

Νέες προσεγγίσεις στη μελέτη των Ναυτιλιακών Δικτύων.
Η περίπτωση του *Ιονίου Δικτύου*

Δρ. Παναγιώτης Καπετανάκης

Ναυτιλιακός Ιστορικός

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

isalos.net
a go maritime initiative

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας κατά τον 19ο αιώνα βασίστηκε στα εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα των Ελλήνων της Διασποράς.

Κατά την περίοδο της ανάπτυξης των ελληνικών εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στις διεθνείς συναλλαγές από τον 18ο αιώνα έως και τις αρχές του 20ού οι επιχειρήσεις κινήθηκαν σε διαπροσωπικές βάσεις.

Η δικτύωση σε οποιοδήποτε επίπεδο ήταν απαραίτητη για την κυκλοφορία των πληροφοριών και την δημιουργία συνθηκών και όρων αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των εμπόρων και πλοιοκτητών.

Ο εμπορικός ιστός απλώθηκε από τα μέσα του 18ου αιώνα σε Μεσόγειο και βόρεια Ευρώπη και ακολουθήθηκε από τη συγκρότηση ενός ναυτιλιακού δικτύου που οδήγησε την ελληνική ναυτιλία στον 20ό αιώνα και τον εκσυγχρονισμό.

Τί ορίζουμε εκσυγχρονισμό;

1. Τη μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια
2. Τη μετάβαση από τις μεικτές δραστηριότητες εμπορίου-εφοπλισμού στον «καθαρό» εφοπλισμό

Η οργάνωση, η δομή και οι μέθοδοι εμπορίας των Ελλήνων εμπόρων και εφοπλιστών της διασποράς, κυρίως των πλοιοκτητών και εμπόρων του Ιόνιου Δικτύου, έγιναν παράδειγμα προς μίμηση για τους Έλληνες εφοπλιστές του 20ού αιώνα.

Όμως τί εννοούμε με τον όρο εμπορικό-ναυτιλιακό δίκτυο;

Η έννοια του δικτύου αποτελεί απαραίτητο εργαλείο στη μελέτη των επιχειρήσεων και της ναυτιλίας.

Το δίκτυο:

- χρησιμοποιήθηκε από την κοινωνιολογία και την κοινωνική ψυχολογία ήδη από το 1930 για να ορίσει μία τυπολογία διαπροσωπικών σχέσεων, που οδηγούσε στην διαμόρφωση μίας κλειστής ομάδας.
- συνιστά ένα πλέγμα σχέσεων υψηλής εμπιστοσύνης, οι οποίες άμεσα ή έμμεσα συνδέουν τους ανθρώπους, ώστε αυτοί να συγκροτούν μία κοινωνική ομάδα.
- οδηγεί στην διαμόρφωση ενός θεσμικού πλαισίου εντός του οποίου ο επιχειρηματικός κίνδυνος περιορίζεται και εξασφαλίζεται ροή πληροφοριών.

Κατά συνέπεια:

- Θεμελιώδης λειτουργία του δικτύου είναι η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών με όρους εμπιστοσύνης.
- Συχνά η ανταλλαγή πληροφοριών λαμβάνει μεγαλύτερη βαρύτητα ακόμα και από αυτήν την ίδια την διακίνηση των αγαθών.
- Επίσης, οι κοινωνικοί δεσμοί που στηρίζουν τα δίκτυα (π.χ. γάμος), μειώνουν το κόστος της πληροφορίας και εξασφαλίζουν την εγκυρότητά της.

Οι Έλληνες έμποροι και εφοπλιστές που δραστηριοποιήθηκαν εκτός των ελλαδικών ορίων/ορίων του εθνικού κράτος διαμόρφωσαν κατά τον 19ο αιώνα δύο εμποροναυτιλιακά δίκτυα: το «Χιώτικο» και το «Ιόνιο».

Στο πρώτο κυρίαρχη ήταν η παρουσία εμπόρων/εφοπλιστών από την Χίο και η ανάπτυξή του τοποθετείται χρονικά στο δεύτερο τρίτο του 19ου αιώνα.

Το δεύτερο αναπτύχθηκε χάρη σε εφοπλιστές και εμπόρους κυρίως των Ιονίων Νήσων και χρονικά αναπτύχθηκε την περίοδο 1870-1900.

Γιατί επιλέξαμε την παρουσίαση του «Ιονίου Δικτύου»;

Γιατί αυτό κάλυψε:

1. τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό και
2. τη μετάβαση από το δισυπόστατο επάγγελμα του εμπόρου/εφοπλιστή σε αυτό του εξειδικευμένου εφοπλιστή.

Για την ελληνική ναυτιλία αυτή η διάκριση ήταν ακόμα το ζητούμενο όταν άλλες ναυτιλίες όπως ήταν η βρετανική, η γαλλική ή η νορβηγική την είχαν βιώσει ήδη από τις αρχές του αιώνα.

Σε αυτό το «ζητούμενο» ήρθε να απαντήσει το Ιόνιο δίκτυο με τα μέλη του.



Λίβερπουλ

Μάντσεστερ

Αμστερνταμ

Χάγη

Λονδίνο

Παρίσι

Ροστόφ ον Ντον

Ταγκανρόγκ

Οδησσός

Νικολάγιεφ

Νοβοροσίσκ

Βραΐλα

Σουλίνας

Γαλάτσι

Βατούμ

Μασσαλία

Τεργέστη

Κωνσταντινούπολη

Νάπολη

Αργοστόλι

Πειραιάς

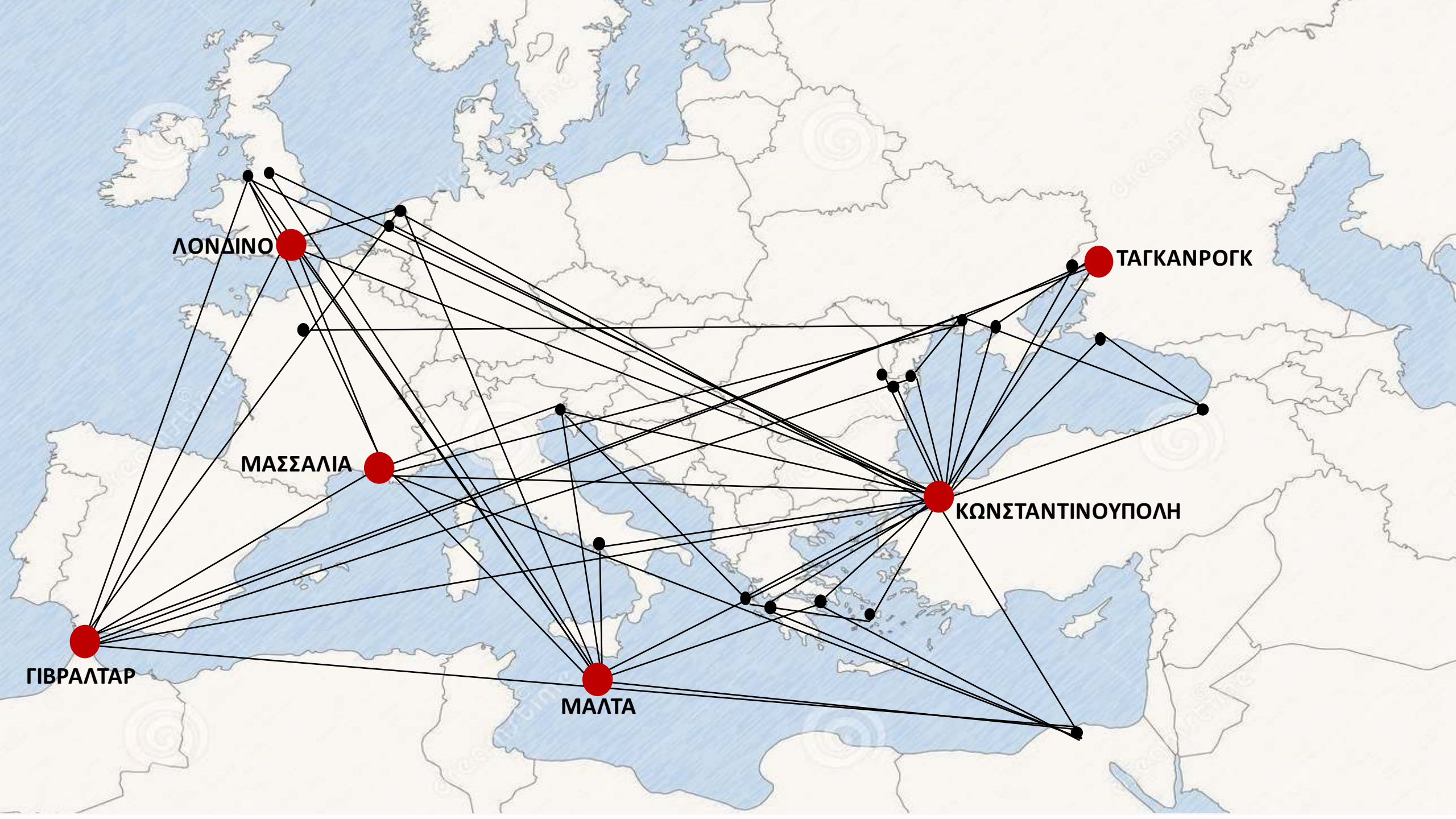
Πάτρα

Σύρος

Γιβραλτάρ

Μάλτα

Αλεξάνδρεια



ΛΟΝΔΙΝΟ

ΤΑΓΚΑΡΟΓΚ

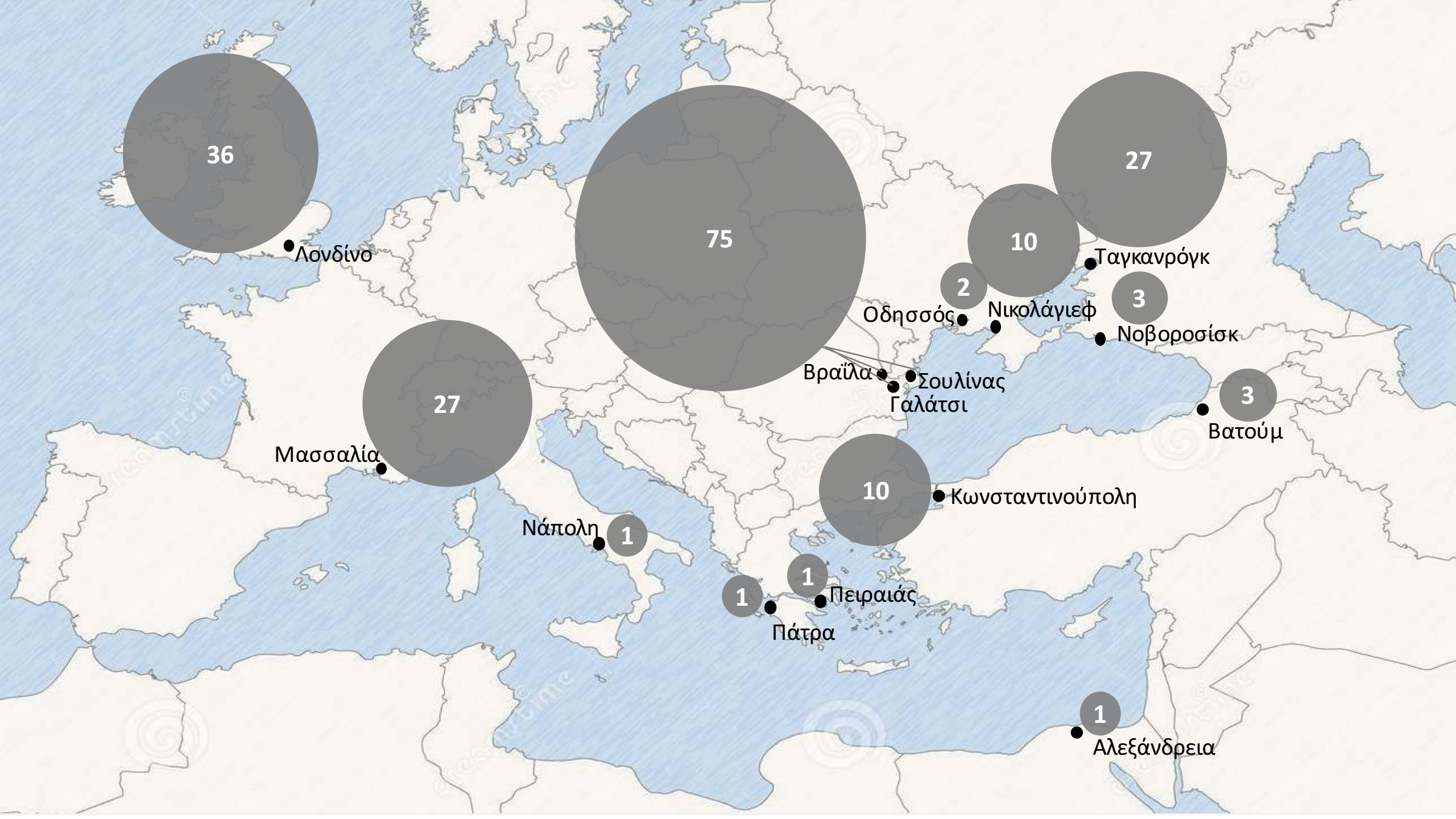
ΜΑΣΣΑΛΙΑ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΜΑΛΤΑ

- Τα περισσότερα μέλη του Ιονίου δικτύου άρχισαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες από την θάλασσα και τα ιστιοφόρα και συνδύαζαν την δραστηριότητά τους αυτή με το εμπόριο.
- Οι Ιόνιοι έμποροι και εφοπλιστές εξειδικεύθηκαν στη μεταφορά συγκεκριμένων χύδην φορτίων, όπως σιτάρι και κάρβουνο.
- Τα μέλη του Ιονίου Δικτύου συγκεντρώθηκαν στα λιμάνια του Δούναβη, της Αζοφικής, στην Κωνσταντινούπολη, στη Μασσαλία και το Λονδίνο.



- Ο Δούναβης αναδείχθηκε σε κέντρο για το εμπόριο των Ιονίων λόγω των σιτηρών του.
- Μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο του 1853-55 επιταχύνθηκε σημαντικά η συμμετοχή του στο διεθνές εμπόριο και τη ναυτιλία.
- Σημαντικό ρόλο έπαιξε και η απόφαση των ευρωπαϊκών δυνάμεων να συγκροτήσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή του Δούναβη με στόχο την βελτίωση της ναυσιπλοΐας στον ποταμό και της απεξάρτησης από τα σιτηρά της «εχθρικής» Ρωσίας.
- Τα μέλη του Ιονίου Δικτύου ήταν κυρίαρχα όχι μόνο στην εμπορία των σιτηρών αλλά και στην κατοχή των σλεπιών και των ατμοκίνητων ρυμουλκών.
- Τα μέλη του Ιονίου Δικτύου ανταγωνίζονταν τους κυρίαρχους Βρετανούς και το περιοδικό *Fairplay* στηλιτεύει τις μονοπωλιακές τάσεις των μελών του Δικτύου.

- Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στον Δούναβη παρείχαν στους Έλληνες την απαιτούμενη εμπειρία για τη μετέπειτα αποκλειστική τους ενασχόληση με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
- Το νέο εξειδικευμένο επάγγελμα του ναυτιλιακού πράκτορα εμφανίστηκε και αναπτύχθηκε σε Σουλίνα, Γαλάτσι και Βραΐλα.
- Πώς εμφανίζεται αυτό το «νέο» για τους Έλληνες επάγγελμα :

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή του Δούναβη υποχρέωνε κάθε εμπορικό πλοίο να διαθέτει επίσημα χαρτιά, όπου εγγράφονταν οι τόνοι, το φορτίο και το πλήρωμα καθώς και την πληρωμή λιμενικών τελών ειδικών δασμών εισόδου στον ποταμό και φορτίου.

Από τη στιγμή που όλη αυτή η γραφική εργασία έπρεπε να διεκπεριώνεται στα γαλλικά, στα αγγλικά ή στα ιταλικά, εμφανίζεται μία νέα γενιά επιχειρηματιών της θάλασσας, οι ναυτιλιακοί πράκτορες.

Αυτή σταδιακά επέκτεινε τις δραστηριότητές της σε ναυλώσεις και πλοιοκτησία.

- Η δεύτερη περιοχή προσέλκυσης Ελλήνων ήταν η **Αζοφική**.
- Όπως και στον Δούναβη έτσι και στην Αζοφική οι Έλληνες είχαν τον έλεγχο του εμπορίου καθ' όλη την διάρκεια του 19ου αιώνα.
- Για όλο το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα πάνω από το ένα τρίτο των ρωσικών σιτηρών εξάγονταν από ελληνικά πλοία μελών του Ιονίου Δικτύου.

- Τα μέλη του Ιονίου δικτύου προσαρμόζονταν στις συνθήκες και επέλεγαν την απόσυρση από περιοχές και εμπορευματικά αγαθά μη επικερδή.
- Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της πολιτικής η Οδησσός και το Βατούμ.
- Όταν η Οδησσός άρχισε να χάνει τη σημασία της για το ελληνικό εμπόριο, με τις εβραϊκές επιχειρήσεις να ενισχύονται, οι Έλληνες εφοπλιστές και έμποροι κινήθηκαν προς το Βατούμ και το Νοβοροσίσκ.
- Στόχος το εμπόριο του ορυκτού πλούτου του Καυκάσου: πετρέλαιο και τσιμέντο. Μάλιστα καθώς από το 1882 η κηροζίνη εξαγόταν προς Ινδία, Κίνα και Ιαπωνία, άνοιξαν και αυτοί οι δρόμοι για τον ελληνόκτητο στόλο.
- Το 1900 τουλάχιστον 10% της χωρητικότητας του συνόλου των αναχωρήσεων από τα λιμάνια της νοτίου Ρωσίας γινόταν από ελληνικά πλοία.

Τα άλλα κομβικά σημεία του «Ιονίου Δικτύου» ήταν:

➤ Κωνσταντινούπολη

Εκεί δραστηριοποιούνται ναυτιλιακοί πράκτορες και εφοπλιστές αλλά και έμποροι και τραπεζίτες. Η Κωνσταντινούπολη παρέμενε για τα πλοία που κατευθύνονταν ή επέστρεφαν από τη Μαύρη Θάλασσα αναγκαίος σταθμός προκειμένου οι καπετάνιοι να λάβουν από τα γραφεία τους οδηγίες, χρήματα, κάρβουνο και άλλα εφόδια.

➤ Μασσαλία

Η θέση των Ελλήνων εμπόρων και εφοπλιστών στη Μασσαλία παρέμεινε σταθερή μέχρι και τις αρχές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Μάλιστα οι Έλληνες έμποροι και εφοπλιστές για την περίοδο από τα μέσα του 19ου αιώνα έως σχεδόν τις αρχές του 20ού ήλεγχαν περίπου το ήμισυ των χύδην φορτίων που έφθαναν στο λιμάνι από τη Μαύρη Θάλασσα και την ανατολική Μεσόγειο.

➤ Λονδίνο

Τα λιμάνια της Αγγλίας και κυρίως το Λονδίνο ήταν οι άλλοι κύριοι αποδέκτες των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας αλλά και του βαμβακιού της Αιγύπτου.

Επιχειρηματικές μέθοδοι

- Τα μέλη του Ιονίου Δικτύου διείσδυαν στις αγορές των παραγωγών και των καταναλωτών κάθε λιμανιού της Μαύρης Θάλασσας.
- Διείσδυαν στην ενδοχώρα μέσω του συστήματος των τοπικών πρακτόρων, αποφεύγοντας τους μεσάζοντες και άρα το επιπλέον κόστος, και τροφοδοτούσαν τα πλοία με τακτικά φορτία εξαγωγίμων προϊόντων, πρωτίστως σιτηρών.
- Οι Έλληνες έμποροι εφάρμοζαν συχνά και τοκογλυφικές πρακτικές για να ελέγξουν τους παραγωγούς. Οι ντόπιοι πράκτορες των Ελλήνων εμπόρων δάνειζαν τους αγρότες, οι οποίοι πολλές φορές αναγκάζονταν να προπωλήσουν τη σοδειά τους σε πολύ χαμηλές τιμές για να μπορέσουν να εξοφλήσουν τα δάνειά τους.
- Αυτά τώρα τα φορτία σιτηρών διακινούνταν προς την βόρεια Ευρώπη μέσω του Βαλτικού Κέντρου. Το 1886 υπήρχαν ήδη στο Baltic Exchange 97 Έλληνες, που αντιστοιχούσαν στο 7% του συνόλου των μελών του.

Πώς γινόταν η διακίνηση και πώληση των φορτίων;

- Έλληνας έμπορος-εφοπλιστής φορτώνει στην Οδησό σιτηρά σε δικό του ή σε ξένο ναυλωμένο πλοίο.
- Εν συνεχεία ταχυδρομεί στο Λονδίνο σε ένα μέλος της οικογένειας που αντιπροσώπευε τα συμφέροντα της εταιρείας στην Αγγλία τις φορτωτικές καθώς και δείγμα των σιτηρών.
- Στη συνέχεια το εμπόρευμα επωλείτο μέσω του Baltic Exchange σε κάποιον τρίτο έμπορο, παρ' όλο που το πλοίο δεν είχε φτάσει ακόμα στην Αγγλία.
- Ο τρίτος κατά σειρά έμπορος μπορούσε κατόπιν να πωλήσει το εμπόρευμα σε έναν τέταρτο έμπορο και ούτω καθ' εξής.
- Με αυτόν τον τρόπο ένα φορτίο μπορούσε να αλλάξει χέρια τουλάχιστον τρεις ή και τέσσερις φορές ενώ βρισκόταν ακόμα εν πλω.

- Με αυτόν τον τρόπο μπορούσε ένα φορτίο να αλλάξει χέρια τουλάχιστον τρεις ή και τέσσερις φορές ενώ αυτό βρισκόταν ακόμα εν πλω.
- Για να μπορέσει τώρα ο καπετάνιος του πλοίου να μάθει σε ποιο λιμάνι και σε ποιον παραλήπτη θα παραδώσει το φορτίο, προσέγγιζε προσυμφωνημένα port of calls όπου ελάμβανε με ταχυδρομείο ή τηλέγραφο τις σχετικές πληροφορίες.
- Με αυτόν τον τρόπο αναπτύχθηκε το εμπόριο των σιτηρών.
- Και αυτό το αποκαλούμενο «εμπόριο φορτίων» στην εξελιγμένη του μορφή είναι αυτό που διεξάγει σήμερα η ναυτιλία των ελεύθερων φορτηγών πλοίων tramp-shipping.

- Για το Ιόνιο Δίκτυο η ναυτιλία ήταν ζωτικής σημασίας με δεδομένο ότι πλέον τα σιτηρά ήταν το κυριότερο μεταφερόμενο προϊόν.
- Για να ανταποκριθούν τα μέλη του Δικτύου έπρεπε να στραφούν προς την πλοιοκτησία, και βεβαίως προς τα ατμόπλοια καθώς ο ανταγωνισμός από τους διεθνείς παίκτες ήταν έντονος.
- Άλλωστε όταν ένα ατμόπλοιο για να πάει από το Λονδίνο στην Οδησό χρειαζόταν 20 ημέρες ενώ ένα ιστιοφόρο σχεδόν 75, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν είχαν άλλη επιλογή από το να επιλέξουν τον εκσυγχρονισμό και την είσοδο στην εποχή του ατμού.
- Η Vaglianos Bros η μεγαλύτερη ελληνική εφοπλιστική οικογένεια του 19ου και των αρχών του 20ού ήταν η πρώτη που εισήλθε στην εποχή του ατμού, αγοράζοντας ατμόπλοια την δεκαετία του 1870.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΑΛΛΙΑΝΟΣ



- Ο Παναγής Βαλλιάνος, με καταγωγή από τις Κεραμειές της Κεφαλονιάς, θεωρείται ο επικεφαλής του Ιονίου Δικτύου, η πιο σημαντική μορφή των Vagliano Bros και πατριάρχης της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας.
- Το 1858 μεταβαίνει στο Λονδίνο για να ανοίξει υποκατάστημα του Οίκου στο Λονδίνο με σκοπό να εκπροσωπήσει όχι μόνο τα δικά τους συμφέροντα αλλά και άλλων εφοπλιστικών και εμπορικών οίκων .
- Αποκτά εύκολα πρόσβαση στο Baltic Exchange με την βοήθεια Ελλήνων εμπόρων ήδη εγκατεστημένων στο Λονδίνο, αλλά και επειδή ήταν υπήκοος Βρετανός.

- Ο Βαλλιάνος αντιλαμβάνεται τις ανάγκες της εποχής και καινοτομεί: εκτός από το γραφείο του, το οποίο χειριζόταν της εμπορικές δραστηριότητες του εμπορικού οίκου των Βαλλιάνων, δημιούργησε στο Λονδίνο το πρώτο γραφείο που ασχολήθηκε αποκλειστικά με ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Το γραφείο υπήρξε το πρώτο Ελληνικό Ναυτιλιακό Γραφείο του Λονδίνου και έγινε υπόδειγμα για τα μετέπειτα γραφεία κατά το πρώτο μισό του 20ού αιώνα.
- Επίσης λειτούργησε και ως ο συνδετικός κρίκος μεταξύ της ελληνικής ναυτιλίας και της ναυτιλιακής αγοράς του Λονδίνου για σχεδόν σαράντα χρόνια.

- Το γραφείο των Βαλλιάνων στο Λονδίνο εκτελούσε και χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες, στην ουσία μία πρώιμη ναυτιλιακή τραπεζική χρηματοδότηση.
- Συγκεκριμένα χορηγούσε δάνεια με επιτόκιο 7-8% για την αγορά ατμοπλοίων, υπό τον όρο ότι ο δανειζόμενος προκατέβαλε το ήμισυ του απαιτούμενου κεφαλαίου σε μετρητά και παρείχε ως εγγύηση το ίδιο του το πλοίο.
- Επειδή τα δάνεια από το γραφείο του Βαλλιάνου είχαν επιτόκια υψηλότερα από τα επίσημα της Τράπεζας της Αγγλίας, το κέρδος του από κάθε πελάτη υπολογίζεται ότι ανερχόταν στο 14% του δανειζόμενου ποσού.
- Και γιατί ο Βαλλιάνος αποτέλεσε για τους Έλληνες εφοπλιστές μία ασφαλή οδό δανειοδότησης;
Γιατί αυτό το είδος δανείου που παρείχε ο Βαλλιάνος ήταν δάνειο με υποθήκη. Αλλά αυτός ο δανεισμός με υποθήκη μέχρι και το 1910 απαγορευόταν από την ελληνική νομοθεσία. Έτσι πολλοί Έλληνες εφοπλιστές επέλεγαν να δανειστούν από τον Βαλλιάνο για να αγοράσουν ατμόπλοια.