

ΤΑ ΝΕΑ

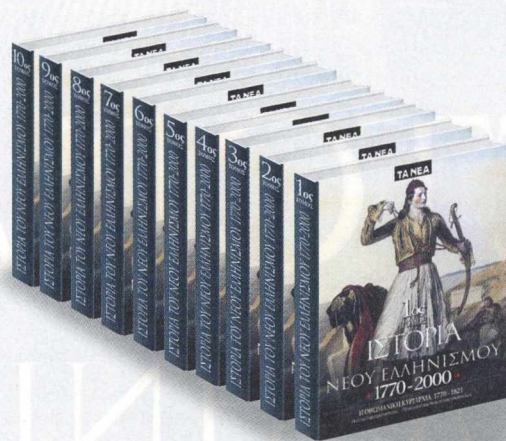
10^{ος}
ΤΟΜΟΣ
7ο Τεύχος

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ 1770-2000

Η ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ ΟΜΑΛΟΤΗΤΑΣ 1974 - 2000
Δημοκρατικές κατακτήσεις Οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική σταθερότητα

Ελληνικά
χρόνια

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ 1770 – 2000



Κάθε μέρα σε τεύχη, 10 τόμοι,
εντελώς δωρεάν μαζί με **ΤΑ ΝΕΑ**



.II.

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΗΓΕΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η περίοδος των τελευταίων χρόνων της δεκαετίας του 1960 και των πρώτων χρόνων της δεκαετίας του 1970 θεωρείται «χρυσή εποχή» για την παγκόσμια ναυτιλία, αλλά και ιδιαίτερα για την ελληνόκτητη ναυτιλία. «Χρυσοί Έλληνες» ονομάστηκαν και οι εφοπλιστές από το διεθνή και ελληνικό Τύπο. Γόνοι παραδοσιακών ναυτιλιακών οικογενειών της Χίου, της Άνδρου, της Κάσου, οι Λιβανοί, Γουλανδρή, Κουλουκουνή, δυναμικοί, νέοι και «ξένοι στο επάγγελμα» οι Ωνάσης και Νιάρχος, είναι αυτοί που έστησαν το μύθο του Έλληνα μεγιστάνα εφοπλιστή με τις πολυτελείς θαλαμηγούς και τα ιδιωτικά αεροπλάνα, με τις εντυπωσιακές επαύλεις στα διεθνή κοσμοπολίτικα κέντρα και τα ιδιόκτητα νησιά στις ελληνικές θάλασσες. Παρ' όλο που σε ορισμένες περιπτώσεις «τα αμύθητα πλούτη» ορισμένων εφοπλιστών αποτελούσαν μια πραγματικότητα, ο κύριος όγκος της ελληνόκτητης ναυτιλίας ανήκε σε μεσαίες και μικρές επιχειρήσεις ενώ η δυναμική της ανανέωσής της προήλθε, σε συντριπτικό βαθμό, από τους Έλληνες ναυτικούς, πλοίαρχους και μηχανικούς καθώς και τους υπαλλήλους - στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η αναπτυξιακή πορεία

Την περίοδο αυτή η διαχείριση του ελληνόκτητου στόλου «ξαναγύρισε» στα πάτρια εδάφη και ο Πειραιάς μετατράπηκε σε διεθνές κέντρο διαχείρισης πλοίων. Επιχειρήσεις που μέχρι τότε λειτουργούσαν από το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη μετέφεραν τις δραστηριότητές τους στον Πειραιά ενώ παράλληλα νέοι εφοπλιστές, με κέντρο το ελληνικό λιμάνι, έκαναν την είσοδό τους στη ναυτιλιακή αγορά και είναι αυτοί που με το δυναμισμό τους έδωσαν νέα ώθηση στην ανάπτυξη της ναυτιλίας. Ποτέ η ελληνόκτητη ναυτιλία δεν είχε φθάσει τους αριθμούς που έφθασε λίγους μήνες πριν το πέρας του 20ού αιώνα. Ο στόλος που διοικούσαν από την ξηρά οι Έλληνες εφοπλιστές και από τη θάλασσα Έλληνες πλοίαρχοι μέσα σε εκατό χρόνια γνώρισε ιλιγγιώδη ανάπτυξη: από 400 πλοία των 800.000 κοχ στις αρχές του 20ού αιώνα (1914), κατέληξε σε 3.584 πλοία των 90,3 εκατομμυρίων κοχ το 2000.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1974-2000 η ελληνόκτητη ναυτιλία συνέχισε την αναπτυξιακή της πορεία και κατάφερε να ξεπεράσει με μικρές απώλειες τόσο τις συνέπειες των πετρελαϊκών κρίσεων του 1973-4 και του 1978, όσο και τις μακροχρόνιες κρίσεις στις ναυλαγορές

ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ «ATHINA M.».

Συλλογή οικογένειας
Μαρτίνου.
Από το λεύκωμα των
Γιάννη Θεοτοκά,
Τζερίνας Χαρλαύτη,
Ευδόμνη ..., Αθήνα,
ΕΛΙΑ, 2004,
σ. 285.



ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΗ
ΘΕΟΤΟΚΑ -
ΤΖΕΡΙΝΑΣ
ΧΑΡΛΑΥΤΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ, ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΣ
ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ (1967 - 2000)

Έτος	1. Ελλη- νικός	Ετήσια μεταβολή %	2. Ελληνό- κτητος	Ετήσια μεταβολή %	1/2	3. Παγκό- σμιος	Ετήσια μεταβολή %
1967	7,7	2,0	21,8	10,6	35,1	182.1	6,4
1968	8,7	14,0	23,9	9,5	36,6	194.2	6,6
1969	10,6	20,9	26,9	10,4	39,2	211.7	9,0
1970	12,9	21,6	30,9	14,7	41,6	227.5	7,5
1971	14,6	13,3	34,1	10,4	42,7	247.2	8,7
1972	18,7	28,1	39,1	14,6	47,8	268.3	8,6
1973	21,8	17,0	42,6	9,1	51,2	289.9	8,0
1974	22,7	4,2	45,4	6,4	50,1	311.3	7,4
1975	25,1	10,4	48,3	6,5	52,0	342.2	9,9
1976	28,7	14,1	50,6	4,7	56,7	372	8,7
1977	33,8	17,8	52,9	4,5	63,9	393.6	5,8
1978	36,3	7,6	52,5	-0,7	69,2	406	3,1
1979	38,6	6,2	53,0	0,9	72,8	413	1,7
1980	41,4	7,4	53,6	1,3	77,2	419.9	1,7
1981	42,3	2,1	54,3	1,3	73,5	420.8	0,2
1982	38,1	-10,0	53,5	-1,6	71,2	424.7	0,9
1983	37,7	-0,9	56,1	5,0	67,2	422.6	-0,5
1984	35,8	-5,1	53,6	-0,5	60,8	418.7	-0,9
1985*	27,8		46,9		59,2	416.3	-0,6
1986	24,2	-12,9	45,1	-3,8	53,6	404.9	-2,7
1987	21,0	-13,1	47,5	5,4	44,2	403.5	-0,3
1988	19,8	-5,9	48,0	1,1	41,1	403.4	0,0
1989	19,2	-2,7	47,8	-0,4	40,2	410.5	1,8
1990	20,5	6,4	46,6	2,9	41,6	423.6	3,2
1991	22,8		47,9		47,4	436.0	2,9
1992	23,4	2,9	53,9	12,4	43,4	444.3	1,9
1993	25,5	8,9	57,0	5,6	44,8	457.9	5,6
1994	30,2	18,3	66,3	16,5	45,5	475.9	1,4
1995	31,1	3,2	71,7	8	43,5	490.7	3,1
1996	30,8	-1,2	75,2	4,8	40,9	507.9	3,5
1997	25,3	-17,8	75,0	-0,2	33,7	522.2	2,8
1998	27,8	10,0	78,9	5,3	35,3	531.4	1,9
1999	28,5	2,5	83,5	5,7	34,1	543.6	2,2
2000	29,5	3,6	90,2	8,1	32,7	558,1	2,7

ΠΗΓΗ: Επεξεργασία στοιχείων από *Ναυτικά Χρονικά*, διάφορα τεύχη. – N. Mikelis, *Greek Controlled Shipping 1991-95*, Greek Shipping Cooperation Committee-Lloyd's Register of Shipping, 1996-2000.

* Από τη χρονιά αυτή και μετά, το περιοδικό λαμβάνει υπόψη πλοία μεγαλύτερα των 1.000 κοχ.

κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980. Κατάφερε να ανανεωθεί και να επεκταθεί σε νέες αγορές κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 και να διατηρήσει και να διευρύνει την ηγετική της θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, παραμένοντας σε όλη τη διάρκεια της περιόδου 1974-2000 η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως (βλ. Πίνακα 1).

Ένα από τα κυρίαρχα ερωτήματα των ερευνητών της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι ο βαθμός στον οποίο επηρέασαν τα πεπραγμένα αυτού του τεράστιου στόλου την αναπτυξιακή πορεία της χώρας. Δεν πρέπει να λησμονεί κανείς ότι, αν η διαχείριση του στόλου στη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου γίνεται από ελληνικά εδάφη, η οικονομική του εκμετάλλευση διεξάγεται στους πέντε ωκεανούς του κόσμου και ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει ένας διεθνής μεταφορέας φορτίων ξένων χωρών. Το ναυτιλιακό κεφάλαιο αποτέλεσε μια διαρκή ροή στην ελληνική οικονομία σε όλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Πέρα από τους μισθούς των Ελλήνων εργαζομένων στα πλοία και τα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η έρευνα απέδειξε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν επενδύσει σε όλους σχεδόν τους τομείς της ελληνικής οικονομίας: σε αγροτικές, κτηνοτροφικές και αλιευτικές επιχειρήσεις, σε βιομηχανικές επιχειρήσεις καθώς και σε τραπεζικές, ασφαλιστικές, τουριστικές, κτηματικές, οικοδομικές και μεταφορικές επιχειρήσεις, αποτελώντας μια ιδιαίτερα ισχυρή

επιχειρηματική ομάδα, οργανικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας.

Οι εφοπλιστές

Οι γόννοι των παραδοσιακών οικογενειών καρβοκύρηδων του Ιονίου και του Αιγαίου, οι λεγόμενοι «παραδοσιακοί» εφοπλιστές, εξακολούθησαν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και να κατέχουν κυρίαρχη θέση στην ελληνόκτητη ναυτιλία. Το 1975, στη λίστα των 10 μεγαλύτερων εφοπλιστών εμφανίζονταν οι

οικογένειες Π. Γουλανδρή, Κ.Μ. Λεμού, Ν. Γουλανδρή, Γ.Σ. Λιβανού, Χανδρή και Κουλουκουντή ενώ το σύνολο σχεδόν των εφοπλιστών που δραστηριοποιούνταν κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια συνέχιζε να διαχειρίζεται, και στην περίοδο που μελετούμε, στόλους με σημαντικό αριθμό πλοίων.

Αν υπάρχει όμως κάτι που κυρίαρχα χαρακτηρίζει την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970, αυτό είναι η είσοδος μεγάλου αριθμού νέων, μη παραδοσιακών εφοπλιστών.

Παράλληλα με την εγκατάσταση στον Πειραιά γραφείων - αντιπροσωπειών των επιχειρήσεων των παραδοσιακών ναυτιλιακών οικογενειών, δημιουργήθηκαν και πολλές νέες ε-

Ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει ένας διεθνής μεταφορέας φορτίων ξένων χωρών



Ο ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

στο Κερατσίνι.
Φωτογραφικό αρχείο
ΔΟΛ.



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.**

Φωτογραφία του κτιρίου,
που βρίσκεται
στον Πειραιά.
Φωτογραφικό αρχείο
ΔΟΛ.

πιχειρήσεις από νεοεισερχόμενους εφοπλιστές. Βρισκόμαστε στην περίοδο που η ναυτιλία αποτελεί έναν εξαιρετικά προσοδοφόρο κλάδο δραστηριότητας και δημιουργεί σημαντικά εισοδήματα σε μια περίοδο που ο εφοπλισμός ταυτίζεται με τον αμύθητο πλούτο και αποτελεί το πρότυπο της επιτυχίας και της επιχειρηματικής καταξίωσης για σημαντική μερίδα του πληθυσμού. Ο μύθος του Ωνάση και του Νιάρχου καλλιεργήθηκε από τον ελληνικό και το διεθνή Τύπο και συνέβαλε ώστε «άνθρωποι όπως ο κουρέας του μικρού κουρείου στην πλατεία Συντάγματος ή ο μεσήλικας ιδιοκτήτης της ψαροταβέρνας στο Αργοστόλι, στα νερά του Ιονίου Πελάγους, θα ήταν πιθανώς εξαιρετικά πρόθυμοι, αν τους δινόταν η ευκαιρία, κάποια μέρα, με κάποιο τρόπο, να επενδύσουν μέρος από τις οικονομίες τους σε ένα πλοίο. Για πολλούς αυτό έμεινε ανέφικτο όνειρο. Αλλά η επιθυμία υπήρχε», όπως έγραφε, με μια δόση υπερβολής το ναυτιλιακό περιοδικό *Fairplay*, 1980. Εξετάζοντας την εξέλιξη του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου, βλέπουμε ότι, πράγματι, ο ρυθμός εισόδου νέων επιχειρήσεων ήταν υψηλός. Το 1969 λειτουργούσαν 369 επιχειρήσεις, το 1975 αυξήθηκαν στις 641 ενώ το 1981 αυξήθηκαν περαιτέρω και έφθασαν τις 710 (Θεοτοκάς, 1997, κεφ. 2).

Σημαντικός αριθμός μη παραδοσιακών εφοπλιστών λοιπόν εισήλθαν στη ναυτιλία κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970. Μπορούμε να διακρίνουμε δύο ομάδες μη παραδοσιακών εφοπλιστών: αυτούς που προέρχονται

από το ναυτιλιακό κύκλο και απασχολήθηκαν σε αυτή είτε ως αξιωματικοί στα πλοία είτε ως στελέχη στα γραφεία και αυτούς που εισήλθαν στη ναυτιλία έπειτα από επιτυχημένη επαγγελματική πορεία σε άλλο κλάδο δραστηριότητας. Μεταξύ των δεύτερων περιλαμβάνονται έμποροι, βιομήχανοι, εργολάβοι, ιδιοκτήτες νυχτερινών κέντρων, τραγουδιστές, εισοδηματίες κ.ά.

Για τους προερχόμενους από το εσωτερικό της ναυτιλίας, η μετεξέλιξη σε εφοπλιστή αποτελεί μέρος μιας επαγγελματικής ανέλιξης. Το γεγονός ότι διέθεταν την τεχνογνωσία διαχείρισης των πλοίων καθιστούσε την επένδυση των περιορισμένων κεφαλαίων τους στη ναυτιλία μια σχεδόν αναμενόμενη επιλογή. Αυτό το πρότυπο επαγγελματικής εξέλιξης καταγράφεται στην ελληνόκτητη ναυτιλία σε όλη τη σύγχρονη ιστορία της, καθώς μεταξύ των «παραδοσιακών» εφοπλιστών υπήρχε μακρά παράδοση καπετάνιων που εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές. Αυτή η πρακτική συνεχίστηκε σχεδόν αδιαφοροποίητη και κατά τη δεκαετία του 1970. Ο καπετάνιος που εργαζόταν επί σειρά ετών για έναν «παραδοσιακό» εφοπλιστή θα μπορούσε να εξελιχθεί σε αρχικαπετάνιο ή διευθυντή του γραφείου του ιδιοκτήτη στον Πειραιά και στη συνέχεια να συγκεντρώσει αρκετά χρήματα, ώστε να είναι σε θέση να αγοράσει ένα ή δύο μικρά μεταχειρισμένα πλοία, συνήθως μεγάλης ηλικίας, συχνά με τη βοήθεια κάποιου φίλου ή συγγενή ή τη δανειοδότηση του ίδιου του εφοπλιστή στην επιχείρηση του οποίου εργαζόταν. Αντίστοιχα, πρώην υπάλληλοι ή πράκτορες ναυτιλιακών εταιρειών, εξελίχθηκαν με επιτυχία σε εφοπλιστές χάρη στην ευρύτερη γνώση τους σχετικά με τη ναυτιλιακή αγορά αλλά και στο γεγονός ότι, κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής τους ζωής, εξοικειώθηκαν με την επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων εφοπλιστών. Στην ομάδα αυτή ανήκουν ορισμένοι από τους περισσότερο επιτυχημένους εφοπλιστές των ημερών μας, όπως οι Τσάκος, Κωνσταντακόπουλος, Χατζηλευθεριάδης, οι οποίοι χαρακτηρίζουν με το δυναμισμό τους και τις καινοτόμες στρατηγικές τους την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, καθώς και οι περισσότεροι από τους μικρούς εφοπλιστές.

Για τη δεύτερη ομάδα νεοεισερχόμενων εφοπλιστών, η ναυτιλία υπήρξε επενδυτική επιλογή. Κίνητρο για την εισαγωγή τους στον εφοπλισμό αποτέλεσαν οι υψηλές αποδόσεις της ναυτιλίας. Την περίοδο αυτή η ναυτιλία θεωρούνταν μια επενδυτική δραστηριότητα υψηλής απόδοσης και αποτελούσε αξιόπιστη εναλλακτική επιλογή για μεγάλο αριθμό επενδυτών. Έτσι, σημαντικός αριθμός εμπόρων, βιο-

μηχάνων αλλά και επιχειρηματιών άλλων τομέων (κατασκευαστών, γιατρών, εισοδηματιών κ.ά.) εισήλθε στη ναυτιλιακή αγορά, όπως οι Αλαφούζος, Φραγκίστας, Αγγελόπουλοι, Κωνσταντόπουλος κ.ά. Η επάρκεια κεφαλαίων όμως δεν μπορούσε σε όλες τις περιπτώσεις επενδυτών αυτής της ομάδας να υποκαταστήσει με επιτυχία την απουσία της τεχνολογίας διαχείρισης και της γνώσης της ναυτιλιακής αγοράς. Αυτό το χαρακτηριστικό εξηγεί το γεγονός ότι ο ρυθμός εξόδου από την αγορά αυτής της κατηγορίας των επενδυτών ήταν σημαντικά μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο της ομάδας των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού και των στελεχών των επιχειρήσεων.

Πρέπει βέβαια να αναφερθεί ότι η ενδεχόμενη αποτυχία μιας επένδυσης στη ναυτιλία δεν δημιουργούσε τις ίδιες επιπτώσεις και στα μέλη των δύο παραπάνω ομάδων. Για τους ήδη επιτυχημένους επιχειρηματίες, αποτυχία σήμαινε συνήθως απώλεια κεφαλαίων και επιστροφή στην προηγούμενη επιχειρηματική δραστηριότητα. Υπάρχουν παραδείγματα σημαντικών σήμερα επιχειρηματιών, οι οποίοι επιχείρησαν κάποια στιγμή την είσοδό τους στη ναυτιλία, εξασφαλίζοντας μόνο βραχυχρόνια επιτυχία. Δεν συνέβαινε όμως το ίδιο και για τους προερχομένους από το ναυτικό επάγγελμα, οι οποίοι συνήθως επένδυαν το σύνολο των διαθέσιμων κεφαλαίων τους και δανείζονταν πρόσθετα κεφάλαια για την αγορά των πλοίων τους. Με σκληρή προσωπική εργασία αλλά ταυτόχρονα αναλαμβάνοντας ρίσκα, κατάφερναν να διαχειρίζονται επικερδώς τα πλοία τους. Όμως, δεν διέθεταν αποθεματικά ή εγγυήσεις που θα μπορούσαν να τους προφυλάξουν από τους κινδύνους που δημιουργεί μια κυκλική οικονομική δραστηριότητα, όπως η ναυτιλία. Για τους νεοεισερχόμενους εφοπλιστές αυτής της ομάδας ο δρόμος της επιτυχίας δεν ήταν πάντοτε εξασφαλισμένος. Είναι χαρακτηριστικό η περίπτωση του καπετάνιου, Γιώργου Ντούλη από το Πυργί της Χίου, ο οποίος, μετά από επιτυχημένη

Την περίοδο αυτή, η ναυτιλία θεωρούνταν επενδυτική δραστηριότητα υψηλής απόδοσης

επαγγελματική σταδιοδρομία, κατάφερε να εισέλθει στον εφοπλισμό και να δημιουργήσει στόλο με μικρό αριθμό φορτηγών πλοίων μικρής χωρητικότητας. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, έπειτα από κάποιο ατύχημα σε ένα από τα πλοία του, που προκάλεσε καταστροφή του φορτίου που μετέφερε, δεν μπόρεσε να καλύψει τις ζημιές που προκλήθηκαν, με αποτέλεσμα τα πλοία του να κατασχεθούν. Η σχέση

του με τη θάλασσα όμως δεν σταμάτησε παρ' όλες τις αντιξοότητες. Ο Γ. Ντούλης επέστρεψε στη γέφυρα ως πλοίαρχος στο φορτηγό πλοίο «Shipbroker», αποφασισμένος να ξεκινήσει την προσπάθεια από την αρχή. Στο πρώτο του ταξίδι όμως, έχασε τη ζωή του. Το πλοίο του τυλίχθηκε στις φλόγες, όταν συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Nasia», στις 13 Μαρτίου του 1994 στο Βόσπορο. Ο ίδιος κήκε ζωντανός στη γέφυρα του πλοίου «Shipbroker», παραμένοντας πάνω σε αυτό, Έλληνας πλοίαρχος μέχρι την τελευταία του πνοή. Όλη η ψυχή, η επιμονή, το έργο και η διαρκής μάχη με τη θάλασσα και τον κίνδυνο, αποτυπώνονται και χάνονται στα κύματα, εκεί όπου η συνέχεια της παράδοσης της ελληνικής ναυτοσύνης μεταλαμβάνεται πάνω στα «βαπόρια», εκεί όπου τηρούνται με υπερηφάνεια οι άγραφοι νόμοι ενός κώδικα τιμής μοναδικού στο ναυτικό επάγγελμα.

Η εξέταση της πορείας των σημαντικότερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων της περιόδου 1974-2000 επιβεβαιώνει τη διαπίστωση ότι είναι οι μη παραδοσιακοί εφοπλιστές που σηματοδότησαν με την επιτυχημένη τους πορεία την ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου. Στους δέκα κορυφαίους εφοπλιστές περιλαμβάνονταν το 1958 οκτώ παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες (Κουλουκουντή, Σ. Λιβανού, Π. και Ν. Γουλανδρή, Εμπειρικού, Χανδρή, Λεμού και Α-



ΤΟ BULK CARRIER

(πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου) «Aegean Eagle» της οικογένειας Αγγελοπούλου. Δημοσιεύεται στο λεύκωμα των Γιάννη Θεοτοκά, Τζερίνας Χαρλαύτη, Ευδόμης, Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, 1945-2000, Οργάνωση, Διοίκηση, Στρατηγικές, Αθήνα, ΕΛΙΑ, 2004, σ. 119.

φοί Γουλανδρή) και μόνο δύο μη παραδοσιακοί εφοπλιστές, οι Νιάρχος και Ωνάσης (βλ. Πίνακας 2). Με την πρόοδο του χρόνου είναι εμφανές ότι τα παραδοσιακά ονόματα μειώθηκαν και έκαναν την εμφάνισή τους νέα, μη παραδοσιακών εφοπλιστών. Στο τέλος της περιόδου, το 2000, στη λίστα των μεγαλύτερων εφοπλιστών περιλαμβάνονται οκτώ μη παραδοσιακοί εφοπλιστές (Ντ. και Θ. Μαρτίνος, Γ. Προκοπίου, Π. Τσάκος, Α., Θ.&Ι. Αλαφούζος, Α.&Σ. Καρνέσης, Ν. Φράγκος, Ν. Μουνδρέας και Ι.&Α. Αγγελικούσης) και μόνο δύο παραδοσιακές οικογένειες (Γ.Π. Λιβανού και αδελφοί Πολέμη). Παρατηρώντας δε τη λίστα των επιχειρήσεων με στόλους μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης του ενός εκατομμυρίου τόνων, φαίνεται ότι οι 24 από τις 31 επιχειρήσεις που περιέχονται σε αυτή για το 2000, ανήκαν σε μη παραδοσιακούς εφοπλιστές (Naftiliaki, 2000).

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του ελληνόκτητου στόλου κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα είναι η μείωση του βαθμού συγκέντρωσης του κεφαλαίου. Το 1958, οι δέκα μεγαλύτερες επιχειρήσεις διαχειρίζονταν ποσοστό 53% της χωρητικότητας του στόλου, το οποίο μειωνόταν σταθερά τα επόμενα χρόνια, για να φθάσει το 2000 στο 20% (Πίνακας 2). Την ίδια στιγμή, οι επιχειρήσεις μικρού μεγέθους που διαχειρίζονταν στόλους από ένα έως τέσσερα πλοία ξεπερνούσαν το 65% του συνολικού αριθμού των επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου 1974-2000. Αξίζει δε να αναφερθεί το γεγονός ότι σημαντικό ποσοστό των μικρών ε-

πιχειρήσεων ήταν επιχειρήσεις του ενός πλοίου, οι αποκαλούμενες μοναχοβάπορες, το φυτόριο του ελληνόκτητου στόλου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, τα έτη 1981 και 1990, το ποσοστό των μοναχοβάπορων επί των μικρών επιχειρήσεων ήταν 29% και 46% αντίστοιχα (Θεοτοκάς, 1997, Πίνακας 2.7). Πρέπει δε επιπλέον να αναφερθεί ότι οι μικρές επιχειρήσεις στο σύνολό τους, αλλά και ιδιαίτερα οι μονα-

χοβάπορες επιχειρήσεις, είχαν πλοία των οποίων η μέση ηλικία ήταν σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του συνόλου του στόλου.

Φαίνεται δηλαδή και από αυτό το χαρακτηριστικό ότι ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούνταν τόσο από επιχειρήσεις με ικανοποιητικό μέγεθος

Οι μη παραδοσιακοί εφοπλιστές σηματοδότησαν την ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου

στόλου και ισχυρή κεφαλαιακή συγκρότηση, όσο και από επιχειρήσεις που διατηρούσαν τα χαρακτηριστικά των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της ξηράς και έδιναν τον αγώνα για την επιβίωση στην ανταγωνιστική αγορά. Στήριζαν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα στην ικανότητά τους να εφαρμόζουν καινοτόμες διοικητικές πρακτικές, στην οργανωτική και διοικητική ευελιξία τους και στην αποτελεσματική τεχνική διαχείριση των πλοίων τους, όμως επηρεάζονταν σε μεγαλύτερο βαθμό τόσο από τις διακυμάνσεις των ναυλαγορών, όσο και από τις μεταβολές του περιβάλλοντος λειτουργίας σε παγκόσμιο επίπεδο (Θεοτοκάς, 1997, κεφ. 2).

Αναφέρθηκε ήδη ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου, και ειδικά κατά τη δεκαετία του 1970, αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των επιχειρήσεων. Η αύξηση δεν ήταν αποτέλεσμα μόνο της εισόδου στην αγορά νέων εφοπλιστών αλλά της επιχειρηματικής φιλοσοφίας των Ελλήνων εφοπλιστών και της τάσης τους για διάσπαση των επιχειρήσεών τους. Οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολούθησαν και κατά τη διάρκεια της περιόδου 1974-2000 να μην λειτουργούν ως επενδυτές αλλά ως επιχειρηματίες και να αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία όχι αποκλειστικά ως πηγή εισοδήματος αλλά ως επαγγελματικό στίβο. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι μεταξύ των εφοπλιστικών οικογενειών περιλαμβάνονται οικογένειες με αμύθητη κινητή και ακίνητη περιουσία, οι οποίες, όμως, εξακολουθούσαν να παραμένουν στον εφοπλισμό, διαχειριζόμενες στόλους με μικρό αριθμό πλοίων, ακριβώς γιατί «αυτή ήταν πάντα η δουλειά της οικογένειας» (Θεοτοκάς – Χαρλαύτη, 2004, σ. 56).

ΤΟ ΠΛΟΙΟ «ΚΑΡΕΤΑΝ ΥΙΑΝΝΙΣ»,

ιδιοκτησίας Αλαφούζου. Δημοσιεύεται στο λεύκωμα των Γιάννη Θεοτοκά, Τζελίνας Χαρλαύτη, *Ευπόμψη, Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, 1945-2000, Οργάνωση, Διοίκηση, Στρατηγικές*, Αθήνα, ΕΛΙΑ, 2004, σ. 123.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΟΙ ΔΕΚΑ ΚΟΡΥΦΑΙΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΜΙΛΟΙ
(1958-2000)

Εφοπλιστικός όμιλος	1958		1975		1981		1990		2000	
	Αρ.	κοκ	Αρ.	κοκ	Αρ.	κοκ	Αρ.	κοκ	Αρ.	τυβ
Αφοί Κουλουκουντή	3	652	10	712						
Αφοί Γουλανδρή	9	238								
Σ.Γ. Λιβανός	4	636	7	1,219	5	1,370	10	858		
Αφοί Χανδρή	10	200	9	791						
Σ.Γ.Εμπειρικός	8	290								
Σ. Νιάρχος	1	1,003	4	1,786	4	1,605				
Υιοί Πέτρου Γουλανδρή	2	661	1	2,578	3	1,810				
Α. Ωνάσης	5	624	2	2,562	2	1,991				
Υιοί Ν. Γουλανδρή	6	417	6	1,333	8	1,073				
Κ.Μ. Λεμός	7	530	3	2,274	1	2,001				
Μ. Κολοκοτρώνης			5	1,581						
Ν. Κούλουθρος			8	817						
Αφοί Βαρδινογιάννη					6	1,264				
Π. Ταβουλαρέας					7	1,177	5	1,181		
Β. Παπαχριστίδης					9	977	4	1,847		
Λ. Χατζηνιωάννου					10	898	1	2,772		
Γ. Π. Λιβανός							2	2,683	1	4.777
Ι. Λάτσης							3	2,003		
Ε. Γ. Εμπειρικός							6	1,160		
Γ. Καλλιμανόπουλος							7	987		
Αφοί Α.&Σ. Πολέμη							8	974	4	3.189
Αφοί Μαρτίνου							9	937		
Ντ. Μαρτίνος									2	4.501
Π. Τσάκος									3	3.651
Α.&Θ.&Ι. Αλαφούζος									5	3.154
Γ. Προκοπίου									6	2.878
Αφοί Α.&Σ. Καρνέση									7	2.827
Αθ. Μαρτίνος									8	2.735
Ι. & Α. Αγγελικούση									9	2.524
Ν. Φράγκος- Ν. Μουνδρέας									10	2.312
1. Σύνολο των 10		6,527		15,653		14,169		15,046		30.236
2. Σύνολο του στόλου		10,425		45,392		54,319		52,041		150,966
½		53%		34,5%		26,1%		29,6%		20%

ΠΗΓΗ: Γιάννης Θεοτοκάς, Τζερίνα Χαρλαύτη, Ευδόκη. Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις 1945-2000. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές, Αθήνα, ΕΛΙΑ, 2004, Πίνακας 2.1.

ΣΥΡΟΣ – ΝΕΩΡΙΟ.

Στη φωτογραφία,
εμπορικό πλοίο στη
διάρκεια εργασιών
επισκευής.
Φωτογραφικό αρχείο
ΔΟΛ.



Η τάση διάσπασης των επιχειρήσεων συνδέεται με το γεγονός ότι διατηρούσαν, ή επιδίωκαν να διατηρούν, τον απόλυτο έλεγχο των επιχειρήσεών τους και λάμβαναν οι ίδιοι τόσο τις στρατηγικές όσο και τις λειτουργικές αποφάσεις. Όταν η δυνατότητα απόλυτου ελέγχου περιοριζόταν ή έπαυε να υπάρχει, ανεξαρτητοποιούνταν από το κοινό επιχειρηματικό σχήμα και δημιουργούσαν νέες επιχειρήσεις. Σε αυτή την τάση αποδίδεται το φαινόμενο της δραστηριοποίησης υπό διαφορετικό επιχειρηματικό σχήμα μελών της ίδιας, παραδοσιακής ή μη, εφοπλιστικής οικογένειας. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε ένα δείγμα 144 εφοπλιστικών οικογενειών, τουλάχιστον οι 72 από αυτές, δηλαδή ποσοστό 50% εμπλέκονταν σε συνεργασίες και διασπάσεις: είτε συμμετείχαν σε συμπλοιοκτησία, από την οποία στην πορεία αποχώρησαν, είτε συνεργάστηκαν στην πορεία των δραστηριοτήτων τους με άλλες οικογένειες είτε, τέλος, μέλη τους αποχώρησαν από τις οικογενειακές επιχειρήσεις για να δημιουργήσουν τις δικές τους επιχειρήσεις (Θεοτοκάς – Χαρλαύτη, 2004, σ. 51)

Οι στρατηγικές των Ελλήνων εφοπλιστών

Λειτουργώντας σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά, οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εφάρμοσαν στρατηγικές που θα τους επέτρεπαν να διατηρήσουν το ανταγωνιστικό

πλεονέκτημα στο κόστος παραγωγής των υπηρεσιών τους. Ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, οι επιχειρήσεις του ελληνόκτητου στόλου λειτουργούν ως διεθνοποιημένες, «πολυεθνικές» επιχειρήσεις, που αξιοποιούν την κινητικότητα των συντελεστών της παραγωγής σε παγκόσμια κλίμακα και προσπαθούν να απο-

Οι επιχειρήσεις του ελληνόκτητου στόλου λειτουργούν ως «πολυεθνικές»

φύγουν τις πολιτικές και οικονομικές δυσκολίες μέσω των σημαιών ευκολίας (Carvounis, 1979, σσ. 94-111). Τόσο οι μεγάλοι μεγέθους επιχειρήσεις, που διατηρούσαν δίκτυο γραφείων στον Πειραιά και στα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, όσο και οι μικρές επιχειρήσεις του Πειραιά,

αξιοποίησαν πλήρως αυτό το στοιχείο, όπως δείχνει η στρατηγική που ακολούθησαν ειδικά στο θέμα της επιλογής σημαίας και πληρωμάτων για τα πλοία τους.

Σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970, η ελληνική σημαία αύξανε διαρκώς το ποσοστό της στον ελληνόκτητο στόλο (Πίνακας 1). Έτσι, το 1981 έφθασε να αποτελεί το 77,2% του στόλου. Τη χρονιά αυτή όμως, η παγκόσμια ναυτιλία εισήλθε στη μεγαλύτερη σε ένταση και διάρκεια κρίση της μεταπολεμικής περιόδου, κατά τη διάρκεια της οποίας πολλές ναυτιλίες

υπέστψσαν σημαντικές απώλειες. Οι Έλληνες εφοπλιστές αναζήτησαν τρόπους για τη μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων τους και ένας από αυτούς ήταν η μείωση του κόστους πληρώματος. Η ανάγκη για μείωση του κόστους ήταν περισσότερο επιτακτική για τις επιχειρήσεις που είχαν δανειακές υποχρεώσεις, στις οποίες δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν. Μείωση του κόστους πληρώματος θα μπορούσε να γίνει μόνο μέσω της απασχόλησης στα πλοία ναυτικών από τις χώρες χαμηλού κόστους. Καθώς τα πλοία υπό ελληνική ήταν υποχρεωμένα να απασχολούν ένα ελάχιστο ποσοστό Ελλήνων ναυτικών, οι εφοπλιστές άρχισαν σταδιακά να στρέφονται προς τις σημαίες ευκολίας, οι οποίες δεν έθεταν περιορισμούς ως προς την εθνικότητα του πληρώματος. Έτσι, το ποσοστό της ελληνικής σημαίας άρχισε να μειώνεται, για να φθάσει το 1987 στο 44,2% και να μειωθεί ακόμη περισσότερο τα χρόνια που ακολούθησαν. Το 2000, αποτελούσε μόλις το 32,7% της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Ακόμη και στα πλοία υπό σημαία ευκολίας όμως, οι Έλληνες εφοπλιστές συνέχισαν να καλύπτουν τις θέσεις των αξιωματικών, και ειδικά του πλοιάρχου και του μηχανικού, με Έλληνες ναυτικούς αναγνωρίζοντας τη συνεισφορά τους στην απόδοση του πλοίου.

Ένας από τους παράγοντες που συνέβαλαν στην επιτυχή πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι οι επενδυτικές στρατηγικές που ακολούθησαν οι Έλληνες εφοπλιστές. Ο κυκλικός χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας καθιστά την επιλογή του χρόνου επένδυσης καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχία της. Οι τιμές των πλοίων κινούνται με μια μικρή χρονική υστέρηση, παράλληλα με τις τιμές των ναύλων. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι μια επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να αγοράσει μεταχειρισμένα πλοία ή να προχωρήσει σε νέες ναυπηγήσεις, όταν οι τιμές των ναύλων – και κατά συνέπεια οι τιμές των πλοίων – είναι χαμηλές και να αποκομίσει σημαντικά κέρδη από την εκμετάλλευσή τους κατά την ανοδική πορεία του ναυτιλιακού κύκλου. Επιπλέον, μπορεί να μεταπωλήσει τα πλοία σε σημαντικά υψηλότερη τιμή αποκομίζοντας σημαντικά κεφαλαιακά κέρδη. Οι Έλληνες εφοπλιστές αγόραζαν φθηνά και πουλούσαν ακριβά. Αυτή η στρατηγική εφαρμόστηκε με απόλυτη επιτυχία κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 από σημαντικό αριθμό Ελλήνων εφοπλιστών. Αγόρασαν πλοία κατά τη διάρκεια της κρίσης 1981-1987 και τα πούλησαν αμέσως μετά σε σημαντικά υψηλότερες τιμές. Σε αρκετές περιπτώσεις αγόραζαν ένα πλοίο και το παρόπλιζαν αναμένοντας τη στιγμή της ανόδου των ναύλων προ-

κειμένου να το πωλήσουν ξανά. Φυσικά, αυτή τη στρατηγική μπορούσαν να υλοποιήσουν μόνο εφοπλιστές που είτε είχαν αποθέματα είτε μπορούσαν να εξασφαλίσουν σχετική χρηματοδότηση. Είναι χαρακτηριστική η άποψη του Βασίλη Φ. Παπαχρηστίδη, στην κορύφωση της κρίσης της δεκαετίας του 1980. «...Φαίνεται ότι προβλέπουν (οι Έλληνες εφοπλιστές) βελτίωση ναύλων και αξιών μεταχειρισμένων πλοίων κατά τα προσεχή δύο με τρία χρόνια. Βασιζόμενοι σ' αυτό, φαίνεται να πιστεύουν ότι θα έχουν καλλίτερα κέρδη με το να αγκυροβολήσουν τα χρήματά τους στο Πέραμα αντί να τα έχουν στην τράπεζα» (*Ναυτικά Χρονικά*, 1983). Φυσικά δεν ακολούθησαν με επιτυχία τη στρατηγική αυτή όλοι οι Έλληνες εφοπλιστές. Υπήρξαν περιπτώσεις εφοπλιστών που καταστράφηκαν, όχι μόνο γιατί δεν πώλησαν την κατάλληλη στιγμή αλλά, αντίθετα, ακολουθώντας αυτό που έχει χαρακτηριστεί ως ενδογενής τάση για υπερπενδύσεις κάθε φορά που η ναυλαγορά βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα (Metaxas, 1971), επένδυσαν σε λάθος χρόνο και τελικά καταστράφηκαν. Ο εφοπλιστής Μ. Κολοκοτρώνης για παράδειγμα, διαχειριζόταν, το 1975, τον πέμπτο σε μέγεθος στόλο της ελληνόκτητης ναυτιλίας αλλά, στα τέλη της δεκαετίας του 1970, όλα του τα πλοία είχαν κατασχεθεί από τους δανειστές του. Οι αγορές δεξαμενόπλοιων σε υψηλές τιμές, σε μια εποχή που η ναυλαγορά δεν ευνοούσε τέτοιες επιλογές, καθόρισε την πορεία της επιχείρησής του. Κατά τη διάρκεια της περιόδου καταγράφονται και περιπτώσεις εφοπλιστών που αντιμετώπισαν τη ναυτιλία ως χρηματιστήριο και πούλησαν το σύνολο των πλοίων τους, έμειναν για κάποιο

ΤΟ «MILOS ISLAND»,

πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου, της οικογένειας Γκούμα. Φωτογραφία κατά τη ναυπήγησή του, 22 Μαΐου 1978.

Δημοσιεύεται στο λεύκωμα των Γιάννη Θεοτοκά, Τζελίνας Χαρχαύτη, Ευδόμνη, *Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, 1945-2000, Οργάνωση, Διοίκηση, Στρατηγικές*, Αθήνα, ΕΛΙΑ, 2004, σ. 155.



🐙 ΠΙΝΑΚΑΣ 3 🐙

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ, 1959 - 1977

Έτος	Εργαζόμενοι	Ασφαλισμένοι στο NAT	Αριθμός συνταξιούχων
1959	31.821	70.869	
1975	79.000	126.000	23.671
1976	78.000	127.000	24.915
1977	74.000	122.000	25.494
1978	69.000	115.000	26.344
1979	66.000	110.000	27.252
1980	65.000	108.000	29.211
1981	60.000	107.000	21.022
1982	52.000	102.000	33.465
1983	48.000	95.000	36.162
1984	50.000	90.000	39.273
1985	47.000	80.000	41.582
1986	42.000	74.000	44.143
1987	40.000	70.000	46.063
1988	38.000	68.000	48.025
1989	37.000	67.000	49.322
1990	36.000	65.000	51.765
1991	34.000	62.000	53.968
1992	32.000	58.000	55.450
1993	31.000	55.000	56.684
1994	30.000	52.000	57.567
1995	28.000	48.500	58.964
1996	27.500	47.500	60.032
1997	27.000	46.500	61.475

ΠΗΓΗ: Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος -20ός αι.*, Νεφέλη, 2001, Πίνακας 11.7.

διάστημα εκτός αγοράς και μπήκαν ξανά αποκτώντας πλοία, όταν οι τιμές τους ήταν χαμηλές.

Τα κέρδη που αποκόμισαν οι Έλληνες εφοπλιστές από τις επιτυχημένες αγοραπωλησίες, σε συνδυασμό με τις καλές αποδόσεις που απέφερε η εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων, επέτρεψαν την δυναμική τους επέκταση κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, τόσο μέσω της απόκτησης μεταχειρισμένων πλοίων, όσο και μέσω της ναυπήγησης πολλών νέων πλοίων, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Παράλληλα, επέτρεψαν την επέκταση σημαντικού αριθμού επιχειρήσεων σε νέες αγορές, όπως αυ-

τές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή των πλοίων μεταφοράς χημικών, στις οποίες η συμμετοχή των Ελλήνων ήταν παραδοσιακά μικρή τα προηγούμενα χρόνια. Έτσι, μέσα σε μια δεκαετία, ο στόλος των Ελλήνων εφοπλιστών διπλασιάστηκε σε χωρητικότητα και έφθασε να αποτελεί το 2000 το 17,4% της παγκόσμιας ναυτιλίας σε όρους μεταφορικής ικανότητας.

Οι Έλληνες ναυτικοί

Βασικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνή ανταγωνισμό και σε αυτή την περίοδο αποτελεί η παρουσία των Ελλήνων ναυτικών καθώς και η σχέση τους με τους εφοπλιστές και τα ναυτιλιακά γραφεία στη ξηρά. Και κατά το τελευταίο τέταρτο του 20ού αιώνα συνεχίστηκε η πρακτική όπου οι παραδοσιακοί εφοπλιστές απασχολούσαν ναυτικούς από τον τόπο καταγωγής τους και κρατούσαν τους ιδίους αξιωματικούς, και στη συνέχεια τους γιους τους, που ασκούσαν το ναυτικό επάγγελμα για όλη τους σχεδόν την επαγγελματική καριέρα.

Το 1980, το 36% των Ελλήνων ναυτικών προερχόταν από τους παραδοσιακούς ναυτότοπους

Από το 1945 μέχρι τα τέλη του 1960, το μισό του ναυτεργατικού δυναμικού προερχόταν από τα γνωστά ναυτικά νησιά της Χίου, της Άνδρου, της Κεφαλλονιάς και της Ιθάκης, όπου το μεγαλύτερο μέρος του απασχολούμενου πληθυσμού ήταν ναυτικοί. Η ανάπτυξη του στόλου και η σχετική μείωση

της σημασίας της ομάδας των παραδοσιακών εφοπλιστών, μετά τη δεκαετία του 1970, μείωσε αναλογικά και τη σημασία των ναυτικών από τα ναυτικά νησιά. Το 1980, το 36% των Ελλήνων ναυτικών προερχόταν από τους παραδοσιακούς ναυτότοπους ενώ καινούριοι τόποι προέλευσης ναυτικών έγιναν η Πελοπόννησος και η αστική περιοχή Αθήνας / Πειραιά (Χαρλαύτη 2001, Πίνακας 11.4). Παρ' όλο που αυτή η σχέση σταδιακά έχει περιοριστεί και οι «παλιοί καλοί ναυτικοί» άρχισαν να γίνονται δυσεύρετοι, κυριαρχεί ακόμα η ισχυρή πίστη μεταξύ αξιωματικών και εφοπλιστών, είτε στον Πειραιά είτε στο Λονδίνο είτε στη Νέα Υόρκη, ότι «οι Έλληνες ναυτικοί είναι οι καλύτεροι του κόσμου». Και είναι αυτός ο τρόπος σκέψης, συνυφασμένος με τις ελληνικές ναυτικές παραδόσεις, μια κληρονομιά που έχει μεταδοθεί στους νέους αξιωματικούς από τους παλιότερους και οδηγεί σε μια παραγωγικότητα που δεν μπορεί να μετρηθεί με αριθμούς. Η προέλευση πολλών νέων επιχειρηματιών της θάλασσας από τις τάξεις των πλοιαρχών και μη-

χανικών και η στελέχωση των γραφείων με πρώην αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, έχει διατηρήσει μέχρι τις μέρες μας μια ιδιαίτερη ακόμη ευαισθησία του «γραφείου» για το «βαπόρι». Είναι χαρακτηριστικό για τη νοοτροπία που επικρατεί – έστω και αν τα κελεύσματα του καπιταλισμού έχουν ισοπεδώσει σε μεγάλο βαθμό τις παραδοσιακές εργασιακές σχέσεις στη ναυτιλία – αυτό που ανέφερε ο Ανδριώτης πλοίαρχος και εφοπλιστής της ναυτιλιακής εταιρείας Eletson, Ιωάννης Καρασταμάτης, σε ομιλία του στην Άνδρο, τον Ιούλιο του 2000: «Δεν θέλουμε τους ναυτικούς να δουλεύουν για μας, αλλά με εμάς». Μέχρι πρόσφατα, το 1980, το 40% των Ελλήνων ναυτικών προερχόταν από νησιά και το μεγαλύτερο μέρος των πληρωμάτων των ελληνόκτητων πλοίων ήταν Έλληνες. Πάνω σε αυτά τα πλοία, οι καθημερινές εργασίες συντήρησης είναι πρωταρχικής σημασίας. Η φόρτωση πρέπει να γίνεται στο μέγιστο δυνατό και τόσο η φόρτωση όσο και η εκφόρτωση να γίνεται με μεγάλη προσοχή και κάτω από τη στενή επίβλεψη των αξιωματικών. Ποιο οικονομετρικό μοντέλο μπορεί άραγε να μετρήσει την ποιότητα εργασίας, συντήρησης ή ασφάλειας ναυτικών που εργάζονται και διοικούν περιουσιακά στοιχεία εκατομμυρίων δολαρίων και οι οποίοι, παρ' όλα τα δορυφορικά συστήματα και τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, καλούνται να πάρουν τη συγκεκριμένη «κακιά στιγμή» αποφάσεις ζωής ή θανάτου;

Η απασχόληση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών, των εργαζόμενων στον ελληνόκτητο στόλο από τη δεκαετία του '50 απεικονίζεται στον Πίνακα 3. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών στις δεκαετίες '50 και '60, υπερδιπλασιάστηκε και έφθασε στην κορύφωσή του στα μέσα της δεκαετίας του 1970. Η κρίση του '74 έφερε την πρώτη αντικατάσταση των κατώτερων πληρωμάτων με τα πιο φθηνά ξένα, (αφού σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και στα ελληνικής σημαίας πλοία το 40% των πληρωμάτων μπορούσαν να είναι ξένοι ναυτικοί). Όμως, οι αλληπάλληλες κρίσεις στη δεκαετία του '80 και η μαζική χρήση ξένων σημαίων στο μεγαλύτερο τμήμα του στόλου την ίδια περίοδο, έδωσε καίριο χτύπημα στη χρήση, κυρίως κατώτερων, ελληνικών πληρωμάτων στα ελληνόκτητα πλοία. Η μείωση των προσφερόμενων θέσεων εργασίας για ναυτικούς κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 οδήγησε στην αύξηση της ανεργίας στον κλάδο. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη στασιμότητα στις αποδοχές των ναυτικών, οδήγησε στη αποθάρρυνση εισόδου νέων, καθώς θεωρήθηκε επάγγελμα με αβέβαιο μέλλον. Αποτέλεσμα της τάσης αυτής ήταν να καταγραφεί τα τελευταία



χρόνια σημαντική έλλειψη αξιωματικών. Αυτό είναι ένα από τα προβλήματα που θα αντιμετωπίζει η ναυτιλία στη μελλοντική της προσπάθεια για ανάπτυξη, με δεδομένο ότι οι Έλληνες αξιωματικοί αποτέλεσαν όχι μόνο σημαντικό συντελεστή της ανταγωνιστικότητας των πλοίων αλλά και πηγή ανανέωσης και εμπλουτισμού του εφοπλιστικού επαγγέλματος.

Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μέσα σε δέκα χρόνια, από τα μέσα του '70 μέχρι τα μέσα του '80, μειώθηκε σχεδόν στο μισό και εξακολούθησε να μειώνεται με αργότερους ρυθμούς τη δεκαετία του '90, παρ' όλο τον υπερδιπλασιασμό του αριθμού των ελληνικών πλοίων την ίδια περίοδο. Την ίδια περίοδο, ο αριθμός των συνταξιούχων ναυτικών σχεδόν τριπλασιάστηκε χωρίς να υπάρχει αντίστοιχη αντικατάστασή τους. Παρά όμως την αδιαμφισβήτητη μείωση των Ελλήνων ναυτικών, το μεγαλύτερο μέρος των ελληνόκτητων πλοίων, είτε ξένης είτε ελληνικής σημαίας, εξακολουθούν να κινούνται από Έλληνες καπετάνιους και σε μεγάλο βαθμό από Έλληνες αξιωματικούς.

Ναυτικά ατυχήματα και ναυταπάτες

Η ηλικία του ελληνόκτητου στόλου θεωρείται η αχίλλειος πτέρνα του. Όμως, το 1992, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου ήταν τα 21 έτη, μόνο ένα χρόνο μεγαλύτερη από εκείνη των Ηνωμένων Πολιτειών και δύο από αυτήν του νορβηγικού στόλου. Οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν την τάση να χρεώνουν υψηλότερα ασφάλιστρα, διότι θεωρούν την ηλικία του πλοίου ως παράγοντα ναυτικών ατυχημάτων. Έρευνες όμως του IMO (International Maritime

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ.

Φωτογραφία από συγκέντρωση διαμαρτυρίας στο λιμάνι του Πειραιά, τον Ιούνιο του 2002. Φωτογραφικό αρχείο ΔΟΛ.



ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ «BRAER»,

που προσάραξε στα νησιά Shetland της Μεγάλης Βρετανίας, τον Ιανουάριο 1993. Δημοσιεύεται στο λεύκωμα των Γιάννη Θεοτοκά, Τζερίνας Χαρλαύτη, *Ευπόμψη, Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, 1945-2000, Οργάνωση, Διοίκηση, Στρατηγικές*, Αθήνα, ΕΛΙΑ, 2004, σ. 53.

Organisation) έχουν αποδείξει ότι το 80% των ναυτικών ατυχημάτων και απωλειών προκαλούνται από ανθρώπινο λάθος και όχι από την κατάσταση ή την ηλικία των πλοίων. Καλή λειτουργική διαχείριση και σωστή συντήρηση, σε συνδυασμό με αρμονικές σχέσεις πληρώματος και εφοπλιστή, είναι στοιχεία που χαρακτηρίζουν την ελληνόκτητη ναυτιλία, κατά γενική ομολογία. Πάντως, η έρευνα σχετικά με τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς του Μεσοπολέμου και των ναυτικών ατυχημάτων μεταξύ νορβηγικού και ελληνικού στόλου, όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο τόμο, αποδεικνύει ότι για τουλάχιστον εκείνη την περίοδο δεν αναδεικνύεται καμία αλληλεξάρτηση. Αντιθέτως, η σωρεία των ναυτικών ατυχημάτων κατά την κρίση της ναυλαγοράς τη δεκαετία του '70, και οι μεγαλύτερες κατ'αναλογία απώλειες του ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με τον παγκόσμιο την περίοδο εκείνη, σε συνδυασμό με ορισμένες τρανταχτές υποθέσεις, όπως εκείνη της ναυταπάτης του ελληνόκτητου «Salem», δημιούργησαν εύλογα αφορμή για απευθείας κατηγορίες για συστηματική πρακτική ναυταπατών (Χαρλαύτη, 2001, κεφ. 11). Η πειρατεία και η ναυταπάτη είναι τόσο παλιές όσο τα πλοία και κάθε μεγάλος στόλος έχει μερίδιο ευθύνης σε αυτές τις δραστηριότητες, του ελληνόκτητου βεβαίως μη εξαιρουμένου.

Το κλειστό κύκλωμα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όμως – μία παράλληλη, ξέχωρη αγορά με τους δικούς της κανόνες και θεσμούς – γνωρίζει καλά εκείνους που καταπατούν τους

άγραφους κανόνες και τα συγκεχυμένα πλην σαφή όρια της επιχειρηματικής παρανομίας. Αποβάλλει εν καιρώ η ίδια εκείνους που τελικά δεν συμμορφώνονται με τους κανόνες του παιχνιδιού. Έτσι, όπως η εμπορική κοινότητα του Λονδίνου στα μέσα του 19ου αιώνα δεν στήριξε τη ματαιοδοξία και τον εντυπωσιακό, αλλά με σαθρά θεμέλια, ατμοπλοϊκό στόλο του Στέ-

φανου Ξένου, έτσι η εφοπλιστική κοινότητα της Άνδρου με τον ίδιο τρόπο «απέβαλε» τη συνέχιση των πολυμετοχικών «καινών δαιμονίων» του Δημητρίου Μωραΐτη την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα ενώ εκείνη του Πειραιά στην τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα διαφοροποιεί τον εαυτό

**Η πειρατεία
και η
ναυταπάτη
είναι
τόσο παλιές
όσο τα
πλοία και
η ναυτιλία**

της από εφοπλιστές που φαίνεται ότι παραβίασαν τους κανόνες του παιχνιδιού.

Η παρουσίαση της πορείας ενός στόλου πρέπει να επικεντρώνεται σε όλες τις πτυχές της λειτουργίας των επιχειρήσεών του. Τα ναυτικά ατυχήματα, που μπορεί να οδηγούν και σε τραγωδίες λόγω της απώλειας ανθρώπινων ζωών, φαίνεται να αποτελούν μία από αυτές. Η επένδυση στη θάλασσα υπήρξε πάντοτε υψηλού κινδύνου επιλογή, ακριβώς γιατί το αντικείμενό της, δηλαδή το πλοίο, ήταν ανυπεράσπιστο σε κάθε φυσικό ή άλλο κίνδυνο καθώς και σε κάθε πιθανό ανθρώπινο λάθος. Αυτός εί-

Οι κίνδυνοι της θάλασσας

«Ξεχώρισαν για λίγο οι θολές στεριές της Νότιας Αμερικής κι ύστερα χάθηκαν στην καταχνιά του πελάγους. Για δύο μερόνυχτα όλα πήγαιναν πρίμα. Ο ασυρματιστής το τρίτο βράδυ ξενύχτησε για να πάρει το δελτίο καιρού. Όσο έγραφε τα ορنيθοσκαλίσματά του, οι τρίχες του σηκώνονταν κι έγιναν αγγελιοφόροι του φόβου. Το βαθύ βαρομετρικό έσερνε ανέμους δέκα μποφόρ με βορειοανατολική κατεύθυνση, κόντρα πάνω στην πορεία τους. Κυκλώνας βαρβάτος... Μένανε πάνω κάτω δυο χιλιάδες μίλια για το Κέιπ Τάουν. Ήταν μεγάλο εμπόδιο η κακοκαιρία και ζόρικος ο ωκεανός: δύσκολο να κροσσάρει χωρίς απώλειες το «Χιώτης». Μόνο μπροστά έπρεπε να προχωρήσουν... Τα πρώτα νευρικά προμηνύματα ξέσπασαν και δυνάμωναν με το πέρασμα της ώρας. Οι νομείς, φρούρια και ασπίδες της λαμαρίνας, έτριζαν κι ακούγονταν οι αναστεναγμοί τους από τα σκαμπίλια οργισμένων κυμάτων. Είναι η μοναδική ώρα που η θάλασσα γίνεται άσχημη και σκληρή και δεν μπορεί να συγκριθεί με τίποτε.

...Ο καπτά-Νέτος ήταν από τις λίγες φορές που έδειχνε απαισιόδοξος. Γαντζωμένος στην κουπαστή της βαρδιόλας μετράει τα αποθέματα της δύναμής του. Το κατάστρωμα αδιάβατος δρόμος από τα κύματα που περνούν και το σκεπάζουν. Ο τιμονιέρης σφικτοκρατεί τον τροχό και μανουβράρει με ζόρι το αμπάσο τραβερσωμένο σκαρί. Κάτω στο μηχανοστάσιο οι βάρδιες σκαντζάρουν κανονικά. Η μηχανή δουλεύει ημιταχώς, ίσα που να κοντράρει το σκαρί στο κύμα για να μην το παρασέρνει προς τα πίσω. Κάθε βάρδια δοκιμάζει να τραβήξει σεντίνες από τα αμπάρια, για να σιγουρευτούν αν βράχθηκε το φορτίο [ζάχαρης], αν υπάρχει διαρροή. Την

τρίτη μέρα της φουρτούνας η αντλία τράβηξε λίγο νερό από το Νο 1 αμπάρι. Η υποψία έγινε βεβαιότητα σε λίγες ώρες και άρχισε να βαραίνει τις καρδιές ο φόβος. Την τέταρτη μέρα η αντλία δούλευε ασταμάτητα και τραβούσε νερά, πολλά νερά. Δεν υπήρχε καμιά αμφιβολία: είχε ανοίξει ρήγμα στα ύφαλα. Με το σκαμπανέβασμα και τα χτυπήματα του νερού, τα σίδερα δεν άντεξαν και το ρήγμα φαίνεται πως μεγάλωνε... Ο Γιάννης ο δεύτερος, με δυο Πακιστανούς ναύτες γίνανε η ομάδα κρούσης, οι εθελοντές [που θα έφταναν] στο αμπάρι Νο 1... Ανοίξαν την πόρτα με προφυλάξεις και κατεβήκανε κάτω να ξεμπλοκάρουν τις αντλίες. Δεν κατάφεραν τίποτε, όλες οι σωλήνες στουμπωμένες με ζάχαρη. Ύστερα μπήκαν στο αμπάρι από τον ρούμπο. Το νερό είχε σκεπάσει τον κουραδόρο και τα σακιά πλέανε μισολιωμένα μέσα σε μια γλιτσερή κίτρινη λίμνη ανακατωμένη με σκουριά και γλυκανάλατο σιρόπι: κάπου στον πάτο αυτής της λίμνης είχε σπάσει κάποια μάτιση της λαμαρίνας κι άνοιξε ρήγμα αρκετά μεγάλο για να μπει ο χάρος σαν συντριβάνι, να βουλιάζει το λαβωμένο σκαρί.

Το βαπόρι μπρουμούτιζε με το βάρος του νερού που έμπαινε στο πλωριό αμπάρι... Δεν είχαν ελπίδες χωρίς εξωτερική βοήθεια. Πάνω στο άλμπουρο άναψαν τα φώτα της ακυβερνησίας. Η οθόνη του ραντάρ έδειχνε έρημη περιοχή από πλεούμενα.

Ο καπτα-Νέτος έδωσε εντολή στον ασυρματιστή:

-Συριανέ, δώσε SOS.

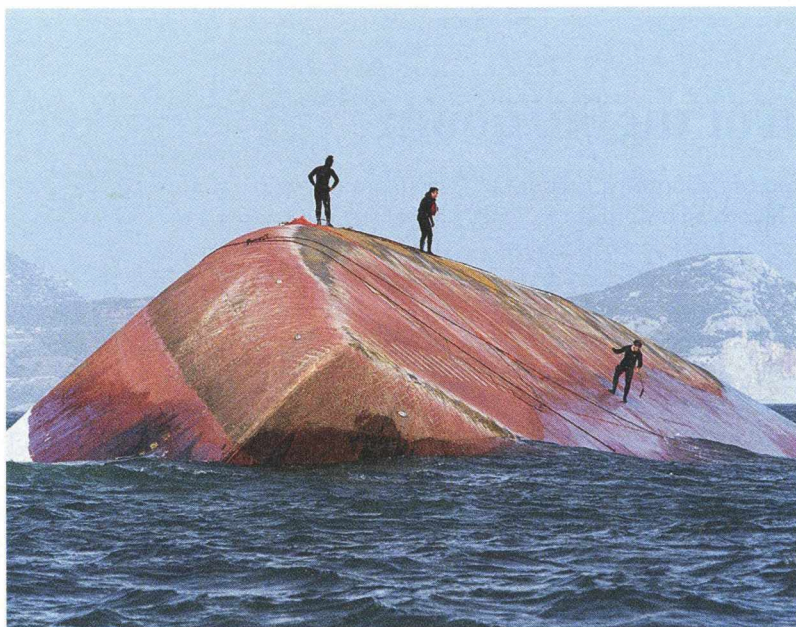
Ο ασύρματος ίσα που έπιανε τους παράκτιους σταθμούς της Νότιας Αφρικής. Μα ευτυχώς η επικοινωνία κράτησε καλά. Το Κέιπ Τάουν αναμετέδωσε το SOS και ρώτησε λεπτομέρειες. Απάντησε πως, αν δεν καλμάρει ο καιρός, δεν μπορούν να

στείλουν βοήθεια από τον αέρα με ελικόπτερα. Ακόμη και το ναυαγοσωστικό «Λέων» που θα ξεκινούσε για βοήθεια, ήθελε τρεις ημέρες να φτάσει... Ενημέρωσαν επίσης το θάλαμο επιχειρήσεων του υπουργείου Ναυτιλίας. Στην πατρίδα ξέρανε πια πως θαλασσοπνίγονταν...

Κάθε φορά που ξενέριζε η προπέλα με το χοντρό κυματισμό, γινόταν σεισμός... Αγανάχτησε η μηχανή από την κλίση και σταμάτησε να γυρίζει την προπέλα. Μείνανε ακυβέρνητοι στην τύχη τους. Η απόσταση από το Κέιπ Τάουν εξακόσια μίλια... Στα SOS απάντησε ένα ελληνικό σούπερ τάνκερ από την κόστα της Αφρικής κι ερχόταν καταπάνω τους. Θα έφτανε τα ξημερώματα... Η φουρτούνα χαμήλωσε λίγο τους τόνους της. Το σκάφος είχε καταπιεί πολύ νερό, ήταν μπρουμουτισμένο και η πλευστότητά του σε οριακό σημείο...

Άκουσαν τη σφυρίχτρα του να ξεχωρίζει σαν μουσική στο βρούχος του ανέμου... Όσο ξαστέρωνε ο οπτικός ορίζοντας και διαλυόταν το πούσι του φόβου, βλέπανε πιο καθαρά... Το καράβι πλησίασε και στη μάσκα του διακρινόταν καθαρά το όνομα, «Μαριάννα»... Ο καπτα-Νέτος με τρεμάμενα χέρια έκανε στο ημερολόγιο την τελευταία εγγραφή: Αποφάσισα εγκατάλειψη σκάφους λόγω ρήγματος που προκλήθηκε από δυνατή θαλασσοταραχή. Εισροή νερού στο Νο 1 αμπάρι προκάλεσε έμπλοκη κλίση, με άμεσο κίνδυνο να βουλιάξει. Κατά προσέγγιση στίγμα 38-10 μοίρες βόρειο και 4-57 ανατολικό. Όλα τα μέλη του πληρώματος διασώθηκαν από το πετρελαιοφόρο «Μαριάννα».

ΠΗΓΗ: Α' Μηχανικός Μανώλης Ροδανάκης, *Οι δρόμοι της θάλασσας*, Αθήνα, Καλέντης, 1998.



ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «ΔΥΣΤΟΣ»,

στις 29 Δεκεμβρίου 1996, ήταν από τα πλέον πολύνεκρα ατυχήματα στις ελληνικές θάλασσες.

Φωτογραφικό αρχείο ΔΟΛ.

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΩΣΤΑΣ ΑΓΡΙΟΜΑΛΛΟΣ

τιμήθηκε πολλές φορές για τη βοήθεια που προσέφερε σε πλοία που ναυάγησαν.

Φωτογραφία από την οικογένεια Αλαφούζου.

Δημοσιεύεται στο λεύκωμα των Γιάννη Θεοτοκά, Τζερίνας Χαρλαύτη, *Ευπόμνη ...*, Αθήνα, ΕΛΙΑ, 2004, σ. 123.



και ο λόγος που η ναυτιλιακή δραστηριότητα υπήρξε μεταξύ των πρώτων διεθνώς, που ανέπτυξε θεσμούς και μηχανισμούς για την ασφάλιση των εργαζομένων και των επενδυτών από κάθε είδους κίνδυνο. Η συχνότητα εμφάνισης των ναυτικών ατυχημάτων καθορίζεται από μια σειρά παραγόντων, ενδογενών αλλά και εξωγενών ως προς το πλοίο και την επιχείρηση. Αυτοί που ενδιαφέρουν περισσότερο, καθώς είναι αυτοί που μπορούν να ελεγχθούν από την ίδια την επιχείρηση, είναι οι ενδογενείς παράγοντες: η ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού, η ποιότητα του εξοπλισμού, η ποιότητα των συστημάτων. Όσο υψηλότερα επίπεδα ποιότητας επιτυγχάνει η επιχείρηση, τόσο μικρότερος θα είναι ο αριθμός εμφάνισης των ναυτικών ατυχημάτων. Η φροντίδα της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας τις τελευταίες δεκαετίες επικεντρώνεται στην προσπάθεια βελτίωσης των επιπέδων ποιότητας.

Η θάλασσα «που δεν συγχωρεί» προκαλεί το ναυτικό ατύχημα ή, ακόμη χειρότερα, τη ναυτική τραγωδία. Ακόμη και στη σημερινή εποχή των ηλεκτρονικών υπολογιστών, λεπτομερών μετεωρολογικών προβλέψεων και υψηλής τεχνολογίας πλοίων, εξακολουθούν να υφίστανται ναυτικά ατυχήματα και ολικές απώλειες και πλοία να χάνονται αψάνδρα στις άγριες θάλασσες. Όλα τα παραπάνω φυσικά δεν μπορεί να ισχύσουν για τις περιπτώσεις που τα ναυτικά ατυχήματα είναι είτε ηθελημένες ναυαπάτες είτε αποτελέσματα «οριακών» συμπεριφορών από εφοπλιστές που στη διεθνή κοινότητα αποκαλούνται «substandard operators». Θα ήταν παράλογο να ισχυριστεί κανείς ότι σε μια ναυτιλία που κατέληξε να κατέχει το 18%

του παγκόσμιου στόλου δεν καταγράφονται και τέτοιες συμπεριφορές. Είναι όμως επίσης παράλογο να θεωρήσει κανείς ότι αυτές οι συμπεριφορές είναι που χαρακτηρίζουν την πορεία του ελληνόκτητου στόλου και των επιχειρήσεών του.

Τα ναυτικά ατυχήματα ήταν πάντα συνυφασμένα με τη ναυτική εργασία και οι νησιωτικές κοινότητες τα αντιμετώπιζαν ως μέρος των κινδύνων της θάλασσας. Δεν αντιμετώπιζονται πάντα έτσι όμως από τους «στεριανούς», που δεν έχουν γνώση των συνθηκών και των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου. Τα τελευταία 30 χρόνια, τουλάχιστον, κυκλοφορούσαν και κυκλοφορούν σε όλους τους ωκεανούς του κόσμου πάνω από 3.000 ποντοπόρα πλοία ελληνικών συμφερόντων. Τη στιγμή που προβάλλεται ένα ατύχημα ενός ελληνόκτητου πλοίου, δεν αναφέρεται πόσες χιλιάδες άλλα πλοία κυκλοφορούν όχι μόνο ακολουθώντας τις επιταγές της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας αλλά ευρισκόμενα και στην πρωτοπορία της.

Η μετεξέλιξη του Πειραιά σε διεθνές κέντρο διαχείρισης πλοίων

Στη δεκαετία του 1970, ο Πειραιάς μετατράπηκε όχι μόνο στο διαχειριστικό κέντρο της ελληνόκτητης ναυτιλίας αλλά και σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Η ναυτιλιακή πολιτική που εφάρμοσαν οι δικτατορικές κυβερνήσεις της περιόδου 1967-1974, η οποία στις βασικές της αρχές εξακολουθεί να εφαρμόζεται μέχρι σήμερα, προσέφερε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ένα ευνοϊκό και σταθερό περιβάλλον για την εγκατάσταση των διαχειριστικών τους δραστηριοτήτων. Μπορεί να θεωρηθεί ως μια κορύφωση των προσπαθειών για ξεπέρασμα των αντιθέσεων μεταξύ κράτους και εφοπλιστών,

που ξέσπασαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, οι οποίες υπήρξαν μία από τις αιτίες για την απομάκρυνση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από την Ελλάδα και την εγκατάστασή τους σε κέντρα του εξωτερικού, και κυρίως στο Λονδίνο και

Στη δεκαετία του 1970, ο Πειραιάς μετατράπηκε σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο

τη Νέα Υόρκη. Βέβαια, πρέπει να ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι τη δεδομένη περίοδο, η υπάρχουσα ναυτιλιακή υποδομή της χώρας δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει στον ίδιο βαθμό την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων ενώ αντίθετα, η μεταφορά σε κέντρα του εξωτερικού εξασφάλιζε τις προϋποθέσεις για αυτό.