Στην Ακτοπλοϊκή Κίνηση Επιβατών, 2012



Δεν λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός επιβατών σε "Δευτερεύουσες" γραμμές που συνδέουν ακτοπλοϊκώς τα σιά μεταξύ τους

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ

Δεδομένου ότι το σύνολο των μέτρων έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, καθώς στοχεύουν στη μείωση των εισοδημάτων, η ελληνική

ακτοπλοΐα έχει πληγεί σημαντικά τόσο λόγω της μείωσης της επιβατικής κίνησης που προέρχεται από τον τουρισμό του εσωτερικού και του εξωτερικού όσο και από τη μείωση της εμπορευματικής κίνησης. Το κλίμα αυτό της αβεβαιότητας οφείλεται σε παράγοντες που επικρατούν τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η μείωση των εισοδημάτων έχει επιφέρει και μείωση στη ζήτηση της χρήσης των επιβατηγών πλοίων. Επιπλέον, η έλλειψη στρατηγικής διεύθυνσης από μεριάς της πολιτικής ηγεσίας σε θέματα ακτοπλοΐας έχει οδηγήσει σε απόγνωση αρκετές εταιρείες και ειδικά τις εταιρείες που εμπλέκονται στην προσφορά υπηρεσιών άγονων γραμμών διότι παρουσιάζουν συνεχώς ζημίες (Λάμπρου, 2013).

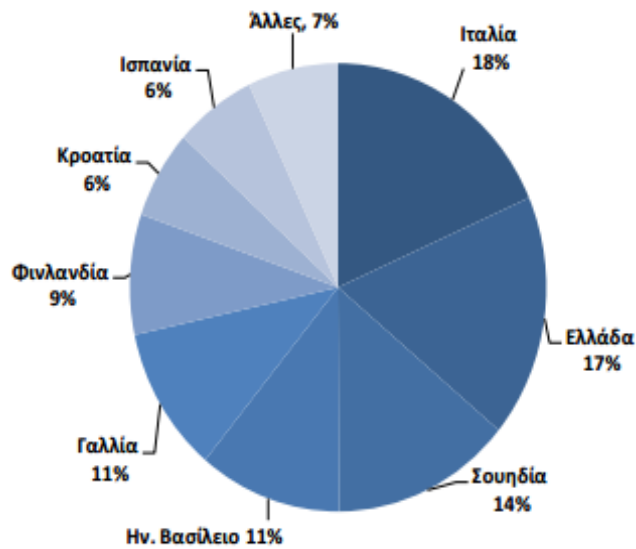
Κεφάλαιο 4: Ατμοπλοΐα - Ακτοπλοΐα Και Ελλάδα

4.1 Ελληνική Ατμοπλοΐα - Ακτοπλοΐα

Η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας μας, η οποία χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα, καθιστά αναγκαία την τακτική επικοινωνία του νησιωτικού πληθυσμού με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας και την έγκαιρη μεταφορά των παραγομένων προϊόντων ανάπτυξης του τουρισμού, επικοινωνίας των κατοίκων και γενικά διακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων (Σαμπράκος, 1996).

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας υποδεικνύει την ανάγκη για επαρκείς και ποιοτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, δεδομένου ότι στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερα από 120 κατοικημένα νησιά με πληθυσμό που ξεπερνά τα 1,3 εκατ. άτομα. Ο ακτοπλοϊκός κλάδος επομένως επιτελεί σημαντικό έργο συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τη νησιωτική Ελλάδα. Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία είναι τα κράτη-μέλη με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, καθώς η κάθε μία καλύπτει περίπου το 17-18% της συνολικής ακτοπλοϊκής διακίνησης επιβατών στην Ευρώπη (Διάγραμμα 3), αν και στην Ελλάδα, λόγω της πληθώρας νησιών στη χώρα, οι ακτοπλοϊκές γραμμές είναι σαφώς περισσότερες σε σχέση με την Ιταλία (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2014).

Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία Κατανομή Της Συνολικής Επιβατικής Κίνησης Μέσω Θαλάσσης Στις Χώρες Μέλη Της ΕΕ



Πηγή : Eurostat

Σε επίπεδο στατιστικής ταξινόμησης κατά NACE Rev.2 (ΣΤΑΚΟΔ-08) η επιβατηγός ακτοπλοΐα εντάσσεται στον κλάδο των Πλωτών Μεταφορών (κλάδος 50) και συγκεκριμένα στην υποκατηγορία «Θαλάσσιες και Ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών» (κλάδος 50.1). Η οικονομική αυτή δραστηριότητα περιλαμβάνει τις υπηρεσίες μεταφοράς που προσφέρουν επιχειρήσεις σε κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές, με αφετηρία τα μεγάλα λιμάνια της χώρας (Πειραιάς, Ραφήνα, Βόλος, Πάτρα) και σε δευτερεύουσες γραμμές, στις οποίες εντάσσονται δρομολόγια από περιφερειακά λιμάνια, νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2014).

Τις ανωτέρω ανάγκες ικανοποιούν η ακτοπλοΐα και οι αερομεταφορές. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές αποτελούν «αρτηρίες» μέσω των οποίων επεκτείνεται και ολοκληρώνεται η χώρα αποτελώντας συνεκτικό στοιχείο για τη συνοχή του εθνικού χώρου (Λεκάκου, 2002).

Όσον αφορά στην ηλικιακή διάρθρωση του στόλου, η μέση ηλικία διαφοροποιείται ανάλογα με τη γραμμή στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία. Έτσι στις γραμμές του Αιγαίου, όπου συγκεντρώνεται η μεγαλύτερη ζήτηση, η πλειοψηφία της κίνησης (περίπου το 80%) εξυπηρετείται από πλοία που ναυπηγήθηκαν στις αρχές του 2000 με αποτέλεσμα η

μέση ηλικία τους να διαμορφώνεται περίπου στα 11 έτη. Αντίστοιχα, το μεταφορικό έργο στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας πραγματοποιείται από σύγχρονο στόλο με ηλικία πλοίων που σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. τα πλοία Superfast I και Superfast II στην γραμμή Πάτρα- Μπάρι) δεν ξεπερνάει τα 6 έτη (Ιδρυμα



Εικόνα 9 Superfast XII

Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2014).

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη.

Ο ακτοπλοϊκός κλάδος επιτελεί σημαντικό έργο συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τη νησιωτική Ελλάδα. Εκτιμάται ότι το 2013 οι μεγάλες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στην Ελλάδα δρομολόγησαν 57 πλοία, μέγεθος που έχει υποχωρήσει σημαντικά σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, λόγω απόσυρσης παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασής τους από νέα μεγαλύτερης χωρητικότητας. Η μέση ηλικία του στόλου που εξυπηρετεί την πλειοψηφία της επιβατικής κίνησης από το λιμάνι του Πειραιά διαμορφώθηκε στα 11 έτη το 2013. Από το 2010 το επίπεδο της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υποχωρεί σταθερά. Μεταξύ 2009 και 2012, ο συνολικός αριθμός επιβατών περιορίστηκε από 16,8 σε 12,8 εκατ. (-24%), ο αριθμός ΙΧ αυτοκινήτων από περίπου 2,4 σε 1,7 εκατ. (-29%) και ο αριθμός φορτηγών από 868 σε 618 χιλ. (-29%). Η δραστηριότητα στον κλάδο χαρακτηρίζεται από υψηλή εποχικότητα, κυρίως στην κίνηση επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων, καθώς το μισό περίπου των μετακινήσεων πραγματοποιείται την περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου. Ο κλάδος επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από το ύψος των τιμών των καυσίμων. Το κόστος καυσίμων αποτελεί περισσότερο από το μισό του συνολικού κύκλου εργασιών των εταιριών του κλάδου, καθώς οι διεθνείς τιμές προϊόντων πετρελαίου έχουν αυξηθεί σημαντικά τα προηγούμενα χρόνια. Η χρηματοοικονομική εικόνα του κλάδου είναι εξαιρετικά δυσμενής και αντικατοπτρίζει τις επιπτώσεις δύο ταυτόχρονων εξωγενών επιδράσεων στις συνθήκες προσφοράς (αύξηση κόστους καυσίμων) και ζήτησης (κατακόρυφη πτώση κίνησης) της ακτοπλοϊκής αγοράς. Τα νησιά της Ελλάδας προσφέρουν εισόδημα και θέσεις εργασίας σε σημαντικό μέρος του πληθυσμού (περίπου 12%). Αυξημένη σημασία για την οικονομία των νησιών έχουν κλάδοι όπως ο τουρισμός, το εμπόριο και η

γεωργία, που εξαρτώνται άμεσα από την απρόσκοπτη διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2014).

4.2 Ελληνική Ατμοπλοΐα - Ακτοπλοΐα Και Ξένες Αγορές

Η ελληνική ακτοπλοϊκή βιομηχανία εδώ και αρκετό καιρό αναζητεί διέξοδο σε ξένες αγορές. Είτε με τη ναύλωση πλοίων στο εξωτερικό, δραστηριότητα που έχει υλοποιήσει η ANEK, είτε με την αναζήτηση ευκαιριών στις γραμμές της δυτικής Μεσογείου, όπως η Attica Group με την προσφορά της για την εξαγορά της γαλλικής ακτοπλοϊκής Nationale Maritime Corse Méditerranée. Η Nationale Maritime Corse Méditerranée



Εικόνα 10 Ε/Γ Ο/Γ Blue star 2

βαρύνεται με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού για επιστροφή παράνομων κρατικών ενισχύσεων ύψους 440 εκατομμυρίων ευρώ, που αναμένεται να διαγραφεί εφόσον η εταιρεία πουληθεί. Κύκλοι της Attica αναφέρουν πως ο όμιλος θα είναι παρών και στον επαναληπτικό διαγωνισμό. Είχε, άλλωστε, καταθέσει την καλύτερη προφορά στον πρώτο γύρο. Η Société Nationale Maritime Corse Méditerranée λειτουργεί τα πλοία της σε δρομολόγια μεταξύ των λιμανιών στη Γαλλία, στην Κορσική, στη Σαρδηνία, στην Αλγερία, όπως και της Τύνιδας και της Γένοβας (Μπέλλος, 2015).

Την εξαγορά της γαλλικής εταιρείας, χωρίς όμως τελικά να προχωρήσει σε προσφορά, εξετάζει και ο Αλέξανδρος Περικλή Παναγόπουλος, που αυτή την εβδομάδα εξασφάλισε μία από τις πρώτες, έπειτα από μισό αιώνα, άδειες του αμερικανικού υπουργείου Οικονομικών για δρομολόγια μεταξύ Φλόριντα και Αβάνας. Βασικός μέτοχος της United

Caribbean Lines Florida ο Αλ. Παναγόπουλος, που θα δρομολογήσει πλοίο για να συνδέσει μεγάλα λιμάνια της Φλόριντα, μεταξύ των οποίων τα Port of Miami, Tampa Bay και Port Everglades, με την Αβάνα. Προοπτικά, όπως αναφέρει, οι γραμμές αυτές θα περιλάβουν και συνδέσεις με λιμάνια στο Μεξικό, όπως στο Κανκούν και στη Χερσόνησο Γιουκατάν (Μπέλλος, 2015).

Τις εξελίξεις στην αγορά που ανοίγει η άρση του αμερικανικού εμπάργκο στην Κούβα κοιτάζει από κοντά και η Attica, όπως αποκαλύπτει στην «Κ» κορυφαίο στέλεχος του ομίλου. Άλλωστε, η Attica, στους υποστηρικτές της οποίας περιλαμβάνεται και το αμερικανικό επενδυτικό κεφάλαιο Fortress Group, φέρεται να εξετάζει και επιλογές για την είσοδό της σε άλλες αγορές της Βορείου Αμερικής. Κάποιοι άλλοι επιχειρηματίες μιλούν για μεγάλες ευκαιρίες στην Ασία και ορισμένοι έχουν ναυλώσει κρουαζιερόπλοιά τους σε εταιρείες που εκτελούν γραμμές εκεί (Μπέλλος, 2015). Παρακάτω παρουσιάζονται τα οικονομικά αποτελέσματα της Attica Group για το έτος 2014.

Τα ετήσια οικονομικά αποτελέσματα για το έτος 2014 ανακοίνωσε ο όμιλος της Attica, θυγατρική εταιρεία της Marfin Investment Group (MIG).

Σύμφωνα με αυτά προκύπτει:

- Αύξηση 56% της κερδοφορίας προ φόρων, αποσβέσεων και χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων (EBITDA), στα 42,35 εκατομμύρια ευρώ έναντι 27,15 εκατομμύρια ευρώ της χρήσης του 2013.
- Επάνοδος στην πλήρη κερδοφορία με συνολικά κέρδη μετά απο φόρους της τάξεως των 4,27 εκατομμυρίων ευρώ, έναντι ζημιών 10,13 εκατομμυρίων ευρώ το 2013.
- Ενίσχυση του μεταφορικού έργου σε όλες τις κατηγορίες εσόδων, με αύξηση των επιβατών κατά 9.8%, των ΙΧ οχημάτων κατά 6.8% και των φορτηγών οχημάτων κατά 2%.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Attica Group, θυγατρικής εταιρίας του Ομίλου Marfin Investment Group (MIG), ανακοινώνει τα ετήσια αποτελέσματα του έτους 2014 τα οποία παρουσιάζουν ενοποιημένες Πωλήσεις Ευρώ 266,66 εκατ. (έναντι Ευρώ 260,16 εκατ. το έτος 2013) και Ενοποιημένα Κέρδη προ Φόρων, Χρηματοδοτικών, Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) Ευρώ 42,35 εκατ. έναντι αντίστοιχων κερδών Ευρώ 27,15 εκατ. το έτος 2013. Τα Ενοποιημένα Κέρδη προ Φόρων, Χρηματοδοτικών και Επενδυτικών Αποτελεσμάτων (EBIT) ανήλθαν σε Ευρώ 18,37 εκατ. (Κέρδη Ευρώ 2,03 εκατ. το έτος 2013) και τα Κέρδη μετά από φόρους έφθασαν τα Ευρώ 4,27 (Ζημίες Ευρώ 10,13 εκατ. το έτος 2013). Επισημαίνεται ότι η σημαντική βελτίωση των αποτελεσμάτων του Ομίλου επετεύχθη σε ένα αβέβαιο και υφεσιακό οικονομικό περιβάλλον με συνεχώς επιδεινούμενες συνθήκες ρευστότητας, γεγονός που δεν βοηθά την κατανάλωση και πολύ περισσότερο την ανάπτυξη της εγχώριας τουριστικής κίνησης.

4.3 Δομή Ελληνικής Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών Σήμερα

Τα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου όπως αυτά προκύπτουν από επιμέρους ανάλυση έχουν ως εξής (Λεκάκου, 2015):

- Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης στον κλάδο. Ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στις κύριες γραμμές και ένας ακόμα μικρότερος κυριαρχεί στην αγορά. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας συμμετέχουν περίπου 25 εταιρίες ενώ ηγούνται 3 μεγάλα εταιρικά σχήματα. Στις πολυάριθμες πορθμειακές και τοπικές γραμμές κινείται ένας μεγάλος αριθμός πολύ μικρών τοπικών, συνήθως οικογενειακών επιχειρήσεων. Εκτός από τον περιορισμένο αριθμό, σημασία αποδίδεται και στην υφιστάμενη αλληλεξάρτηση από στοιχεία ποιότητας και όχι τιμών.
- Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται 40.000.000 επιβάτες, μεταφορικές επιχειρήσεις, τουριστικά γραφεία, και οι οποίοι δημιουργούν μία ευμετάβλητη και έντονα εποχική, αλλά έχουσα αυξητική τάση, ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.
- Ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων μερών, οι οποίοι είναι οι παραγωγοί, οι χρήστες, οι λιμενικές επιχειρήσεις, η Τοπική Αυτοδιοίκηση και τέλος η Δημόσια Διοίκηση. Αυτό προκύπτει κυρίως λόγω επιχειρησιακού, ερευνητικού και διοικητικού ελλείμματος. Παρόλη την μεγάλη εμπειρία που υπάρχει σε πολλούς, αποτέλεσμα της μακροχρόνιας δραστηριοποίησης, αυτή δεν μετεξελίσσεται σε γνώση αλλά περιορίζεται στην απλή διαχείριση. Αυτό το έλλειμμα γνώσης αντίθετα προσδιορίζει τις συμπεριφορές και τις πρακτικές των μερών του ακτοπλοϊκού συστήματος. Η κύρια αιτία για αυτή την κατάσταση είναι η μακροχρόνια και αδιάλειπτη κρατική παρέμβαση και οι σχέσεις που αυτή προκαλούσε μεταξύ των παραγωγών και των απόλυτων ρυθμιστών.
- Αλληλοσυγκρουόμενοι στόχοι των διάφορων παικτών της ακτοπλοΐας, οι εταιρείες οι οποίες αποσκοπούν στην απόκτηση και διατήρηση μεριδίου στην αγορά και μακροχρόνια στο κέρδος, χρήστες οι οποίοι μεταφέρονται για διάφορους λόγους, όπως για παράδειγμα επαγγελματικούς, διοικητικούς, κοινωνικούς ή αναψυχή, και Κράτος που μεριμνά για την

προστασία του χρήστη, την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος αλλά και την αποδοτικότητα του κλάδου καθώς και για τη βελτίωση του μεταφορικού συστήματος. Η βασική αντίθεση προκύπτει από την σύγκρουση μεταξύ του εμπορικού και του δημοσίου συμφέροντος στα πλαίσια μιας υπηρεσίας κοινής ωφέλειας όπως είναι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές και μάλιστα σε νησιά. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στις «εταιρείες λαϊκής βάσης» οι οποίες είναι εταιρείες που δημιουργήθηκαν από τους νησιώτες-χρήστες των υπηρεσιών και αποσκοπούν στην μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας. Η είσοδος των ισχυρότερων από αυτά τα σχήματα στο Χρηματιστήριο διαφοροποίησε σημαντικά τους στόχους τους αλλά η «νησιωτική» του βάση παραμένει πάντα ισχυρή αλλά όχι πλέον μοναδική.

- Διαφοροποιημένη υπηρεσία, χωρική αλλά και ποιοτική διαφοροποίηση. Κάθε διαφορετικό ζεύγος γεωγραφικών σημείων προέλευσης - προορισμού ορίζει μια διαφορετική μεταφορική υπηρεσία και προσδιορίζει μια ξεχωριστή μεταφορική τοπική υπο - αγορά. Σε κάθε μια από αυτές τις αγορές υφίσταται ποιοτική διαφοροποίηση, η οποία στηρίζεται στην κατάταξη - αξιολόγηση των στοιχείων της προσφερόμενης υπηρεσίας εκ μέρους του χρήστη. Η διαφοροποίηση της ποιότητας σχετίζεται με: τα προγράμματα αφίξεων και αναχωρήσεων, το πλοίο, την κατάσταση του και τις ειδικές υπηρεσίες που προσφέρει, όπως ταχύτητα, ασφάλεια, άνεση και άλλα, τη συμπεριφορά του προσωπικού και τα προσφερόμενα γεύματα, ποτά ή διασκέδαση. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά εντοπίζονται στην ελληνική αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, άρα υπάρχει σαφέστατη διαφοροποίηση υπηρεσίας.

- Υψηλά θεσμικά πλαίσια και οικονομικά εμπόδια εισόδου, όπως υψηλό κόστος επένδυσης, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, απαιτήσεις ετήσιας λειτουργίας, παράβολα. Η δυνατότητα εισόδου ανταγωνιστών είναι ο βασικός περιορισμός της μονοπωλιακής δύναμης σε μια οικονομία αγοράς. Τα απαιτούμενα κεφάλαια, οι οικονομίες κλίμακας, οι διαφορές κόστους και η διαφοροποίηση του προϊόντος αλλά και τα θεσμικά εμπόδια είναι οι συνθήκες στην ακτοπλοϊκή αγορά που δυσχεραίνουν σημαντικά την είσοδο νέων επιχειρήσεων ακόμη δε περισσότερο την παρουσία μεγάλου αριθμού εταιρειών.

- Περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και δη της Άδειας Σκοπιμότητας αλλά και της διαφοροποίησης της υπηρεσίας ανά υπο-αγορά και των απαιτήσεων που σχετίζονται με αυτή όπως ο τύπος πλοίου, η λιμενική υποδομή, οι δαπάνες διαφήμισης-πρακτόρευσης και άλλα.

- Αδιαιρετότητα της προσφοράς, δηλαδή πλοία με δεδομένη και «άκαμπτη» χωρητικότητα σε αντιπαράθεση με τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης, συνθήκη που συνηθέστατα οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας τα διαστήματα χαμηλής κίνησης.
- Βραχυχρόνια ικανότητα προβλέψεων κυρίως λόγω του γνωστικού και διοικητικού ελλείμματος.
- Υψηλό σταθερό κόστος, χαμηλό μεταβλητό και σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό κόστος συνέπεια κυρίως του δρομολογιακού χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Η αναλογία σταθερού προς μεταβλητού είναι 3:1. Στο ψηλό και σε σημαντικό βαθμό «δεσμευμένο» κόστος, δηλαδή επένδυση μη δυνάμενη να αλλάξει χρήση, προστίθεται και μια ιδιομορφία σχετική με την παρουσία υψηλού σταθερού κόστους αλλά την «αδιαιρετότητα» της προσφοράς, αυτή της μεγάλης δυσαναλογίας μεταξύ οριακού κόστους και οριακού εσόδου.
- Ναύλος προσδιορισμένος από το Κράτος στο παρελθόν, βασιζόμενος στην απόσταση και κυρίως στο λειτουργικό κόστος παραγωγής των υπηρεσιών και όχι στις επικρατούσες συνθήκες και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ή τον ανταγωνισμό κατά σύνδεση. Στην μετά την απελευθέρωση περίοδο η ίδια μέθοδος ακολουθήθηκε σαν βάση από τις εταιρείες για την τιμολόγηση των εκτός κρατικής παρέμβασης υπηρεσιών με τον προσδιορισμό ποσοστιαίων αυξήσεων σε σχέση με τις ισχύουσες τιμές, αλλά και από το Κράτος για την «επιβολή» ναύλου οικονομικής θέσης. Όπως ήταν αναμενόμενο επεκτάθηκε από τις εταιρείες ο θεσμός των εμπορικών εκπτώσεων και της παροχής ειδικών πακέτων.

Τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν αποτελούν διαγνωσμένα χαρακτηριστικά ολιγοπωλιακών αγορών αλλά και συνθήκες που απαντώνται σε μεγάλο βαθμό και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών, όπως οι αεροπορικές, αλλά και στην αγορά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Είναι απαραίτητο να διευκρινισθεί, με βάση αυτά τα πορίσματα, ότι η επιχειρούμενη απελευθέρωση δεν πρόκειται να παρέμβει στη φύση της συγκεκριμένης αγοράς, μεταβάλλοντάς την από αγορά ατελούς ανταγωνισμού σε αγορά τέλει ανταγωνισμού (Λεκάκου, 2015).

4.4 Ο Ρόλος Του Κράτους Για Βιωσιμότητα Και Ανάπτυξη Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας Και Ατμοπλοΐας.

Η προσαρμογή του κλάδου στα νέα δεδομένα απαιτεί συνεχείς προσπάθειες περιορισμού του κόστους εκμετάλλευσης με διατήρηση της καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησης των χρηστών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Βραχυπρόθεσμα θα είναι αποτελεσματικά κάποια μέτρα τόνωσης της ζήτησης μέσω μείωσης των εκτός καθαρών ναύλων χρεώσεων, όμως ταυτόχρονα απαιτείται να επανακαθοριστούν αρκετές παράμετροι που συνδέονται με το ακτοπλοϊκό ζήτημα, ιδίως σε ό,τι αφορά το πλαίσιο που ρυθμίζει τη λειτουργία της ακτοπλοΐας. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνονται ενδεικτικά τα εξής (Λεκάκου Μ., 2001):

- **Μείωση κόστους λειτουργίας των πλοίων.** Με δεδομένο ότι το κόστος καυσίμων–καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό εξωγενώς, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με μείωση του κόστους επανδρώσεως (μέσω π.χ. της επιδότησης ασφαλιστικών εισφορών), με συνθέσεις πληρωμάτων που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των πλοίων και κατάργηση της ελληνομάθειας για το προσωπικό που σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις δεν σχετίζεται με την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, με μείωση του χρόνου υποχρεωτικής δρομολόγησης στις τακτικές γραμμές σε συνδυασμό με ανάλογη αποζημίωση σε περίπτωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αντίστοιχη προσαρμογή του υποχρεωτικού χρόνου διατήρησης πληρώματος (με πρόβλεψη παροχής επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς).
- **Εξέταση της δυνατότητας κατάργησης του επίναυλου, μείωσης των λιμενικών τελών** όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών και η αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων σε κατηγορίες χρηστών.
- **Εξέταση της δυνατότητας μείωσης των συντελεστών ΦΠΑ στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας.** Εκτιμήθηκε στην παρούσα μελέτη ότι η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις (πλήρης μετακύλιση της μείωσης του ΦΠΑ στις τιμές των εισιτηρίων) θα τονώσει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και θα έχει θετική επίδραση στον κλάδο και στην οικονομική δραστηριότητα στα νησιά. Επιπλέον, οι απώλειες εσόδων ΦΠΑ στα ναύλα εκτιμάται ότι αντισταθμίζονται από τα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, αρκεί η επιπλέον ζήτηση για

τουρισμό που δημιουργείται εκεί να μην οδηγεί σε ισοδύναμη πτώση της ζήτησης στις ηπειρωτικές περιοχές και η έκταση της φοροδιαφυγής να μην ξεπερνά το 60% των δυνητικών επιπλέον εσόδων από ΦΠΑ στα νησιά. Επομένως, εκτιμάται πως υπό συγκεκριμένες υποθέσεις η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ σε εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων δεν θα είχε αρνητικό δημοσιονομικό αποτέλεσμα.

- **Εκσυγχρονισμός του συστήματος έκδοσης εισιτηρίων.** Η σταδιακή αύξηση της χρήσης- νέων τεχνολογιών από το καταναλωτικό κοινό, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των πληροφοριακών συστημάτων των ακτοπλοϊκών εταιριών και την προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου, μπορεί να διευκολύνει την υιοθέτηση του συστήματος ηλεκτρονικού εισιτηρίου και στην ακτοπλοΐα, κατά τα πρότυπα των αερομεταφορών. Με τις κατάλληλες προσαρμογές και υπό την προϋπόθεση επίλυσης των ειδικών ζητημάτων που δημιουργούνται (π.χ. σε σχέση με τις δυνατότητες των λιμενικών υποδομών και τη διαχείριση του πλήθους επιβατών και οχημάτων), η εξυπηρέτηση των επιβατών θα καταστεί καλύτερη, ενώ οι εταιρίες θα μπορέσουν να εξοικονομήσουν πόρους, αλλά να επεκτείνουν την εφαρμογή δυναμικών συστημάτων τιμολόγησης που θα τους επιτρέψουν τελικά την πιο αποδοτική διαχείριση των εσόδων τους .
- **Αναδιοργάνωση ακτοπλοϊκού συστήματος.** Επανασχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου με τον οποίο θα εξυπηρετούνται οι ανάγκες και θα αξιοποιούνται καλύτερα οι πόροι που διατίθενται για την αποζημίωση των μη εμπορικών γραμμών. Αυτό σημαίνει επανεξέταση των γραμμών που επιδοτούνται με έμφαση στην απάντηση των παρακάτω ερωτημάτων: Καλύπτονται οι ανάγκες από γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης; Υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι σύνδεσης, π.χ. οδικής μεταξύ λιμανιών του ίδιου νησιού; Εμπίπτουν οι γραμμές στις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης; Ποιο είναι το κόστος ανά επιβάτη; Σημαίνει επίσης ενδεχόμενη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ελεύθερης δρομολόγησης για δύο ή τρεις περιόδους ανά έτος.
- **Επανεξέταση συστήματος αποζημίωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλα τα μέσα μεταφοράς (ακτοπλοΐα, αερομεταφορές κ.λπ.).** Πρέπει να εξεταστούν συνολικά οι αποζημιώσεις που δίνονται για την παροχή υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, ώστε να συγκεντρώνονται και αποδίδονται από τον κρατικό προϋπολογισμό οι απαιτούμενοι πόροι με ισότιμη μεταχείριση των χρηστών. Ειδική μελέτη (Angelopoulos et al., 2013) έχει δείξει ότι ορισμένες γραμμές εμφανίζονται να λαμβάνουν χαμηλές επιδοτήσεις για το μέγεθός τους, καθώς και ότι υπάρχουν

επικαλύψεις των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών δικτύων αλλά και αεροπορικών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας με κερδοφόρες ακτοπλοϊκές γραμμές, επιβεβαιώνοντας τελικά ότι οι υφιστάμενες γραμμές έχουν αναπτυχθεί χωρίς ολοκληρωμένο σχεδιασμό.

➤ Με τον επανασχεδιασμό του δικτύου πρέπει να εξεταστεί με λεπτομέρεια η **δυνατότητα δημιουργίας περιφερειακών κόμβων μετεπιβίβασης με ταχεία ανταπόκριση σε μικρότερα νησιά** σε συνδυασμό και με άλλα μέσα μεταφοράς (π.χ. λεωφορεία, αεροπορικά δρομολόγια, δίκτυο υδροπλάνων). Υπάρχουν, ωστόσο, αρκετοί περιορισμοί σε μια τέτοια προσπάθεια (π.χ. διαχείριση επιβατών και αποσκευών).

➤ **Βελτίωση διαδικασιών:**

α) Δηλώσεων για τις ελεύθερες γραμμές δρομολόγησης,

β) Επιλογής πλοίων εξυπηρέτησης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας,

γ) Καταβολής αποζημιώσεων για την εξυπηρέτηση γραμμών δημόσιας υπηρεσίας,

δ) Όρων διαγωνισμών για γραμμές δημόσιας υπηρεσίας με χρήση κριτηρίων εποχικότητας και δρομολόγηση διαφορετικής χωρητικότητας πλοίων, εισαγωγή ποιοτικών κριτηρίων (ταχύτητα, άνεση, τιμή κ.λπ.).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί και ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στη χώρα μας με την άρση του καμποτάζ. Η απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών (κατάργηση του καμποτάζ) δρομολογήθηκε με τον κανονισμό 3577/92 της ΕΟΚ, που μπήκε σε ισχύ την 1/1/93. Στο επίπεδο της οικονομίας, η κατάργηση του καμποτάζ εκφράζει την ελευθερία κίνησης του πολυεθνικού κεφαλαίου, χωρίς όρους και όρια, με κίνητρο την εκμετάλλευση νέων αγορών, στα πλαίσια του βασικού καπιταλιστικού νόμου, του νόμου της αποκόμισης υπερκέρδους. Στο επίπεδο της πολιτικής, η κατάργηση του καμποτάζ εκφράζει την εξάρτηση της χώρας μας από το ιμπεριαλιστικό κέντρο, την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι παράγοντας όξυνσης του προβλήματος της εξάρτησης και επιδείνωσης της θέσης της χώρας μας στο διεθνή καταμερισμό εργασίας. Πρώτα απ' όλα πρέπει να σημειώσουμε, ότι εκχωρείται στο ιμπεριαλιστικό κέντρο, το δικαίωμα χάραξης πολιτικής για έναν στρατηγικής σημασίας χώρο. Δεύτερο, πρέπει να επισημάνουμε ότι ανεξάρτητα από το εάν ή όχι οι πολυεθνικές επιλέξουν τον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο για την επέκταση των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων, για κανένα λόγο δεν επιτρέπεται η

εκχώρηση κυριαρχικών δικαιωμάτων. Σχετική μελέτη του IOBE, παίρνοντας υπόψη της ότι η Ελλάδα παρουσιάζει το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο σε επιβάτες, ανάμεσα στις μεσογειακές χώρες της ΕΕ, αναφέρει ότι "η αγορά αυτή παρουσιάζει οικονομικό ενδιαφέρον για μεταφορές από άλλες χώρες". Πρόκειται για μια μεγάλη αγορά, στην οποία, σε ετήσια βάση, διακινούνται περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες. Η ίδια μελέτη, σημειώνει ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα με αξιόλογη αγορά κρουαζιέρων μικρής διάρκειας. Τονίζει, επίσης ότι "αντίθετα από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι κύριοι ανταγωνιστές τους επειδή ανήκουν σε μεγάλες εταιρίες με διαφοροποιημένες δραστηριότητες που περιλαμβάνουν την καθετοποιημένη παραγωγή υπηρεσιών σε ένα ολοκληρωμένο τουριστικό πακέτο, έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση στις αγορές".

Συμπεράσματα

Η ακτοπλοΐα και η ατμοπλοΐα για μια χώρα αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο καθώς συμβάλλει στην ολόπλευρη οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας μέσω της διακίνησης του εμπορίου, των διάφορων συναλλαγών αλλά και των θέσεων εργασίας που προσφέρει στο σύνολό της.

Συγκεκριμένα, η Ελλάδα είναι μια ναυτική χώρα καθώς κατατάσσεται ανάμεσα στις πιο μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου με ιδιαίτερη παράδοση να τη συνοδεύει. Αυτή η σημασία αναδεικνύεται και από το γεγονός ότι την οικονομία του κράτους η ακτοπλοΐα αποτελεί μόνιμη πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος και επίσης είναι η μοναδική χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που έχει ανεξάρτητο υπουργείο για να χειρίζεται τα θέματα θαλάσσιων μεταφορών και εμπορικής ναυτιλίας.

Η κατάσταση λοιπόν, που επικρατεί στην ελληνική ακτοπλοΐα και ατμοπλοΐα, παρατηρείται μέσα από την διεκπεραίωση της παρούσας εργασίας ιδιαίτερα κρίσιμη. Τόσο η εκάστοτε πολιτεία όσο και οι ακτοπλόοι διανύουν μια κατάσταση ιδιαίτερα δύσκολη. Παρατηρούνται έτσι, οι ακτοπλόοι να αναρωτιούνται για την εξέλιξη της καθημερινότητάς τους αλλά τη μετέπειτα βιωσιμότητα των εταιρειών που ανήκουν, ενώ η πολιτεία παρουσιάζει μια σειρά από προβληματισμούς για το μέλλον του ελληνικού κλάδου.

Μία σειρά από δυνητικούς παράγοντες, είτε εξωγενείς είτε εσωτερικού χαρακτήρα, χαρακτηρίζουν την γενικότερη αρνητική επίδραση και επιδείνωση του κλάδου της ακτοπλοΐας και της ατμοπλοΐας. Η γενικότερη παγκόσμια κρίση που επικρατεί, είναι από εκείνους τους παράγοντες που στο σύνολό της έχει δημιουργήσει τα περισσότερα προβλήματα του κλάδου.

Ο ρόλος της πολιτείας σε αυτή τη φάση αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα που με τη συμμετοχή του μπορεί να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για μια ομαλή λειτουργία του κλάδου. Ο κυριότερος ωστόσο απώτερος στόχος του κράτους θα πρέπει να συνοψίζεται στη γενικότερη μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων. Η ενεργός δράση του κράτους θα δημιουργήσει ένα ασφαλές και ενδιαφέρον δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών με μετέπειτα στόχο την ανάπτυξη και την ευημερία των θαλάσσιων προορισμών.

Σημαντικό στοιχείο της συμμετοχής του κλάδου αποτελεί και η προώθηση από τον τραπεζικό κλάδο να χρηματοδοτήσει τις αντίστοιχες ακτοπλοϊκές εταιρείες με αποτέλεσμα οι

τράπεζες να οδηγούνται σε έξοδο από την κρίση. Πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες θα έχουν έτσι τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε αναδιάρθρωση των δανείων τους για να καταφέρουν να ανταπεξέλθουν στην δυσμενή οικονομική κατάσταση που επικρατεί στη χώρα.

Εν κατακλείδι, μια σχετικά άρτια και οργανωμένη συνεργασία μεταξύ του κράτους, των ακτοπλοϊκών εταιρειών και των τραπεζικών συστημάτων, θα οδηγήσουν σε μια αναπτυξιακή και ομαλή λειτουργία του κλάδου της ακτοπλοΐας και της ατμοπλοΐας.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Αντωνίου Θ., 2014, ΣΕ ΚΡΙΣΗ (ΚΑΙ) Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ- ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΝΕΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ, άρθρο <http://www.logistics-management.gr/news/880>

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), 2014, *Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*, http://www.pcci.gr/everimages/IOBE_Akt2014_F31737.pdf

Η επικράτηση των ατμοπλοίων 1901-1911, <http://www.greekshippingmiracle.org/index.php/welcome-gsm/founder-message/sections/historical-sections/1901-1911.html>

Κουτούζης, γχ, Η ιστορία της ακτοπλοΐας - ατμοπλοΐας, <http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm>

Κωνσταντάρας Ι., 2010, Η συμβολή της ακτοπλοΐας στον ελληνικό τουρισμό, Πτυχιακή Εργασία, ΤΕΙ Κρήτης

Λάμπρου Δ., 2013, *Κλαδική Μελέτη Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας*, Διπλωματική Μελέτη, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Λεκάκου Μ., 2002, «Η αγορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα»

Λεκάκου Μ., 2001, Η ελληνική ακτοπλοΐα στο κατώφλι του 21ου αιώνα, Ιστορική αναδρομή από το 1830 μέχρι σήμερα, ανάπτυπο από τα πρακτικά της Α Ναυτιλιακής Συνάντησης Άνδρου, Άνδρος

Μπέλλος Η., 2015, Πλώρη για μακρινές θάλασσες βάζουν οι Έλληνες ακτοπλόοι
Καθημερινή, Τεύχος 09/05/2015

Ναυκρατούσα, 2010, Το Μεταπολεμικό Ξεκίνημα Της Ακτοπλοΐας 1946-1964,
<https://astypalaia.wordpress.com/2010/02/13/%CF%84%CE%BF-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%BF-%CE%BE%CE%B5%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%83-%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF/>

Ναυκρατούσα, 2010, Η Ελληνική Ακτοπλοΐα Στον Μεσοπόλεμο 1922-1940,
<https://astypalaia.wordpress.com/2010/02/07/%CE%B7-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CF%8A%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CE%BC%CE%B5%CF%83%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%BF-192/>

Σαμπράκος Ε., 1996, «Το πρόβλημα της εξυπηρέτησης του ελληνικού νησιωτικού χώρου και ο ρόλος των μεταφορών», Εισαγωγική ομιλία στη 2η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα Ακτοπλοΐα και αερομεταφορές: ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα

Ιστοσελίδα sea zoom στη θάλασσα. <http://seazoom.org/2015/03/05/attica-group-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%83%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CE%AD%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-2014/>

Εφημερίδα Ριζοσπάστης. Άρθρο: τι σημαίνει καμποτάζ.