

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

***ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ***

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ**

**ΘΕΜΑ: Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΜΙΧΕΛΗ ΔΗΜΗΤΡΑ  
Α.Γ.Μ: 4265**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16/05/2020**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 27/05/2021**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	σελ.3
Εισαγωγή.....	σελ.4
Κεφάλαιο 1: Η ιστορία της Ατμοπλοΐας.....	σελ.5
1.1 Τα πρώτα κατασκευαστικά βήματα ατμόπλοιων .....	σελ.5
1.2 Η Ατμοπλοΐα στην Ελλάδα.....	σελ.6
1.3 Τα πρώτα ατμόπλοια του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.....	σελ.10
1.4 Υπερωκεάνιος Ατμοπλοΐα.....	σελ.13
1.5 Ναυάγια Ατμόπλοιων.....	σελ.15
Κεφάλαιο 2: Ακτοπλοΐα.....	σελ.17
2.1 Η Ελληνική Ακτοπλοΐα στο Μεσοπόλεμο 1922-1940.....	σελ.17
2.2 Ακτοπλοϊκές εταιρείες Ελλάδος .....	σελ.25
2.3 Οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες στις ξένες αγορές.....	σελ.33
2.4 Ο Ρόλος Του Κράτους για Βιωσιμότητα και Ανάπτυξη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και Ατμοπλοΐας.....	σελ.34
2.5 Η Κρίση, Παράγοντας Επίδρασης Στην Ακτοπλοΐα Και Την Ατμοπλοΐα.....	σελ.36
2.6 Ακτοπλοΐα και χρήση LNG.....	σελ.37
2.7 Θέσεις εργασίας στα νησιά σε σχέση με την ύπαρξη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σελ.39	
2.8 Η πιο κρίσιμη χρονιά για την ελληνική ακτοπλοΐα.....	σελ.40
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	σελ.41

## Περίληψη

Σε αυτή την πτυχιακή εργασία γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή όσο αναφορά την ατμοπλοΐα και την ακτοπλοΐα.

Έχουν επιλεγεί μετά από την έρευνά μου άρθρα ,κεφάλαια βιβλίων καθώς και εργασίες παρομοίων θεμάτων όπως και συνεντεύξεις. Πιο συγκεκριμένα μιλούν για αυτούς τους θεσμούς και το στίγμα το οποίο έχουν αφήσει σε προηγούμενους χρόνους ατμοπλοΐα , ακτοπλοϊκά ,πολεμικά πλοία και ναυάγια.

Το υλικό των κεφαλαίων εστιάζεται στην πορεία της ατμοπλοΐας και ακτοπλοΐας ανά τακτά χρονικά διαστήματα εθνικώς αλλά και διεθνώς.

Θίγεται το θέμα του τουρισμού όπου έχει στενή σχέση με της ακτοπλοϊκές μεταφορές, ακόμη γίνονται αναφορές σε πολεμικά πλοία τα οποία έχουν ιδιαίτερη σημασία καθώς και σε σημαντικά ναυάγια όπου έχουν σημειωθεί στον χρόνο και έχουν δημιουργήσει έντονα συναισθήματα και πολύωρες συζητήσεις.

Επίσης αναλύεται η κατάσταση όπου επικρατεί αυτή τη στιγμή καθώς και εκείνη όπου επικρατούσε κατά την κρίση στην Ελλάδα , η οποία ήταν μια σκληρή δοκιμασία για τον ελληνικό λαό.

Επιπροσθέτως υπάρχει και μια αναφορά για τα πλεονεκτήματα της χρήσης καυσίμου LNG στα ακτοπλοϊκά πλοία.

Έχει γίνει προσπάθεια η εργασία αυτή να θεωρηθεί πλήρως αντιπροσωπευτική παρόλο την μικρή σχετικά έκτασή της.

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, αναδρομή ,τουρισμός, κρίση, Ελλάδα, πολεμικά πλοία,ακτοπλοϊκές εταιρίες, ναυάγια .

## Εισαγωγή

Ατμόπλοιο ονομάζεται το πλοίο που χρησιμοποιεί για την πρόωσή του ατμομηχανή , έτσι ο ναυτικός όρος Ατμοπλοΐα είναι η συγκοινωνία που διεξάγεται με ατμόπλοια. Ενώ ο όρος ακτοπλοΐα χρησιμοποιείται υπό δυο κύριες έννοιες εκείνης της ακτοπλοϊκής ναυτιλίας και εκείνης της παράκτιας συγκοινωνίας γνωστή ως ακτοπλοϊκή συγκοινωνία που αφορά κυρίως συγκοινωνία μεταξύ εγγύς λιμένων της ίδιας χώρας.

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.

Η μοναδικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού παραδείγματος έγκειται στο γεγονός ότι μια μικρή σχετικά νησιωτική χώρα κατόρθωσε υπό δύσκολες συνθήκες κατά τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα να δημιουργήσει και να διατηρήσει έναν από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους ναυτιλιακούς στόλους σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τόσο η ατμόπλοια στα παλαιότερα χρόνια όσο και η ακτοπλοΐα στα νεότερα ήταν και συνεχίζουν να είναι σημαντικά στοιχεία για την αύξηση του τουρισμού μιας χώρας όπου είναι αρκετά σοβαρό να υπάρχουν συγκοινωνίες, διότι με την μεταβίβαση τουριστών σε διάφορες τουριστικές περιοχές ξεκινούν τα έσοδα των ντόπιων τα όποια χωρίς αυτούς είναι αρκετά μειωμένα ή και μηδαμινά. Με οργανωμένα μέσα μεταφοράς η μετακίνηση τόσο των ανθρώπων όσο και των εμπορευμάτων γίνεται πιο εύκολη και η ζωή των κατοίκων περιορισμένων περιοχών βαίνει προς το καλύτερο, όπως γενικότερα νησιά ή ειδικότερα μικρά νησιά ,αφού είναι πιο εξαρτώμενα από τέτοιου είδους πλοία.

# Κεφάλαιο 1: Η ιστορία της Ατμοπλοΐας

## 1.1 Τα πρώτα κατασκευαστικά βήματα ατμόπλοιων

Τα ατμόπλοια καθώς κατασκευάστηκαν αντικατέστησαν τα σκάφη που κινούνταν με ιστία τα λεγόμενα ιστιοφόρα. Το πρώτο ατμόπλοιο κατασκευάστηκε το 1707 από τον Γάλλο Παπίνο βάζοντας ατμό σε τροχοφόρο πλοίο, το οποίο καταστράφηκε από τους βαρκάρηδες του Βέξερ, λόγω του ότι το εξέλαβαν ως επικίνδυνο ανταγωνιστή, έτσι το 1801 ο Άγγλος Σύμικτον κατασκεύασε την πρώτη ειδικά σχεδιασμένη ατμομηχανή. Έπειτα το 1807 ο Άγγλος μηχανικός Ροβέρτος Φούλτον, ο οποίος θεωρείται ο 'πατέρας' της ατμοκίνητης ναυτιλίας, ναυπήγησε το ατμόπλοιο με το όνομα «Κλερμόντ». Οι διαστάσεις του πλοίου ήταν 50 και 8 μ. με εκτόπισμα 150 τόνων, κινητήρια δύναμη 18 ίππων και εκτέλεσε το παρθενικό του ταξίδι στον ποταμό Χάτσον στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.



Μετά από 11 χρόνια το 1818 το επόμενο ατμόπλοιο όπου κατασκευάστηκε ήταν το «Κόμετ», ξεκινώντας τακτικά δρομολόγια στον ποταμό Κλάυντ δίνοντας και αυτό με την σειρά του τεράστια προώθηση στις συγκοινωνίες, στο εμπόριο και γενικότερα στην βιομηχανία. Το 1820 η χρήση του ατμού άρχισε να γενικεύεται και το 1850 άρχισε η ευρύτερη εγκατάσταση του διαμήκη ελικοφόρου άξονα, αντί του εγκάρσιου των τροχήλατων. Έπειτα ξεκίνησαν να σημειώνονται σημαντικές αλλαγές, καθώς το ξύλο αντικαταστάθηκε από το σίδηρο και η πτερυγοφόροι τροχοί από τον έλικα, έχοντας έτσι αύξηση της ταχύτητας με το μέγιστο 25 κόμβους και εκτοπίσματος στους 200.000 τόνους.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως οι πρώτες ατμοτουρμπίνες που τοποθετήθηκαν σε πλοίο ήταν το 1907 στο αγγλικό υπερκεάνειο «Μαυριτάνια».



## 1.2 Η Ατμοπλοΐα στην Ελλάδα

Η Ελλάδα παρόλο που είναι μια όχι και τόσο μεγάλη χώρα σχετικά με άλλες, έχει αφήσει το στίγμα της παγκοσμίως με την μοναδικότητα ναυτιλιακού παραδείγματος. Οι προσπάθειες για την δημιουργία ελληνικής ατμοπλοΐας ξεκίνησαν το 1849, όπου 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 το οποίο έγινε με το Βασιλικό διάταγμα της 10<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1849. Η δεύτερη προσπάθεια έγινε στην Πάτρα από την Επιτροπή κτηματιών και εμπόρων με επικεφαλής τον Στέφανο Παπά. Σύμφωνα με τον καπετάνιο Κωνσταντίνο Παπαθανασόπουλο όπως αναγράφει στο βιβλίο του καμία από αυτές τις δυο προσπάθειες δεν υλοποιήθηκε αλλά κατάφερε να υλοποιηθεί η τρίτη προσπάθεια αυτή της Σύρου

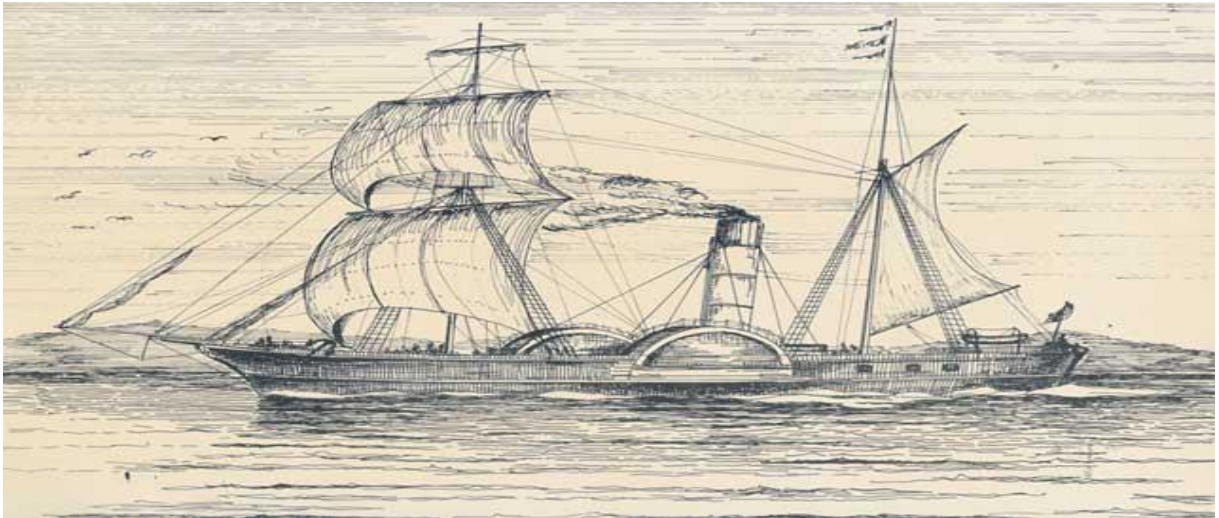
Η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία της Ελλάδας ιδρύθηκε το 1857 με έδρα τη Σύρο και την επωνυμία «Ελληνική Ατμοπλοΐα». Η εταιρία αυτή μετέτρεψε σε ατμοκίνητη την γολέτα <<ΑΙΓΑΙΟΝ>> και ναυπήγησε δυο νέα πλοία ατμόπλοια εκ των οποίων το ένα ονομαζόταν «ΙΡΙΣ» χωρητικότητας 200 κ.ο.χ. Τα κεφάλαια ίδρυσής της ανέρχονταν στα 2.000.000 δραχμών, επίσης το μισό των μετοχών της ανήκε στο κράτος και στην Εθνική Τράπεζα. Αξίζει να σημειωθεί πως το κράτος παρείχε ύστατες προσπάθειες στήριξης δίνοντας κάθε δυνατή υλική και ηθική βοήθεια αλλά και οικονομική που ανέρχεται περίπου στα 53 εκατομμύρια δραχμές.



Στην εικόνα βλέπουμε το πλοίο ΚΑΡΕΤΡΙΑ, μήκους 38,4μ., όπου ναυπηγήθηκε στο ναυπηγείο του Greenland Dock το 1825 από τον ναυπηγό Daniel Brent για λογαριασμό του ναυτικού των Ελλήνων επαναστατών, κατά την Επανάσταση του 1821.



Έπειτα από σύσταση της εταιρίας, αποκτήθηκαν τέσσερα ακόμη σκάφη, δύο τροχήλατα το «Βασιλεύς Όθων», και το «Βασίλισσα Αμαλία», 748 κοχ το καθένα, και δύο ελικοκίνητα, το «Επτάνησος» και το «Βυζάντιο», 613 κοχ το καθένα.



**Ατμόπλοιο Όθων**

Τα ακτοπλοϊκά αυτά σκάφη εκτελούσαν ταχυδρομική κυρίως υπηρεσία και μεταφορών επιβατών, μεταξύ λιμένων του ελευθέρου τότε Βασιλείου και των υπόδουλων ελληνικών μερών.

Μέχρι το έτος 1875, το σύνολο των πλοίων της εν λόγω εταιρίας ανήλθε σε 14 σκάφη, μερικά των οποίων άρχισαν να επεκτείνουν τα ταξίδια τους μέχρι Τεργέστης και Κωνσταντινουπόλεως.

Όμως παρά τη συνεχή οικονομική και εθνική ενίσχυση του Κράτους οι εργασίες της Εταιρίας αυτής δεν πήγαιναν καλά. Η επιβατική κίνηση ήταν πολύ περιορισμένη λόγω κυρίως της φτώχειας των κατοίκων. Ο τουρισμός ήταν ανύπαρκτος, οι δε επεμβάσεις και αναμίξεις του Κράτους στα εσωτερικά της Εταιρίας ήσαν άστοχες, αντιοικονομικές και αφνηολόγητες. Πλήθος υπαλλήλων αχρήστων, διοριζόταν από κάθε Κυβέρνηση και εκδίδονταν σωρεία δωρεάν εισιτηρίων, με αποτέλεσμα τις δυσβάστακτες επιβαρύνσεις της Εταιρίας.

Για όλους αυτούς τους λόγους το έτος 1892 επήλθε διάλυση της Εταιρίας. Μετά από ένα χρόνο ιδρύθηκε νέα Ακτοπλοϊκή Επιχείρηση «Η Ατμοπλοΐα της Σύρου», με έδρα πάλι τη Σύρο και με δύναμη πέντε πλοίων, που περιήλθαν στους μετόχους της νέας επιχείρησης. Στη συνέχεια αναπτύχθηκε βαθμηδόν η επιβατική και εμπορευματική κίνηση της χώρας και ιδρύθηκαν και άλλες εταιρείες, όπως η «Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα» και οι ατμοπλοϊκές εταιρίες Γουδή με τα IONION και ΣΠΕΤΣΑΙ, και Γαλιούπη, με δικά τους πλοία, αφού εκδόθηκε ειδικός νόμος που επέτρεπε τη σύστασή τους.

Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η Σύρος (Ερμουπόλη), καθ' όλον τον παρελθόντα αιώνα διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο, όχι μόνον στο Εμπορικό ναυτικό, αλλά και στην ακτοπλοΐα ιδιαιτέρως λόγω της γεωγραφικής θέσεως και της υπάρξεως εκεί ανεπτυγμένων ναυπηγο-επισκευαστικών εγκαταστάσεων – είχε ιδρυθεί από το 1861 το Ναυπηγείο «Νεώριον Σύρου».

Η Σύρος, λόγω ασκήσεως σ αυτήν διαμετακομιστικού εμπορίου, εξελίχθηκε σε αναπτυγμένο εμποροναυτικό κέντρο.

Στην αρχή λοιπόν του 20ού αιώνα, η προσπάθεια των Ελλήνων να πετύχουν τη μετάβαση της εμπορικής τους ναυτιλίας από τα ιστία στον ατμό είχε ήδη παρουσιάσει τα πρώτα θετικά αποτελέσματα. Η συνολική μεταφορική ικανότητα των ατμόπλοίων τους είχε σχεδόν εξισωθεί με αυτή των ιστιοφόρων και όλα έδειχναν ότι η επικράτηση του ατμού δεν θα αργούσε.

Ο ρυθμός με τον οποίο εξελισσόταν η ναυτιλία είχε ενισχύσει το κύρος και κατ' επέκταση την οικονομία πολλών νησιών, κυρίως της Σύρου, της Κεφαλονιάς, της Ιθάκης και της ραγδαία ανερχόμενης στον τομέα αυτό Άνδρου. Εκτός όμως από τα νησιά, ιδιαίτερα ωφελημένος ήταν και ο Πειραιάς, ο οποίος μετεξελισσόταν στο σημαντικότερο βιομηχανικό, εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο της χώρας. Η ανάπτυξη του Πειραιά και ο καταλυτικός ρόλος που απέκτησε στην πραγματοποίηση του θαλάσσιου μεταφορικού έργου προς και απ' όλα τα σημεία της ελληνικής επικράτειας, σε μια εποχή που το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο βρίσκονταν ακόμα σε πρώιμη κατάσταση, συνέβαλε και στην εξέλιξη της Αθήνας.

Η επικράτηση των ατμόπλοιων και τα κέρδη που απέφεραν στους ιδιοκτήτες τους είχαν ως αποτέλεσμα όλο και περισσότεροι Έλληνες να επενδύουν στη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Με επίκεντρο την Ερμούπολη της Σύρου, σημαντικό εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο από τα μέσα του 19ου αιώνα και γενέτειρα της ελληνικής ναυτιλίας, δημιουργήθηκαν εφοπλιστικοί συνασπισμοί με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού επενδυτών, οι οποίοι προέρχονταν από διάφορους επιχειρηματικούς κλάδους.

Στα σχήματα αυτά συχνά συμμετείχαν ναυτικοί, κυρίως πλοίαρχοι, οι οποίοι στις περισσότερες περιπτώσεις αναλάμβαναν και την πλοιαρχία του ατμόπλοιου. Το αποτέλεσμα ήταν θετικό για όλους τους εμπλεκόμενους. Οι επενδυτές αποκόμισαν σημαντικά κέρδη, με τα οποία ενισχύθηκε τόσο η προσωπική τους περιουσία όσο και οι χερσαίες επιχειρήσεις τους. Παράλληλα, η λειτουργία αυτών των συνασπισμών βοήθησε αρκετούς πλοιάρχους να εξελιχθούν σταδιακά σε μεγάλους εφοπλιστές.

Με την πάροδο των ετών, όλο και περισσότεροι Έλληνες κατάφεραν να αποκτήσουν ατμόπλοια, τα οποία είχαν χαμηλότερο κόστος κτήσεως σε σχέση με τις περασμένες δεκαετίες, λόγω της διαθεσιμότητας πλέον πλοίων μεγάλης ηλικίας.

Η ελληνική ναυτιλία άρχισε να αντιμετωπίζει νέα εμπόδια όταν βρέθηκε σταδιακά στο στόχαστρο άλλων ναυτιλιακών δυνάμεων. Παρά την ισχυρή τους θέση, προβληματίστηκαν από την παρουσία ενός δυναμικά ανερχόμενου ανταγωνιστή αν και οι περισσότερες απολάμβαναν της υποστήριξης και της προστασίας των κυβερνήσεών τους. Έτσι, οι πιέσεις που ασκήθηκαν, ιδιαίτερα γύρω από θέματα που αφορούσαν την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών, άρχισαν να γίνονται έντονες.

Η ανάγκη αντιμετώπισης των ζητημάτων που αφορούσαν την ελληνική εμπορική ναυτιλία ενεργοποίησε τον Εμπορικό Σύλλογο Ερμούπολεως, πολλά από τα μέλη του οποίου είχαν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην αγορά ατμόπλοιων. Με υπόμνημα το οποίο υπεβλήθη τον Απρίλιο του 1901, ζήτησε την ανάληψη πρωτοβουλίας από τον Δήμο Ερμούπολης για τη διοργάνωση Ναυτικού Συνεδρίου, το οποίο τελικά πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 1902.

Πολλά σημαντικά θέματα αναπτύχθηκαν στη διάρκεια των εργασιών του συνεδρίου. Μεταξύ αυτών, ήταν η ίδρυση ειδικών σχολών για την επιμόρφωση εμποροπλοίαρχων και μηχανικών, η θέσπιση νόμου περί ναυτικής υποθήκης, η ίδρυση Ναυτικής Τράπεζας, η ναυτική ασφάλεια και η κατασκευή ατμόπλοιων στην Ελλάδα με την ενίσχυση του κράτους.

Ωστόσο, το συνέδριο δεν προκάλεσε το ενδιαφέρον της πολιτείας και έτσι οι πλοιοκτήτες συνέχισαν να αναπτύσσουν ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Επιδεικνύοντας όλο και μεγαλύτερη εξωστρέφεια, κατάφεραν να διευρύνουν τους προσανατολισμούς τους. 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.

Την πρώτη δεκαετία του αιώνα, οι Έλληνες κατόρθωσαν να σημειώσουν μια δυναμική παρουσία προχωρώντας στη ναυπήγηση 55 ατμόπλοιων και την αγορά σχεδόν άλλων 250 μεταχειρισμένων.



Ως αποτέλεσμα, στο τέλος του 1911 το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας των Ελλήνων έφτασε τα 350 ατμόπλοια.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου, πολλοί παραδοσιακοί караβοκύρηδες εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές ατμόπλοιων. Ένας από αυτούς, ο Ανδριώτης πλοίαρχος Δημήτριος Μωραΐτης, προχώρησε ακόμα περισσότερο, παραλαμβάνοντας το 1907 από βρετανικά ναυπηγεία το πρώτο ελληνικό υπερωκεάνιο, το MORAITIS. Δύο χρόνια αργότερα ακολούθησαν οι γιοι του Ανδρέα Εμπειρικού, συμβάλλοντας στη δημιουργία ελληνικής υπερωκεανίου γραμμής, η οποία ωφέλησε τη χώρα και κυρίως τον ευαίσθητο τότε τομέα της μετανάστευσης.

Η συγκεκριμένη δεκαετία χαρακτηρίστηκε επίσης από την παρουσία μιας σημαντικής προσωπικότητας της ναυτιλίας, του εφοπλιστή Επαμεινώνδα Κ. Εμπειρικού. Ο Εμπειρικός διετέλεσε επίσης βουλευτής και υπουργός επί των Ναυτικών από το 1908 έως το 1909. Πρωτοστάτησε στη θέσπιση νόμου για τη ναυτική υποθήκη, που τελικά συντάχθηκε στη διάρκεια της υπουργικής του θητείας και ψηφίστηκε το 1910. Επίσης, ανέλαβε πρωτοβουλίες για τη συμμετοχή της Ελλάδας στη Ναυτική Έκθεση του Μπορντώ το 1907, η οποία πραγματοποιήθηκε με σκοπό να προβληθούν τα επιτεύγματα όλων των ναυτικών κρατών από την εποχή της υιοθέτησης του ατμού. Ο Επαμεινώνδας Εμπειρικός, τέλος, υπήρξε συνιδρυτής της Τράπεζας Αθηνών το 1893, η οποία χρηματοδότησε την αγορά αρκετών ελληνικών ατμόπλοιων, ακόμα και πριν τη θέσπιση του νόμου περί ναυτικής υποθήκης.

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.



**Μωραΐτης: Το πρώτο Ελληνικό Υπερωκεάνιο που διέσχισε τον Ατλαντικό**

## 1.3 Τα πρώτα ατμόπλοια του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού

### Αθήναι Ι

Το ξύλινο τροχήλατο ατμόπλοιο Αθήναι, εκτοπίσματος 430 τόνων και δυνατότητας μεταφοράς φορτίου 100 τόνων ναυπηγήθηκε τον Οκτώβριο του 1837 στον τότε Ναύσταθμο του Πόρου από τον ναυπηγό Γ. Τομπάζη και έφερε αρχικά το όνομα Όθων. Χρησιμοποιήθηκε ως Βασιλική θαλαμηγός για τα ταξίδια εσωτερικού – εξωτερικού του Βασιλέως Όθωνα και της Αμαλίας, συγχρόνως δε και ως κρατικό φορτηγό.

Το 1845 πραγματοποίησε γενική επισκευή και αναλεβήτωση στον λιμένα Τουλόν της Γαλλίας. Στις 28 Σεπτεμβρίου 1845, κατά την επιστροφή του στην Ελλάδα, λόγω απροσεξίας του Αξιωματικού Φυλακής, προσάραξε στις ακτές της Νάπολης (Ιταλία). Ο εκεί ναύσταθμος του Βασιλείου των δύο Σικελιών βοήθησε την επισκευή του και μετά από 7 εβδομάδες απέπλευσε.

Από τις 6 Ιανουαρίου έως τις 17 Απριλίου 1850 κατασχέθηκε από τους Άγγλους για την υπόθεση Πατσιφίκου. Το 1851 επαναλήφθηκε γενική επισκευή και αναλεβήτωση στην Τουλόν, η οποία διήρκεσε ένα περίπου χρόνο. Κατασχέθηκε για δεύτερη φορά μαζί με τον υπόλοιπο ελληνικό στόλο από τους Γάλλους, τον Μάιο του 1854 στη διάρκεια του Κριμαϊκού Πολέμου. Το 1854 διατέθηκε για τη μεταφορά κατοίκων της Αθήνας στα νησιά του Σαρωνικού και του Αργολικού λόγω της επιδημίας της χολέρας που ενέσκηψε τότε.

Το 1860 επαναλήφθηκε τρίτη<sup>[1]</sup> αναλεβήτωση αυτή τη φορά στην Ελλάδα (Ν. Πόρου), οι δε λέβητες μεταφέρθηκαν από τη Γαλλία με το Αθήναι. Το 1862 συμμετείχε στον αποκλεισμό του Ναυπλίου και στην καταστολή της Ναυπλιακής στάσης. Στη διάρκεια της Μεταπολίτευσης του 1862 μετονομάστηκε σε Αθήναι. Παρέμεινε σε υπηρεσία μέχρι το 1864 όπου αναφέρεται στην μεταφορά αγηνμάτων του Ελληνικού Στρατού στην Κέρκυρα για τους εορτασμούς της ένωσης της Επτανήσου.

### Αμφιτρίτη V

Το ατμόπλοιο Αμφιτρίτη αγοράστηκε από το Γαλλικό Ναυτικό το 1917, κατά την περίοδο της Γαλλικής επέμβασης στην Ελληνική Κυβέρνηση. Χρησιμοποιήθηκε από το τότε Βασιλικό ναυτικό για την πόντιση των φραγμάτων στην Κέρκυρα, στο διάυλο Ρίου – Αντιρρίου και τον Πειραιά. Μετά την είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ διατέθηκε με Γαλλικό πλήρωμα στην Διεύθυνση Φάρων για την εξυπηρέτηση του φαρικού δικτύου της χώρας.

### Αρκάδι (πρώην Dream)

Το ατμόπλοιο Αρκάδι (πρώην Dream) ήταν τροχήλατο πλοίο, ελαφρύ ταχύπλοο καταδρομικό της εποχής του, ιστορικό για την Ελλάδα και ιδιαίτερα την Κρήτη. Ήταν αδελφό πλοίο με τα Κρήτη, Ένωσις και Πανελλήνιον. Έφτασε εγκαίρως στην Ελλάδα και αμέσως χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά προσφύγων, πυρομαχικών και εθελοντών για την ενίσχυση του αγώνα των επαναστατών, ενώ το πλήρωμα του αποτελούνταν από υπαξιωματικούς και ναύτες του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Πραγματοποίησε τα δώδεκα πρώτα ταξίδια του χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Στη συνέχεια ενεπλάκη με τα τουρκικά πλοία και έγινε θρυλικό για τα κατορθώματά του, ώστε απέκτησε το όνομα «άτρωτο» από τους Έλληνες και «Σεϊτάν βαπορού» (πλοίο του διαβόλου, ή διαβολοβάπορο) από τους Τούρκους, όπως σημείωνε ο τότε ανταποκριτής των Τάιμς του Λονδίνου, Σκίννερ.



## Ατμοημιολία Αφρόεσσα

Η ατμοημιολία Αφρόεσσα παραγγέλθηκε το 1855 και ναυπηγήθηκε στην Αγγλία το 1857 στα ναυπηγεία "Reid & Co" της Γλασκώβης. Παρελήφθη από τον πλοίαρχο Εμμανουήλ Μιαούλη και κατέπλευσε στον Πειραιά την 1 Αυγούστου 1857. Ιδίου τύπου πλοία: Πανόπη, Σφενδόνη (Ναύπλιον) και Πληξαύρα. Στις 5 Ιανουαρίου του 1859 πέρασε τον πορθμό του Ευρίπου, κατά τα εγκαίνια της λειτουργίας του πορθμού, μεταφέροντας το βασιλικό ζεύγος Όθωνα και Αμαλία. Συμμετείχε στα γεγονότα του Λιβάνου, τα οποία ξεκίνησαν στις 6 Ιουλίου του 1860 (για δύο μήνες), για την προστασία των Ελλήνων χριστιανών από τις σφαγές των Δρούζων.

Τον Φεβρουάριο του 1866 μετέφερε στην Σαντορίνη επιστημονική ομάδα για την παρατήρηση της ηφαιστειακής δραστηριότητας της Νέας Καμένης. Στις 13 έως 25 Φεβρουαρίου του 1866 αναδύθηκε κοντά στην Νέα Καμένη ηφαιστειογενές νησί, το οποίο οι επιστήμονες ονόμασαν Αφρόεσσα, προς τιμήν του πλοίου που τους μετέφερε. Το νησί αργότερα ενώθηκε με την Νέα Καμένη, η ονομασία όμως παραμένει ως τοποθεσία πάνω στην Νέα Καμένη.

Παρέμεινε εν ενεργεία μέχρι το 1904 όπου του αφαιρέθηκε η μηχανή του και μετατράπηκε σε ναυτώνα. Το 1909 βυθίστηκε στην περιοχή Αράπης της Σαλαμίνας γεμάτο πέτρες για να χρησιμοποιηθεί σαν θεμέλιο μια νέας προβλήτας που δεν έγινε ποτέ.

Το Αφρόεσσα ήταν ένα από τα πρώτα σιδηρά ελικοφόρα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Είχε μήκος 32,2 μέτρα, πλάτος 6,7 μέτρα και βύθισμα 3,3 μέτρα και μέγιστη ταχύτητα 9,5 κόμβων. Ο οπλισμός του αποτελούνταν από ένα πυροβόλο Krupp των 8,7 εκατοστών.

## Κανάρης II

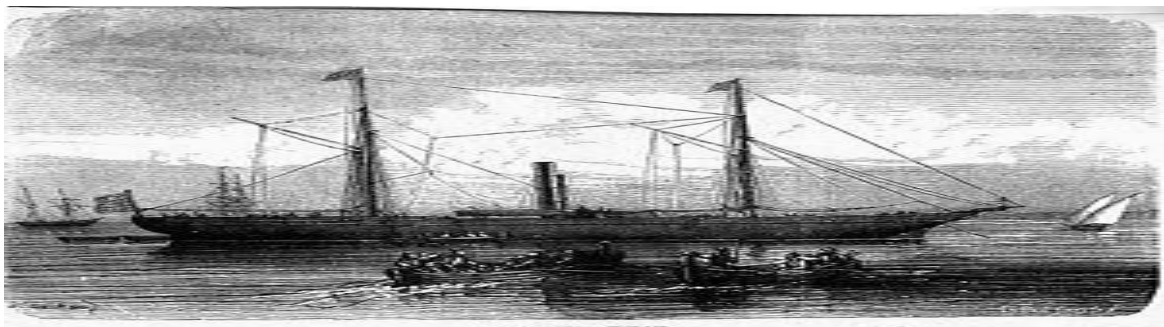
Το Κανάρης II ήταν ατμόπλοιο (πρώην ΨΑΡΡΑ II) και ναυπηγήθηκε το 1878 στο ναυπηγείο Clyde Bank Iron Shipyard της Σκωτίας. Ήταν πλοίο του Εμπορικού Ναυτικού με το όνομα SS "Walrus" αρχικά και SS "Gettysburg" αργότερα, αγοράστηκε το 1880 για να χρησιμοποιηθεί σαν αρχηγίδα και πλοίο υποστηρίξεως για τα τορπιλοβόλα. Το αρχικό όνομα του πλοίου ήταν 'ΨΑΡΑ' και άλλαξε το 1889-90 σε "ΚΑΝΑΡΗΣ". Συμμετείχε στον πόλεμο του 1897 σαν αρχηγίδα των τορπιλικών. Στους Βαλκανικούς Πολέμους (1912-13) ήταν βοηθητικό (πλοίο μεταφοράς πυρομαχικών και τορπιλών). Κατασχέθηκε τον Δεκέμβριο του 1916 από το Γαλλικό Ναυτικό και μεταφέρθηκε στη Μάλτα, όπου παρέμεινε έως το 1918. Επεστράφη στην Ελλάδα το 1918 και τελικά αποσύρθηκε το 1921. Πουλήθηκε σε Έλληνες εφοπλιστές το 1923 και τελικά διαλύθηκε στην Ιταλία το 1933 από τους τελευταίους ιδιοκτήτες του.

## Κρήτη I

Το Κρήτη I ήταν ατμόπλοιο. Έδρασε στην Κρητική επανάσταση του 1866-1868 σαν ανεφοδιαστικό – καταδρομικό του Εμπορικού Ναυτικού. Υλοποίησε 10 ταξίδια. Μετά την ατυχή έκβαση της κρητικής επανάστασης εντάχθηκε στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού. Το 1869 ρυμούλκηση τη φρεγάτα 'Ελλάς' από το λιμάνι της Τεργέστης στον Ναύσταθμο του Πόρου. Στη δύναμη του Στόλου μέχρι το 1873.

## Πανελλήνιον

Το Πανελλήνιον ήταν ένα από τα πρώτα Ελληνικά ελικοφόρα ατμόπλοια, που χρησιμοποιήθηκε αρχικά ως ταχυδρομικό (ποστάλι), μετέπειτα ως πολεμικό και στη συνέχεια ως εμπορικό πλοίο για περίπου μισό αιώνα. Υπό τη συνεχή δε διακυβέρνηση των άξιων πλοιάρχων του κατέστη τελικά θρυλικό, αποκομίζοντας μεγάλη δόξα.



## Πανόπη Ι

Η Πανόπη Ι ήταν Ατμόπλοιο. Μεταξύ του 1856 – 1857 κατασκευάστηκε στα Ναυπηγεία ‘Reid & Co’ της Γλασκόβης με εποπτεία του ναυπηγού Σπ. Αθανασίου αντί του ποσού των 5.000 λιρών. Η πρώτη από τις τέσσερις σιδερένιες ελικοφόρες ατμομηολίες που παραγγέλθηκαν το 1855.

Ομοίου τύπου πλοία : ‘ΑΦΡΟΕΣΣΑ’, ‘ΣΦΕΝΔΟΝΗ’ και ‘ΠΛΗΞΑΥΡΑ’. Ήταν τα πρώτα σιδηρά ελικοφόρα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού.

- Διαστάσεις : 32,2X6,7X3,3 μέτρα.
- Ταχύτητα : 9,5 κόμβοι.
- Εκτόπισμα : 220 τόνοι.

Ο οπλισμός ήταν ένα πυροβόλο Krupp των 8,7 εκατοστών. Απέπλευσε για την Ελλάδα στις 03/12/1856, με Κυβερνήτη τον Εμμανουήλ Μιαούλη, αλλά στις 14/12/1856 προσάραξε κοντά στο Φερρόλ στα ΒΔ παράλια της Ισπανίας. Το πλοίο καταστράφηκε, παρ’ όλες τις προσπάθειες που έγιναν για να διασωθεί, στις οποίες βοήθησε το Ισπανικό Ναυτικό. Με τα χρήματα που εισπράχθηκαν από την ασφάλεια, ναυπηγήθηκε άλλη μεγαλύτερη ατμομηολία που πήρε το ίδιο όνομα. Ο Κυβερνήτης του πλοίου αθωώθηκε από το πολεμικό συμβούλιο για αυτό το ατύχημα.

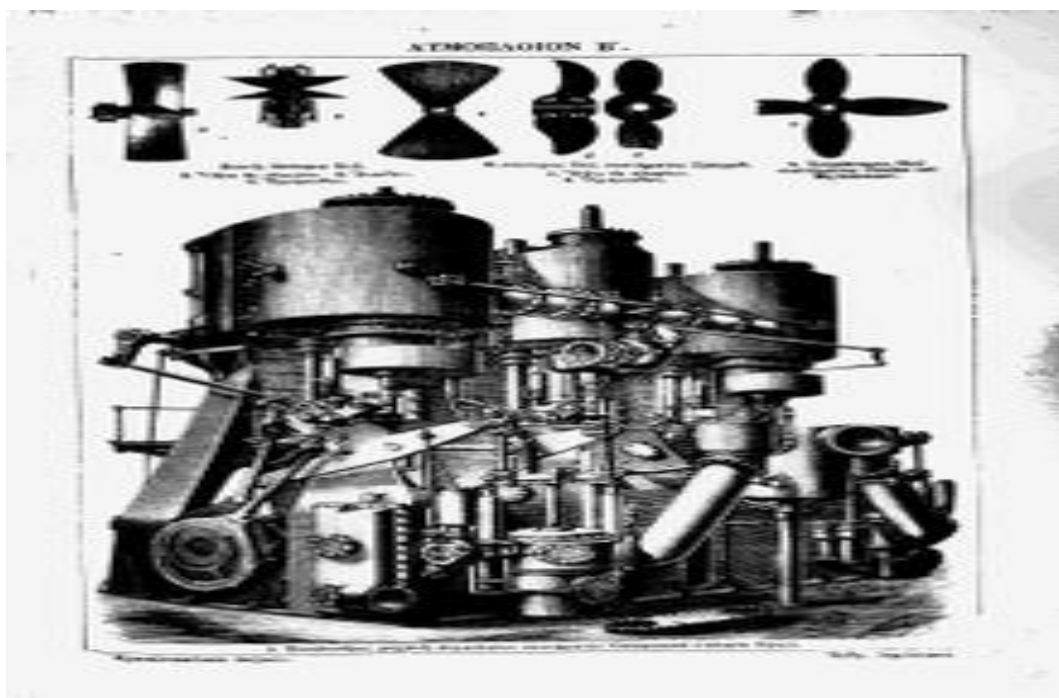
## Σαλαμινία Ι

Το Σαλαμινία Ι ήταν ατμόπλοιο. Του ίδιου τύπου, Πανόπη ΙΙ, ΠΑΡΑΛΟΣ. Παραγγέλθηκαν μεταξύ 1858 – 1859 στα ναυπηγεία ‘Reid & Co.’ της Γλασκόβης.

Απέπλευσε με ξένο πλήρωμα στις 28 Φεβρουαρίου 1859 και έφθασε στον Ναύσταθμο Πόρου στις 22 Μαρτίου 1859, παραδόθηκε δε στις Ελληνικές Αρχές ένα μήνα αργότερα.

Στις 07/06/1860 μαζί με το ‘ΑΦΡΟΕΣΣΑ’ απέπλευσε προς τη Βηρυτό με την εντολή να προστατεύσουν τους ομογενείς από τις σφαγές των Δρούσων. Μέχρι τον Ιούλιο 1860 παρέμεινε εκεί και στη συνέχεια επέστρεψε στον Πειραιά μεταφέροντας πρόσφυγες. Τον Ιανουάριο του 1861 συγκρούστηκε με το Α/Τ ‘ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ’ στον Αργολικό κόλπο με σοβαρές υλικές ζημιές.

Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα σαν φυλακίδα της Ελληνικής Πρεσβείας στην Κωνσταντινούπολη. Την περίοδο 1907-1913 χρησιμοποιήθηκε σαν ανεφοδιαστικό φάρων και παράλληλα από το 1910 για την συγκοινωνία του Ναυστάθμου. Το 1913 μετατράπηκε σε ναυτόνα και τελικά παροπλίστηκε το 1922.



Αναπαράσταση μηχανής ατμόπλοιοι.



## 1.4 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<sup>ου</sup>. 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). Μετά την χρεωκοπία της 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 υπερωκεάνιων για 30 ολόκληρα χρόνια (1908-1937). Άρχισε τις εργασίες της με την παραλαβή το 1909 από τα αγγλικά ναυπηγεία του υπερωκεάνιου «Πατρίς» (4890 κόνων 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» ίδρυσε την αγγλική εταιρεία «Byron Steamship Comprany» που διαλύθηκε το 1928, υπέγραψε μια ατυχή σύμβαση το 1932 με το κράτος και τελικά το 1937 διαλύθηκε.

Ακολούθησαν η "Μπάυρον Ατμοπλοΐα", η "Γκρηκ Λάιν" των Αφών 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.



Το «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» ναυπηγήθηκε στη Γλασκόβη το 1922. Το 1939 περιήλθε στη ΓΚΡΗΚ ΛΑΙΝ και δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιώς-Νέας Υόρκης. Στον πόλεμο πέρασε στην υπηρεσία των Συμμαχικών δυνάμεων ως οπλιταγωγό και το 1947 επιστρέφει στη ΓΚΡΗΚ ΛΑΙΝ και πάλι ως «Νέα Ελλάς», αφού γλίτωσε από τα εχθρικά αεροπλάνα και υποβρύχια! Ταξιδεύει στη γραμμή Πειραιάς-Νέα Υόρκη μέχρι το 1955, οπότε μετονομάζεται Νέα Υόρκη και εκτελεί τη γραμμή Μπρεμεμχάβεν-Νέας Υόρκης. Το 1959 παροπλίζεται στον Πειραιά και διαλύεται το 1961.

Το θρυλικό υπερωκεάνιο «ΟΛΥΜΠΙΑ» ναυπηγήθηκε το 1953 στη Γλασκόβη για τη ΓΚΡΗΚ ΛΑΙΝ και ύψωσε σημαία Λιβερίας. Από τον Απρίλιο του 1955 μεταφέρεται στη γραμμή Πειραιώς-Ν. Υόρκης. Και από το 1968 έφερε την ελληνική σημαία. Το 1970 μετατρέπεται σε κρουαζιερόπλοιο ενιαίας θέσεως, πέρασε μια μακρά περίοδο παροπλισμού στο Πέραμα (1974-1982) για να αγοραστεί από Φιλανδούς και να επανακάμψει στις θάλασσες για κρουαζιέρες στην Καραϊβική.



Το «ΠΑΤΡΙΣ» ναυπηγήθηκε για την Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος. Πρώτο ταξίδι του Πειραιά-Πάτρα για Νέα Υόρκη στις 2 Απριλίου 1009. Το τελευταίο υπερπόντιο ταξίδι του έγινε το 1920. Επιτάχθηκε από την ελληνική κυβέρνηση για τις ανάγκες της Μικρασιατικής Εκστρατείας το 1920-22. Παροπλίσθηκε αμέσως μετά και το 1925 πωλήθηκε σε Γάλλους.



Το «ΠΑΤΡΙΣ ΙΙ» το πλοίο των Εμπειρικών ναυπηγήθηκε στη Μ. Βρετανία το 1926 για λογαριασμό της Εθνικής Ατμοπλοίας της Ελλάδος. Ταξίδεψε κυρίως στη Μεσόγειο, στη γραμμή Μασσαλίας-Πειραιώς-Αλεξανδρείας μέχρι το 1940, οπότε πωλήθηκε σε Σουηδούς.



Το «Βασίλισσα Φρειδερίκη» άρχισε να ταξιδεύει με ελληνική σημαία το 1955., οπότε μετονομάστηκε από ΑΤΛΑΝΤΙΚ σε Βασίλισσα Φρειδερίκη. Το πρώτο ταξίδι Πειραιάς-Νέα Υόρκη έγινε στις 29 Ιανουάριου 1955. Ήταν λαμπρό και διάσημο πλοίο. Υπέστη γενναία μετασκευή και από το 1961 ήταν «πλωτό ανάκτορο». Το 1965 η εταιρεία Εθνική Γραμμή Βορείου Αμερικής πέρασε στον όμιλο Χανδρή και παρέμεινε με το ίδιο όνομα στη γραμμή της Αμερικής, με κάποια ταξίδια προς την Αυστραλία. Παροπλίσθηκε το 1971, επανέκαμψε για κρουαζιέρες το 1973 και διαλύθηκε το 1977.



Το «ΒΡΕΤΑΝΙΣ» ναυπηγήθηκε στη Μασαχουσέτη το 1932 ως «ΜΟΝΤΕΡΕΪ» και ταξίδεψε στη γραμμή Σαν Φρανσίσκο-Σίδνεϊ. Οπλιταγωγό στον πόλεμο (1941-46). Μετά τον πόλεμο ταξίδεψε για λίγο, παροπλίσθηκε, πωλήθηκε στην αμερικανική κυβέρνηση και το 1970 αγοράστηκε από τον όμιλο Χανδρή. Μετονομάστηκε σε «Βρετανίς», μετασκευάστηκε στο Πέραμα και ύψωσε ελληνική σημαία. Ταξίδεψε για δυο χρόνια στη γραμμή Πειραιώς-Αυστραλίας και από το 1975 έκανε κρουαζιέρες.



Το «ΕΛΛΗΝΙΣ» είναι αδελφό πλοίο του «Βρετανίς». ναυπηγήθηκε στη Μασαχουσέτη και στον πόλεμο επιτάχθηκε ως οπλιταγωγό. Επεστράφη στους πλοιοκτήτες και συνέχισε να ταξιδεύει από Αμερική σε Αυστραλία. Το 1963 αγοράζεται από τον όμιλο Χανδρή, υφίσταται μετασκευή και μετονομάζεται σε «Ελληνίς». Τοποθετήθηκε στη γραμμή «περί τον κόσμο» και από το 1976 μέχρι το 1980, που παροπλίσθηκε, εκτελούσε κρουαζιέρες. Ταξίδεψε για τελευταίο φορά στην Αυστραλία το 1976 και διαλύθηκε στην Ταϊβάν το 1986.

## 1.5 Ναυάγια Ατμόπλοιων

Ο «Βρετανικός», το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο παγκοσμίως, ο αδερφός του «Τιτανικού», βυθίσθηκε 21 Νοεμβρίου 1916, ημέρα Τρίτη, ακριβώς έξω από το λιμάνι της Κέας. Τότε χρησιμοποιούνταν ως πλωτό νοσοκομείο σε εκστρατεία, κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου. Στην πραγματικότητα δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ ως υπερωκεάνιο γραμμής.

Η βύθισή του ήταν αποτέλεσμα μιας έκρηξης που δεν διαπιστώθηκε μέχρι σήμερα από τι προήλθε. Πιθανώς τορπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο.

Τα θύματα ήταν μόνο 30 (21 μέλη του πληρώματος, 9 άνδρες του Βασιλικού Υγειονομικού Σώματος), τα υπόλοιπα 1.300 περίπου άτομα που επέβαιναν μπόρεσαν να διασωθούν. Τα περισσότερα θύματα σκοτώθηκαν λόγω της πρόωρης καθέλκυσης των σωστικών λέμβων τους.



Το πιο πολύνεκρο, μετά το 1940, ναυάγιο στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο έγινε στις 20-1-1947.

Είναι το ναυάγιο του ατμόπλοιου «ΧΕΙΜΑΡΡΑ» που έγινε ξημερώματα της μέρας αυτής στον Ευβοϊκό κόλπο, κοντά στη νησίδα «Γάϊδαρος». Είναι από τα λιγότερο γνωστά, δεδομένου ότι έγινε κατά την περίοδο του εμφυλίου.

Από τους 612 επιβάτες του πνίγηκαν 391 και διασώθηκαν 221. Ανάμεσα στους διασωθέντες και ο διατελέσας δήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Ντίνος Κοσμόπουλος.



Ανάμεσα στους πληγέντες ο φωτορεπόρτερ της Νίκης του 40, Ακερμανίδης, ο διατελέσας Δήμαρχος Πόρου Δημήτριος Αριστ. Σαμπάνης, μέλη της φρουράς του τότε διαδόχου, πολιτικοί εξόριστοι και άλλοι.

Μέχρι σήμερα δεν έχει διευκρινιστεί αν το πλοίο προσέκρουσε σε μαγνητική θαλάσσια νάρκη, αν έγινε σαμποτάζ, ή αν λόγω της ομίχλης που επικρατούσε, έπεσε στα βράχια.

Το πλοίο προερχόταν από τις γερμανικές επανορθώσεις προς την Ελλάδα, και το εκμεταλλευόταν το Ελληνικό Δημόσιο.

Για την απώλεια του πλοίου το Ελληνικό Δημόσιο εισέπραξε 70.000 λίρες Αγγλίας από την Ασφάλεια.

Στη δίκη που έγινε ο β πλοίαρχος Μπέρτολς τιμωρήθηκε με φυλάκιση είκοσι μηνών και ο α πλοίαρχος Μπελέσης με φυλάκιση 15 μηνών με αναστολή.

Ο τότε Ποριώτης Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Θεόδωρος Κιζάνης τους τιμώρησε με στέρηση του διπλώματος, 9 μήνες τον πλοίαρχο και έξι μήνες τον ύπαρχο. Μικρότερες ποινές επέβαλε σε μηχανικούς.



### «Ηράκλειον»

Μία από τις μεγαλύτερες τραγωδίες των μεταπολεμικών ετών που είδαν οι ελληνικές θάλασσες εκτυλίχτηκε στα ανοιχτά του Αιγαίου, κοντά στη βραχονησίδα Φαλκονέρα, για να βυθιστεί στην οδύνη τα Χανιά, αλλά και όλη την Ελλάδα, που θρήνησαν το χαμό των εκατοντάδων ανθρώπων.

Διακόσιοι σαράντα επτά άνθρωποι χάθηκαν στην παγωμένη θάλασσα, ενώ μόλις 47 ανασύρθηκαν ζωντανοί.

Ανάμεσα σ αυτούς που χάθηκαν και η φοιτήτρια Αλκηστις Αγοραστάκη, που έσωσε πολλούς, αλλά η ίδια, τελικά, πνίγηκε.

Το πλοίο του Τυπάλδου «Ηράκλειον» απέπλευσε στις 7,20 μ.μ. της 8ης Δεκεμβρίου 1966 από το λιμάνι της Σούδας με προορισμό τον Πειραιά.

Στη βραχονησίδα Φαλκονέρα, στο μέσο περίπου της διαδρομής από τη Σούδα προς τον Πειραιά, στα όρια του Κρητικού με το Μυρτώο Πέλαγος, η σφοδρή θαλασσοταραχή αρχίζει να προμηνύει την καταστροφή. Το "Ηράκλειο" κλυδωνίζεται πλέον επικίνδυνα. Ένα μεγάλο φορτηγό ψυγείο προσκρούει με δύναμη στα πλαϊνά του πλοίου, καθώς έχει τοποθετηθεί εγκάρσια στο γκαράζ, και χωρίς - όπως κατέθεσαν εκ των υστέρων και μέλη του πληρώματος - να έχουν ληφθεί όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφαλή πρόσδεσή του.

Στις 2 τα ξημερώματα το φορτηγό ψυγείο από τους κλυδωνισμούς σπάει σαν καταπέλτης τη δεξιά από τις δύο πόρτες οχημάτων του πλοίου, προκαλώντας ρήγμα 17 τ.μ. Η εισροή των υδάτων είναι συνεχής. Τα λεπτά κυλούσαν και οι μανούβρες του καπετάνιου δεν έφεραν αποτέλεσμα - σύμφωνα πάντα με τις καταθέσεις όσων μελών του πληρώματος διασώθηκαν - κι έτσι το πλοίο οδηγήθηκε γρηγορότερα στη βύθιση. Τέσσερα σήματα κινδύνου από τον ασυρματιστή του πλοίου έφτασαν στον παράκτιο σταθμό της Βάρης...



## Κεφάλαιο 2: Ακτοπλοΐα

### 2.1 Η Ελληνική Ακτοπλοΐα στο Μεσοπόλεμο 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 Α 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 των εξόδων εκμετάλλευσης των ατμόπλοιων, λόγω της υπερτίμησης των καυσίμων, υλικών και ημερομισθίων, ήταν προφανές ότι η ακτοπλοΐα βρισκονταν μπροστά σε μια δυσμενή αλλαγή συνθηκών.

Την κατάσταση αυτή των πραγμάτων επιδείνωσε μεταπολεμικά η παρουσία ξένων ατμόπλοιων, νεότερων και πολυτελέστερων, που επιχορηγείτο από τις κυβερνήσεις τους για την εξυπηρέτηση πολιτικών στόχων, αλλά και για την οικονομική κυριαρχία στη Μεσόγειο. Αποτέλεσμα της δράσης των ξένων ατμόπλοιων ήταν να ξεφύγουν από τα Ελληνικά χέρια οι παραδοσιακές γραμμές της Αλεξάνδρειας, της Κωνσταντινούπολης, της Μαύρης θάλασσας, της Αδριατικής και η γραμμή του Μπρίντιζι. Τα ξένα ατμόπλοια, στα δρομολόγια τους, προσέγγιζαν και στα περισσότερα Ελληνικά λιμάνια, μειώνοντας και τη δυνατότητα ανταγωνισμού των Ελληνικών πλοίων.

Τα πλοία της ακτοπλοΐας, κατ' ανάγκη, περιορίστηκαν στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών και περιέπεσαν σε έναν ολέθριο ανταγωνισμό. Δύο και τρεις αναχωρήσεις ατμόπλοιων από το λιμάνι του Πειραιά για τις ίδιες γραμμές, διασταυρώσεις πλοίων στα λιμάνια, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Κέρκυρας, Κρήτης, δημιούργησαν την μέχρι ευτελείας, συρρίκνωση των ναύλων, αποβλέποντας στην αλληλοεξόντωση.

Αυτή η κατάσταση έφερε πολλά δεινά:

- Ασκοπη κατανάλωση χιλιάδων τόνων γαιανθράκων και υλικών, που είχε ως αποτέλεσμα την εξαγωγή υπερβολικού συναλλάγματος από την χώρα σε μια περίοδο οξείας οικονομικής κρίσης.
- Αδυναμία της ακτοπλοϊκής επιχείρησης να ικανοποιήσει τους εργαζόμενους ναυτικούς.
- Κίνδυνος συγκρούσεων από τις υπέρμετρα αναπτυσσόμενες ταχύτητες και ρίσκα στην πλοήγηση των ανταγωνιζόμενων πλοίων.
- Πλήρης εξάθρωση των τακτικών αναγκών μεταφοράς.
- Απογοήτευση κάθε προοδευτικής πρωτοβουλίας που όσες φορές παρουσιάστηκε με την εμφάνιση κάποιου καλού – πολυτελέστερου πλοίου, κατέληξε να υπονομεύεται από τον εδρεύοντα ανταγωνιστή, που διέθετε 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.

Το 1922 η Διεύθυνση Θαλασσιών Μεταφορών, γνωστή ως ΔΘΜ, που είχε συσταθεί από το Ελληνικό κράτος και διαχειριζόταν τα ακτοπλοϊκά πλοία για τις ανάγκες του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, διαλύθηκε. Τα πλοία περιήλθαν στους φυσικούς τους πλοιοκτήτες. Στο τέλος του 1922 ο αριθμός των πλοίων ανερχόταν σε 122. Αξιοσημείωτο είναι ότι ενώ το 1914 η μέση ηλικία των πλοίων ήταν 30,4 χρόνια το 1925 γίνεται 39.

Επί δικτατορίας Παγκάλου, το 1926, το κράτος επενέβη ανασταλτικά με το από 7 Αυγούστου 1926 νομοθετικό διάταγμα που εξέδωσε: <<Περί αθεμίτου ανταγωνισμού των επιβατικών πλοίων>>, το οποίο ουδέποτε εφαρμόστηκε, τόσο από την φύση του, αλλά και από την αδιαφορία της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού του Υπουργείου Ναυτικών.

Το 1927 ο αριθμός των επιβατηγών πλοίων που παρέμεναν σε αργία από έλλειψη εργασίας ή για επισκευές ανέρχονταν σε 28. Από αυτά 17 αργούσαν από έλλειψη εργασίας και 11 λόγω επισκευών ή άλλων αιτιών.

Για την καταπολέμηση της κρίσης αποφασίσθηκε η αχρήστευση των παλαιότερων πλοίων, λόγω φθοράς, ηλικίας ή ελλείψεων όρων ασφαλείας. Το μέτρο αυτό, παρόλο 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 εισαχθεί στην κυβέρνηση τα απαραίτητα μέτρα με στόχο την βελτίωση των συνθηκών που επικρατούσαν τόσο στην επιβατηγό όσο και στη φορτηγό ναυτιλία.

Η προεδρία και η φροντίδα της σύνθεσης της επιτροπής ανατίθεται στον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης Ανδρέα Μιχαλακόπουλο. Αντιπρόεδροι ορίζονται οι Α.Ν. Μπότσαρης και Π. Αργυρόπουλος, Υπουργοί επί των Ναυτικών, και μέλη οι:

-Γεώργιος Σακαλής βουλευτής Πειραιώς και συγγραφέας διάφορων μονογραφιών σε θέματα εμπορικού ναυτικού.

- Λεωνίδας Εμπειρικός πρύτανης τότε του Ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου, αναμειγμένος σε διάφορες εφοπλιστικές επιχειρήσεις υπερωκεανίων, ακτοπλοϊκών – επιβατηγών και φορτηγών σκαφών, καθώς και διατελέσας πρόεδρος της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ενώσεως κατά την εποχή της ιδρύσεώς της.

-Κωνσταντίνος Μπούκας, διευθυντής της Υπηρεσίας Εμπορικού Ναυτικού του Υπουργείου Ναυτικών.

-Στάθης Εμπειρικός, επί σειρά ετών πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και πλοιοκτήτης επιβατηγών και φορτηγών σκαφών.

-Δημήτριος Θεοχάρης, απόστρατος Υποναύαρχος Π.Ν .και γενικός διευθυντής της υπερωκεανίου ατμοπλοΐας.

-Ηλίας Βλασσόπουλος, εφοπλιστής της επιβατηγού ναυτιλίας.

-Δημήτριος Παπαμιχαλόπουλος, δικηγόρος, γενικός εισηγητής.

Αναπληρωματικά μέλη ορίσθηκαν οι:

-Κ. Κατσαμπής, Αντιλιμενάρχης Β΄.

-Β. Σκαρπέτης, Επιλιμενάρχης Β΄.

-Ν.Γ. Κυριακίδης, Αντιπρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

-Α. Βογιατζίδης, εφοπλιστής φορτηγού ναυτιλίας.

-Γ. Μανουηλίδης, εφοπλιστής επιβατηγού ναυτιλίας.

Στην επιτροπή τέθηκε σαφώς το θέμα αν η Ελλάδα πρέπει να συνεχίσει το ιδιωτικό σύστημα εφοπλιστικής επιχειρήσεως στην Ακτοπλοΐα, που αναγνωρίζει ελευθερία δράσεως στην ιδιωτική πρωτοβουλία, ή αντίθετα αν πρέπει να παραδοθεί στην μονοπωλιακή επιχείρηση εκμεταλλεύσεως του ενιαίου φορέα. Την εισηγητική έκθεση προς την επιτροπή για την Ακτοπλοΐα έκανε ο Ηλίας Βλασσόπουλος.

Εν τω μεταξύ οι συνομιλίες μεταξύ εφοπλιστών συνεχίστηκαν για αρκετούς μήνες και στις 22 Μαΐου 1929κατέληξαν σε ένα μερικό αποτέλεσμα με την ίδρυση της Ανώνυμης Εταιρείας << Ακτοπλοΐα της Ελλάδος>> γνωστής ως ΑΚΤΕΛ, που κυριάρχησε σε όλο το διάστημα του μεσοπολέμου.

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της ΑΚΤΕΛ αποτελούσαν οι:

Αντώνιος Γιαννουλάτος πρόεδρος, Απόστολος Ρίγγας και Νικόλαος Πανταλέων αντιπρόεδροι, Παναγής Γιαννουλάτος, Αθανάσιος Μανουηλίδης, Ευάγγελος Γκλαβάνης και Γεώργιος Μανουηλίδης, σύμβουλοι.

#### Στην ΑΚΤΕΛ ενσωματώθηκαν οι ατμοπλοϊκές εταιρείες:

Γιαννουλάτου, Μανουηλίδη, Πανταλέων, Απ. Ρίγγα, Βλασόπουλου και Δομεστίνη, ενώ το στόλο της αποτελούσαν τα πλοία: Ήρα Μ., Αετός, Αττική, Μιαούλης, Μαίρη Μ., Άφοβος, Αδριατικός, Έλενα Μ., Αρκαδία, Ατρόμητος, Ιέραξ, Αγγελική, Ζέφυρος, Χρυσάλλης, Κέρκυρα, Υπεροχή, Άσσος, Ιωάννινα, Ναυκρατούσσα, Βυζάντιον, Ρούμελη, Άρης, Κρόνος, Κανάρης, Ιθάκη, Αθήναι, Βόλος, Λήμνος, Πήλιον και Μπουμπουλίνα. Αργότερα προσχώρησε η εταιρεία Κ. Τόγια με τα πλοία: Νικόλαος Τόγιας, Μυκάλη Τόγια, Γεώργιος Τόγιας, Κάρυστος Τόγια, Μοσχάνθη Τόγια, Κωνσταντίνος Τόγιας, και Θεοτόκος. Στο στόλο της ΑΚΤΕΛ προστέθηκαν επίσης τα ρυμουλκά Ακτές και Εωσφόρος.

Η σύσταση της ΑΚΤΕΛ προκάλεσε σφοδρές αντιδράσεις. Όσοι ακτοπλοίοι εφοπλιστές δεν θέλησαν να ενσωματωθούν σε αυτήν, επιδόθηκαν σε ανοιχτό πόλεμο εναντίον της, για λόγους καθαρά ανταγωνιστικούς, καθώς διέβλεπαν πόσο σοβαρό αλλά και πόσο ισχυρό ήταν το επίτευγμα. Το κακό στην προκειμένη περίπτωση ήταν ότι την αντίδραση αυτή υπέθαλπε και συντόνιζε το επίσημο κράτος.

Η Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού του Υπουργείου Ναυτικών πίστευε ότι η ΑΚΤΕΛ είχε σκοπό να μονοπωλήσει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με αποτέλεσμα, μπροστά σε ένα τόσο ισχυρό οργανισμό, να εξασθενήσει το κύρος της και έτσι να μην έχει περιθώρια παρεμβάσεως. Αντί λοιπόν να υποστηρίξει την προσπάθεια της ΑΚΤΕΛ, επιδόθηκε σε διωγμό με τελική επιδίωξη την διάλυση της.

Παρά το σκληρό όμως ανταγωνισμό που αντιμετώπισε από τις άλλες εταιρείες και την καταφανή εχθρότητα του επίσημου κράτους, η ΑΚΤΕΛ όχι μόνο μπόρεσε να επιζήσει, αλλά και να πετύχει τους σκοπούς της, καθώς υπήρξε μια ένωση επαϊόντων εφοπλιστών της ακτοπλοΐας. Διέθετε θαυμάσια υπηρεσιακή και πρακτορειακή οργάνωση, μπόρεσε να προσφέρει πραγματική εξυπηρέτηση στο επιβατικό κοινό και ήταν συνεπής και ακριβής στα δρομολόγιά της. Η φήμη της έγινε γνωστή όχι μόνο στο εσωτερικό της Ελλάδος αλλά και στο εξωτερικό, με τις τακτικές γραμμές της προς: Αίγυπτο, Παλαιστίνη, Συρία, Κύπρο, Κωνσταντινούπολη, Μπρίντεζι και Μασσαλία.

Παρά τη σύσταση της ΑΚΤΕΛ ο καταστρεπτικός ανταγωνισμός εξακολούθησε καθώς υπήρχαν ακόμη 28 εταιρείες που δεν μετείχαν και ανταγωνίζονταν τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και μεταξύ τους.

#### Οι εταιρείες αυτές ήταν:

- ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ με τα πλοία Ελβίρα, Ήπειρος, Κίμων, Πέτρος, Τάσος και Φωκίων.
- ΣΑΜΟΥ με τα πλοία Ακρόπολις, Αλμπέρτα, Ικαρία, Καλιόπη, Πελοπόννησος, Σάμος, Σέριφος, Τήνος και Φρίντων.
- ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΗ με τα πλοία Άννα και Βικτώρια.
- ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΗ μετά πλοία Αθηνά, Αιών, Δανάη, Έσπερος, Κωνσταντίνος και Πατρίς.
- ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗ με τα πλοία Αγία Βαρβάρα, Αγία Ζώνη και Κατίνα.
- Π. ΛΥΚΟΥΔΗ με τα πλοία Μαρία Λ., Νικόλαος, Ιουλία και ταχυδρόμος.
- ΛΕΟΥΣΗ με τα πλοία Αστραπή και Ύδρα.
- ΠΑΡΝΑΣΣΙΔΟΣ με τα πλοία Αθηνά Σ. και Ναυσικά.
- ΠΟΡΤΟΛΟΥ -ΜΑΡΚΕΤΟΥ με τα πλοία Άγιος Ιωάννης και Αλκυών.
- Ε. ΒΕΛΙΩΤΗ με τα πλοία Ιωάννα, Παναγής και Μαρία Βελιώτη.
- ΒΟΥΡΙΚΗ με τα πλοία Φούλα και Κεραυνός.
- ΛΑΚΩΝΙΚΗΚΗ με τα πλοία Ελληνίς, Λακωνία και λέων.
- ΚΕΦΑΛΗΝΙΑΣ με το Πολικός.
- ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ με το Έλλη Δασκαλάκη.
- ΣΠΕΤΣΙΩΤΙΚΗ με το δελφίν και Σπέτσαι.

- ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ με το Ξενούλα.
- ΜΑΝΤΑΦΟΥΝΗ με τα Έλση, Θεμιστοκλής και Μυκάλη.
- ΠΑΛΗΟΥ.
- ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ με τα Δανάη και Νάξος.
- ΚΥΡΙΑΚΙΔΗ με το Αλκμύνη.
- ΦΩΚΙΔΟΣ με το Φωκίς.
- ΣΕΡΕΤΗ με το Κέφαλος και Ευαγγελίστρια.

Καθώς και οι μικρές εταιρείες :

- ΓΕΩΡΓΙΟΥ,
- ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ,
- ΚΥΜΑΪΚΗ,
- ΑΜΦΙΣΗΣ,
- ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΥ και
- ΕΥΡΙΠΟΥ.

Οι παραπάνω εταιρείες διέθεταν την περίοδο αυτή 38 συνολικά πλοία. Την χρονιά του 1929, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων έφθανε στα 42,15 χρόνια (ενώ το 1926 ήταν 40 χρόνια) και ο αριθμός τους τα 74, στα οποία θα πρέπει να προστεθούν και 12 μικρά που εξυπηρετούσαν κάποιες μικρές τοπικές γραμμές.

Από αυτά τα 30 άνηκαν στην ΑΚΤΕΛ, 6 στην ΚΩΝ. ΤΟΓΙΑΣ, 4 στην ΣΑΜΟΥ ΥΙΩΝ ΠΓΛΕΣΗ, 4 στην ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, 2 στην ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΗ-ΚΑΛΛΙΑ ΤΕΡΓΙΑΖΟΥ, 2 στην ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΗ, 2 στην ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗ, και από 1 στις εταιρείες Ι. ΛΥΚΟΥΡΗ, ΛΕΟΥΣΗ, ΠΑΡΝΑΣΣΙΔΟΣ, ΠΟΡΤΟΛΟΥ ΜΑΡΚΕΤΟΥ, Γ.Π. ΓΕΩΡΓΙΟΥ, ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ, ΚΥΜΑΪΚΗ, Ε. ΒΕΛΙΩΤΗ, ΑΜΦΙΣΗΣ, ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΥ, ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΥ, ΒΟΥΡΙΚΗ, ΛΑΚΩΝΙΚΗ, ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ, Δ. ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ, ΣΠΕΤΣΙΩΤΙΚΗ, ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ, ΜΑΝΤΑΦΟΥΝΗ, ΠΑΛΗΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, Ν. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗ, ΦΩΚΙΔΟΣ, ΕΥΡΙΠΟΥ και ΣΕΡΕΤΗ.

Ως προς την χρονολογία της κατασκευής τους κατανέμονταν ως εξής:

- 1 κατασκευής προ του 1860.
- 7 κατασκευής 1861-1870.
- 14 κατασκευής 1871-1880.
- 24 κατασκευής 1881-1890.
- 24 κατασκευής 1891-1900.
- 3 κατασκευής 1901-1910.
- 1 κατασκευής 1917.

Από τα πλοία αυτά, τις 17 εβδομαδιαίες δρομολογιακές γραμμές εξυπηρετούσαν τα 61, καθώς τα άλλα βρίσκονταν παροπλισμένα. κατά την εισήγηση στην κυβερνητική επιτροπή του Η.Γ. Βλασσόπουλου, οι 17 αυτές δρομολογιακές γραμμές καθώς και ορισμένες του εξωτερικού, που παρουσίαζαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ελληνική Σημαία, θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν με 45 μόνο πλοία που θα επιλέγονταν προσεκτικά, ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε δρομολογιακής γραμμής. προτεινόταν επίσης να απαγορευθεί με νόμο στην Ελλάδα η εισαγωγή σκαφών παλαιότερων των 10 ετών, να εκκαθαρισθούν τα πλοία που δεν πληρούσαν τους απαραίτητους όρους ευστάθειας, λεβήτων, μηχανών, ταχύτητας και ανέσεων και να ιδρυθεί Ταμείον Εκκαθαρίσεως του Ακτοπλοϊκού Στόλου με σκοπό την αποζημίωση των πλοιοκτητών που θα επέσυραν τα σκάφη τους. επί των προτάσεων που παρουσίασαν στην επιτροπή οι διάφοροι εισηγητές, έγιναν μακρές συζητήσεις με τους εκπροσώπους της πανελληνίου ακτοπλοϊκής Ενώσεως.

Ας σημειωθεί ότι η εξέλιξη του Ελληνικού επιβατηγού στόλου τη δεκαετία του 1920, μετά τη Μικρασιατική καταστροφή, έχει ως εξής:

1923, 126 πλοία, ο.χ. 63.821 τόν.  
1924, 108 πλοία, ο.χ. 56.719 τόν.  
1925, 120 πλοία, ο.χ. 67489 τόν.  
1926, 122 πλοία, ο.χ. 72724 τόν.  
1927, 119 πλοία, ο.χ. 75625 τόν.  
1928, 117 πλοία, ο.χ. 77.706 τόν.  
1929, 113 πλοία, ο.χ. 77.538 τόν.

Το 1929, η ηλικία των πλοίων του ακτοπλοϊκού στόλου κατανέμονταν ως εξής:

1 πλοίο μέχρι 5 ετών.  
ο πλοία 6-10 ετών.  
4 πλοία 11-15 ετών.  
1 πλοίο απο 16-20 ετών.  
3 πλοία απο 21-25 ετών.  
8 πλοία απο 26-30 ετών.  
37 πλοία απο 31-40 ετών.  
28 πλοία απο 41-50 ετών.  
31 πλοία απο 51-74 ετών.

Απο αυτό προκύπτει ότι το 87% του αριθμού των πλοίων ήταν ηλικίας άνω των 30 ετών.

Κάτω απο 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 αστικοποίηση>>, όπως την αποκαλούσε, με μορφή μονοπωλίου, των υπαρχόντων ατμοπλοϊκών επιχειρήσεων ένα ενιαίο οικονομικό οργανισμό, με την επωνυμία <<Ηνωμένη Ακτοπλοΐα>>, προκειμένου να την ελέγχει ευκολότερα. Η πρόταση αυτή απορρίφθηκε απο την κυβερνητική επιτροπή.

Κατόπιν παρελεύσεως αρκετού χρόνου και ενώ το έργο της επιτροπής δεν προχωρούσε, η πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωση καθώς και η νεοσυσταθείσα ΑΚΤΕΛ κατέθεσαν υπομνήματα για την λύση των προβλημάτων.

Το 1931 η κυβερνητική επιτροπή που είχε δημιουργηθεί το 1928 απο το Ελευθέριο Βενιζέλο, παρέδωσε το πόρισμά της επισημαίνοντας ότι στη μεταπολεμική ανάπτυξη της επιβατηγού ακτοπλοΐας είχαν συντελέσει τα πολιτικά γεγονότα απο 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.

Οι προτάσεις της επιτροπής διαμορφώθηκαν ως εξής:

-Αναγνώριση των πλοίων. Η επιτροπή έκρινε ότι για την ανακαίνιση του επιβατηγού στόλου θα πρέπει να απαγορευθεί εφεξής η αναγνώριση επιβατηγού πλοίου μεγαλύτερου των 20 ετών. Μικρά δε πλοία μέχρι 300 τόνων που εξυπηρετούν μικρές τοπικές γραμμές μπορεί να αναγνωρίζονται εφόσον δεν υπερβαίνουν τα 25 έτη.

-Αστυνομικά μέτρα. Η επιτροπή πρότεινε να απαγορευθεί εφεξής η συναναχώριση πλοίων, την ίδια ημέρα, στο ίδιο δρομολόγιο, εκτός εάν υπάρχει ανάγκη. Να εναλλάσσεται καθορισμένη χρονική περίοδο, π.χ. κάθε μήνα, η ημέρα αναχωρήσεως απο τον Πειραιά των πλοίων που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή.

-Δημιουργία επιχορηγουμένων <<αναγκαίων>> και <<ωφέλιμων>> γραμμών. Αναγκαίες εθεωρούντο οι: Πειραιώς – Δωδεκανήσου, Πειραιώς – Κύπρου και Πειραιώς – Αλβανίας. Ωφέλιμες οι: Πειραιώς – Αλεξάνδρειας, Πειραιώς – Κωνσταντινουπόλεως και Πειραιώς – Μασσαλίας.

-Εκκαθάριση του υπάρχοντος επιβατηγού στόλου.

Η Επιτροπή θεώρησε απαραίτητο να εισηγηθεί την εκκαθάριση του επιβατηγού στόλου από το επιζήμιο υλικό, για τις συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας. Πρότεινε όσα πλοία προστίθενται στο εξής να αποχωρούν όταν συμπληρώνουν το 4ο ή τα 45 χρόνια της ηλικίας τους. Δεδομένου όμως ότι με τον τρόπο αυτό καταδικάζονταν αμέσως περισσότερα από 55 πλοία και μέσα στην προσεχή τριετία άλλα 10, πράγμα που έθετε σε κίνδυνο την επάρκεια των θαλασσιών εσωτερικών συγκοινωνιών, ενώ συγχρόνως θα γινόταν προβληματική η εξυπηρέτηση του δανείου της αποζημιώσεως των ιδιοκτητών των απερχομένων πλοίων, από τα υπόλοιπα λίγα σκάφη που θα παρέμεναν ενεργά, καθόρισε ως όριο ηλικίας των υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων τα 50 χρόνια. με τον τρόπο αυτό θα αποχωρούσαν από την ενεργό υπηρεσία, όταν θα γινόταν η νομοθετική κύρωση των προτεινόμενων μέτρων, 36 ατμόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 19.632 τόνων, από τα υπάρχοντα 113.

-Αποζημίωση των πλοιοκτητών. Θεωρήθηκε δίκαιο οι πλοιοκτήτες των καταδικασμένων πλοίων να τυγχάνουν αποζημίωσης, το ύψος της οποίας θα εκτιμούσε ειδική επιτροπή.

-Μέτρα υπέρ των πληρωμάτων. Δεδομένου ότι με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων και την απομάκρυνση 36 πλοίων θα δημιουργούταν ανεργία σε περισσότερους από 300 ναυτεργάτες, θα έπρεπε να ληφθεί ειδική μέριμνα για την αποζημίωσή τους.

Το πόρισμα της Επιτροπής Κατέληγε: <<Τα προτεινόμενα υπέρ της Επιβατικής Ναυτιλίας μέτρα ταύτα θέλουν χρησιμεύσει ως βάσις προς βελτίωση των ακτοπλοϊκών πραγμάτων της χώρας μας, ελπίζεται διότι θα αποτελούσε την αρχή της μελλοντικής κατευθύνσεως της εμποροναυτικής πολιτικής της χώρας μας προς τα αλλαχού κρατούντα.>>.

Τον Ιανουάριο του 1932 η κυβέρνηση, με βάση το πόρισμα της μεγάλης επιτροπής, ψήφισε το νόμο 5304 <<περί μέτρων προστασίας της επιβατηγού ναυτιλίας>> και στη συνέχεια το νόμο 5570 <<περί αυθεντικής ερμηνείας των άρθρων 4 & 5 του νόμου 5304>> τον Αύγουστο του 1932.

Οι νόμοι, μεταξύ άλλων, θέσπιζαν άμεση αποζημίωση των πλοιοκτητών άνω των 50 ετών καταδικασμένων πλοίων και, σε αργότερο χρόνο, των άνω των 45 ετών. Απαγορεύονταν δε η νηολόγηση επιβατηγών πλοίων ηλικίας άνω των 20 ετών, ολικής χωρητικότητας 500 τόνων, και 15 ετών για πλοία μικρότερης χωρητικότητας.

Βάσει του νόμου αχρηστεύονταν τα εξής πλοία, με αντίστοιχη χρονολογία ναυπηγήσεως: Βυζάντιον 1865, Ιωάννινα 1880, Ρούμελη 1881, Χρυσαλλίς 1880, Άσσος 1883, Βόλος 1885, Λακωνία 1858, Ουράνα 1884, Ιωάννα 1869, Άγιος Ιωάννης 1872, Ταίναρον 1873, Σέριφος 1875, Τήνος 1877, Κάρυστος 1869, Κέρκυρα 1881, Γ.Τόγιας 1881, Κρόνος 1882, Μυκάλη 1885, Ιέραξ 1890, Κατίνα Π. 1862, Αγία Ζώνη 1869, Ευρώτας 1875, Δελφίνοι 1872, Βάννα 1874, Σπέτσαι 1876, Δωρίς 1877, Παπαδιαμάντης 1877, Πτερωτή 1879, Πόπη 1880, Μαρία Λ. 1878 και Βασιλική 1879, δηλαδή από τα υπάρχοντα 118 επιβατηγά πλοία αχρηστεύονταν τα 31. Από αυτά, τα 17 ταξίδευαν, ενώ τα 14 ήταν παροπλισμένα.

Ύστερα από συζητήσεις και ενστάσεις, αχρηστεύθηκαν τελικώς μόνο τα 24. Εξαιρέθηκαν τα: Γ.Τόγιας, Χρυσαλλίς, Κρόνος, Μαρία Λ., Πτερωτή, Βασιλική και Πόπη. Για την αποζημίωση των πλοίων που τέθηκαν εκτός λειτουργίας ιδρύθηκε το <<Ταμείον Εκκαθαρίσεως του Επιβατηγού Στόλου>>, γνωστού ως ΤΕΕΣ.

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 Πειραιώς – Χίου – Μυτιλήνης, Πειραιώς – 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.

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 γραμμή, της συσσωρεύσεως επί των συναγωνιζόμενων πλοίων υπεράριθμων επιβατών επωφελουμένων τις μέχρι ταλλήρου εκπεσμού των εισιτηρίων των δήθεν διαφημιστών του μεγάλου θαλαμηγού>>.

Το Μάιο του 1932 έγινε ακόμη μια προσπάθεια βελτίωσης της κατάστασης, με την ίδρυση της κοινοπραξίας με την επωνυμία <<ΚΟΙΝΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ>>. Σε αυτό πήραν μέρος η ΑΚΤΕΛ με 28 πλοία, η Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα Ποταμιάνου με 6 πλοία, η Ατμόπλοια Σάμου Υιών Ιγγλέση με 4 πλοία, και η Λακωνική Ατμόπλοια 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 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.

Και ενώ έτσι είχαν τα πράγματα, ξαφνικά, μετά απο 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 αντίδραση της κυβέρνησης υπήρξε η δημοσίευση στις 17 Οκτωβρίου 1935 του αναγκαστικού νόμου <<Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των νόμων 5304 και 6059>>, βάσει του οποίου ασκείτο πίεση για τη διάλυση του Κοινού Ταμείου Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων.

Συγκεκριμένα, στο πρώτο άρθρο αναφερόταν: <<Ποινικές ρήτρες εις Συμβάσεις συναφθείσας προ της ισχύος του παρόντος μεταξύ εφοπλιστών ή πλοιοκτητών υφισταμένων επιβατηγών ατμόπλοιων 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, απο της Εκδόσεως ταύτης και εφεξής άκυραι και μηύσαι.>>.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αντέδρασαν με διαμαρτυρίες και δήλωσαν ότι η συνέχιση των εργασιών τους καθίσταται προβληματική καθώς το κράτος συνεχώς ανέτρεπε εξολοκλήρου 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 απο 17 Οκτωβρίου 1935 αναγκαστικού νόμου περί τροποποίησης και συμπλήρωσεως 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 απο τους οφειλόμενους φόρους προς το δημόσιο, καταλογιζόμενοι εις βάρος του.

Στο μεταξύ η Ακτοπλοΐα, με τις πολυάριθμες εταιρείες, εξακολουθεί να πάσχει απο την ενδημική της αθεράπευτη ασθένεια. Όλοι προτιμούσαν την δρομολόγηση των πλοίων τους στις γόνιμες γραμμές, με αποτέλεσμα τη συμφόρηση, το σκληρό ανταγωνισμό, τη μέχρις εξευτελισμού έκπτωση στα εισιτήρια και τους ναύλους εμπορευμάτων.

Το 1936 ο αριθμός των ακτοπλοϊκών σκαφών είχε φθάσει τα 77. απο αυτά ενεργά ήταν μόνο τα 48. τα υπόλοιπα 19 ήταν ώριμα για απομάκρυνση. Ένα απο αυτά το Ελλάς (πρώην ΗΡΑ Μ.), της ατμοπλοΐας Μανουηλίδη, εκτελούσε μεταξύ άλλων και τουριστικά ταξίδια, ήταν δηλαδή ο πρόδρομος των σημερινών Κρουαζιερόπλοιων.

Τα 77 αυτά σκάφη ανήκαν σε 43 ανεξάρτητους και αυτοτελής πλοιοκτήτες, οι δε μικρές και μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες ανέρχονταν σε 27. Απο αυτές 18 διέθεταν 1 μόνο πλοίο, 6 διέθεταν απο 2, μία των Υιών Ιγγλέση 3, η Ηπειρωτική του Γ. Ποταμιάνου 5 και η ΑΚΤΕΛ 23 πλοία. Η μέση χωρητικότητα τους ήταν 702,5 κ.ο.χ. και η μέση ηλικία 37,4 χρόνια.

Τα πλοία της ακτοπλοΐας ταξίδευαν κυρίως στις εσωτερικές γραμμές. Στις γραμμές του εξωτερικού ήταν δρομολογημένα τα: Αττική, Θράκη, Ιωνία, Κέρκυρα, Φρίντων και Μακεδονία. Αργότερα το 1939, η ΑΚΤΕΛ αγόρασε το Κορινθία που το δρομολόγησε στη γραμμή Αλεξάνδρεια – Ελλάδα – Μασσαλία. Τα τέσσερα πρώτα πλοία της ήταν δρομολογημένα σε δισεβδομαδιαία ταξίδια προς Αίγυπτο και Μπρίντεζι, και ανά δεκαπενθήμερο προς Συρία – Παλαιστίνη – Αίγυπτο. Τα Φρίντων και Μακεδονία εκτελούσαν εβδομαδιαία ταξίδια προς Μπρίντεζι.

Διαρκούντος του πολέμου τα επιβατηγά μας σκάφη και τα ακτοπλοϊκά βυθίστηκαν κατόπιν εχθρικών ενεργειών.

Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες γίνονταν αρχικά δια ί/φ - π/κ, - με π/κ ταξίδια κι εγώ το 1947 Πόρο-Πειραιά, εν συνεχεία δε με κορβέτες που παραχωρήθηκαν από τους συμμάχους.

Από του έτους 1950, αφού αποκαταστάθηκε η τάξη στην Ελλάδα, νέες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις εμφανίζονται, όπως οι "Αδελφοί Τυπάλδου», η Εταιρία Καβουνίδου, η Ηπειρωτική αδελφών Ποταμιάνου, η Θηραϊκή Μ.Νομικού, Κ Ευθυμιάδη κ.λ.π.

Την μεταπολεμική περίοδο τα υπερωκεάνια αρχίζουν να λειτουργούν και σαν κρουαζιερόπλοια.

Γενικά η ακτοπλοΐα είναι η ναυσιπλοΐα (πλους) «εν όψει» ακτών, ή τουλάχιστον κατά το μεγαλύτερο μέρος του επιχειρούμενου πλου. Κύριο γνώρισμα της ακτοπλοΐας είναι οι τρόποι της ανεύρεση του γεωγραφικού στίγματος της θέσης του πλοίου με τη βοήθεια στοιχειωδών ναυτιλιακών οργάνων, όπως π.χ. της πυξίδας, του δρομομέτρου, του βυθομέτρου, του διαπαράλληλου κανόνα, του διαβήτη (κουμπάσου) και μιας γραφίδας με την οποία σημειώνονται επί ναυτικού χάρτη οι συγκεκριμένες παρατηρήσεις.

Με την έννοια της συγκοινωνίας παράκτιων περιοχών (coasting) η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία διακρίνεται σε:

1. Μεγάλη ακτοπλοΐα ή διεθνή ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών π.χ. Ελλάδας-Ιταλίας, Αγγλίας-Γαλλίας κ.λπ..
2. Μεσαία ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας Χώρας και σε
3. Μικρή ακτοπλοΐα που διενεργείται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή μεταξύ εγγύς κόλπων, π.χ. Αργοσαρωνικού.

Η σημασία των παραπάνω διακρίσεων έγκειται στο ότι εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, διαφορετικοί κανόνες διεξαγωγής μεταφοράς κυρίως επιβατών, ειδικότερα σε χώρους ενδιαίτησης, αλλά και φορτίων μεταξύ των λιμένων.

Η Ακτοπλοϊκή συγκοινωνία στην Ελλάδα άρχισε να δραστηριοποιείται περί το 1860 με μικτά πλοία τα λεγόμενα "φορτηγοποστάλια" που υποχρεωτικά κάλυπταν και τις ταχυδρομικές ανάγκες των λιμένων προσέγγισης και της ευρύτερης περιοχής αυτών. Πρώτες ακτοπλοϊκές γραμμές ήταν μεταξύ Πειραιά – Κυκλάδων, Πειραιά – Βόλου και Πειραιά περιμετρικά Πελοποννήσου μέχρι Κέρκυρα. ενώ παράλληλα υπήρχαν και οι γραμμές Πειραιά – Θεσσαλονίκης, Κωνσταντινούπολης, Βάρνας Γαλασίου, Οδησού, καθώς και Σμύρνης, Αλεξάνδρειας, Κύπρου και λιμένων Ιταλίας. Μετά τον Β' Π.Π. οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες άρχισαν ν' αναπτύσσονται εκπληκτικά συμβάλλοντας, ή και ίσως ακολουθώντας, την μεγάλη εσωτερική μετανάστευση που ακολούθησε.

## 2.2 Ακτοπλοϊκές εταιρείες Ελλάδος



Η HELLENIC SEAWAYS ιδρύθηκε το 1998 πλέον εδώ και σχεδόν 2 χρονιά είναι μέλος της ATTICA GROUP η οποία δραστηριοποιείται στην επιβατηγό ναυτιλία μέσω των εταιριών SUPERFAST FERRIES, BLUE STAR FERRIES και AFRICA MOROCCO LINKS (AML). Έχει συνολικά 30 πλοία, τα οποία ταξιδεύουν σε τέσσερις χώρες, σε 59 μοναδικούς προορισμούς, προσεγγίζοντας 71 λιμάνια.

Η εταιρεία Hellenic Seaways προσεγγίζει πάνω από 36 προορισμούς στη νησιωτική και ηπειρωτική Ελλάδα με στόλο 14 συμβατικών αλλά και ταχύπλων πλοίων.

Η εταιρεία διαθέτει:

- 5 συμβατικά πλοία (Νήσος Σάμος, Νήσος Ρόδος, Εξπρές Σκιάθος, Εξπρές Πήγασος, Άρτεμις)
- 2 πλοία τύπου Highspeed (Highspeed 4, Hellenic highspeed )
- 4 πλοία τύπου Flying Cat (Flying Cat 3, Flying Cat 4, Flying Cat 5, Flying Cat 6)
- 2 Flying Dolphins ( Flying dolphin 17, Flying Dolphin 29)
- Τους πρώτους μήνες του 2022 θα έρθουν 3 νέα aero catamaran στο Σαρωνικό.



## Διαδρομές

Αργοσαρωνικός[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

- Πειραιάς-Αίγινα-Αγκίστρι (*Flying Dolphin XVII, XIX και XXIX*)
- Πειραιάς-Πόρος-Ύδρα-Ερμιόνη-Σπέτσες-Πόρτο Χέλι (*Flying Dolphin XVII, XIX και XXIX*)

Βόρειο Αιγαίο[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

- Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη (*Νήσος Ρόδος*)
- Πειραιάς-Ψαρά-Οινούσες-Χίος-Μυτιλήνη (*Νήσος Σάμος*)

Κρήτη[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

- Πειραιάς-Ηράκλειο (*Νήσος Ρόδος*)

Κυκλάδες[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

- Λαύριο-Κέα-Κύθνος-Σύρος-Πάρος-Νάξος-Ίος-Σίκινος-Φολέγανδρος-Κίμωλος-Μήλος-Κίμωλος-Σίφνος-Σέριφος-Σύρος-Τήνος-Άνδρος-Τήνος-Σύρος-Κύθνος-Κέα-Λαύριο (*Άρτεμις*)

Σποράδες[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

- Βόλος-Σκιάθος-Γλώσσα-Σκόπελος-Αλόνησος (*Εξπρές Σκιάθος*)

## ANEK LINES



Η ANEK LINES, η πρώτη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία λαϊκής βάσης, δημιουργήθηκε πριν από 50 χρόνια, όταν κάποιοι οραματιστές Κρητικοί, αποφάσισαν ν' αναλάβουν δράση για να λύσουν το πρόβλημα της μετακίνησης από και προς το νησί τους.

Ξεκίνησε σαν μια ευχή των κατοίκων της Κρήτης, που ήθελαν να εξασφαλίσουν σύγχρονα και ασφαλή πλοία για τα συχνά ταξίδια τους. Μέχρι τότε η έννοια «λαϊκή βάση» ήταν άγνωστη.

Ήταν στις 10 Απριλίου 1967, όταν, με πρόταση του κου. Κωνσταντίνου Αρχοντάκη και του κου. Ιωάννη Τζαμαριουδάκη και την αμέριστη συμπαράσταση του τότε Σεβασμώτατου Μητροπολίτη Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίου Γαλανάκη, μερικές εκατοντάδες έμποροι, επαγγελματίες, συνταξιούχοι και αγρότες, κινητοποιήθηκαν και ένωσαν τις δυνάμεις τους για να υλοποιήσουν την τολμηρή ιδέα της ίδρυσης της πρώτης παγκοσμίως πολυμετοχικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Έτσι, το ταξίδι της ANEK ξεκίνησε και συνεχίστηκε χάρη στη δύναμη των ανθρώπων που έδωσαν το υστέρημά τους για να τη χρηματοδοτήσουν και την ψυχή τους για να την αναπτύξουν και να τη στηρίξουν στα δύσκολα.

Η εταιρεία που ονειρεύτηκαν, έγινε πραγματικότητα και έμελλε να πρωτοπορήσει στην ελληνική ακτοπλοΐα, εισάγοντας κάθε τεχνολογική καινοτομία, με άξονα πάντα την ασφάλεια και την ποιότητα του ταξιδιού.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν την ίδρυση της ANEK, η χώρα δοκιμάστηκε από οικονομικές και



πολιτικές κρίσεις που οδήγησαν στο κλείσιμο πολλών ακτοπλοϊκών εταιριών. Στις δοκιμασίες αυτές, η ANEK είχε την υποστήριξη τόσο των μετόχων της όσο και του λαού της Κρήτης, χάρη στην οποία κατόρθωσε να παραμείνει ισχυρή και να αναπτυχθεί περισσότερο.

Κρατώντας σταθερή ρότα στις αξίες και το όραμά της, χρόνο με το χρόνο η εταιρεία εξελίχθηκε, ανοίγοντας νέους δρόμους στις θαλάσσιες μεταφορές, εντός και εκτός Ελλάδας, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του κλάδου και μαζί στην προβολή της Κρήτης και των προϊόντων της, αναδεικνύοντας την έννοια της κρητικής φιλοξενίας.

Σε όλη της την πορεία, με συνέπεια και αίσθημα ευθύνης, η ANEK στηρίζει τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες και βρίσκεται έμπρακτα και διακριτικά στο πλευρό όσων έχουν ανάγκη την συνδρομή της. Στο πλαίσιο της χορηγικής δράσης της ενισχύει συστηματικά κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς φορείς, Πανεπιστημιακά Ιδρύματα και Αθλητικά σωματεία. Παράλληλα, βασική μέριμνα της Εταιρίας είναι η υποστήριξη δραστηριοτήτων που αναδεικνύουν την Κρήτη, τις τέχνες, τα γράμματα και την διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού.

Η ANEK LINES είναι η μοναδική ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία με αδιάλειπτη παρουσία πέντε δεκαετιών, που κρατά άσβεστο το όραμα των πρωτεργατών της για συλλογικότητα, ανάπτυξη και συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών της. Η εταιρεία που ξεκίνησε το 1967 μ' ένα πλοίο και λίγους υπαλλήλους, σήμερα διαθέτει 10 πλοία για 23 προορισμούς και 900 εργαζόμενους.

Πάνω από όλα όμως η ANEK είναι μια ελληνική εταιρία που στηρίζει την ελληνική οικονομία και προβάλλει τη χώρα μας με κάθε ευκαιρία σε διεθνείς τουριστικές και εμπορικές εκθέσεις. Τα πλοία της Εταιρείας είναι επανδρωμένα με ελληνικά πληρώματα ενώ η προώθηση των κρητικών προϊόντων και η ενίσχυση των κρητικών εξαγωγών αποτελεί σταθερό στόχο της. Η ANEK διευκολύνει τη μεταφορά των τοπικών προϊόντων προς την Ηπειρωτική Ελλάδα και το εξωτερικό την ίδια στιγμή που οι επιβάτες απολαμβάνουν την αυθεντική Ελληνική φιλοξενία και αγαθά της Κρητικής Γης στα εστιατόρια των πλοίων της.

Με τόλμη, δημιουργικότητα και με στήριγμα την αγάπη και το πάθος των Κρητικών για την πατρίδα τους, η ANEK συμβολίζει τη συλλογική προσπάθεια που πετυχαίνει την καινοτομία και αναβαθμίζει την ελληνική επιχειρηματικότητα.

Με πλώρη το μέλλον και με στόχο τη διαρκή ανάπτυξη, η ANEK LINES παραμένει η «κρητική ψυχή» που σταθερά αγωνίζεται για το καλύτερο.

## **SUPER FAST FERRIES**



Στο παρελθόν Superfast Ferries έχει λειτουργήσει γραμμές σε διάφορα μέρη της Ευρώπης, στην Αδριατική, Αιγαίο, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Βαλτική Θάλασσα. Επί του παρόντος, δραστηριοποιούνται κυρίως στην Αδριατική θάλασσα, που λειτουργούν σε όμορφα μέρη μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Οι διαδρομές τους βρίσκονται μεταξύ των ιταλικών λιμένων

της Ανκόνα και του Μπάρι και των ελληνικών λιμανιών της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας , καθώς και μεταξύ του Μπάρι και της Κέρκυρας .

Η Superfast εκμεταλλεύτηκε την υπηρεσία πορθμείων Rosyth - Zeebrugge μεταξύ 2002 και 2008. Στις 29 Μαΐου 2008 ανακοινώθηκε ότι η Superfast Ferries θα αποσυρθεί πέρα από τη Βόρεια Θάλασσα. Η υπηρεσία αποσύρθηκε στη συνέχεια στις 13 Σεπτεμβρίου 2008. Η υπηρεσία της Βόρειας Θάλασσας ήταν η μοναδική, ημερήσια, προγραμματισμένη γραμμή πορθμείων της ηπειρωτικής Σκωτίας, από και προς την ηπειρωτική Ευρώπη. Το πλοίο που χρησιμοποιήθηκε ήταν το Blue Star 1 , το οποίο αντικατέστησε το μεγαλύτερο Superfast X στη διαδρομή. Το Blue Star 1 ανακατανεμήθηκε στις υπηρεσίες της Μεσογείου της Αττικής. Ο Norfolkline ξεκίνησε ξανά τη διαδρομή τον Μάιο του 2009. <sup>[2]</sup>



Το Superfast λειτούργησε επίσης μεταξύ Πειραιά και Ηρακλείου μέχρι το 2013. Στις 8 Μαρτίου 2013 ανακοινώθηκε ότι το Superfast VI έχει πωληθεί στο Genting Group και το Superfast XII , το οποίο λειτουργούσε αυτή τη διαδρομή, μεταφέρθηκε στη θέση του στην Αδριατική Θάλασσα.











### Blue Star Ferries



Η Blue Star Ferries ιδρύθηκε το 2000 και είναι ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και φορτίων στην Ελλάδα και την ευρύτερη Μεσόγειο. Εξυπηρετεί δρομολόγια μεταξύ του Πειραιά και του Αιγαίου Πελάγους. Ο στόλος της Blue star ferries αποτελείται από 11 επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία. Δημιούργησε επίσης το Attica Group στο οποίο συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρείες: Blue Star Ferries, Hellenic Seaways, Superfast Ferries. Επιπλέον, το 2018 εξαγόρασε την ναυτιλιακή εταιρία Hellenic Seaways. Τον Ιούλιο του 2019 άρχισε να δραστηριοποιείται και με μεταφορές οχημάτων και εμπορευμάτων με το πλοίο Ro/Ro Blue Carrier I το οποίο κάνει δρομολόγια στις Κυκλάδες τα Δωδεκάνησα και το ανατολικό Αιγαίο. Τον Ιανουάριο του 2020 τοποθέτησε στον στόλο της πλοία Ro/Pax Blue Star Myconos και Ro/Pax Blue Star Chios .

### Τωρινά πλοία

Σημεία Πλοίου	Είδος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Κατασκευής	τέθηκε σε λειτουργία	Τονάζ	Μήκος (m)	Πλάτος (m)	Σύν. Επιβατών	χωρητικότητα του οχήματος	Μέγιστοι Κόμβοι
	Ro/Pax	Blue Star 1	2000	2000	29.415	176,1	25,7	1.890	780	28
	Ro/Pax	Blue Star 2	2000	2000	29.415	176,1	25,7	1.854	780	28

	Ro/Pax	<i>Blue Horizon</i>	1987	2000	27.320	187,1	27	1.488	780	23
	Ro/Pax	<i>Blue Star Paros</i>	2002	2002	10.438	124	19	1.474	240	24
	Ro/Pax	<i>Blue Star Naxos</i>	2002	2002	10.438	124	19	1.474	240	24
	Ro/Pax	<i>Diagoras</i>	1990	2006	9.834	141,5	23	1.462	274	21,1
	Ro/Pax	<i>Blue Star Delos</i>	2011	2011	17.550	145	24	2.400	430	25,5
	Ro/Pax	<i>Blue Star Patmos</i>	2012	2012	17.550	145	24	2.000	430	25,5
	Ro/Pax	<u>Blue Galaxy</u>	1992	2015	29.992	192	27	1.740	780	24
	Ro/Ro	<i>Blue Carrier I<sup>III</sup></i>	2000	2019	13.073	142,4	23	12	120	17,5
	Ro/Pax	<i>Blue Star Mykonos<sup>2I</sup></i>	2005	2020	14.717	141	21	1.915	418	25,5
	Ro/Pax	<i>Blue Star Chios</i>	2007	2020		141	21	1.782	418	27,0

### Προηγούμενα πλοία

- *Blue Bridge* (2000-2004) (έγινε Duba Bridge με την United Maritime Egypt)
- *Blue Island* (2000-2001) (αποσύρθηκε ως Merdif 1)
- *Blue Galaxy* (2000-2001) (αποσύρθηκε ως Merdif 2)
- *Blue Sky* (2000-2004) (αποσύρθηκε ως Ionian Sky)
- *Kefalonia* (2000-2004) (έγινε Kefalonia με την Levante Ferries)
- *Sea Jet 1* (2000-2003) (έγινε Super Jet με την Seajets)
- *Sea Jet 2* (2000-2003) (έγινε Seajet 2 με την Seajets)
- *Blue Aegean* (2001-2002) (έγινε Mahabbah με την Namma Lines)
- *Superferry II* (2000-2011) (έγινε Superferry II με την Golden Star Ferries)
- *Blue Star Ithaki* (2000-2014) (έγινε Fundy Rose με την Bay Ferries)

### Minoan Lines







Η εταιρεία Minoan Lines, γνωστή και ως Μινωικές Γραμμές ιδρύθηκε το 1972 και είναι Ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που επικεντρώνεται στην ακτοπλοϊκή σύνδεση του Ηρακλείου με τον Πειραιά, της Πάτρας με την Ιταλία και από τον Ιούνιο του 2018 του Ηρακλείου με τη Σαντορίνη, την Ίο, την Πάρο και τη Μύκονο. Η ίδρυσή της έγινε στο Ηράκλειο το 1972 ενώ, για περισσότερα από τριάντα χρόνια πρόεδρος της υπήρξε ο εφοπλιστής και δήμαρχος Ηρακλείου Κώστας Κληρονόμος.<sup>[2]</sup>

Το 2008 οι μετοχές της εξαγοράστηκαν από τον Ιταλικό Όμιλο Γκριμάλντι σε ποσοστό 30%.

## Τωρινά πλοία

Όνομα πλοίου	Σημαία	Κατασκευή	IMO	ΔΔΣ	Χωρητικότητα	Μήκος	Πλάτος	Επιβάτες	Ταχύτητα (κόμβοι)
Κύδων Παλάς		2001	9204568	SYNR	24.003 Κόροι	214 m	26,4 m	2.500	31,6
Κνωσός Παλάς		2001	9220330	SVDJ4	36.825 Κόροι	214 m	26,4 m	1.922	31,5
Φαιστός Παλάς		2002	9204568	SYNR	36.825 Κόροι	214 m	26,4 m	1.922	31,5
HSC Santorini Palace		2005	9329095	SYDM	4.913 Κόροι	85 m	21,2 m	1.160	39

## Προηγούμενα πλοία

- *Μίνως* (1974-1984) (εκτός λειτουργίας)
- *Ζάκρος* (1977-1985) (εκτός λειτουργίας)
- *Κνωσός* (1978-1998) (έγινε Captain Zaman II και Ancona, εκτός λειτουργίας)
- *Φαιστός* (1984-1998) (εκτός λειτουργίας)
- *Αριάδνη* (1976-1999) (εκτός λειτουργίας)
- *Φαίδρα* (1987-2000) (μεταφέρθηκε στην Hellas Flying Dolphins έγινε Ouzoud και Winner 8 με την Comapan, εκτός λειτουργίας)

- *Ίκαρος* (1997-2000) (έγινε Ίκαρος Παλάς)
- *Αγία Γαλήνη* (1986-2001) (εκτός λειτουργίας)
- *Κίνγκ Μίνως* (1988-2001)
- *Ν Καζαντζάκης* (1990-2001)
- *Αρετούσα* (1995-2001) (έγινε Girolata με την CMN)
- *Πασιφάη* (1998-2001) (έγινε Πασιφάη Παλάς)
- *Ελ Γκρέκο* (1979-2002) (μεταφέρθηκε στην Maritime Way, εκτός λειτουργίας)
- *Ερωτόκριτος* (1991-2002) (μεταφέρθηκε στην Maritime Way, έγινε Erotokritos T με την Endeavour Lines, εκτός λειτουργίας)
- *Ωκεανός* (2001-2002) (έγινε Αριάδνη Παλάς I)
- *Αριάδνη Παλάς I* (2002-2003) (έγινε Mega Express 3 με την Corsica Ferries)
- *Προμηθέας* (2001-2004) (έγινε Zeus Palace)
- *Δαίδαλος* (1989-2005) (έγινε Riviera Adriatica με την Adria Ferries, εκτός λειτουργίας)
- *Αριάδνη Παλάς* (2002-2006) (έγινε Moby Tommy με την Moby Lines)
- *Πασιφάη Παλάς* (2001-2009) (έγινε Jean Nicoli με την SNCM)
- *Ολυμπία Παλάς* (2001-2012) (έγινε Κνωσός Παλας)
- *Ευρώπη Παλάς* (2002-2012) (έγινε Μύκονος Παλας)
- *Ίκαρος Παλάς* (2000-2016) (έγινε Cruise Smeralda με την Grimaldi Lines)
- *Κνωσός Παλάς* (2000-2020) (έγινε Cruise Bonaria με την Grimaldi Lines)
- *Φαιστός Παλάς* (2001-2020) (έγινε Κύδων Παλάς)
- *Μύκονος Παλάς* (2018-2020) (έγινε Φαιστός Παλας)
- *Cruise Europa* (2009-2021) (μεταφέρθηκε στην Grimaldi Lines)
- *Cruise Olympia* (2010-2021) (έγινε Cruise Sardegna με την Grimaldi Lines)

### Seajets



Η Seajets ιδρύθηκε το 1989. Σήμερα λειτουργεί έναν στόλο 17 πλοίων υψηλής ταχύτητας και ένα συμβατικό π που εξυπηρετεί δρομολόγια από τα λιμάνια του Πειραιώς και της Ραφήνας σε αρκετά κυκλαδικά νησιά. Επίσης, έχει δρομολόγια μεταξύ Κρήτης (Ηράκλειο - Ρέθυμνο) και Κεντρικών Κυκλάδων (Σαντορίνη, Ίος, Νάξος, Σύρος, Τήνος, Άνδρος, Δυτικές Κυκλάδες, Ανάφη, Πάρος, Μύκονος, Χίος, Λήμνος, Άγιος Ευστράτιος, Καβάλα) καθώς και λιμάνια της Βορείου Ελλάδος. Συνολικά, ο στόλος της Seajets ταξιδεύει σε 17 νησιά και προσφέρει 140 συνδέσεις μεταξύ τους. Οι περισσότερες από αυτές τις διαδρομές είναι εποχιακές και λειτουργούν μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου κάθε χρόνο.

Η Seajets με την μέχρι πρότινος πορεία της, τον Δεκέμβριο του 2018, ψηφίστηκε ως η καλύτερη εταιρεία της χρονιάς για την επιβατηγό ναυτιλία στα βραβεία της Lloyd's List Greek Shipping Awards 2018.

Η πορεία της Seajets στη ναυτιλία ξεκινά το 1989 και, μετά την επίσημη είσοδό της στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας το 2002, συνεχίζει απρόσκοπτη έως και σήμερα. Καλύπτει πάνω από 250 συνδέσεις λιμανιών από τον Πειραιά, τη Ραφήνα και την Κρήτη για τα νησιά των Κυκλάδων και το Βόρειο Αιγαίο.

Ο Στόλος της εταιρίας αποτελείται από 16 επιβατηγά οχηματαγωγά ταχύπλοα πλοία και 2 συμβατικά. Worldchampion jet, andros jet, naxos jet, mega jet, sunflower jet, seajet 2, superjet, Tera jet, highspeed jet, sea speed jet, sifnos jet, paros jet, champion jet 1, chmapion jet 2,

master jet , hsc cat , power get , aqua jewel , aqua blue Επίσης η εταιρία έχει αγοράσει τα πλοία aqua jewel από την Nel lines μαζί με το άουα σπίριτ το οποίο και πούλησε .

### Golden star ferries



Η Golden Star Ferries είναι μια ελληνική εταιρεία πορθμείων που λειτουργεί από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά των Κυκλάδων στο Αιγαίο Πέλαγος . Η Golden Star Ferries ιδρύθηκε το 2011 από τους αδερφούς Αντριώτη Γιώργο και Δημήτρη Στεφάνου, οι οποίοι κατέχουν επίσης την εταιρεία ναυτιλίας Bright Navigation .

Η Golden Star Ferries διαθέτει επί του παρόντος στόλο έξι πλοίων, τέσσερα από τα οποία είναι ταχύπλοα σκάφη.

Πλοίο	Σημαία	Χτισμένο	Μήκη στην υπηρεσία	Ολική χωρητικότητα	Μήκος	Πλάτος	Επιβάτες	Οχήματα	Κόμβοι
<i>Superferry</i>		1995	2016	4.258 GT	121 μ	20 μ	1.760	300	23
<i>Superferry II</i>		1974	2011	4.986 GT	122 μ	19 μ	1.630	250	21
<i>Υπερέχει</i>		1998	2017	4.724 GT	100 μ	17 μ	809	180	32
<i>Υπερταχύτητα</i>		2002	2018	853 GT	54,5 μ	15,2μ	473	0	40
<i>Superexpress</i>		1998	2019	5,903 GT	91 μ	26 μ	900	220	42
<i>Σούπερκατ</i>		2000	2019	636 GT	45,5 μ	12μ	400	0	35

## Fast Ferries



Η Fast Ferries είναι μια ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία που λειτουργεί από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά των Κυκλάδων στο Αιγαίο Πέλαγος . Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1989 από τους αδελφούς Παναγιωτάκης και σήμερα λειτουργεί στόλο οχηματαγωγών ro-ro .

Σε μια κοινοπραξία με τη Golden Star Ferries , το σκάφος υψηλής ταχύτητας HSC Express αποκτήθηκε στα τέλη του 2018, το οποίο αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το καλοκαίρι του 2019. <sup>[1]</sup> Ωστόσο, τον Μάιο του 2019, η επιχείρηση διαλύθηκε και το σκάφος ήταν εξ ολοκλήρου αποκτήθηκε από την Golden Star Ferries.

Οι διαδρομές που κάνει είναι :

- Ραφήνα - Κυκλάδες :

Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος - Νάξος.

### 2.3 Οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες στις ξένες αγορές

Η ελληνική ακτοπλοϊκή βιομηχανία εδώ και αρκετό καιρό αναζητεί διέξοδο σε ξένες αγορές και εξαρτάται πάρα πολύ από την εξομάλυνση και σταθεροποίηση της κατάστασης στην ελληνική οικονομία, που λόγω των απρόβλεπτων πολιτικών εξελίξεων και εν αναμονή ενός δύσκολου χειμώνα, μπορεί να οδηγήσει και σε νέα φυγή πλοίων από το Αιγαίο προς το εξωτερικό, τονίζει ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας ναυτιλιακής χρηματοδότησης XRTC, Γιώργος Ξηραδάκης. Προσθέτει, ότι οποιαδήποτε αναγκαιότητα για πιθανή αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και τη δημιουργία ενός νέου χάρτη θα γίνει μόνο από τις ίδιες εταιρείες, καθώς το υπουργείο Ναυτιλίας δεν μπορεί πλέον να προσφέρει κάτι συγκεκριμένο από το να παρέχει μόνο διευκολύνσεις.

Ο κ. Ξηραδάκης συμπληρώνει ότι όλοι εκεί που ήλπιζαν ότι τα βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα του 2014 θα ακολουθούσαν μία καλύτερη χρονιά για την απόσβεση των ζημιών προηγούμενων ετών, αφού πλέον δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών και οι τιμές του πετρελαίου ήταν πολύ χαμηλές, οι πολιτικές εξελίξεις, το δημονήφισμα, τα capital control στις τράπεζες, η αναμονή για την υπογραφή νέας συμφωνίας με τους θεσμούς, αλλά και οι αβέβαιες πολιτικές εξελίξεις με το ενδεχόμενο πιθανότητας εκλογών, δημιουργούν κλίμα αβεβαιότητας στον κλάδο και στροφή προς ξένες αγορές.

Ο σύμβουλος της XRTC δηλώνει ότι το 2013 οι εταιρίες δρομολόγησαν 57 πλοία, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται και τα πέντε ακινητοποιημένα πλοία της NEA μέγεθος που έχει υποχωρήσει κατά 40% περίπου σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας και ότι η εξέλιξη αυτή σηματοδοτεί και την υποχώρηση της επιβατικής κίνησης που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση για την ακτοπλοΐα της XRTC, η HELLENIC SEAWAYS κατέχει το μεγαλύτερο σε αριθμό και μέγεθος στόλο, σε σχέση με τις υπόλοιπες υπό ανάλυση εταιρίες. Σήμερα διαχειρίζεται 20 πλοία που είναι διαφοροποιημένα από πλευράς τύπου και δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο και την Αδριατική. Από αυτά 7 είναι ταχύπλοα (HSC), 4 είναι υδροπτέρυγα (HYDROFOILS), και 10 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά (RO-PAX). Η συνεχιζόμενη μείωση του στόλου της εταιρίας σε σχέση με το 2012 οφείλεται στην πώληση των RO-RO «Hellenic Master» και «Hellenic Trader», ενώ κατά το δίμηνο Ιούλιος – Αύγουστος του έτους 2014, η εταιρία προέβη στην πώληση των «Εξπρές Σαντορίνη» και «Ocean Life» τα οποία δεν εντάσσονταν πλέον στον επιχειρησιακό σχεδιασμό της. Το 2010 η HELLENIC SEAWAYS διακίνησε 3.911.889 επιβάτες, το 2011 3.688.379, το 2012 2.913.910 το 2013 2.866.016 επιβάτες

και το 2014 2.933.532 επιβάτες. Η MINOAN LINES δραστηριοποιείται στην Ελληνική αγορά με δύο πλοία στην γραμμή Πειραιάς-Κρήτη και με τέσσερα πλοία στην Αδριατική (τα 2 είναι ναυλωμένα από τρίτους. Το 2010 διακίνησε στον ελλαδικό χώρο 1.514.000 επιβάτες, το 2011 1.553.800 το 2012 1.092.695, το 2013 1.142.695 το 2014 1.208.000. Η εταιρία ATTICA GROUP διαχειρίζεται ένα στόλο 13 πλοίων, 4 εκ των οποίων ανήκουν στη SUPERFAST και 9 στη BLUE STAR FERRIES . Στις 7 Νοεμβρίου 2014 πουλήθηκε το πλοίο Blue Star Ithaki και πλέον ο όμιλος κατέχει 8 πλοία της Blue Star. Το 2010 η εταιρία διακίνησε 4.457.821 επιβάτες, το 2011 3.562.038 το 2012 3.525.683 το 2013 3.762.679 και το 2014 4.131.990 επιβάτες.

Η ANEK δραστηριοποιείται με τρία πλοία στην περιοχή της Αδριατικής και της Κρήτης, με δύο σε Πελοπόννησο-Κρήτη και Κυκλάδες και 2 έχει ναυλωμένα στο εξωτερικό. Η εταιρία διακίνησε το 2010, 2.728.000 επιβάτες το 2011 2.212.126 επιβάτες το 2013 1.899.551 το 2013 1.500.000 και το 2014 1.420.000 Η εταιρία NEL LINES διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο 16 πλοίων. Έχει κηρυχθεί έκπτωτη από τη γραμμή του Βορείου Αιγαίου και τα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια. Τα πλοία της δεν εκτελούν πλέον δρομολόγια. Το 2010 η εταιρία διακίνησε 711.488 επιβάτες το 2011 896.450 το 2012 670.629 το 2013 592.011 και το 2014 474.499.

Ο διευθύνων σύμβουλος της XRTC εξηγεί ότι ήδη τα στελέχη των εταιρειών βρίσκονται σε διαρκή αναζήτηση νέων αγορών και συμμαχιών εκτός Ελλάδας. Ήδη προσθέτει στη διεθνή αγορά των ferries αυτή τη στιγμή υπάρχουν σημάδια ανάκαμψης και δημιουργούνται ανάγκες.

Για παράδειγμα στη Μαύρη Θάλασσα μετά την προσάρτηση της Κριμαίας στη Μόσχα, Ρώσοι και Τούρκοι δρομολογούν νέες ναυλώσεις. Ανάγκες υπάρχουν επίσης στην Καραϊβικής ενώ άνοιγμα υπάρχει στην αγορά της Κούβας και σύνδεσής της με το Μαϊάμι μετά την εξομάλυνση των οικονομικών και διπλωματικών σχέσεων ΗΠΑ – Κούβας και χαλάρωση του πολυετούς εμπόργκο των Αμερικανών.

Ήδη τέσσερις εταιρείες παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών οι «Baja Ferries», «United Caribbean Lines Florida», «Havana Ferry Partners of Fort Lauderdale» και Airline Brokers Co εξασφάλισαν σχετική άδεια από το αμερικανικό υπουργείο Οικονομικών, προκειμένου να αρχίσουν την ακτοπλοϊκή σύνδεση Φλόριντας – Αβάνας. Οι παραπάνω εταιρείες έχουν αρχίσει ανάλογη διαδικασία για αδειοδότηση και από τις αρμόδιες κουβανικές αρχές.

Ενδιαφέρον υπάρχει επίσης για τις γραμμές στη βόρεια Ευρώπη Σουηδία Φινλανδία Νορβηγία αλλά και στη δυτική Μεσόγειο, κυρίως στις συνδέσεις που αφορούν την Ισπανία και τη Γαλλία με τη βόρεια Αφρική

Ανάκαμψη υπάρχει και στις πολυνησιακές χώρες της Ασίας, αλλά και στην Κίνα και την Κορέα που ζητούν νεότευκτα βαπόρια κάτω των 15 ετών .

«Η λογική λέει ότι είναι καλύτερα να φέρεις μεταχειρισμένα πλοία και να ναυλώσεις η να πουλήσεις τα καινούργια στο εξωτερικό παρά να συνεχίζεις με αυτή τη κατάσταση», τονίζει ο κ. Ξηραδάκης και προσθέτει ότι ελπίδα να δημιουργηθούν γραμμές κορμοί και σύνδεσής τους στα μικρά νησιά με μικρά πλοία χάθηκε λόγω έλλειψης επιχειρηματικού ενδιαφέροντος από τους πλοιοκτήτες αλλά και αναστολής χρηματοδότησης από τις τράπεζες.

«Πιθανόν» προσθέτει «ακτοπλοϊκές εταιρείες λαϊκής βάσης αν δημιουργηθούν από κάποιους νησιώτες να μπορούν να λύσουν εν μέρει τα προβλήματα του δικτύων και των πολλαπλών προσεγγίσεων» τονίζει ο κ. Ξηραδάκης υπογραμμίζοντας ότι αυτή τη στιγμή «δεν υπάρχει καμία τράπεζα που να μπορεί να προσφέρει χρηματοδότηση στην ελληνική ακτοπλοΐα λόγω ρίσκου».

## **2.40 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 40εκχώρηση 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".

## **2.5 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 . 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).

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 ζημιές (Λάμπρου, 2013).

## 2.6 Ακτοπλοΐα και χρήση LNG

Στο τεύχος του Δεκεμβρίου 2017 των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΩΝ στο πλαίσιο του αφιερώματος για την αγορά του LNG , φιλοξενήθηκε η συνέντευξη του κ. Γεωργίου Αναγνώστου , Επιτελικού

Διευθυντή Ναυτιλιακής Εκμετάλλευσης της Attica Group, αναφορικά με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα χρήσης του LNG ως ναυτιλιακού καυσίμου στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία.

**1. Στο πλαίσιο του Europort που έλαβε χώρα στο Ρότερνταμ στις 7-10 Νοεμβρίου, Παρουσιάστηκαν σχέδια και σκέψεις , με πρωτοβουλία του προγράμματος Poseidon Med II και τη συμμετοχή της Attica Group και των εταιρειών NAP και HELEGNI Engineering, για ενδεχόμενη ναυπήγηση πλοίου της Blue Star Ferries, το οποίο θα καταναλώνει ως καύσιμο LNG. Τι οδήγησε την Attica Group σε αυτή την απόφαση ;**

Όπως και στα προηγούμενα προγράμματα ναυπηγήσεων πλοίων του ομίλου, έτσι και τώρα βασικός στόχος του ομίλου μας είναι να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των εξελίξεων, εφαρμόζοντας καινοτομίες και πρότυπα υψηλότερα από τα απαιτούμενα στον σχεδιασμό επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων.

Οι προσφάτως εγκεκριμένες περιβαλλοντικές απαιτήσεις που η ναυτιλιακή βιομηχανία καλείται να εφαρμόσει από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020 αναφορικά με τα καύσιμα ναυτιλίας δημιουργούν νέες προκλήσεις . Το πετρέλαιο κίνησης , που αποτελεί και τον σημαντικότερο παράγοντα του κόστους λειτουργίας των πλοίων παγκοσμίως, θα υποβληθεί σε περεταίρω κατεργασίες προκειμένου να μειωθεί η περιεκτικότητά του σε θείο κάτω του 0.5%, γεγονός που θα επιφέρει σύμφωνα με έγκυρες προβλέψεις , σημαντική αύξηση στην τιμή αγοράς του.

Κατά συνέπεια , αποτελεί αναγκαιότητα πλέον , από πλευράς των ναυτιλιακών εταιρειών , η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας κόστους / οφέλους των διαφορετικών εναλλακτικών που προκύπτουν για το βέλτιστο καύσιμο ναυτιλίας. Μέσα σε αυτό το διαμορφούμενο περιβάλλον , η Attica Group αποφάσισε , στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος POSEIDON MED II , να αναπτύξει , σε συνεργασία με τις εταιρείες NAP και HELENGI , τα σχέδιά της για το νέας γενιάς επιβατηγό – οχηματαγωγό πλοίο που θα καταναλώνει και όπου επιθυμούμε να πρωταγωνιστήσουμε στο μέλλον.

**2. Κατά τη γνώμη σας , ποια είναι τα πλεονεκτήματα της χρήσης του LNG ως ναυτιλιακού καυσίμου ;**

Το καύσιμο LNG είναι αδιαμφισβήτητα φιλικότερο προς το περιβάλλον συγκριτικά με το πετρέλαιο και τα παράγωγά του. Η μειωμένη επιβάρυνση του περιβάλλοντος και η συμβολή του στη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου στον πλανήτη είναι οι βασικές αιτίες προώθησης του LNG ως ναυτιλιακού καυσίμου. Είναι αποδεδειγμένο και πλήρως τεκμηριωμένο σε επιστημονικές μελέτες που έχουν διεξαχθεί παγκοσμίως ότι η καύση LNG από τις ναυτικές μηχανές εκμηδενίζει τις εκπομπές οξειδίων του θείου και στερεών σωματιδίων και παράγει 90% λιγότερους ρύπους οξειδίων του αζώτου , καθώς και 20% λιγότερους ρύπους διοξειδίου του άνθρακα από ότι το πετρέλαιο.

Επιπροσθέτως το LNG, λόγω των χαρακτηριστικών του, εξατμίζεται όταν διαρρέυσει στο εξωτερικό περιβάλλον, με αποτέλεσμα να μην προκαλεί κηλίδες και θαλάσσια ρύπανση, όπως το πετρέλαιο , σε περίπτωση ατυχήματος.

Η χρήση LNG έχει επίσης ενδιαφέρον και από οικονομοτεχνικής πλευράς , στη λειτουργία των πλοίων , διότι η καύση του είναι ‘καθαρή’ και έχει ως αποτέλεσμα να επιμηκύνονται χρονικά οι ανάγκες συντήρησης και να μεγαλώνει η διάρκεια της ζωής των εξαρτημάτων των ναυτικών μηχανών των πλοίων.

**3. Πιστεύετε ότι το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι το LNG ;**

Θα εξαρτηθεί κατά κύριο λόγο από την πορεία των διεθνών τιμών καυσίμων ναυτιλίας (π.χ. μαζούτ, ντίζελ, LNG κ.τ.λ. ) και από τις διαφορές που θα επικρατήσουν μεταξύ τους κατά πόσο θα προκύπτει όφελος για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να επενδύσουν σε μετατροπή των υπαρχόντων ή νεότευκτων επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν καύσιμο LNG.

Είναι θετικό ότι προχωρά το νομοθετικό πλαίσιο που θα διέπει τους ανεφοδιασμούς πλοίων με καύσιμο LNG. Από επιχειρησιακής πλευράς και από όσα προκύπτουν από τη συνεργασία του ομίλου μας με τη Δημόσια Επιχείρηση Αερίου , κρίνεται εφικτή η διάθεση LNG καυσίμου.

Ιδιαίτερα στον λιμένα του Πειραιά όπου διενεργούνται και οι περισσότεροι ανεφοδιασμοί των ακτοπλοϊκών πλοίων .

Με γνώμονα τα παραπάνω και όσον αναφορά το εγγύς μέλλον , θεωρώ ότι τα συμβατικά καύσιμα θα συνεχίζουν να επικρατούν στον χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας, δεδομένου ότι οι μετατροπές των πλοίων για χρήση καυσίμου LNG είναι σύνθετες και απαιτούν σημαντικούς πόρους σε χρόνο και χρήμα.

Μεσοπρόθεσμα όμως και όσο αποσύρονται τα υπάρχοντα πλοία λόγω ηλικίας / παλαιότητας και αντικαθίστανται με νέας τεχνολογίας , το καύσιμο LNG θα αποκτήσει ένα ισάξιο μερίδιο αγοράς , λαμβάνοντας υπόψη και τη χαμηλότερη επιβάρυνση που αποδεδειγμένα προκαλεί στο περιβάλλον σε σύγκριση με το μαζούτ/ ντίζελ.

## 2.7 Θέσεις εργασίας στα νησιά σε σχέση με την ύπαρξη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

Η μία στις δύο θέσεις εργασίας στα νησιά της χώρας οφείλεται στην ύπαρξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, σύμφωνα με σχετική μελέτη του IOBE που παρουσιάστηκε πρόσφατα και αναφέρεται στη συμβολή του ακτοπλοϊκού κλάδου στην περιφερειακή ανάπτυξη. Στη μελέτη που ένα μέρος της δημοσιεύθηκε πριν από τρεις ημέρες και στη «Ν» επισημαίνεται ότι η ακτοπλοΐα στηρίζει τις μισές σχεδόν θέσεις εργασίας στις νησιωτικές οικονομίες, ήτοι προσφέρει 257 χιλ., θέσεις εργασίας, ενώ η συνεισφορά στο ΑΕΠ των νησιών φτάνει τα 10,1 δισ. ευρώ (5,5% του ΑΕΠ το 2019).

<b>Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών</b>				
	Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ (εκατ. €)	Επίδραση στο ακαθάριστο προϊόν της περιοχής	Συνολική επίδραση στην απασχόληση (χιλ.)	Επίδραση στην απασχόληση της περιοχής
Κρήτη	3.516	37%	103	41%
Νότιο Αιγαίο	3.099	48%	63,7	48%
Βόρειο Αιγαίο	912	35%	24,4	33%
Ζάκυνθος	531	70%	15,5	73%
Κεφαλονιά	176	29%	4,3	41%
Λοιπά νησιά	273		6	
<b>Σύνολο</b>	<b>8.507</b>	<b>41%</b>	<b>216,9</b>	<b>44%</b>

Πηγή: IOBE

Η μεγαλύτερη συνεισφορά στο ΑΕΠ καταγράφεται στις περιφέρειες Κρήτης και Νοτίου Αιγαίου, όπου εντοπίζονται περισσότερο από τα 4/5 της συνολικής επίδρασης στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών.

Ειδικότερα, στην Κρήτη η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 3,5 δισ. ευρώ το 2019, επίδραση που αντιστοιχεί στο 37% του ακαθάριστου προϊόντος στο σύνολο των 4 νομών του νησιού. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην απασχόληση, καθώς η ανάπτυξη του κλάδου υποστηρίζει 103 χιλ. θέσεις εργασίας, μέγεθος το οποίο αντιστοιχεί στο 41% της απασχόλησης του νησιού, εκ των οποίων 8,5 δισ. ευρώ αφορούν την τουριστική ζήτηση, τον πρωτογενή τομέα και τη μεταποίηση στις νησιωτικές περιοχές και 1,6 δισ. ευρώ την επίδραση από τη ζήτηση για προϊόντα από τους επισκέπτες κατά την παραμονή τους σε κάποιο νησί.

Στο Νότιο Αιγαίο η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 3,1 δισ. ευρώ το 2019 και περισσότερες από 63 χιλ. θέσεις απασχόλησης. Η επίδραση είναι ισχυρή στα νησιά των Κυκλάδων, καθώς εκτιμάται σε περίπου 2,2 δισ. ευρώ. Στα 18 από τα 24 κατοικημένα νησιά των Κυκλάδων, οι ακτοποϊκές συγκοινωνίες αποτελούν το μοναδικό μέσο σύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και μεταξύ τους, ενώ και στα νησιά που διαθέτουν αεροδρόμιο η ακτοποϊκή επιβατική κίνηση είναι κατά πολύ υψηλότερη των αφιχθέντων επιβατών με πτήσεις από το εσωτερικό της χώρας. Αντίστοιχα, στα Δωδεκάνησα, η συνολική επίδραση εκτιμάται σε περίπου 866 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 24% του ακαθάριστου προϊόντος της περιοχής.

Στα νησιά του Βορείου Αιγαίου η επίδραση αντιστοιχεί στο 35% του ακαθάριστου προϊόντος. Η ποσοστιαία επίδραση είναι μεγαλύτερη στα νησιά της Σάμου και της Ικαρίας (40% του ΑΕΠ), ενώ στη Χίο ανέρχεται στο 30% του ΑΕΠ του νησιού. Αυτή η συμβολή είναι ιδιαίτερα σημαντική εάν λάβουμε υπόψη ότι η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό ανεργίας (18% το 2019 έναντι 17% στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας), ενώ κατέχει το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεταξύ των δεκατριών περιφερειών της χώρας (11,8 χιλ. ευρώ έναντι 17,2 χιλ. ευρώ στο σύνολο της χώρας).

Η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ της Ζακύνθου αντιστοιχεί στο 70% του ακαθάριστου προϊόντος της περιοχής. Σημαντική είναι και η επίδραση στην απασχόληση, καθώς μαζί με τις Κυκλάδες εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συνεισφορά στην απασχόληση λόγω του υποστηρικτικού ρόλου της επιβατηγού ναυτιλίας. Αντίστοιχα, η συνολική επίδραση στην Κεφαλονιά εκτιμάται σε 176 εκατ. ευρώ ή 29% του ακαθάριστου προϊόντος του νησιού.

Οι ακτοποϊκές συγκοινωνίες συνέβαλλαν κατά περίπου 198 εκατ. ευρώ το 2019 στην οικονομία των Σποράδων και κατά 76 εκατ. ευρώ στην οικονομία των νησιών του Αργοσαρωνικού. Τα μεγέθη αυτά αντιπροσωπεύουν το σύνολο, σχεδόν, του ακαθάριστου προϊόντος σε αυτές τις νησιωτικές περιοχές, οι οποίες ως κατά βάση τουριστικοί προορισμοί, βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά στην ακτοποϊα για την εξυπηρέτησή τους, τονίζει το IOBE.

## 2.8 Η πιο κρίσιμη χρονιά για την ελληνική ακτοποϊα

Η πιο κρίσιμη χρονιά για την ελληνική ακτοποϊα θα είναι το 2021, σύμφωνα με όσα ανέφερε ο πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) Μιχάλης Σακέλλης, αποδεχόμενος τη σπουδαία τιμητική βράβευση του «Greek Shipping Newsmaker of the Year» στα φετινά βραβεία Lloyd's List Greek Shipping Awards 2020, που διεξήχθησαν για πρώτη φορά διαδικτυακά την Παρασκευή 4 Δεκεμβρίου.

Ο κ. Σακέλλης στη σύντομη παρέμβασή του επεσήμανε ότι «η ακτοποϊα στηρίχθηκε από τα συναρμόδια υπουργεία το 2020, αλλά η υποστήριξη αυτή θα πρέπει να ενισχυθεί το 2021, χρονιά η οποία αναμένεται να είναι η πιο κρίσιμη, τουλάχιστον από το 1970, όταν ασχολήθηκε ο ίδιος για πρώτη φορά με τη ναυτιλία».

Στη σχετική ανακοίνωση του ΣΕΕΝ αναφορικά με τη βράβευση αναφέρεται ότι η εξαιρετικά τιμητική αυτή διάκριση, η οποία έρχεται στα 100 χρόνια λειτουργίας του Συνδέσμου, αποτελεί το μοναδικό βραβείο που αποφασίζεται από τους ίδιους τους συντάκτες της Lloyd's List και απονεμήθηκε στον κύριο Σακέλλη, αναγνωρίζοντας τον κεντρικό ρόλο που διαδραμάτισε καθ' όλη τη διάρκεια του 2020 στις προσπάθειες να κρατηθεί η ελληνική ακτοποϊα ζωντανή παρά το πλήγμα που δέχθηκε από την πανδημία Covid-19.

Αποδεχόμενος το βραβείο, ο κ. Σακέλλης είπε: «Θέλω να ευχαριστήσω τη Lloyd's List που με επέλεξε. Είναι μεγάλη τιμή για μένα και μία πολύ σημαντική στιγμή της επαγγελματικής αλλά και προσωπικής μου ζωής».

Ο ΣΕΕΝ, του οποίου έχω την τιμή να είμαι πρόεδρος -τόνισε ο κ. Σακέλλης- κατάφερε κατά τη διάρκεια του 2020 να προσφέρει εξαιρετικά χρήσιμες υπηρεσίες και να αντιμετωπίσει την κρίση λόγω της πανδημίας, παρά τα σοβαρά προβλήματα που έπρεπε να αντιπαρέλθει. Ως αποτέλεσμα τα πλοία μας προσέφεραν εξαιρετικές υπηρεσίες όλη τη χρονιά. Καταφέραμε επίσης να αναδείξουμε τη σημασία των ακτοποϊκών μας υπηρεσιών όχι μόνο για την οικονομία, αλλά και για την προστασία των εθνικών και ευρωπαϊκών μας συμφερόντων, ενώ είναι η πρώτη φορά που ο κλάδος μας εντάσσεται σε διάφορα αναπτυξιακά προγράμματα.

## Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ιστοσελίδες όπου χρησιμοποιήθηκαν :

<https://www.slideshare.net/elenibouri/ss-60238613>

[http://zitoumeno.blogspot.com/2010/08/blog-post\\_103.html](http://zitoumeno.blogspot.com/2010/08/blog-post_103.html)

<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/>

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%84%CE%BC%CF%8C%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%BF>

<http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm>

<https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/mnimon/article/viewFile/7976/7779.pdf>  
(απόσπασμα βιβλίου)

<http://www.koutouzis.gr/navagia-megala.htm>

<https://www.mixanitouxronou.gr/i-synarpastiki-istoria-tis-ellinikis-aktoplo-as-oi-thrylikes-kontres-toy-aigaiou-kai-ta-nayagia-poy-allaxan-toys-kanones-asfaleias/>

<https://www.anek.gr/el/fiftyyears/>

[https://el.wikipedia.org/wiki/Hellenic\\_Seaways](https://el.wikipedia.org/wiki/Hellenic_Seaways)

[https://el.wikipedia.org/wiki/Minoan\\_Lines](https://el.wikipedia.org/wiki/Minoan_Lines)

<https://el.wikipedia.org/wiki/Seajets>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Golden\\_Star\\_Ferries](https://en.wikipedia.org/wiki/Golden_Star_Ferries)

<https://www.fortunegreece.com/article/stis-xenes-agores-strefonte-i-aktoploikes-eteries/>

<https://www.naftikachronika.gr/2018/01/19/aktoploia-kai-chrisi-Ing/>

<https://www.larissanet.gr/2021/01/17/apo-tin-aktoploia-to-50-ton-theseon-ergasias-sta-nisia/>

Επίσης χρησιμοποιήθηκαν τα εξής :

-Διπλωματική Μελέτη, Πανεπιστήμιο Πειραιά Λεκάκου Μ., 2002,

-Κωνσταντάρας Ι., 2010, Η συμβολή της Ακτοπλοΐας στον ελληνικό τουρισμό,

-Πτυχιακή Εργασία, ΤΕΙ Κρήτης Λάμπρου Δ., 2013, Κλαδική Μελέτη Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας,

- «Η αγορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα» Λεκάκου Μ., 2001.

