

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**  
**Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**ΘΕΜΑ: "ΔΙΑΦΑΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ  
 ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ  
 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ"**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΡΟΚΟΠΟΥ ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

**A.G.M: 3334**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 01/05/2016**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 21/06/2016**

| A/A               | Όνοματεπώνυμο | Ειδικότης | Αξιολόγηση | Υπογραφή |
|-------------------|---------------|-----------|------------|----------|
| 1                 |               |           |            |          |
| 2                 |               |           |            |          |
| 3                 |               |           |            |          |
| ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ |               |           |            |          |

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|  |    |
|--|----|
| Πρόλογος.....  | 3  |
| Κεφάλαιο 1: Ακτοπλοϊκές Διασυνδέσεις.....  | 4  |
| 1.1 Γενικά Στοιχεία.....   | 4  |
| 1.2 Κατηγορίες Ακτοπλοϊκών Γραμμών.....  | 5  |
| Κεφάλαιο 2: Ελλάδα - Μέση Ανατολή. ....  | 10 |
| 2.1 Ελλάδα.....  | 10 |
| 2.1.1 Η Ιστορία Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.....  | 10 |
| 2.1.2 Τα Μεγαλύτερα Λιμάνια Της Ελλάδας.....   | 11 |
| 2.1.3 Οι Μεγάλες Ακτοπλοϊκές Ελληνικές Εταιρείες.....                                  | 13 |
| 2.1.4 Κυριότερες Θαλάσσιοι Είσοδοι.....  | 14 |
| 2.2 Μέση Ανατολή.....  | 14 |
| 2.2.1 Λίγα Λόγια.....  | 14 |
| 2.2.2 Γεωπολιτική Και Γεωγραφική Σημασία Της Μέσης Ανατολής.....                       | 15 |
| 2.2.3 Προκλήσεις.....  | 18 |
| 2.2.4 Εξελίξεις Στη Μέση Ανατολή .....   | 18 |
| 2.2.5 Συμμαχίες εταιρικών τακτικών γραμμών.....  | 19 |
| Κεφάλαιο 3: Διερεύνηση Βιωσιμότητας Ακτοπλοϊκής Σύνδεσης Ελλάδας - Μέσης Ανατολής..... | 20 |
| Κεφάλαιο 4: Διασύνδεση λιμένος Ελλάδας με λιμένα Μέσης Ανατολής.....                   | 23 |
| 4.1 Λιμένας Πειραιά εμπορικές ικανότητες.....  | 23 |
| 4.2 Λιμένας Port Said.....   | 24 |
| 4.3 Διασύνδεση λιμένα Πειραιά με Port Said.....  | 24 |
| Συμπεράσματα.....  | 26 |
| Βιβλιογραφικές Αναφορές.....   | 29 |

## Πρόλογος

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο "διαφαινόμενες προοπτικές ακτοπλοϊκής σύνδεσης Ελλάδας - Μέσης Ανατολής. Προϋποθέσεις βιωσιμότητας" εκπονήθηκε στο τμήμα Πλοιάρχων του Α.Ε.Ν. Μακεδονίας.

Η εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας έγινε στα πλαίσια συνεργασίας πτυχιακού προγράμματος των φοιτητών με την ενεργή συμμετοχή και επίβλεψη του αξιότιμου καθηγητή του τμήματός Τσούλη Νικόλαου.

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τη διασαφήνιση του όρου της ενδεχόμενης βιώσιμης ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Μέσης Ανατολής μέσα από τις πληροφορίες και την ενδεχόμενη εφαρμογή αυτού, που παρουσιάζονται στην καθημερινότητά μας. Με αυτή τη προσπάθεια προσέγγισης, πιστεύουμε ότι θα συμβάλλουμε γνωστικά στην καλύτερη ενημέρωση και στον αρτιότερο σχεδιασμό έτσι ώστε να διεξάγεται χωρίς αναστολή ή διακοπή από εδώ και στο εξής. Με την εργασία αυτή επιχειρείται μια σύντομη αναδρομή στην ύπαρξη ακτοπλοϊκής γραμμής σε όλα τα επίπεδα εφαρμογής της και παρουσιάζονται συμπεράσματα λαμβάνοντας υπόψη: τόσο την υπάρχουσα βιβλιογραφία σε θεωρητικό επίπεδο όσο και την εφαρμογή του σε ενδεχόμενη στιγμή.

Το ερευνητικό ενδιαφέρον εστιάζεται στη διερεύνηση του κατά πόσο είναι βιώσιμη η ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδα - Μέσης Ανατολής. Αναλυτικότερα, θα αναλυθεί κατά πόσο είναι οικονομικά αποδοτική να λειτουργήσει μια τέτοια ακτοπλοϊκή γραμμή καθώς και ενδεχόμενα διάφορων ανταγωνιστικότερων θαλάσσιων διαδρομών.

Η μελέτη θα κινηθεί σε ένα ευρύ πεδίο, όπου οι ενέργειες καταγραφής των ερευνών και των στοιχείων σε θεωρητικό επίπεδο, θα διασταυρωθούν με τα χαρακτηριστικά των γραμμών που ήδη προϋπάρχουν και χρησιμοποιούνται..

Στα πορίσματα της μελέτης μας θα περιλαμβάνονται κρίσεις αλλά και σχόλια των ερευνητών της συγκεκριμένης μελέτης περίπτωσης αλλά και του ερευνητή της παρούσας μελέτης περίπτωσης.

Εκτιμάται ότι αφενός θα επιβεβαιώσουμε προηγούμενες επιστημονικές προσπάθειες, αφετέρου θα εκφραστούν χρήσιμα και ασφαλή συμπεράσματα για το μέλλον μιας βιώσιμης ακτοπλοϊκής σύνδεσης.

## Κεφάλαιο 1: Ακτοπλοϊκές Διασυνδέσεις

### 1.1 Γενικά Στοιχεία

Με τον όρο θαλάσσιες μεταφορές εννοούμε την μεταφορά επιβατών και την μεταφορά εμπορευμάτων. Σε παγκόσμιως, ο τομέας των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών αφορά στο 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου σε αντίθεση με τον τομέα των επιβατικών μεταφορών όπου τα άλλα μέσα μεταφοράς προηγούνται.

Από γεωγραφικής άποψης, ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινείται στην Ασία (44%) και έπονται η Ευρώπη με 20% και η Αμερική με 14%. Επίσης, η διακίνηση με κρουαζιερόπλοια, τα τελευταία χρόνια αυξάνεται συνεχώς σε σχέση με την κίνηση με απλά επιβατηγά πλοία τόσο στην Αμερική όσο στην Ευρώπη. Η εξέλιξη αυτή, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους ελληνικούς λιμένες και τη δυνατότητα συμμετοχής τους στη διεθνή αγορά κρουαζιέρας.

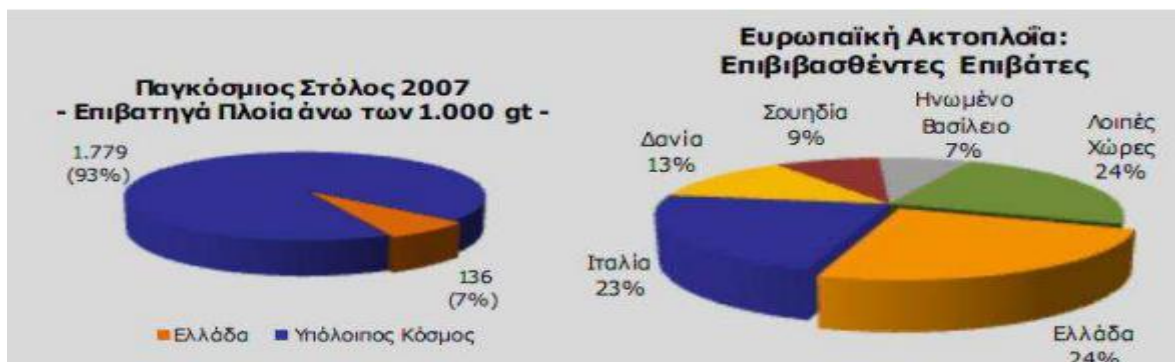
Η Ελλάδα ανέκαθεν αποτελούσε μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα. Η εμπορική της ναυτιλία έχει παίξει σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας καθώς και στην αύξηση του κύρους της διεθνώς. Επιπλέον, ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες. Το γεγονός αυτό μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας που ως στόχο θα πρέπει να έχει την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών (Παπαγιαννούλης, 2002).

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικός καθώς τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία που διαθέτει λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν εκατομμύρια επιβάτες και οχήματα κάθε χρόνο, συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά εξυπηρετώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια, με την πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δρομολογήθηκαν νέα ταχύπλοα πλοία με σκοπό να μειώσουν σημαντικά τον χρόνο πρόσβασης και να καταστήσουν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική έναντι των αεροπορικών μεταφορών προς όφελος του επιβάτη (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

Με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία από την κλαδική μελέτη στην ακτοπλοΐα της Εθνικής Τράπεζας, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά είναι μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καλύπτοντας ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί, στοιχεία του 2007 δείχνουν ότι οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαχειρίζονται το 7% του παγκόσμιου επιβατηκού στόλου πλοίων. Επίσης είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι, ο Πειραιάς αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο λιμάνι της Ευρώπης με μερίδιο 3%, ενώ τα στοιχεία επίσης δείχνουν ότι εντός Ελλάδας, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών αποτελούν το 13% της συνολικής διακίνησης επιβατών με όλα τα μέσα υπεραστικών συγκοινωνιών.

## Διάγραμμα 1



**Πηγή:** Κλαδική μελέτη Εθνική Τράπεζα Ελλάδος ([www.nbg.gr/wps/portal](http://www.nbg.gr/wps/portal))

Επίσης όπως είναι φανερό από το διάγραμμα παραπάνω, το 24% των επιβιβασθέντων επιβατών στην Ευρώπη εξυπηρετούνται από την ελληνική ακτοπλοΐα. Συνοψίζοντας ο κλάδος της ακτοπλοΐα αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς της οικονομίας της χώρας μας καθώς:

- Παρέχει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων
- Αποτελεί μία σταθερή πηγή πλούτου για τη χώρα
- Ενώνει τα λιμάνια της χώρας μας εξασφαλίζοντας έτσι την επικοινωνία με τα νησιά

## 1.2 Κατηγορίες Ακτοπλοϊκών Γραμμών

Οι ακτοπλοϊκές γραμμών, διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες (Μπραουδάκης, 2013):

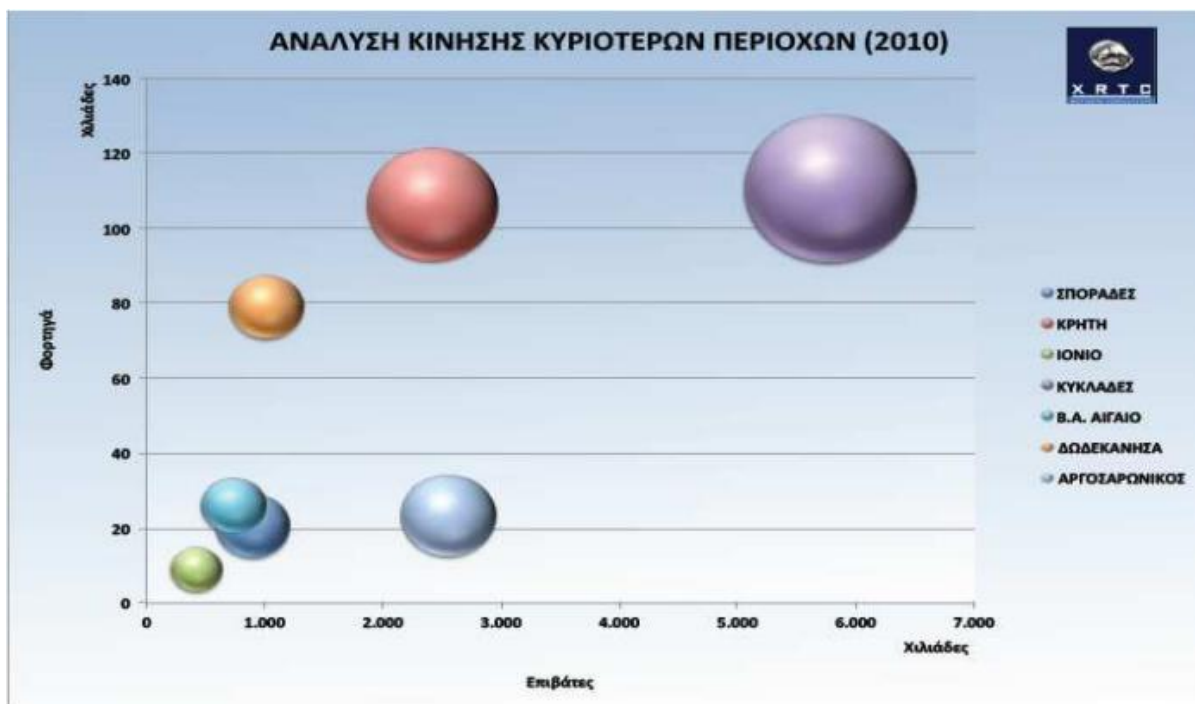
**Κατηγορία Α:** Η εν λόγω κατηγορία περιλαμβάνει τις γραμμές, με μεγάλο μέγεθος στην αγορά, στις οποίες δικαιολογείται η δραστηριοποίηση περισσότερων της μίας ναυτιλιακών εταιριών σε ανταγωνιστική βάση. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι της Κρήτης, της Ρόδου, της Κέρκυρας και των Ανατολικών Κυκλάδων.

**Κατηγορία Β:** Περιλαμβάνει γραμμές των οποίων το μέγεθος της αγοράς, σε συνδυασμό με την απόσταση και το μέγεθος των πλοίων που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν, είναι σχετικά μικρό. Στις γραμμές αυτές έχει την δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί μόνο μία ναυτιλιακή εταιρία με ένα ή δύο πλοία. Αυτό συμβαίνει λόγω του ότι η είσοδος άλλων εταιριών στις γραμμές αυτές και ο διαμοιρασμός του μεταφορικού έργου οδηγεί κατά κανόνα σε ζημιογόνο εκμετάλλευση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι η Κάσος, η Κίμωλος και η Χάλκη.

**Κατηγορία Γ:** Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τις «άγονες γραμμές» γραμμές στις οποίες το μέγεθος της αγοράς είναι εξαιρετικά μικρ. Στις περιπτώσεις αυτές, η εκτέλεση τακτικής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας να είναι εφικτή μόνο με κρατική επιχορήγηση. Επομένως ο αριθμός των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών που λειτουργούν εξαρτάται από το ύψος της κρατικής (ή άλλης) επιχορήγησης. Όπως είναι φυσικό, η δράση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Επιπλέον, η χρονική περίοδος που υπάρχει υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα περιορίζεται αφού η τουριστική περίοδος στην Ελλάδα δεν ξεπερνά τους τρεις - τέσσερις μήνες.

## Διάγραμμα 2

### Ανάλυση Κίνησης Κυριότερων Περιοχών (2010)



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται από την ανάλυση της XRTC Business Consulting στην Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, συμπεριλαμβάνονται οι εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών και η HELLENIC SEAWAYS. Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, η περιοχή των Κυκλάδων εμφανίζει την υψηλότερη κίνηση σε επίπεδο επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών. Έπειτα ακολουθούν οι γραμμές της Κρήτης, των Δωδεκανήσων και του Αργοσαρωνικού. Στις περιοχές με τη μικρότερη κίνηση κατατάσσονται οι περιοχές του Β.Α. Αιγαίου, Σποράδων και Ιονίου (XRTC, 2012).

### Διάγραμμα 3

#### Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων Και Hellenic Seaways 2000-2012

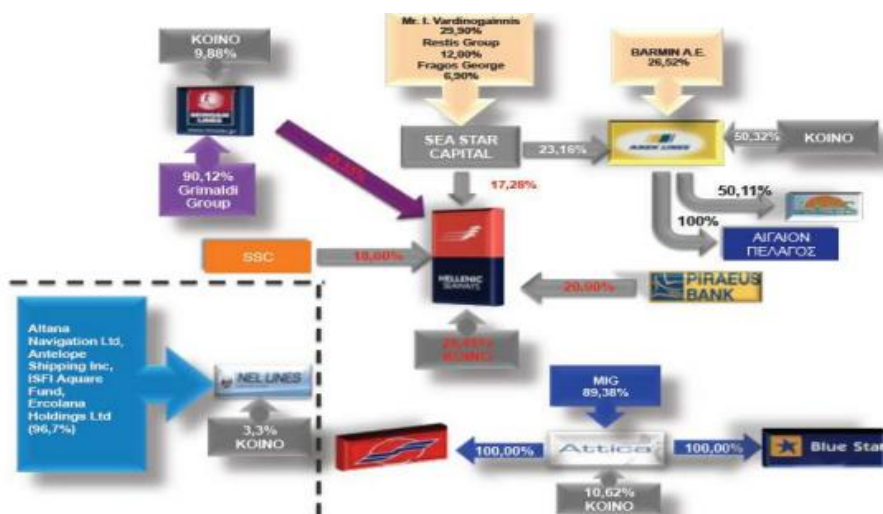


Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Όπως παρουσιάζεται παραπάνω γράφιμα μετά από μία περίοδο συνεχούς συρρίκνωσης του στόλου, από το 2005 και μετά παρουσιάζεται μία αύξηση, η οποία το 2011 σε σχέση με το 2010 είναι της τάξεως του 28%. Το 2012 ο στόλος φτάνει τα 81 πλοία (XRTC, 2012)

### Διάγραμμα 4

#### Ανάλυση Δικαιωμάτων Ψήφου 2012



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζεται η μετοχική σύνθεση του κλάδου. Το τελευταίο έτος δεν έχει υπάρξει κάποια εξέλιξη των μετοχικών συνθέσεων.

Όσον αφορά, τον κύκλο εργασιών από ναύλους, ακολουθεί διάγραμμα όπου παρουσιάζεται ο κύκλος εργασιών από ναύλους ο οποίος συνεχίζει την καθοδική του πορεία που ξεκίνησε από το 2006, περιοριζόμενος πλέον κάτω από τα €900 εκατομμύρια.

**Διάγραμμα 5**



Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ

Παρακάτω, στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικότερες αιτίες που έχουν οδηγήσει τον κλάδο της ακτοπλοΐας στη σημερινή άσχημη εικόνα. Η κεντρική παράμετρος σύγκρισης είναι η Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) η οποία σχετίζεται με βασικά οικονομικά μεγέθη όπως είναι το λειτουργικό κόστος, το κόστος καυσίμων, τα έσοδα και το EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται. Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το μέσο έσοδο έχει υποχωρήσει στα επίπεδα του 2004. Ωστόσο, το λειτουργικό κόστος ανά ΜΜΕ έχει αυξηθεί κατά 60% σε σχέση με το έτος βάσης 2004 και κατά κύριο λόγο ωφείλεται στο κόστος καυσίμων ανά ΜΜΕ που παρουσιάζεται 2,5 φορές υψηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2004. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διαφορά εσόδων-εξόδων ανά ΜΜΕ να είναι μηδενική και το περιθώριο EBITDA ανά ΜΜΕ να είναι σε αρνητικό επίπεδο την τελευταία διετία. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει την αδυναμία των εταιρειών όχι μόνο να λειτουργήσουν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, αλλά και τον κίνδυνο μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς τους λόγω απουσίας κεφαλαίων συντήρησης και χρηματοδότησης πάγιων και μελλοντικών επενδύσεων (ΧRTC, 2012).



## Διάγραμμα 6



Πηγή: XRTC ΕΠΕ

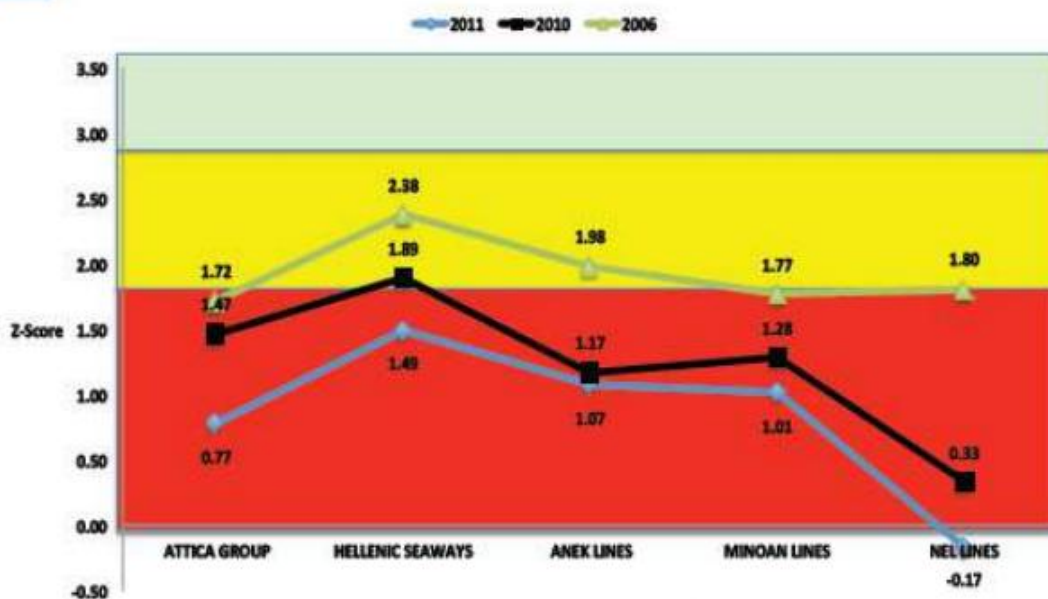
Πρίν ολοκληρωθεί η ενότητα αυτή, θα ήταν σκόπιμο να αναφερθούμε στην γενικότερη οικονομική κατάσταση των ακτοπλοϊκών εταιρειών στην Ελλάδα και της οικονομικής τους εξέλιξης.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η πιθανότητα ( $z$ ) χρεοκοπίας των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών συγκρίνοντας τα έτη 2006, 2010 και 2011 ακολουθώντας τη μεθοδολογία του Altman. Σύμφωνα με τον Altman μία εταιρεία βρίσκεται σε καλή κατάσταση όταν το  $z > 2,99$ , σε ανησυχητική κατάσταση όταν το  $1,81 < z < 2,99$  (Altman, 1968). Όπως φαίνεται από τα αποτελέσματα, το σύνολο των εταιρειών βρίσκεται στην κόκκινη ζώνη τόσο το 2010 όσο και το 2011, καθώς η επίδοσή τους είναι μικρότερη από το 1,81 (XRTC, 2012).

## Διάγραμμα 7



## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ



|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Υψηλή πιθανότητα Χρεοκοπίας | $Z < 1,81$        |
| Μέτρια κατάσταση            | $1,81 < Z < 2,99$ |
| Καλή κατάσταση              | $Z > 2,99$        |

Πηγή: ΧΡΤC ΕΠΕ

## Κεφάλαιο 2: Ελλάδα - Μέση Ανατολή. Ακτοπλοϊκή Διασύνδεση

### 2.1 Ελλάδα

#### 2.1.1 Η Ιστορία Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας

Η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία της Ελλάδας ιδρύθηκε το 1857 στη Σύρο με την επωνυμία «Ελληνική Ατμοπλοΐα», με αρχικό κεφάλαιο τα 2.000.000 δραχμές. Το ήμισυ των μετοχών κατείχε το Ελληνικό Δημόσιο και η Εθνική Τράπεζα. Ο αρχικός στόλος της εταιρείας αποτελούταν από τρία πλοία, αρχικά με το ανασκευασμένο «Αιγαίον» και στη συνέχεια με τα νεότερα «ΙΡΙΣ» και «ΚΑΡΤΕΡΙΑ». Στη συνέχεια αποκτήθηκαν ακόμη τέσσερα πλοία, τα οποία όπως και τα προηγούμενα εκτελούσαν δρομολόγια για την ταχυδρομική υπηρεσία και για την εξυπηρέτηση επιβατών μεταξύ του ελεύθερου Βασιλείου και των υπόδουλων περιοχών. Ο στόλος της εταιρείας έφτασε τα 14 πλοία και τα δρομολόγια της από την Τεργέστη ως την Κωνσταντινούπολη. Λόγω κακών χειρισμών όμως, τα οικονομικά προβλήματα κατέστησαν την λειτουργία της ασύμφορη, έτσι το 1892 επήλθε η διάλυσή της. Το 1893 όμως ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία με την επωνυμία «Η Ατμοπλοΐα της Σύρου», η οποία είχε τις βάσεις της στην παλιά και με δύναμη πέντε πλοίων έθεσε νέες βάσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Στη συνέχεια ιδρύθηκαν και άλλες εταιρείες και έτσι άρχισε να αναπτύσσεται το λιμάνι του Πειραιά που μέχρι τότε δεν είχε πρωτεύων ρόλο όπως αυτό της Σύρου. Πρώτη εγκαταστάθηκε στο λιμάνι του Πειραιά η «Πανελληνίος Ατμοπλοΐα» και ακολούθησαν οι εταιρείες Τόγια, Διακάκη, «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος» και πολλές άλλες. Το 1906 με την ίδρυση της «Υπερωκεάνιου Ελληνικής Ατμοπλοΐας»

συνδέθηκε για πρώτη φορά ο Πειραιάς με τη Νέα Υόρκη. Ο ελεύθερος όμως ανταγωνισμός υπήρξε για πολλές από αυτές τις εταιρείες καταστρεπτικός, έτσι το 1932 εκδόθηκε ο νόμος «περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» για να αποκατασταθεί η τάξη στον χώρο, διότι η ακτοπλοΐα ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς αγαθών και επιβατών, εκτός βέβαια του σιδηροδρόμου. Το 1950 και μετά το πέρας του πολέμου νέες εταιρείες εμφανίστηκαν και το 1970 εισήχθησαν στο χώρο οι εταιρείες λαϊκής βάσης με αφετηρία την Κρήτη ([www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm](http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm)).

### 2.1.2 Τα Μεγαλύτερα Λιμάνια Της Ελλάδας

Τα κυριότερα λιμάνια της χώρας μας ως προς τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων είναι τα εξής (<http://www.yen.gr/wide/home.html>):

- Πειραιάς: Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αυτό του Πειραιά, εξυπηρετεί δρομολόγια για Κρήτη, Αργοσαρωνικό, Δωδεκάνησα και Κυκλάδες.
- Ραφήνα: Το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί τα νησιά της Τήνου, Μυκόνου, Άνδρου και την περιοχή Μαρμάρι της Εύβοιας.
- Λαύριο: Από το Λαύριο μπορεί κανείς να ταξιδέψει προς Άνδρο, Φολέγανδρο, Ίο, Κέα, Κύθνο, Μήλο, Λήμνο, Μύκονο, Νάξο, Πάρο, Σύρο, Τήνο, Σίκινο, Αμοργό, Άγιο Ευστράτιο, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη.
- Πάτρα: Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί δρομολόγια για Ιταλία και πιο συγκεκριμένα για Ανκόνα, Μπάρι, Βενετία, Πρίντεζι, Τεργέστη, αλλά και για Κεφαλονιά, Κέρκυρα, Ζάκυνθο, τους Παξούς και την Ηγουμενίτσα. Ηγουμενίτσα: Από την Ηγουμενίτσα αναχωρούν πλοία με προορισμό τα παραπάνω λιμάνια της Ιταλίας, αλλά και με προορισμό την Κέρκυρα.

Σημαντικότερα λιμάνια νήσων : Από τα λιμάνια των ελληνικών νησιών, εκτός αυτών της Κρήτης (δηλαδή των Χανίων, του Ρεθύμνου και του Ηρακλείου), της Ρόδου, της Χίου και της Λέσβου, ξεχωρίζει κανείς αυτά της Πάρου, της Μυκόνου και της Σαντορίνης.

## Εικόνα 1

### Τα Λιμάνια Της Ελλάδας



Είναι γενικά παραδεκτό το γεγονός ότι τα λιμάνια ή τα τμήματα των λιμένων, τα οποία ασχολούνται με τη διακίνηση φορτίων και δραστηριοποιούνται σε αυτή, απαιτούν μεγαλύτερη έκταση και αναγκαία είναι η ύπαρξη υλικοτεχνικής υποδομής, προκειμένου να επιτευχθεί η σωστότερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των απαιτούμενων διαδικασιών. Είναι σαφέστατο το ότι κάθε εμπόρευμα απαιτεί διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης και συχνά διαφορετικά τεχνικά μέσα.

Οι οικονομικές αλλά και πολιτικές συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργούν οι λιμένες αλλάζουν και μεταβάλλονται συνεχώς, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι επιτυχημένη μορφή διοίκησης ενός λιμανιού είναι εκείνη που είναι προετοιμασμένη να εφαρμόζει νέες στρατηγικές και πρακτικές και να ελίσσεται όπως και όταν το επιτάσσουν οι ισχύουσες συνθήκες. Η αποδοτικότητα της λειτουργίας ενός λιμανιού, η ανάπτυξη της ναυτιλίας και η εξέλιξη της εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας ταυτίζονται με την ολοένα και μεγαλύτερη εμφάνιση καινοτομιών στον τομέα των μεταφορών και την εξέλιξη στα μέσα πραγμάτωσης αυτών.

Τα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων συγκεντρώνουν διαφορετικά είδη φορτίων, προκειμένου να συμβαδίζουν με τις εξελίξεις και να προσαρμόζονται στις επιταγές της τεχνολογίας, με κύριο σκοπό τον εκσυγχρονισμό τους και την εξυπηρέτηση των ραγδαία μεταβαλλόμενων αναγκών. Παράλληλα τα λιμάνια θα πρέπει να διαθέτουν τέτοιου είδους υποδομές, ώστε να μπορούν να συμβαδίσουν με τη γιγαντοποίηση των containers και τη συνεχή αύξηση των φορτίων.

Στην αρχή, κατά τις πρώτες μετακινήσεις και μεταφορές τα πλοία ήταν μεταποιημένα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. Έπειτα θα πρέπει να επισημανθεί το γεγονός ότι η εμπορική ναυτιλία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναπτύχθηκε με γρήγορους ρυθμούς, εφόσον έγινε αντιληπτή η δυνατότητα ευκολότερης εξυπηρέτησης και διαχείρισης των φορτίων με τη συμμόρφωση στις επιταγές της τεχνολογίας ταυτόχρονα με τη μείωση του κόστους.

Έτσι χωρίς αμφιβολία επήλθε εκσυγχρονισμός των υποδομών, με αποτέλεσμα τα λιμάνια ολοένα και να εξελίσσονται ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών και να μην απομονώνονται από τις γενικές δραστηριότητες του εμπορίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεδομένης της συνεχούς εξέλιξης και βελτίωσης των containers, της αύξησης του μεγέθους αλλά και των δυνατοτήτων τους, καθώς και τις ολοένα και περισσότερες νέες ανάγκες η οργάνωση και η διοίκηση των λιμανιών θα πρέπει να οργανώνεται με γνώμονα την προσαρμογή στα προαναφερόμενα δεδομένα.

Ουσιαστικά λοιπόν η διαμόρφωση των λιμανιών αλλά και των υποδομών και των τεχνολογιών τους, είναι αναμφισβήτητο ότι πρέπει να προσαρμόζεται στις απαιτήσεις του διεθνούς εμπορίου. Η τάση για χρήση λιμανιών με υποδομές παρουσιάζει ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση και η χρήση και υιοθέτηση των καινοτομιών και των αλμάτων της τεχνολογίας είχε σαν βάση τόσο την εξειδίκευση, όσο και τη χρήση ειδικού εξοπλισμού. Τα αποτελέσματα που επήλθαν ήταν έτσι πολύ ενθαρρυντικά και εποικοδομητικά, με αποτέλεσμα να επιτευχθεί η γραμμική παραγωγή υπηρεσιών στα λιμάνια, με γνώμονα ειδικές και συγκεκριμένες λειτουργίες και συγκεκριμένο τρόπο εφαρμογής τους ή και συνδυασμού αυτών, στοχεύοντας στην αποτελεσματικότερη παραγωγή. Ακόμη αποτέλεσμα μεγάλης σημασίας είναι και η συστηματική οργάνωση των υπηρεσιών που παρέχουν τα λιμάνια, με αποτέλεσμα αυτές να καθίστανται συγκεκριμένες, γεγονός που μείωσε το κόστος. Πλέον λοιπόν τα λιμάνια είναι περισσότερο οργανωμένα και προετοιμασμένα προκειμένου να συμβαδίσουν με την συχνότερη χρήση των container ships.

Σπουδαία εξέλιξη αποτελεί σαφώς η λειτουργία των λιμανιών ολόκληρο το εικοσιτετράωρο, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις αυξανόμενες ανάγκες. Μεγάλη σπουδαιότητα παρουσιάζει και η κατανομή εργασιών σε τεχνικό επίπεδο, γεγονός που αποτελεί σχεδόν αποκλειστικό επίτευγμα των ειδικά διαμορφωμένων λιμανιών που διακινούν εμπορευματοκιβώτια. Επομένως αυτόματα βάσει της εξασφάλισης των κατάλληλων υποδομών αυξάνεται η αποδοτικότητα των εργασιών ενώ καθοριστικής σημασίας γεγονός αποτελεί και η εξέλιξη της αγοράς και το κλίμα που σε γενικές γραμμές επικρατεί σε αυτή.

Ουσιαστικά ο τρόπος διοίκησης αλλά και οργάνωσης του εκάστοτε λιμανιού αλλά και οι υποδομές του, θα πρέπει να συνυφαίνονται με την αντίληψη των πολιτών και του κοινού αναφορικά με τη σημασία των εννοιών ανάπτυξη και εξέλιξη και να προσαρμόζονται στους περιορισμούς της κάθε περιοχής σε επίπεδο οργάνωσης ή και γεωγραφικό.

### **2.1.3 Οι Μεγαλύτερες Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες**

Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι αυτές που ήδη είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, δηλαδή η ANEK Lines, Attica Group (Superfast Ferries), Blue Star Ferries, Minoan Lines, NEL Lines, SAOS Ferries αλλά και η Hellenic Seaways που αν και δεν είναι εισηγμένη κατέχει μεγάλο μέρος της αγοράς.

### 2.1.4 Κυριότερες Θαλάσσιοι Είσοδοι

Η κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση της χώρας μας με το εξωτερικό γίνεται με τη γείτονα Ιταλία, η οποία, λειτουργεί ως "γέφυρα" απ' την οποία περνούν κάθε χρόνο αρκετά εκατομμύρια άτομα. Οι γραμμές αυτές που εξυπηρετούνται με νέα πλοία που προσφέρουν όλες τις σύγχρονες ανέσεις και ταχύτητα, με κατάλληλο προγραμματισμό ωραρίων αναχωρήσεων και αφίξεων προσφέρουν πλείστα όσα δρομολόγια από και προς την Ιταλία με συνέπεια οι τουρίστες να έχουν μεγάλο εύρος επιλογών. Με την έναρξη εφαρμογής στη χώρα μας των όρων της Συνθήκης Σένγκεν, τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα προς την Ιταλία και αντίστροφα (χωρίς να καταπλέουν σε λιμάνια τρίτων χωρών εκτός Σένγκεν) περιλαμβάνονται στην κατηγορία των πλοίων, που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές ([www.visitgreece.gr](http://www.visitgreece.gr)).

## 2.2 Μέση Ανατολή

### 2.2.1 Λίγα Λόγια

#### Εικόνα 2

#### Χάρτης Της Μέσης Ανατολής



Η Μέση Ανατολή είναι μια περιοχή του κόσμου στη δυτική Ασία και τη βορειοανατολική Αφρική. Ο όρος δημιουργήθηκε από βρετανούς στρατιωτικούς του 19ου αιώνα και ο προσδιορισμός του ποικίλλει. Δεν είναι απλά γεωγραφικός όρος, αλλά και

πολιτικός, που χωρίζει την Ευρώπη («τη Δύση») από την Άπω Ανατολή και είναι παραδοσιακή εμπορική οδός μεταξύ αυτών των δύο γεωγραφικών άκρων. Στη Μέση Ανατολή υπάγονται το Μπαχρέιν, η Αίγυπτος, το Ιράν, το Ιράκ, το Ισραήλ, η Ιορδανία, το Κουβέιτ, ο Λίβανος, το Ομάν, τα Παλαιστινιακά Εδάφη, το Κατάρ, η Σαουδική Αραβία, η Συρία, η Τουρκία, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και η Υεμένη. Μερικές φορές το Αζερμπαϊτζάν θεωρείται μέρος της Μέσης Ανατολής, εν είδει συνοριακής περιοχής μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Ακόμη και η συμπερίληψη του Ιράν είναι αμφιλεγόμενη, καθώς μπορεί επίσης να θεωρηθεί ως τμήμα της Κεντρικής ή Νότιας Ασίας (el.wikivoyage.org).

### 2.2.2 Γεωπολιτική Και Γεωγραφική Σημασία Της Μέσης Ανατολής

Η Μέση Ανατολή ανέκαθεν ήταν στο επίκεντρο των εξελίξεων, μια θερμή περιοχή του πλανήτη, όπου δύο στοιχεία ανέβλυζαν συνεχώς τις τελευταίες δεκαετίες, χωρίς σταματημό. Το πετρέλαιο και το αίμα. Το δεύτερο βέβαια συνεπεία του πρώτου, ιδίως τις τελευταίες δεκαετίες. Σήμερα η κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί, αλλά θα λέγαμε ότι χειροτέρευσε, καθώς νέοι παράγοντες-παίκτες εισήλθαν στο φοβερό αυτό σπινάλ της γεωπολιτικής, των προκλήσεων, του ψυχολογικού και διπλωματικού πολέμου, των ανελέητων πολεμικών συρράξεων (Μπαλτζώης, 2015).

Η περιοχή της Μέσης Ανατολής αποτελεί την μεγαλύτερη υπόγεια δεξαμενή πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως, μαζί με την βόρεια Αφρική. Τα συνολικά αποθέματα της περιοχής MENA ανέρχονται στο 61% των παγκοσμίων αποθεμάτων πετρελαίου και το 45% των παγκοσμίων αποθεμάτων φυσικού αερίου (<http://www.iea.org/textbase/nppdf/free/2005/weo2005.pdf>). Οι μεσογειακές χώρες επιτυγχάνουν το 30% της παγκόσμιας πρωτογενούς παραγωγής ενεργειακών πόρων και ειδικότερα πετρελαίου, φυσικού αερίου, υδροηλεκτρικής και πυρηνικής ενέργειας την στιγμή που καταναλώνουν μόνο το 8% αυτής της παραγωγής (Σεισεμένης, Σιουσιούρας, 2003).

Οι χώρες της περιοχής Μέσης Ανατολής ελέγχουν το 35% της διεθνούς παραγωγής και το 50% των διεθνών εξαγωγών. Όσον αφορά το μέγεθος των κοιτασμάτων, το βάθος και την ποιότητα του υλικού, συνεπώς και το κόστος εξόρυξης, πολλά από τα κοιτάσματα που έχουν ανακαλυφθεί στην περιοχή, χαρακτηρίζονται ως “Giants” ή “Super Giants” και η υψηλή ποιότητά τους αποτελεί θέλγητρο για τις πετρελαϊκές εταιρείες και τις κυβερνήσεις που θέλουν να προστατέψουν τα συμφέροντά τους (Hirsch, 2003).

Μεταφέρονται πάνω από δεκαεπτά εκατομμύρια βαρέλια δια μέσου των στενών του Hormuz, ποσότητα που αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 90% των ενεργειακών αναγκών της Ιαπωνίας, περισσότερο από το 50% εκείνων της Ευρώπης και περί τα 25% εκείνων των ΗΠΑ (Ντόκος, Πιέρρος, 1996). Αν και η Δύση είναι σήμερα λιγότερο εξαρτημένη από το πετρέλαιο σε σχέση με το παρελθόν, κυρίως λόγω υιοθέτησης ενεργειακών πολιτικών (δημιουργία στρατηγικών αποθεμάτων καυσίμων) και διαφοροποίηση των ενεργειακών πηγών από το πετρέλαιο στο φυσικό αέριο και στην πυρηνική ενέργεια (Καϊμάκη, 2006) γεγονός παραμένει πως «το πετρέλαιο εξακολουθεί να προκαλεί κρίση» (Σακκάς, 2003).

Εκτός από τα σεβαστά αποθέματα πετρελαίου της περιοχής εξίσου σεβαστά είναι και τα αποθέματά της σε φυσικό αέριο. Τα βασικά πλεονεκτήματα του φυσικού αερίου είναι η εναλλακτική χρησιμοποίησή του έναντι του πετρελαίου, οι μειωμένες περιβαλλοντικές συνέπειες της καύσης του, το σχετικά χαμηλό κόστος του και η ύπαρξη αρκετών αποθεμάτων, τα οποία καλύπτουν τις παγκόσμιες καταναλωτικές ανάγκες για αρκετά έτη. Το βασικό μειονέκτημα του φυσικού αερίου σχετίζεται με τους κινδύνους που εγκυμονεί η

παραγωγή, η διακίνηση και η διάθεσή του. Φυσικά και η παραγωγή του πετρελαίου διατρέχει τους ίδιους κινδύνους, το φυσικό αέριο όμως λόγω της αέριας σύνθεσής του διατρέχει περισσότερους (Hirsch, 2003).

Τα κοιτάσματα φυσικού αερίου στην περιοχή της Μέσης Ανατολής μπορούν να καλύψουν την ζήτηση της ευρωπαϊκής αγοράς ενέργειας. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της Διεθνούς Επιτροπής Ενέργειας (International Energy Agency) η προσφορά αυτής της πηγής ενέργειας από την Μέση Ανατολή στην Ευρώπη, που διεξάγεται περισσότερο με την μορφή υγροποιημένου φυσικού αερίου (Liquefied Natural Gas – LNG) εκτιμάται πως θα αυξηθεί στο 17% μέχρι το 2030. Σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση καλύπτει περίπου το ένα τέταρτο των αναγκών της από το φυσικό αέριο ενώ μέχρι το 2030 θα φτάσει το ένα τρίτο (Σακκάς, 2003). Το γεγονός αυτό αυξάνει το γεωπολιτικό ενδιαφέρον για την περιοχή, καθώς η αδιάκοπη ροή ενέργειας προς τις ευρωπαϊκές αγορές είναι ζωτικής σημασίας για την ομαλή οικονομική λειτουργία τους. Και πρέπει να σημειωθεί πως παρά τις ανακαλύψεις τεράστιων αποθεμάτων σε άλλες περιοχές του πλανήτη, όπως π.χ. στην Κασπία και τον ενθουσιασμό που αρχικώς επικράτησε, αυτά δεν μπορούν να συγκριθούν με τα ενεργειακά αποθέματα της Μέσης Ανατολής (Kalicki, 2007).

Η αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή και η ανάγκη της Δύσης για απρόσκοπτη μεταφορά ενέργειας αποτελούν σημαντική παράμετρο της ενεργειακής ασφάλειας. Η μεταφορά των ενεργειακών πόρων πραγματοποιείται είτε μέσω ενός συστήματος αγωγών προς τις ενεργειακές αγορές (πχ οι αγωγοί Pedro Duran Farell και Transmed ενώνουν την βόρειο Αφρική με την Ισπανία και την Ιταλία αντίστοιχα μεταφέροντας συνολικά εκατοντάδες εκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου) είτε με δεξαμενόπλοια.

Η διαδρομή των αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου έχει τεράστια γεωπολιτική σημασία για τις χώρες της περιοχής. Όταν τα κοιτάσματα «χρησιμοποιούν» τους αγωγούς για την διέλευσή τους από το έδαφος μιας χώρας, τότε υπάρχει ένα αντίτιμο χρήσης. Πέρα όμως από τον οικονομικό παράγοντα, υπάρχει και ο πολιτικός. Η χώρα διέλευσης αποκτά δικαιώματα ελέγχου της ροής και έχει τη δυνατότητα να διαδραματίσει ρυθμιστικό παράγοντα σε περίπτωση κρίσης. Στην περιοχή υπάρχει πράγματι ένας ενεργειακός «χάρτης αγωγών», τον οποίο έχουν χαράξει κορυφαίες αμερικανικές και βρετανικές εταιρείες, όπως η Chevron, η BP και η Amoco (οι οποίες συγχωνεύτηκαν το 1998) η UNOCAL, η Texaco, η Exxon και η Pennzoil, και είναι αυτός ακριβώς ο χάρτης «γύρω από τους πόρους του πετρελαίου και του φυσικού αερίου της περιοχής ο οποίος συνδέει τα Βαλκάνια με το Αφγανιστάν» (Φούσκας, 2003).

Στην αγορά του πετρελαίου σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και ο τεράστιος στόλος των τάνκερ καθώς περίπου τα δύο τρίτα της μεταφοράς του πετρελαίου γίνεται με αυτά. Και για τον λόγο αυτό τίθεται ένα θέμα ζωτικής σημασίας: η ανάγκη προστασίας των κομβικών θαλασσιών οδών. Ειδικότερα μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου και την συνειδητοποίηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να προκαλέσει ένα «ασύμμετρο τρομοκρατικό χτύπημα η ανάγκη αυτή έγινε επιτακτική. Πολλοί ερευνητές συμφωνούν πως τα στενά θαλάσσια περάσματα των πετρελαιοφόρων αποτελούν την αχίλλειο πτέρνα της παγκόσμιας οικονομίας. Στην περιοχή της Μέσης Ανατολής εντοπίζονται τρία περάσματα τεράστιας στρατηγικής σημασίας: τα στενά του Hormuz στον Αραβοπερσικό Κόλπο, τα στενά του Babel –Mandab στα νότια της Ερυθράς Θάλασσας και το κανάλι του Suez. Η γεωστρατηγική θέση αυτών των σημείων απαιτεί αυστηρά μέτρα φύλαξης και εντατικές περιπολίες σκαφών προκειμένου να αποφευχθούν περιστατικά που θα διαταράξουν την ομαλή ροή του πετρελαίου. Η παρουσία του αμερικανικού πολεμικού στόλου σε όλη σχεδόν την θαλάσσια περίμετρο της αμερικανικής χερσονήσου, εξυπηρετεί την ομαλή λειτουργία του παγκόσμιου οικονομικού



συστήματος και ταυτόχρονα προστατεύει και τα αμερικανικά συμφέροντα, ισχυροποιώντας τα γεωστρατηγικά ερείσματα στην περιοχή (Rodrigue Straits).

Χωρίς αμφιβολία η Liner ναυτιλία παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη και πρόοδο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για έκρηξη της παγκόσμιας ναυτιλίας, παράλληλα με τεράστια άνθηση του παγκοσμίου εμπορίου, γεγονός που οφείλεται στην τεράστια και με ραγδαίους ρυθμούς οικονομική ανάπτυξη της κίνας.

Άλλωστε η Κίνα αποτελεί μια τεράστια αγορά που ουσιαστικά ξεκίνησε να αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια, οι ανάγκες της σε πρώτες ύλες είναι τεράστιες, η ζήτηση ξένων προϊόντων αυξάνεται και οι εξαγωγές δικών της προϊόντων μεγαλώνουν. Η Κίνα αποτελεί ισχυρή δύναμη λοιπόν και παρουσιάζει μεγάλες προοπτικές. Οι εξελίξεις και οι προβλέψεις εκεί θεωρούνται πολύ σημαντικές στην ανάπτυξη εμπορίου, πετρελαίου, χημικών, ξηρών φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων.

Η επιρροή της Κίνας όμως εκτείνεται και νοτιοανατολικά. Ακόμα και στην περίπτωση αποδυνάμωσης των κρατών της νοτιοανατολικής Ασίας δεν δημιουργήθηκε κανένα εμπόδιο για την Κίνα. Η κεντρική Ασία, η Μογγολία, η ρώσικη Άπω Ανατολή και η Νοτιοανατολική Ασία βρίσκονται σαφώς υπό κινέζικη επιρροή. Επιπροσθέτως η Κίνα ευνοείται από την ακτογραμμή της αλλά στη θάλασσα αντιμετωπίζει ένα περιβάλλον εχθρικό.

Αναφορικά με την ναυλαγορά των εμπορευματοκιβωτίων στους εμπορικούς δρόμους της Ανατολής αλλά και σε αυτούς από Ασία προς Ευρώπη είχαν σημαντική αύξηση, ενώ στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το μεγαλύτερο πλοίο έχει χωρητικότητα 8.200 TEU, ενώ τα 8 μεγαλύτερα που έχουν παραγγελθεί από την COSCO, έχουν χωρητικότητα 10.000 TEU. Έτσι ενισχύεται η εξάρση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Σε γενικές γραμμές η παγκόσμια οικονομία παρουσίαζε πιθανότητα βελτίωσης το 2004 και 2005, οπότε και επήλθαν οι πιο αποτελεσματικές και θεαματικές συνέπειες. Σημαντικό ρόλο έπαιξε ο βαθμός της βιομηχανικής εξέλιξης στην Ασία, καθώς επίσης και η τιμή του πετρελαίου και οι εισαγωγές και οι εξαγωγές. Οι προβλέψεις αναφορικά με τη ναυτιλία και την δραστηριότητα γύρω από αυτήν, διέφεραν, ενώ η Κίνα, η Ινδία και η Νότιος Κορέα πρωταγωνιστούσαν, ακολουθούμενες από Η.Π.Α και Ρωσία. Έτσι σημαντικότερη ήταν το συγκεκριμένο διάστημα η ανάπτυξη και η εξέλιξη της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι Το 2010, το 10% των συνολικών παραγγελιών των ναυπηγείων της άπω Ανατολής προέρχονταν από την Ελληνική ναυτιλία. Μάλιστα τρία από τα τέσσερα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στην Κίνα, ενώ δεν είναι αξιοσημείωτο μόνο το μέγεθος των λιμανιών, αλλά πρωτοφανές είναι και το μέγεθος της κίνησης. Χαρακτηριστικά η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στη Σαγκάη παρουσίασε αύξηση σε μεγάλο ποσοστό το χρονικό διάστημα μεταξύ 1996 και 2005, ενώ στη Shenzhen το κορυφαίο λιμάνι διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων η αύξηση ήταν ακόμα πιο μεγάλη. Από μόνη της η ανάπτυξη και η εξέλιξη των δύο αυτών συγκεκριμένων λιμανιών είναι πολύ μεγαλύτερη από το συνολικό ετήσιο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στο λιμάνι του Αμβούργου, του δεύτερου μεγαλύτερου λιμανιού εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης. Στη συγκεκριμένη ανάπτυξη συνετέλεσε και η μεγάλη αύξηση της χωρητικότητας των λιμανιών.

Επιπροσθέτως, η Ασία είναι κυρίαρχη στον όγκο των μεταφορτώσεων. Εφόσον τα έξι λιμάνια με τους μεγαλύτερους ρυθμούς μεταφορτώσεων βρίσκονται εκεί. Η Σιγκαπούρη αποτελεί από κάθε άποψη το μεγαλύτερο κέντρο, αφού περισσότερο από το 80% των εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζονται εκεί ανήκουν στην κατηγορία των μεταφορτώσεων. Τα λιμάνια στην Άπω Ανατολή παίζουν ακόμα μεγαλύτερο ρόλο στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

### 2.2.3 Προκλήσεις Στη Μέση Ανατολή

Η περιοχή θα πρέπει να ασχοληθεί με τις εξαιρετικές αδυναμίες της όσον αφορά την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την υπερβολική εξάρτησή της από τους υδρογονάνθρακες, ιδιαίτερα εν όψει της παγκόσμιας μετάβασης σε μορφές ενέργειας χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Η μουσουλμανική περιοχή από τη Δυτική Αφρική προς την Κεντρική Ασία, είναι η μεγαλύτερη, πολυπληθέστερη ξηρά περιοχή του κόσμου, μια 5.000 μιλίων (8.000 χιλιομέτρων) λωρίδα λειψυδρίας, ερημοποίησης, ανόδου της θερμοκρασίας και επισιτιστικής ανασφάλειας (Ζώτου, 2016).

Αυτές είναι οι πραγματικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Μέση Ανατολή. Η διαίρεση σουνιτών-σιιτών, το πολιτικό μέλλον του Άσαντ και οι δογματικές διαφορές είναι αναμφισβήτητα λιγότερο μακροπρόθεσμης σημασίας για την περιοχή από ότι η ακάλυπτη ανάγκη για ποιοτική εκπαίδευση, εργασιακές δεξιότητες, προηγμένες τεχνολογίες και αειφόρο ανάπτυξη. Οι πολλοί γενναίοι και προοδευτικοί στοχαστές στον ισλαμικό κόσμο θα πρέπει να βοηθήσουν να ξυπνήσουν οι κοινωνίες τους σε αυτήν την πραγματικότητα και άνθρωποι καλής θέλησης σε όλο τον κόσμο θα πρέπει να τους βοηθήσουν να το κάνουν μέσω της ειρηνικής συνεργασίας, του τερματισμού των αυτοκρατορικού στιλ πολέμων και της πρακτικής της πολιτικής χειραγώγησης (Ζώτου, 2016).

### 2.2.4 Εξελίξεις Στη Μέση Ανατολή

Όσον αφορά τα λιμάνια στην Ανατολική Μεσόγειο είναι μεγάλης γεωπολιτικής και οικονομικής σημασίας. Η Ρωσική Αυτοκρατορία έχει διεξάγει αρκετούς πολέμους με την Οθωμανική Αυτοκρατορία στην προσπάθεια της να βρει διέξοδο προς τις λεγόμενες θερμές θάλασσες, Αιγαίο και Μεσόγειο. Η κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αμέσως μετά τον Α΄ Π.Π. και τη διάλυση της Ρωσικής Αυτοκρατορίας από τους κομμουνιστές ανέστειλαν τα ρωσικά σχέδια για κάθοδο προς την Μεσόγειο. Μετά τον Β΄ Π.Π. και με τις επελθούσες γεωπολιτικές ανακατατάξεις, η Σοβιετική Ένωση είχε συγκαταλεχθεί στους νικητές αυτού του πολέμου, η Μόσχα απέκτησε πρόσβαση στο λιμάνι Ταρτούς της Συρίας (1971). Έκτοτε και έως πρόσφατα τίποτε δεν είχε διαφοροποιηθεί σε αυτή την κατάσταση, η οποία την δεκαετία της ρωσικής οικονομικής κατάρρευσης μετά την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης (1990) θα λέγαμε ότι ήταν αρκετά ασταθής (Λιναρδάκης, 2016).

Η Ρωσία με την έντονη στρατιωτική της παρουσία στην Μέση Ανατολή ουσιαστικά έδωσε αυτό που λένε οι Αμερικανοί το «goodbye kiss» στην συμβατική περιφερειακή της πολιτική για την Μέση Ανατολή που ακολουθούσε επί πολλά χρόνια, ήτοι στον παραδοσιακό ρόλο της που προμήθευε με όπλα και συμβούλους τους παραδοσιακούς της συμμάχους Συρία, Αίγυπτο (εν μέρει) και Ιράν.

Η πρόσφατη στρατιωτική επέμβαση της Ρωσίας συμπίπτει, και αυτό είναι πολύ σημαντικό, με κάποια γεγονότα πολύ ενδιαφέροντα. Πρώτον η συμφωνία του Ιράν με τις

ΗΠΑ, γνωστή και ως συμφωνία P5+1 (ΗΠΑ, Βρετανία, Γαλλία, Ρωσία, Κίνα και Γερμανία), για το πυρηνικό του πρόγραμμα. Η συμφωνία αυτή προσδίδει ουσιαστικά στην Τεχεράνη έναν διακεκριμένο ρόλο στην Αραβική Χερσόνησο λόγω της άρσης των εμπορικών, οικονομικών και στρατιωτικών κυρώσεων που είχαν επιβληθεί στην χώρα τα τελευταία χρόνια. Δεύτερον η ηγεσία της Αιγύπτου έδωσε δείγματα ανεξαρτητοποίησης από την Ουάσιγκτον και πλησίασε περισσότερο προς την Μόσχα, κάτι βέβαιο που οφείλεται στην οικτρή αποτυχία της σαλαφιστικής Μουσουλμανικής Αδελφότητας να κυβερνήσει την χώρα αυτή, Μουσουλμανική Αδελφότητα η οποία ήρθε στην εξουσία ως αποτέλεσμα της «αραβικής άνοιξης», ήτοι μιας «παρδαλής επανάστασης» (color revolution) που χρηματοδοτήθηκε από σιωνιστικά κέντρα των ΗΠΑ. Τρίτον η εισβολή της Σαουδικής Αραβίας στην Υεμένη με προτροπή και συμμετοχή των ΗΠΑ δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, αφού μέχρι στιγμής οι σίτες-ζιαντί πολιτοφύλακες Χούτι αντιστέκονται με την βοήθεια του Ιράν με επιτυχία στα σχέδια του Ριάντ (Λιναρδάκης, 2016).

Όλα τα ανωτέρω είναι σημάδια ότι η εποχή της μεγάλης επιρροής των ΗΠΑ στην Μέση Ανατολή βαίνει προς το τέλος της και ότι το μέλλον αυτής της περιοχής θα χαρακτηρίζεται από εντελώς μειωμένη παρουσία των ΗΠΑ. Ίσως κάποιοι να μην συμφωνούν με αυτό τον συλλογισμό, ήτοι ότι οι ΗΠΑ οικειοθελώς θα εγκαταλείψουν τον ρόλο τους στην Μέση Ανατολή, αλλά οι ενέργειες και οι πράξεις της Ρωσίας και των συμμάχων της (συμπεριλαμβανομένης και της Κίνας) οδηγούν τις ΗΠΑ αναγκαστικά προς αυτή την κατεύθυνση, εκτός και αν θέλουν να διακινδυνεύσουν παγκόσμια σύρραξη (Λιναρδάκης, 2016).

### **2. 2. 5 Συμμαχίες εταιρικών τακτικών γραμμών**

Αναμφισβήτητα το πρώτο ουσιαστικό βήμα σε κανονιστικό επίπεδο για την υλοποίηση της «P3 alliance», έκαναν οι τρεις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών στον κόσμο.

Η δανέζικη Maerk Line, η ιταλοελβετική MSC και η γαλλική CMA CMG έχουν καταφέρει να αποφύγουν τον ύφαλο που είχαν δημιουργήσει οι φορτωτές, οι εισαγωγείς, οι εξαγωγείς και οι ναυλωτές, με αποτέλεσμα να καταστήσουν σαφές και να πείσουν τις αρχές των Η.Π.Α, Ε.Ε και Κίνας ότι δεν πρόκειται για συγχώνευση εταιρειών αλλά για συμμαχία.

Το P3, διαφέρει σαφέστατα από τα υπόλοιπα alliance των ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών στο κομμάτι της διαχείρισης, αφού ο στόλος των τριών εταιρειών βρίσκεται υπό της σκέπη μίας, με έδρα τη Σιγκαπούρη.

Δύο από τις μεγαλύτερες εταιρίες που πρωτοστατούν στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, είμαι οι Mediterranean Shipping Co και η CMA CGM , που μάλιστα συνεργάζονται μεταξύ τους. Βάσει της συμφωνίας, η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Μάρτιο με αρχική διάρκεια δύο ετών, σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες περί ανταγωνισμού, τα δύο μέρη θα σχηματίσουν μια ευρεία λειτουργική συνεργασία που θα καλύπτει πολλά εμπόρια, συμπεριλαμβανομένων των αγορών Ασίας – Β. Ευρώπης, Ασίας – Ν. Αφρικής και ολόκληρης της Ν. Αμερικής. Εάν όλα πάνε καλά, η συνεργασία ενδέχεται να επεκταθεί και σε άλλες διαδρομές, ενώ ο κ. Aronste τόνισε ότι κάτι τέτοιο δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση τον προάγγελο της μεταξύ τους συγχώνευσης.

Οι δύο αυτές εταιρείες θα διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους, συνεργαζόμενοι ως προς τις λειτουργίες των υπηρεσιών τους. Στόχος είναι η αξιοποίηση των μεγαλύτερων κατάλληλων πλοίων για κάθε εμπορική οδό ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή

αποδοτικότητα. Για το εμπόριο Ασίας – Β. Ευρώπης, αυτό σημαίνει την χρησιμοποίηση πλοίων τουλάχιστον 11.000 teu, και κυρίως 14.000 teu, στις πέντε περιοχές που λειτουργούν οι MSC και η CMA CGM. Δεν έχει σχεδιαστεί μείωση της μεταφορικής ικανότητας. Τελικά, προβλέπεται να τεθούν σε λειτουργία πλοία των 16.000 teu. Και οι δύο πλευρές επέμειναν ότι η συνεργασία τους αφορά αμιγώς συμφωνίες από κοινού εκμετάλλευσης πλοίων ή ανταλλαγής δικαιωμάτων, χωρίς να προβλέπει από κοινού πωλήσεις, μάρκετινγκ ή καθορισμό τιμών. Παρόλο που η MSC, με έδρα τη Γενεύη, και η CMA CGM, με έδρα τη Μασσαλία, θεωρούνται μεγάλοι αντίπαλοι, συνεργάζονται εδώ και χρόνια στον Ειρηνικό βάσει συμφωνίας συνεργασίας που υπέγραψαν.

Η Maersk Line παραμένει η μεγαλύτερη εταιρεία ως προς την μεταφορική ικανότητα των πλοίων της, με τον στόλο της να ανέρχεται σήμερα σε 2,6 εκατομμύρια teu, σύμφωνα με την Lloyd's List Intelligence. Αντίστοιχα, η MSC λειτουργεί σήμερα 2,3 εκατομμύρια teu ιδιόκτητων και ναυλωμένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η CMA CGM ελέγχει πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μεταφορική ικανότητα 1,3 εκατομμύρια teu.

Σύμφωνα με την Alphaliner, το μερίδιο της Maersk στην παγκόσμια αγορά ανέρχεται σε ποσοστό 16%, το μερίδιο της MSC είναι λίγο άνω του 13% και ακολουθεί η CMA CGM με 8,5%. Οι επόμενες τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες έχουν μερίδιο στην αγορά με ποσοστό μόλις 4% έκαστη. Η συνεργασία των δύο έρχεται λίγο πριν την αυλαία ενός δύσκολου έτους για ολόκληρο τον κλάδο, ο οποίος αναμένεται να σημειώσει μεγάλη πτώση έπειτα από την έκθεση των επιπέδων κέρδους ρεκόρ για το 2010.

Η CMA CGM είναι εμφανώς πιο ανοιχτή και διάφανη, γεγονός που τράβηξε την προσοχή στα υψηλά επίπεδα δανεισμού και τη δυσχερή κατάσταση στην οποία βρέθηκε κατά την οικονομική κρίση του 2009. Στην πραγματικότητα, θεωρείται ότι και η MSC πρέπει να έχει πληγεί σημαντικά από την μεγάλη πτώση του όγκου των φορτίων πριν δύο χρόνια και την μείωση των εσόδων αυτού του έτους λόγω της πολύ μεγάλης πτώσης των ναυτολόγιων.

### **Κεφάλαιο 3: Διερεύνηση Βιωσιμότητας Ακτοπλοϊκής Σύνδεσης Ελλάδας - Μέσης Ανατολής**

Η Ελλάδα, όπως προαναφέραμε διαθέτει το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει την κύρια πύλη εισόδου του μεγαλύτερου θα μπορούσαμε να λέγαμε εμπορικού όγκου στην ιστορία των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

Σε άρθρο του, ο Κουτσογιαννόπουλος Χ (2015) αναφέρει ότι αν συνδεόταν το λιμάνι του Πειραιά σιδηροδρομικά με την "αλάνα" του Θριάσιου Πεδίου και με το κέντρο της Ευρώπης, μετατρέπεται αμέσως σε ευρωπαϊκό διαμετακομιστικό κέντρο που συνδέει τους γίγαντες της παραγωγής με τις γιγάντιες αγορές τους. Μιλάμε, για ένα θαλάσσιο δρόμο "μεταξιού", όπως αναφέρει χαρακτηριστικά, προς την Ευρώπη μέσω και των σιδηροδρόμων που κατευθύνονται από την Ελλάδα στην κεντρική Ευρώπη, μέσω της Σερβίας και της Ουγγαρίας.

Η Ελλάδα, ως χώρα με πλεονέκτημα στην γεωγραφική της θέση σε σχέση με τα άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει τη δυνατότητα να δώσει την αντίστοιχη ανάπτυξη. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Κουτσογιαννόπουλος Χ. (2015), στην εποχή των

χρυσόφορων Logistics μπορούμε να δώσουμε νέο όραμα ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά. Η Κίνα βρίσκεται ανατολικά της Ευρώπης της μεγαλύτερης αγοράς του κόσμου. Η προσέγγισή της δηλαδή, με την ευρωπαϊκή αγορά γίνεται από συγκεκριμένη πλευρά εφόσον ο παράγων κόστος είναι απολύτως καθοριστικός στην επιλογή της προσέγγισης αυτής. Μέσα σε αυτό τα πλαίσια η αξία του λιμανιού του Πειραιά είναι μεγάλη διότι ο χώρος που βρίσκεται κάτω από τον γεωστρατηγικό φακό προκαλεί με τη γεωγραφική θέση του. Αυτή η χωροθεσιακή πραγματικότητα, εντάσσει το χώρο στις πλέον σημαντικές στρατηγικές περιοχές. Στο μέσο σημαντικών θαλασσών της Ανατ. Μεσογείου του Ευξείνου Πόντου και της Αδριατικής συνιστά γεωστρατηγικό σημείο αναφοράς.

Τα αριθμητικά δεδομένα επίσης δείχνουν ότι το λιμάνι του Πειραιά απέχει από τη διώρυγα του Σουέζ μόνο 1.125 χιλιόμετρα θαλάσσιας μεταφοράς όταν το λιμάνι του Αμβούργου απέχει 6.800 χιλιόμετρα της ίδιας μεταφοράς. Η απόσταση επίσης του λιμανιού του Πειραιά από τη “καρδιά” της Ευρώπης πχ. το Μόναχο είναι 1.800 χιλιόμετρα επίγειας μεταφοράς. Με τα δεδομένα αυτά το Μόναχο απέχει 7.500 χιλιόμετρα συνολικά από τη διώρυγα του Σουέζ μέσω του λιμανιού Αμβούργου, ενώ μέσω λιμανιού Πειραιά απέχει μόνο 2.925 χιλιόμετρα. Επιπλέον το 90,6% αυτής της τεράστιας διαδρομής είναι αργή και ακριβή θαλάσσια μεταφορά, ενώ για τη μικρότερη διαδρομή του Πειραιά μόνον το 38% είναι αργή και ακριβή θαλάσσια μεταφορά (Κουτσογιαννόπουλος, 2015).

Βέβαια, όταν εμφανιστήκαν οι Κινέζοι οι οποίοι γνωρίζοντας την συγκεκριμένη αξία του λιμανιού του Πειραιά επένδυσαν και συνεχίζουν να επενδύουν σε αυτό. Ο λόγος που το κάνουν βρίσκεται στις δηλώσεις του Κινέζου πρωθυπουργού Κετσιάνγκ ο οποίος κατά την επίσκεψή του (Ιουν 2014) στις εγκαταστάσεις της Cosco δήλωσε: *«Με κοινή προσπάθεια θα μετατρέψουμε το λιμάνι του Πειραιά σε ένα από τα πιο ανταγωνιστικά λιμάνια του κόσμου»*. Μάλιστα, ο Κινέζος πρωθυπουργός είχε αναφερθεί και στα οφέλη που θα έχει η Ευρωπαϊκή Ένωση και η παγκόσμια οικονομία από την κοινή συνεργασία των δύο χωρών. Απαραίτητη προϋπόθεση για την μεγαλύτερη εκμετάλλευση της δυναμικής των εμπορευματικών μεταφορών είναι η ολοκλήρωση ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου. Η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με το Θριάσιο πεδίο και η ανάπτυξη σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου είναι το δεύτερο σημαντικό πρόγραμμα στο οποίο οι Κινέζοι επιθυμούν να επενδύσουν. Δεν υπάρχει, όπως ανέφερε, άλλο ευρωπαϊκό λιμάνι, που να παραλαμβάνει τόσο εμπόρευμα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα από την έξοδο του από τη διώρυγα του Σουέζ όσο το λιμάνι του Πειραιά. Τα τρία μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια μετράνε ημέρες διαφοράς και αυτό στις μεταφορές είναι εντελώς απαγορευτικό (Κουτσογιαννόπουλος, 2015).

Η χωρητικότητα και η ικανότητα ενός λιμανιού μετριέται με την μονάδα teu (Twenty foot-Equivalent-Units). Σήμερα το λιμάνι του Πειραιά είναι το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου το οποίο διακίνησε 3,163 εκατ. teu. Εάν υλοποιηθεί νέα επένδυση στη δυτική πλευρά του προβλήτα III η δυναμικότητα ολόκληρου του λιμανιού θα αυξηθεί στα 6,2 εκατ. teu. Προς το παρόν σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες μετρήσεις πρώτο είναι το λιμάνι της Βαλένθια στην Ισπανία με 4,46 εκατ. teu και δεύτερο το λιμάνι της Αλγκεσίρας επίσης στην Ισπανία με 4,1 εκατ. teu. Την ίδια ώρα τα τρία μεγαλύτερα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης, το Ρότερνταμ, το Αμβούργο και η Αμβέρσα (8,63 εκατ. teu) βλέπουν την διακίνηση στους προβλήτες τους να μειώνεται συνεχώς (Κουτσογιαννόπουλος, 2015).

Αν και η χώρα μας την τελευταία δεκαετία βρίσκεται σε μια διαρκή οικονομική σύγχυση, δεν αφαιρέθηκε η σημαντικότητα της στρατηγικής της θέσης των ιδιαίτερα σημαντικών θαλάσσιων δρόμων επικοινωνίας, μεταφοράς, ενέργειας αλλά και μεταναστευτικών ροών. Είναι στην ουσία μια ιδιαίτερη "βάση σταθερότητας", η οποία έχει τη

δυνατότητα να συνδέει την Ευρώπη με τα Βαλκάνια, την Ανατολική Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μέση Ανατολή, περιοχές που αποτελούν από μόνες τους γεωπολιτικές και ανταγωνιστικές περιοχές επιρροής.

Το λιμάνι του Πειραιά επίσης μπορεί να αποτελέσει το κυκλοφοριακό σύστημα ακόμη και του τουρισμού και να συμβάλλει στην όλη ανάπτυξή του, αφού το ακτοπολικό δίκτυο χρησιμεύει ιδιαίτερα στον τουριστικό τομέα.

Η Ελλάδα διαθέτει το πιο πυκνό δίκτυο μεταφορών στην Ευρώπη. Το μέλλον του κλάδου στηρίζεται σε σύγχρονα πλοία που παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Όμως, όπως κάθε κλάδος, έτσι και η ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει τα προβλήματά της. Σημαντικό πρόβλημα είναι ότι ο ελληνικός στόλος έχει αρχίσει να γερνάει δημιουργώντας έτσι παραπάνω κόστη για τις ιδιοκτήτριες εταιρείες, αφού τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας αυξάνονται δραματικά. Χαρακτηριστικό είναι το ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων των μεγάλων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ξεπερνάει τα 16,5 χρόνια και όπως φαίνεται οι εταιρείες είναι διστακτικές στο να κάνουν νέες επενδύσεις. Τα τελευταία 3 χρόνια μόνο 3 εταιρείες έχουν προσθέσει νέα πλοία στο στόλο τους και αυτά ήταν ως επί το πλείστον μεταχειρισμένα (Θαλασσινός, 2007).

Επίσης, τονίζεται ότι οι αερομεταφορές αντιμετωπίζονται από την πολιτεία ως ιδιωτικές εταιρείες και σωστά, ενώ οι ακτοπολικές ως εταιρείες του δημόσιου τομέα. Αναφερόμαστε σε διακριτική μεταχείριση των αερομεταφορών από την πολιτεία σε βάρος της ακτοπλοΐας, με αποτέλεσμα να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός. Όπως διευκρίνισε ο κ. Σακέλλης (2016), πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, δεν στρέφεται κατά των αερομεταφορών, απλώς αυτό που ζητά ο ΣΕΕΝ είναι να αντιμετωπιστεί και η ακτοπλοΐα ως «ιδιωτικός τομέας». *«Επικρατεί μεγάλη σύγχυση»,* είπε ο κ. Σακέλλης, *«με αποτέλεσμα, αναλόγως των περιστάσεων, να αλλάζει ο χαρακτήρας της ακτοπλοΐας. Έτσι, όταν αντιμετωπίζονται προβλήματα, κυρίως οικονομικά, η ακτοπλοΐα θεωρείται ιδιωτικού χαρακτήρα οπότε παραμένει αβοήθητη, ενώ τη θεωρούμε δημοσίου χαρακτήρα όταν θέλουμε να επιβάλουμε δημόσια υπηρεσία. Ταυτόχρονα δεν αναγνωρίζονται ίσα δικαιώματα σε σχέση με άλλους κλάδους. Για παράδειγμα, στις ακτοπολικές συγκοινωνίες επιβάλλονται υποχρεωτικές εκπτώσεις, ενώ στα supermarkets (και πολύ σωστά) όχι. Επίσης, σε αντίθεση με τις ακτοπολικές, στις αερομεταφορές δεν επιβάλλονται υποχρεώσεις δρομολογίων, δεν επιβάλλονται υποχρεώσεις εκπτώσεων, δεν επιβάλλονται υποχρεωτικές συνθέσεις προσωπικού. Επίσης, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα αλλαγών ή ακυρώσεων δρομολογίων για να στηρίξουν τα εμπορικά τους συμφέροντα, ενώ δεν υπάρχει κάποιο συμβούλιο να γνωμοδοτεί ή ανάγκη λήψης υπουργικών αποφάσεων για την υλοποίηση των εμπορικών τους αποφάσεων. Αυτό που έχει επίσης ιδιαίτερη σημασία είναι ότι τα ακτοπολικά δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση νησιών επιχορηγούνται με 75 εκατ. ευρώ τον χρόνο, σε αντίθεση με τις αερομεταφορές και τις χερσαίες που επιχορηγούνται με 300 εκατ. ευρώ. Η κρατική παρέμβαση στη λειτουργία των ακτοπολικών μας συγκοινωνιών και η διακριτική αντιμετώπιση των αερομεταφορών αποτελεί απαράδεκτη παρέμβαση στον υγιή ανταγωνισμό και βλάπτει τα συμφέροντα των εταιρειών μας»,* υπογράμμισε πρόεδρος του ΣΕΕΝ και ζήτησε την επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου, ούτως ώστε η κρατική παρέμβαση να περιοριστεί στον συντονιστικό της ρόλο, απαλλάσσοντας τον κλάδο από παράλογες παρεμβάσεις και την επιβολή υποχρεώσεων». Τέλος, *«σημείωσε ότι η σημασία της ακτοπλοΐας δεν έχει αξιολογηθεί και εκτιμηθεί όσο πρέπει. Το μεταφορικό έργο της ελληνικής ακτοπλοΐας ανέρχεται συνολικά σε 36.000.000 επιβάτες και 10.000.000 οχήματα και είναι το μεγαλύτερο στην Ευρώπη».*

## Κεφάλαιο 4: Διασύνδεση λιμένος Ελλάδας με λιμένα Μέσης Ανατολής

### 4.1 Λιμένας Πειραιάς εμπορικές ικανότητες

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι ο γεωγραφικός παράγοντας (η κατανομή της ξηράς και της θάλασσας, η ροή των ποταμών, τα θαλάσσια ρεύματα, το κλίμα, οι πάγοι κ.α.) μένει αμετάβλητος για πολύ μεγάλες περιόδους. Εκείνο όμως που αλλάζει στο χρόνο είναι ο τρόπος που ο γεωγραφικός παράγοντας επιδρά στην οικονομική εξέλιξη της ανθρωπότητας. Έτσι, η γεωγραφική θέση κάποιου λιμανιού μπορεί να είναι ευνοϊκή ή δυσμενής, μόνο όταν συνδυάζεται και με άλλους παράγοντες όπως η ανακάλυψη νέων πηγών πλούτου, η δημιουργία νέων θαλάσσιων δρόμων, η διάνοιξη διωρύγων (Σουέζ, Παναμά κ.α.).

Η Ελλάδα διαθέτοντας μια σημαντική στρατηγική θέση, βρίσκεται δίπλα στο πρώην Ανατολικό Μπλοκ, στη Βόρεια Αφρική και στη διώρυγα του Σουέζ και αποτελεί μια προφανή πύλη για την προσέγγιση πλοίων από την Ανατολή (Άπω και Μέση), με στόχο τόσο τις αναπτυσσόμενες αγορές της Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας, όσο και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Καθώς οι αγορές αυτές έως και τις αρχές της δεκαετίας του 1990 ήταν κλειστές, η Ελλάδα ανέπτυξε τον εμπορικό της στόλο, όπου οι ιδιώτες διέθεταν και μεγαλύτερη τεχνογνωσία. Η ανάπτυξη του εμπορικού στόλου της Ελλάδας βασίστηκε κυρίως στην ιδιωτική πρωτοβουλία, με παροχή κάποιων διευκολύνσεων από το κράτος.

Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους, το λιμάνι του Πειραιά κατέχει κομβική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας- Αφρικής- Ευρώπης, ως το μόνο ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο 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, πλέον σήμερα το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν στο εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση του συνόλου των χερσαίων εκτάσεων. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας και κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.

Όσον αφορά στο εμπορικό λιμάνι τώρα, λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο φυσικό βάθος (φτάνει τα 18 μέτρα). Στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού υπάρχουν ναυπηγία (η μεγαλύτερη μόνιμη δεξαμενή της Μεσογείου βρίσκεται στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου Σκαραμαγκά), καθώς επίσης και εκτεταμένη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Επίσης, στην περιοχή του Ασπροπύργου υπάρχουν τα Ελληνικά Διυλιστήρια.

### 4.2 Λιμένας Port Said

Το λιμάνι της Αιγύπτου εξυπηρέτησε το ρεκόρ των 4.27 εκατομμυρίων TEUs το 2011 γεγονός που αποτελεί σημαντική ώθηση για την ανακήρυξη του ως το κυρίαρχο λιμάνι της Μεσογείου. Η τοποθεσία του Port Said, που είναι κοντά στην είσοδο της Διώρυγας του Σουέζ, δείχνει ότι δεν υπάρχει αξιόλογη απόσταση για τις μεταφορές κατά το εμπόριο Ανατολής-Δύσης, όταν με την εγκατάσταση δύο τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι, υπάρχει σημαντικός ανταγωνισμός. Το ίδιο λιμάνι βρίσκεται σε πολύ καλή τοποθεσία ώστε να αντιμετωπίσει την κίνηση από τους αναπτυσσόμενους τομείς της

περιοχής και ιδιαίτερα από την Μαύρη Θάλασσα και την Βόρεια Αφρική. Ωστόσο, το 2011 παρατηρήθηκε αβεβαιότητα στο τοπικό εμπόριο, λόγω της γενικότερης έκρυθμης κατάστασης της χώρας, η οποία όμως γρήγορα εκτονώθηκε. Με την μελλοντική επένδυση στις εγκαταστάσεις αναμένεται να γίνει επέκταση γραμμής καθώς και αύξηση της χωρητικότητας, η οποία θα οδηγήσει σε προσέλευση μεγαλύτερων πλοίων καθώς και εισαγωγές-εξαγωγές της τάξης των 5.4 εκατομμυρίων TEUs τον χρόνο.

Η διώρυγα (από το Σουέζ μέχρι το Πορτ Σάϊντ) έχει μήκος 162 χιλιόμετρα, το φάρδος φθάνει μέχρι τα 300 μέτρα και βάθος 20 μέτρα. Καθημερινά μπορούν να περάσουν 80 σκάφη με δύο συνοδείες από νότο προς βορρά και μία συνοδεία από βορρά προς νότο. Η πλοήγηση είναι υποχρεωτική για όλα τα σκάφη, ακόμα και για τα μικρά γιότ. Υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο διέρχονται 20.000 σκάφη. Τα περισσότερα από αυτά μεταφέρουν κυρίως πετρέλαιο από τον Περσικό κόλπο προς τη δυτική Ευρώπη. Τα πλοία που κατευθύνονται νότια μεταφέρουν φορτίο με κατασκευασμένα προϊόντα και σιτάρι από την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική που προορίζονται για την Άπω Ανατολή και τη νότια Ασία. Πάντως είναι μία αξέχαστη εμπειρία, καθώς το λεωφορείο καταβροχθίζει τα χιλιόμετρα, να βλέπεις δίπλα σου τα πλοία που διασχίζουν το κανάλι και στα λίγα μέτρα να συνεχίζει πάλι η ξηρά.

Η διώρυγα έχει μεγάλη στρατηγική σημασία για το διεθνές εμπόριο. Μεταφέρει 14% από το συνολικό διαθαλάσσιο φορτίο παγκοσμίως, 26% από τις εξαγωγές πετρελαίου και 41% από το σύνολο των αγαθών προς τα λιμάνια του Αραβικού (η Περσικού) κόλπου. Χάρη στο κανάλι του Σουέζ μικραίνει η διαθαλάσσια απόσταση ανάμεσα σε Ανατολή και Δύση. Η απόσταση από τη Τζέντα της Σαουδικής Αραβίας προς την Κοσταντζα της Ρουμανίας είναι 1.704 μίλια και με ταχύτητα 13 κόμβων το πλοίο φθάνει σε 5,5 ημέρες στον προορισμό του. Εάν το πλοίο ταξιδέψει γύρω από την Αφρική (από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας) η απόσταση είναι επτά φορές μεγαλύτερη και χρειάζονται σχεδόν 37,6 ημέρες. Επίσης η συντόμευση του ταξιδιού Λονδίνο – Βομβάη φτάνει και ξεπερνά το 40% με τη χρήση της διώρυγας.

### **4.3 Διασύνδεση εμπορικού λιμένα Πειραιά με Port Said**

Το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου επικαιροποιεί την Εθνική Στρατηγική για τους ελληνικούς λιμένες, στοχεύοντας στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος που εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών με σκοπό την αειφόρο ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, και την εδαφική συνοχή της χώρας. Οι ελληνικοί λιμένες μπορούν, και οφείλουν, να αποτελέσουν «οχήματα ανάπτυξης» για τη χώρα, τόσο σε επίπεδο τοπικών οικονομιών, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ιδιαίτερα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης και ύφεσης, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων είναι κρίσιμη παράμετρος στην αναπτυξιακή διαδικασία και την ενίσχυση της απασχόλησης. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος στη δεδομένη πολιτική και οικονομική συγκυρία, οι ελληνικοί λιμένες πρέπει να:

- αυξήσουν τη συμμετοχή τους στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και ιδίως αυτό που διακινείται στην Ανατολική Μεσόγειο,
- παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλα τα επίπεδα σε ανταγωνιστικές τιμές,
- έχουν ευέλικτη και αποτελεσματική διοικητική λειτουργία υιοθετώντας σύγχρονες μεθόδους διοίκησης,



- προσελκύσουν ιδιωτικά κεφάλαια για τις αναγκαίες επενδύσεις σε υποδομές και σύγχρονα μέσα.

Όπως προαναφέρεται για να γίνει μια διασύνδεση των ελληνικών λιμανιών με λιμάνια της Μέσης Ανατολής θα πρέπει να πραγματοποιηθούν οι παραπάνω παράγοντες. Όσον κέρδος από τα προϊόντα που προμηθεύονται.

Αναλυτικότερα το λιμάνι του Πειραιά έχει μεγάλη επένδυση στα εμπορευματοκιβώτια και συγκεκριμένα η παγκόσμια λιμενική δραστηριότητα αυξάνεται πιο γρήγορα από το εμπόριο μέσω εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης, καθώς οι δραστηριότητες μέσω εμπορευματοκιβωτίων συμπεριλαμβάνουν δραστηριότητες φόρτωσης και εκφόρτωσης σε διάφορα λιμάνια κατά μήκος μιας θαλάσσιας διαδρομής μέσω πλοίου, μεταφόρτωσης ή διαχείρισης κενών εμπορευματοκιβωτίων. Στην πραγματικότητα, τα 160 εκατομμύρια TEUs παγκόσμιας ροής εμπορίου μέσω εμπορευματοκιβωτίων, δημιούργησαν πολλαπλάσια κίνηση εμπορευματοκιβωτίων της τάξης των 600 εκατομμυρίων TEUs στα λιμάνια παγκοσμίως.

Οι τιμές των θαλασσιών εξόδων φαίνονται να εξαρτώνται από παράγοντες της προσφοράς, όπως η διαθεσιμότητα και η ικανότητα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και το κόστος λειτουργίας τους, και της ζήτησης, όπως ο όγκος των εμπορευμάτων που πρόκειται να μεταφερθούν. Επίσης στοιχεία για το πώς τα ποσοστά είναι διατεταγμένα και πως διανέμονται χωρικά στην πραγματικότητα, είναι περιορισμένα. Εν μέρει, αυτό οφείλεται στον εμπιστευτικό χαρακτήρα των επιτοκίων, κυρίως για ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, αλλά και στην πολύπλοκη ερμηνεία τους. Κατά καιρούς έχουν γίνει μελέτες οι οποίες δίνουν μερική ένδειξη των ναύλων των εμπορευματοκιβωτίων σε περιφερειακό επίπεδο για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, αλλά δεν υπάρχει ενιαία ολοκληρωμένη μελέτη που να «απεικονίζει» την παγκόσμια διακίνηση του εμπορίου των εμπορευματοκιβωτίων. Βεβαίως, υπάρχουν εμπορικά περιοδικά που παράγουν συγκριτικά ποσοστά για πολλές από τις σημαντικές εμπορικές γραμμές σε τακτικά χρονικά διαστήματα κατά τη διάρκεια αρκετών ετών. Για παράδειγμα, τα τριμηνιαία στοιχεία του περιοδικού «Containerisation International», τα οποία χρησιμοποιούνται σε μεγάλη έκταση του παρόντος κειμένου, είναι μέσοι όροι για τις μεγάλες αγορές, ενώ δεν υπάρχουν ενδείξεις για το πώς η διακύμανση των επιτοκίων διανέμεται μεταξύ των περιόδων που περιγράφουν.

Οι τιμές των ναύλων ως μέτρο της οικονομικής απόστασης αποκαλύπτουν ένα χωρικό πρότυπο που στρεβλώνει τον απόλυτο χωρικό τύπο του Άτλαντα. Ωστόσο, η φυσική απόσταση, όπως είναι αναμενόμενο, έχει άμεση σχέση με το κόστος μεταφοράς. Έτσι, οι τιμές των ναύλων αυξάνονται, όσο μεγαλώνει η απόσταση που διανύεται, επειδή τόσο περισσότερα καύσιμα καταναλώνονται και τόσο λιγότερα ταξίδια ανά έτος πραγματοποιούνται. Ωστόσο, σύμφωνα με έρευνες που έχουν διεξαχθεί πάνω στον καθορισμό των ναύλων των εμπορευματοκιβωτίων, πολλοί άλλοι παράγοντες, πέραν της απόστασης, έχουν άμεση σχέση με την διακύμανση των ναύλων. Τέτοιοι παράγοντες είναι: η μεταφόρτωση σε σχέση με τις άμεσες υπηρεσίες, ο αριθμός των ανταγωνιστικών φορέων, ένας δείκτης τακτικών γραμμών σύνδεσης των ναυτιλιακών εταιρειών, ο χρόνος της διαμετακόμισης, και οι υποδομές λιμενικών υποδομών στις χώρες εισαγωγής και εξαγωγής.

Όσον αφορά το εμπορικό τομέα θα πρέπει να βρουν τρόπους ώστε το κάθε λιμάνι να εξυπηρετεί το άλλο εμπορικά. Θα πρέπει να επενδύσουν σε κάθε τομέα ώστε να έχουν το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα.

## Συμπεράσματα

Στόχος, λοιπόν, της εκάστοτε μελέτης περίπτωσης αποτέλεσε η διερεύνηση της βιωσιμότητας μιας ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Μέσης Ανατολής. Δόθηκε η ευκαιρία να ενημερωθεί ο αναγνώστης για αποσαφήνιση αρχικά των εννοιών που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διεκπεραίωση της εργασίας αλλά και να ενημερωθεί μέσω έγκυρων και αξιόπιστων στατιστικών δεδομένων για την κατάσταση που επικρατεί αυτή τη περίοδο στον ακτοπλοϊκό τομέα των δυο ζωνών και να διαπιστώσουμε τα οφέλη ή μη από ενδεχόμενη ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ τους.

Ολοκληρώνοντας, το κυρίως μέρος της εργασίας, θα θέλαμε να αναφερθούμε ότι στον χώρο της ακτοπλοΐας υπάρχουν ακόμα πολλές δυνατότητες και αδυναμίες, που εκφράζουν το περιβάλλον της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα αρχικά και στις υπόλοιπες περιοχές μετέπειτα και θα πρέπει να προσεχθούν, έτσι ώστε να αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες αλλά και γενικά ο κλάδος. Πιο συγκεκριμένα οι δυνατότητες που υπάρχουν στον κλάδο είναι οι εξής (XRTC, 2008):

- Ποιοτική Διοίκηση
- Ανανέωση του πεπαλαιωμένου στόλου
- Ομαλές τραπεζικές σχέσεις
- Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων
- Εξορθολογισμός δρομολογίων

Ενώ, ως αδυναμίες στον κλάδο θεωρούνται οι εξής :

- Αύξηση του μέσου όρου ηλικίας του στόλου
- Πολλοί έμμεσοι φόροι στο κόστος εισιτηρίων περιορίζουν τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών
- Κρατήσεις υπέρ τρίτων ανεβάζουν το κόστος
- Γραφειοκρατία και καθυστερήσεις στο πρόγραμμα επιδοτήσεων
- Μεγάλη εξάρτηση από την τιμή του πετρελαίου, βασικού συστατικού κόστους των πλοίων.

Ωστόσο, στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας υπάρχουν και πολλές ευκαιρίες αλλά και απειλές που πηγάζουν από το εξωτερικό περιβάλλον. Οι μεγαλύτερες ευκαιρίες αυτόν τον καιρό είναι οι παρακάτω (XRTC, 2008):

- Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις και συνέργιες
- Σταδιακή υποστήριξη και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών
- Εξωστρέφεια των ελληνικών εταιρειών και δημιουργία νέων γραμμών σε Μεσογειακό και Ευρωπαϊκό επίπεδο
- Ανάγκη για νέες επενδύσεις σε νέες μορφές θαλάσσιων μεταφορών
- Νέα πακέτα επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο που να δίνουν κίνητρα για νέες επενδύσεις.

Σε αντίθεση όμως με τις παραπάνω ευκαιρίες υπάρχουν και σημαντικές απειλές. Πιο συγκεκριμένα οι απειλές αυτές είναι (XRTC, 2008):

- Καθυστέρηση στη χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον
- Ελλιπής υποδομή σε κύρια αλλά και περιφερειακά λιμάνια

- Μείωση στόλου
- Έλλειψη πλοίων και ναυπηγικών κλινών στην διεθνή αγορά
- Κόστος καυσίμων
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός κυρίως στην Αδριατική Τραπεζική πίστη λόγω διεθνών εξελίξεων.

Είναι εύλογο, λοιπόν, να αναρωτηθούμε κατά πόσο μια ενδεχόμενη ακτοπλοϊκή σύνδεση θα αποδειχθεί βιώσιμη με σκοπό την ανανέωση και την εκσυγχρόνηση των λιμανιών μας και τη δημιουργία νέων επενδύσεων σε αυτά.

Η στρατηγική συγχώνευση ακτοπλοϊκής σύνδεσης Μέσης Ανατολής και Ελλάδας, θα αποτελέσει εξισορρόπηση ωφελειών και δυνητικών κινδύνων με σκοπό να αντιμετωπιστεί η οποιαδήποτε αδιαλλαξία και να επιλυθούν τα οποιαδήποτε προβλήματα έχουν προκύψει.

Είναι εμφανής, η όλη δυνητική κατάσταση του τομέα της ακτοπλοΐας. Τα προβλήματα που προκύπτουν είναι πολύπλοκα και δεν απαντούν σε μία και μοναδική επίλυση. Ο λόγος που οι καταστάσεις είναι σε αυτό το σημείο είναι τα έντονα σημάδια αστάθειας και αδυναμίας εξεύρεσης τρόπων περιορισμού της δυνητικής αυτής κατάστασης.

Οι όποιες εταιρείες αναλάβουν να ενωθούν σε μια τέτοια βιώσιμη σύζευξη θα πρέπει με τη σειρά τους να είναι λειτουργικά αποδοτικότερες αλλά και ανταγωνιστικότερες. Απαιτούνται ορθολογικές κινήσεις εσωτερικής αναδιοργάνωσης με συνδυασμό μεταφορικών μέσων, προσδιορισμό στόχων αλλά και επανασύσταση δραστηριοτήτων.

Με στόχο την ακτοπλοϊκή εμπορική διασύνδεση Ελλάδας και Μέσης Ανατολής, που θα ενισχύσει περαιτέρω τις εξαγωγές στις χώρες της Μέσης Ανατολής κυρίως από την Κρήτη, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στην Περιφέρεια Κρήτης, όπου ανακοινώθηκαν, από τον περιφερειάρχη Στ. Αρναουτάκης με τη συμμετοχή του αντιπεριφερειάρχη Ηρακλείου Ε. Κουκιαδάκη, της αντιπεριφερειάρχη Κρήτης Θ. Βρέντζου, του προέδρου του Ο.Λ.Η. Γ. Μπρα, του αντιπροέδρου του Επιμελητηρίου Ηρακλείου Θ. Φορτετσανάκη, εξαγωγέων και συμβούλων επιχειρήσεων, οι προοπτικές που διαγράφονται προκειμένου να υπάρξει η συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή διασύνδεση. Σημειώνεται ότι σήμερα υπάρχει ναυτιλιακή εταιρεία που εκτελεί το δρομολόγιο Λαύριο, Κύπρος, Ισραήλ, γεγονός που αυξάνει, ωστόσο, το κόστος των κρητικών εξαγωγών για το Ισραήλ και τις χώρες της Μ. Ανατολής ευρύτερα. *«Στόχος της συνάντησης είναι η εμπορική ακτοπλοϊκή σύνδεση της Κρήτης με τη Μέση Ανατολή. Θα γίνουν αντίστοιχες επαφές με τα Επιμελητήρια Κύπρου, Ισραήλ, αλλά και τους επιχειρηματίες, για να δούμε πώς θα έχουμε ένα μικρότερο κόστος στη διακίνηση των προϊόντων μας»*, ανέφερε ο περιφερειάρχης (Χανιώτικα Νέα, 2014).

Η στήριξη του κλάδου της ναυτιλίας γενικότερα είναι πολύ σημαντική υπόθεση, αφού η Ελλάδα διαθέτει συνολικά το 17,4% του παγκόσμιου στόλου και το 11% του ΑΕΠ της χώρας προέρχεται από την ναυτιλία. Επίσης είναι ο πιο φθηνός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς καθιστώντας έτσι τις θαλάσσιες μεταφορές αναντικατάστατες αφού το 90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται με τον τρόπο αυτό. Ας μην ξεχνάμε πως η ναυτιλία και ο τουρισμός αποτελούν τις οικονομικές δραστηριότητες που βοηθούν την Ελλάδα να καλύψει τις αδυναμίες της όσον αφορά την ανταγωνιστικότητά της στις εξαγωγές και αυτές οι δύο δραστηριότητες είναι αλληλένδετες και αλληλοεξαρτώμενες αφού χωρίς την ύπαρξη της μίας θα μαράζωνε η άλλη και το αντίθετο. Γενικά πρέπει να ακολουθηθεί μια εθνική στρατηγική τόσο για τον τουρισμό όσο και για την ακτοπλοΐα, μια στρατηγική που ίσως θα μείωνε τις τιμές και στον τουρισμό και στις θαλάσσιες μεταφορές και θα αύξανε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθιστώντας έτσι την Ελλάδα μια πολύ

ανταγωνιστική χώρα και προσιτή προς τους ξένους επισκέπτες. Την ευθύνη για την πορεία των δύο αυτών κλάδων στο μέλλον, την έχουν τόσο το κράτος όσο και οι επιχειρηματίες που καλούνται όλοι μαζί να ξεπεράσουν σημαντικές δυσκολίες λόγω της κρίσης και να διατηρήσουν την Ελλάδα ως ιδανικό τουριστικό προορισμό (Περιοδικό Ναυτιλία, 2008).

## Βιβλιογραφικές Αναφορές

Πολιτική οικονομία συνεντευξη υπουργού οικονομίας

Εργασία πανεπιστημίου θεσσαλονίκης με τίτλο διερεύνησης λιμενων

Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Μ. (1999) Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης, Τόμος Α.εκδόσεις ΤΖΕΙ ΚΑΙ ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ, Πειραιάς, Δεκέμβριος 1999

Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., Σαμπράκος Ευάγγελος, (2002), «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδόσεις Σταμούλη

Θαλασσινός, Θ. (2007). Ακτοπλοΐα: Λεωφόρος Ζωής για τα Νησιά μας. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Μπραουδάκης Εμμανουήλ, (2013), ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ, ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ντόκος Θάνος – Πιέρρος Φίλιππος. (1996). *Η Μεσόγειος προς τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, η θέση της Ελλάδας*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση

Παρδάλη Ι. Αγγελική (1997) Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Interbooks, Ιπποκράτους 18, Αθήνα

Παπαγιαννούλης Κ.Ν, (2002), « Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», Εκδόσεις Σταμούλη

Σακκάς Δ. Ιωάννης. (2003). *Θέματα Πολιτικής και Οικονομίας στην Μέση Ανατολή*. Ρόδος

Φούσκας Κ. Βασίλης. (2003). *Ζώνες Πολέμου, η αμερικανική εξωτερική πολιτική στα Βαλκάνια και στην ευρύτερη Μέση Ανατολή*. Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα

Altman, EI (1968), Financial Ratios, Discriminant Analysis and thw Prediction of Comporate Bankruptcy, The Journal of Finance, Vol.23, No4, pp.589- 609.

Brzezinski Zbigniew, (2005). *Η Επιλογή: Παγκόσμια Κυριαρχία ή Παγκόσμια Ηγεσία*. Μετάφραση Βουβαλη Δάφνη. Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη

Hirsch R. (2003). Peaking of world oil production; impacts, mitigation and risk management, *Oil report for the US Government*

Kalicki Jan H. (2007). “Rx For ‘Oil Addiction’: The Middle East and Energy Security” *Middle East Policy*, vol. 14, Issue 1

XRTC (2007). Annual report on the Greek Ferry Industry “Positive developments and encouraging prospects on a fertile ground”.

XRTC Business Consulting. Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2011-2012) «Επείγον: Γενναίες αποφάσεις για τη διατήρηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας» Αύγουστος 2012

Ζώτου Ε. (2016). Ένας νέος αιώνας για τη Μέση Ανατολή, <http://www.avgi.gr/article/6150078/enas-neos-aionas-gia-ti-mesi-anatoli>

Κουτσογιαννόπουλος Χ. (2015). Η τεράστια σημασία του λιμανιού του Πειραιά που πρέπει να εκμεταλλευθούμε, <http://www.onalert.gr/stories/i-terastia-simasia-tou-limaniou-tou-peirai-a-pou-prepei-na-ekmetalleythoume/41499>

Μπαλτζώης Ι. (2015). Η γεωπολιτική της Αν. Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής και η Ελλάδα, [http://infognomonpolitics.blogspot.gr/2015/02/blog-post\\_62.html](http://infognomonpolitics.blogspot.gr/2015/02/blog-post_62.html)

Λιναρδής Γ. (2016). Γεωπολιτική Ανάλυση: Οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή και η Νέα Στρατηγική Τάξη που επιβάλλει η Ρωσία, <http://www.elamcy.com/latest-articles/item/12748-geopolitiki-analysi-oi-ekselikseis-sti-mesi-anatoli-kai-i-nea-stratigiki-taksi-pou-epivallei-i-rosia.html>

Σακκέλης Μ. (2016). Η ακτοπλοΐα χάνει από διακρίσεις υπέρ των αερομεταφορών, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1060139/i-aktoploia-xanei-apo-diakriseis-uper-ton-aerometaforon>

Χανιώτικα Νέα, (2014), Ενέργειες για ακτοπλοϊκή διασύνδεση Κρήτης – Κύπρου – Ισραήλ, <http://www.haniotika-nea.gr/energies-gia-aktoploiki-diasyndesi-kritis-kiprou-israil/>  
[https://el.wikivoyage.org/wiki/%CE%9C%CE%AD%CF%83%CE%B7\\_%CE%91%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%AE](https://el.wikivoyage.org/wiki/%CE%9C%CE%AD%CF%83%CE%B7_%CE%91%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%AE)

XRTC (2008), Βάση Δεδομένων ακτοπλοΐας,

[http://www.xrtc.gr/docs/Industry\\_Reports/2008/XRTC\\_Greek%20Ferry\\_Annual%20Report\\_2008\\_EL.pdf](http://www.xrtc.gr/docs/Industry_Reports/2008/XRTC_Greek%20Ferry_Annual%20Report_2008_EL.pdf)

[www.nbg.gr/wps/portal](http://www.nbg.gr/wps/portal)

[www.exelixeis.gr](http://www.exelixeis.gr)

[www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm](http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm)

<http://www.superfast.com/>

<http://www.nel.gr/>

<http://www.bluestarferries.gr/>

<http://www.minoan.gr/>

<http://www.hellenicseaways.gr>