

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 103 • 10/2007

www.n-c.gr

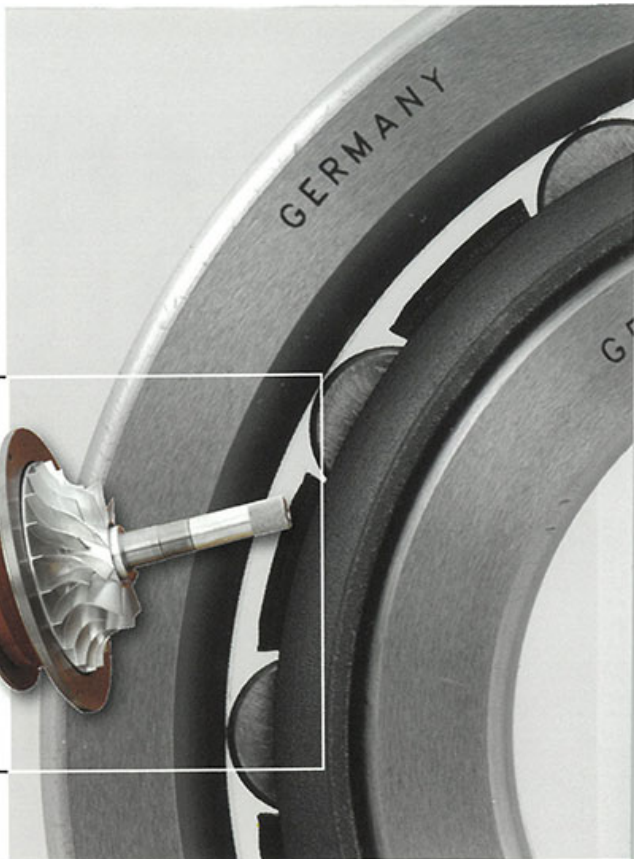
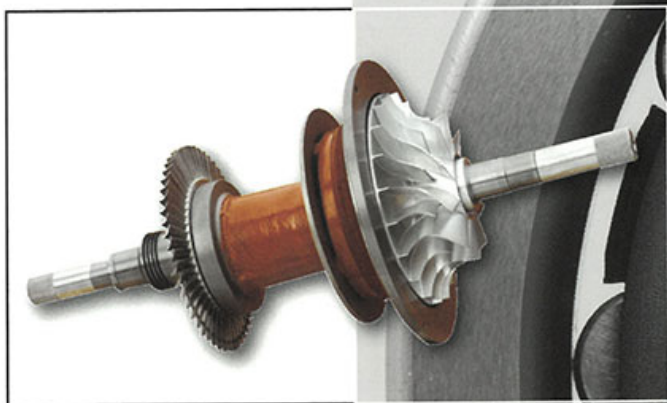
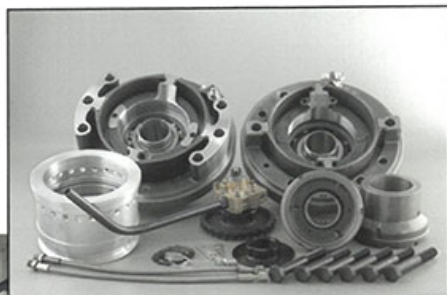


**Ναυτική
Εκπαίδευση:**
**Μια προτεραιότητα
για την Ελλάδα**



Ο Δρ. Ιωάννης Κούστας
μιλάει για
το χρηματιστήριο,
τις συνθέσεις,
τα λιμάνια
και τις ναυπηγήσεις

Κυπριακή Ναυτιλία:
Τρία χρόνια στην Ε.Ε.



Εβδομάδα Νέων Προϊόντων & Υπηρεσιών TURBOMED

1 - 6 Οκτωβρίου 2007

Από την 1 έως τις 6 Οκτωβρίου 2007, η TURBOMED σας προσκαλεί στην «Εβδομάδα Νέων Προϊόντων και Υπηρεσιών TURBOMED» στις εγκαταστάσεις της, στο ΒΙΠΑ Σχιστού.

- Παρουσίαση νέων προϊόντων και υπηρεσιών
- Διαρκής έκθεση Turbocharger
- Συνεχείς ζωντανές επιδείξεις συντήρησης, άρμωσης, εξάρμωσης, επισκευής, δυναμικής ζυγοστάθμισης

Επιδείξεις συντήρησης:

- Συντήρηση turbocharger VTR 564
- Συντήρηση turbocharger VTR 304
- Συντήρηση MITSUBISHI - MET 71SB

Ώρες λειτουργίας της έκθεσης:

Δευτέρα - Παρασκευή: 15.00 - 20.00

Σάββατο: 10.00 - 15.00

Παρασκευή: 18.00 Cocktail για τους προσκεκλημένους



Η Εβδομάδα Νέων Προϊόντων και Υπηρεσιών TURBOMED απευθύνεται σε πλοιοκτήτες, τεχνικούς διευθυντές, αρχιμηχανικούς, τεχνικούς, φορείς και στο γενικότερο περιβάλλον της ναυτιλίας. Είσοδος ελεύθερη.

Πληροφορίες: Κα. Διονυσία Πανάγαρη
ΒΙ.ΠΑ. ΣΧΙΣΤΟΥ, ΟΔΟΣ 1 & 2, ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ 2, ΣΧΙΣΤΟ 18863
ΤΗΛ.: 210 4000111, FAX: 210 4000225
e-mail: turbomed@otenet.gr, www.turbomed.gr

TURBOMED
TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

T 0030 210 455 8000 – Φ 0030 210 455 8010 – crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI - MET
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

TURBOCHARGERS

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB

ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER

TURBOMED
TOTAL TURBINE SERVICES

YIANNIS PARASKEVOPOULOS ABEE

VI.PAS (Industrial Park of Schisto) Str. 1 & 2, Block 2, 18863 Perama, Greece
Tel.: +30 210 4000111, Fax: +30 210 4000225, +30 693210060, +30 6947008960
e-mail: turbomed@otenet.gr

www.turbomed.gr

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities.

Operating more than 75 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 29 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

or Frigoship Chartering GmbH, Hamburg:
Tel : +49-40-3860540,
Fax : +49-40-38612870
e-mail: reefers@frigoship.de



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Also directly available in: London, Las Palmas, Shanghai, Pusan, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands.



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

Our sales department can supply almost any part for any turbocharger.

We provide worldwide support **24/7, 365** days per year.

The experience and knowledge of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

HEAD OFFICE: 121, Dimokratias Ave.
Keratsini 18755 Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4002724, 210 4002725
Fax: (+30) 210 4005709

WAREHOUSE-WORKSHOP: 235, Irinis Ave.
Perama, 18863, Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4417249, 210 4319165

request@generalturbos.com
generalturbos@ath.forthnet.gr

www.generalturbos.com

Έχουμε εκατό χρόνια
πίσω μας
κι όλες τις θάλασσες
μπροστά μας!



TOMASOS BROTHERS INC.

ΙΑΣΟΝΟΣ 2, 185 37 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 4284107-112

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Ναυτικά Χρονικά

τεύχος 103 / Οκτώβριος 2007

Κωδικός: 1449



φωτ. εξωφύλλου:
Δόκιμοι στο πλοίο
«Σεριφόπουλο»
της Eletson Corporation

Editorial ΣΕΛ. [08]

Αγοραπωλησίες

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Του Γ. Γρηγοριάδη ΣΕΛ. [12]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [20]

Άποψη

Ποιοτική Ναυτιλία

Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [32]

Διεθνή ΣΕΛ. [34]

Συνέντευξη



Η εκβιαστική αντιμετώπιση που υπάρχει στη χώρα μας πρέπει να σταματήσει
Συνέντευξη του
δρος Γιάννη Κούστα,
President & CEO της
Danaos Corporation
ΣΕΛ. [36]

Ο τουρισμός είναι η μοναδική ελπίδα για βιώσιμη ανάπτυξη και ευημερία της χώρας μας

Συνέντευξη της υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης
Φάνης Πάλλη - Πετραλιά ΣΕΛ. [42]

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στόχος μας η διατήρηση της Κύπρου ως διεθνούς ποιοτικού νηολογίου και επιτυχημένου ναυτιλιακού κέντρου

Συνέντευξη του Σέργιου Σεργίου ΣΕΛ. [48]

Τρία χρόνια μετά την ένταξη στην Ε.Ε.

Του Θωμά Καζάκου ΣΕΛ. [52]

Αφιέρωμα: Ναυτική Εκπαίδευση

Οι μάγισσες, θάλασσα και θαλασσινοί

Του Σπύρου Ράνη ΣΕΛ. [56]

Πρέπει να υπάρχει αίσθηση καθήκοντος για να εξελίξεις ένα δόκιμο

Συνέντευξη του Κωστή Κέρτσικωφ ΣΕΛ. [62]



Οι απόψεις των πλοιοκτητών

Οι κ. Δημ. Μελισσανίδης και Αντ. Αντωνίου
απαντούν στα «Ν.Χ.» ΣΕΛ. [66]

Στη ναυτιλία ο διάλογος ξεκινά μόνο σε περιόδους πολιτικών και νομοθετικών «κρίσεων»

Συνέντευξη της Μαρίας Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου ΣΕΛ. [68]

Προσέλκυση νέων στη ναυτική εκπαίδευση. Μια προτεραιότητα για την Ελλάδα

Των Γ. Γκοτσαμένη και Αρ. Νανιόπουλου ΣΕΛ. [72]

Τα στοιχεία της Ναυτικής Εκπαίδευσης σε αριθμούς ΣΕΛ. [80]

Μπάρκο με το «Σεριφόπουλο» ΣΕΛ. [84]



Η θάλασσα μέσα μας. Γιατί άραγε οι Φιλιππινέζοι θεωρούν το ναυτικό επάγγελμα ευγενές; ΣΕΛ. [88]

Μια εικόνα ισούται με χίλιες λέξεις ΣΕΛ. [92]

Ιδιωτική Ναυτική Εκπαίδευση & Μετεκπαίδευση ΣΕΛ. [98]

Μελέτη για τις ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες

Της εταιρείας XRTC Business Consultants Ltd ΣΕΛ. [104]

Αερομεταφορές

Η αυτοκρατορία αντεπιτίθεται ΣΕΛ. [110]



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: **Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.**

Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**

Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιας**

Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**

Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**

Ειδικοί Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**

Άλκη Κορρέ, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Φαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάνταης**

Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**

Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακής**

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: **ΑΡΓΟΣ Α.Ε.**

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 55 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 47 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 €

Χώρες Ε.Ε.: 100 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα

Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006

fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT BOX

Απόψεις που εκφράζονται στα
ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν
απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.
Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες
για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες
στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για
οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει
παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή
φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει,
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς
την προηγούμενη έγγραφη άδεια
των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

➔ Βρήκαμε τον τέλειο τρόπο να κάνετε το πλήρωμά σας ευτυχισμένο: την επικοινωνία με τα αγαπημένα τους πρόσωπα.

Παρέχοντας στο πλήρωμά σας ένα μέσο επικοινωνίας με τους φίλους και την οικογένειά τους, το ηθικό και η παραγωγικότητα διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια μεγάλων ταξιδιών. Η υπηρεσία Inmarsat Crew Calling παρέχει έναν απλό και βολικό τρόπο για να μπορεί το πλήρωμά σας να καλεί στο σπίτι του, ενώ οι προσφορές Super Quiet Time παρέχουν κλήσεις σε μειωμένες τιμές. Η εγκατάσταση είναι εύκολη και οικονομική, ενώ μπορεί να συνδράμει στο να διατηρήσετε παρά να χάσετε το πλήρωμά σας. Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα μας για περισσότερες πληροφορίες.


inmarsat





Η επιτυχής συνέχεια είναι πάντα πιο δύσκολη από μια άτσαλη αρχή

Η επόμενη μέρα μιας νέας κυβέρνησης δεν πρέπει να είναι αποκλειστικά και μόνο ένα χρονικό σημείο ευτυχίας και ενθουσιασμού. Παρά τις προεκλογικές δεσμεύσεις και τις αισιόδοξες προαναγγελίες, η παρούσα κυβέρνηση έχει μεγάλη ανηφόρα μπροστά της. Χωρίς χρωματισμούς και πολιτικές σκοπιμότητες, ειδικά ο κλάδος της ναυτιλίας, διατηρεί ακόμα πολλές ανοικτές «εκκρεμότητες» με την ηγεσία της Ακτής Ποσειδώνος. Και το γεγονός είναι ότι ο Μανώλης Κεφαλογιάννης υπήρξε δραστήριος και μάλλον επιτυχής ως προς τις πολιτικές στρατηγικές που υιοθέτησε, ειδικά στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας. Αυτό τουλάχιστον υποστηρίζουν σχεδόν όλοι οι ναυτιλιακοί κύκλοι στην πρωτεύουσα και στο επίνειό της.

Θα είμαστε σύντομοι και όχι ιδιαίτερα πρωτότυποι ως προς την τοποθέτησή μας απέναντι στη νέα ηγεσία στον Πειραιά: Η νέα πολιτική διοίκηση πρέπει να εργαστεί με νηφαλιότητα και ηθική δέσμευση προς δύο βασικές κατευθύνσεις: τη διαφάνεια στους κόλπους του ΥΕΝ και την πληγωμένη πλέον ναυτική εκπαίδευση.

Το θέμα της διαφάνειας απασχολεί ιδιαίτερα τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Η γραφειοκρατία στους κόλπους του υπουργείου είναι ακόμα σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα και η εισχώρηση στην «πηγή» των γνώσεων σε θέματα που αφορούν το σύνολο της ναυτικής οικογένειας πολλές φορές εξαιρετικά δύσκολη. Οι συμπληγάδες πέτρες της αντικειμενικής πληροφόρησης γίνονται πολλές φορές ανυπόφορες και ιδιαίτερα ιδιότροπες. Είναι πραγματικά αδιανόητο ένας δημοσιογράφος να αδυνατεί να λάβει άμεση, πλήρη και χρονικά επίκαιρη - up to date - γνώση σε θέματα όπως τον ακριβή αριθμό των δοκίμων που υπηρετούν ανά ναυτιλιακή εται-

ρεία σε κάθε πλοίο, τον ακριβή αριθμό των εισερχομένων αλλά και αποφοίτων σε κάθε ΑΕΝ, την ταυτότητα των σπουδαστών, το ποσοστό «διαγραφών» αλλά και μετεγγραφών σε κάθε σχολή... και άλλα πολλά θέματα που βρίσκονται σε ομιχλώδη «κατάσταση».

Δεν επιθυμούμε με αυτή την επισήμανση να καυτηριάσουμε την ποιότητα εργασίας ή ανταπόκρισης των αξιωματικών ή εργαζομένων του ΥΕΝ στα ζητήματα που μας απασχολούν. Απλώς οφείλουμε να σχολιάσουμε ή μάλλον να επισημάνουμε αυτό το παχύδερμο, δυσλειτουργικό, νωχελικό και άκρως επιθετικό «τέρας» που ονομάζουμε με απλότητα «γραφειοκρατία» και που βραχυκυκλώνει την οποιαδήποτε προσπάθεια για άμεση, γρήγορη και ουσιαστική επαφή και συνδιαλλαγή του δημόσιου φορέα με τον πολίτη.

Και ο πολίτης, όμως, έχει ευθύνη που αποδέχεται αυτή την κατάσταση, τη συνηθίζει ως δεδομένη και αρνείται να την αντιμετωπίσει. Όπως έχει επί-

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 67 200 FAX: 010 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: mail@anangelmar.com



σης ευθύνη που δεν αντιδρά στην άρνηση της διοίκησης να ολοκληρώσει μια πλήρη μηχανογράφηση των συστημάτων και γνώσεών της, με αποτέλεσμα να πολιορκείται από το χαρτοβασίλειο του Δημοσίου. Αυτά τα εξαιρετικά γνωστά θέματα οφείλει να επισημάνει η νέα πολιτική ηγεσία, να τα αντιμετωπίσει, και να ανατρέψει το κατεστημένο που ωφελεί ίσως «μερικούς» αλλά βλάπτει τους περισσότερους.

Μηχανογράφηση, μετεκπαίδευση και εξειδίκευση προσωπικού, συντονισμός, ξεκαθάρισμα, έλεγχος είναι οι επικεφαλίδες που αφορούν το σύνολο της Δημόσιας Διοίκησης, πολύ περισσότερο όμως αφορούν το μάλλον ξεχασμένο από πολλούς πολιτικούς ΥΕΝ.

Στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης τα πράγματα είναι πιο απλά απ' όση περιγράφουν ενίοτε οι διάφοροι παρατηρητές και αρθρογράφοι. Απλά θεωρούμε ότι η νέα ηγεσία οφείλει να επισκεφθεί τις ΑΕΝ της χώρας, να συνομιλήσει με τους εκπαιδευτικούς και σπουδαστές, να συλλογιστεί, να επισημάνει και να λάβει τις απαιτούμενες αποφάσεις. Πολλοί υπουργοί δεν επισκέφθηκαν ποτέ τις ΑΕΝ,

δεν συνομιλήσαν ποτέ με τους εμπλεκόμενους σε αυτές, δεν γνώρισαν την καθημερινότητα του σπουδαστή. Παρατηρούσαν και συζητούσαν εξ αποστάσεως. Εν ολίγοις, προτείνουμε στην πολιτική ηγεσία κάτι εξαιρετικά απλό: να έχει «προσωπική» εμπειρία από την κατάσταση στην Κύμη, στην Κεφαλονιά στην Πρέβεζα... Επίσης, διατυπώνουμε, για πολλοστή φορά, την πρότασή μας για καθιέρωση ειδικού κλάδου εκπαίδευσης με ανώτατο -και ικανό- αξιωματικό ως κλαδάρχη, με συνολικές αρμοδιότητες που θα αφορούν σφαιρικά τα θέματα εκπαίδευσης (από κτιριακές και διοικητικές υποδομές μέχρι συγγράμματα και ύλη μαθημάτων, από εκπαιδευτικό προσωπικό μέχρι τεχνολογικά βοηθήματα και εύρεση εργασίας...).

Με το ίδιο σκεπτικό η καμπάνια για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα πρέπει ξεκάθαρα να απασχολήσει το νέο υπουργό και τους συμβούλους του. Πριν από λίγους μήνες, στη σκιά του «Sea Diamond», η πολιτική ηγεσία δεν ανέλαβε πρωτοβουλίες, δεν κινητοποιήθηκε, λες και οι νέοι της Ξάνθης και της Κοζάνης είχαν αναστατωθεί από τον αντίκτυπο του ναυαγίου. Δικαιολογίες για

να μη δράσουμε πάντα θα έχουμε...

Ευχόμαστε καλή επιτυχία και καλή συνέχεια στο νέο υπουργό. Τις μέρες που τυπώνεται το παρόν τεύχος δεν γνωρίζουμε ποιος ή ποια θα αναλάβει τα πολιτικά ηνία της ναυτιλίας μας, γνωρίζουμε όμως καλά ότι οι δικαιολογίες πλέον για έλλειψη στόχων, συντονισμού και καθοριστικών αποφάσεων θα είναι μόνον αποδεκτές σε αφελείς και σκηνορμούς. Πολλά θέματα τα «έκλεισε» ο κ. Κεφαλογιάννης. Τουλάχιστον πήρε ένα προσωπικό και πολιτικό ρίσκο, αφού έλαβε κάποιες αποφάσεις και έβαλε την προσωπική του σφραγίδα ως δημιουργικός υπουργός τουλάχιστον και όχι ως διεκπεραιωτής και παρατηρητής.

Καλή συνέχεια και καλή επιμονή, λοιπόν, ευχόμαστε στο νέο θαλασσοπόρο του Πειραιά.

Ηλίας Μπίσιος

**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr



Του Γ. Γρηγοριάδη
Finance & Research
George Moundreas Company S.A.

Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

Τα αμετάβλητα επιτόκια στην Ευρώπη στις 6/9, η βεβαιότητα μείωσης των αμερικανικών επιτοκίων στις 18/9 και η βεβαιότητα της αποφυγής αύξησης των ιαπωνικών επιτοκίων μετά τα στοιχεία Ιουλίου, καθώς και η συνέχεια των ενέσεων ρευστότητας στο «στεγνωμένο» τραπεζικό σύστημα, δείχνουν ότι μπήκαμε για τα καλά στη μάχη αντιμετώπισης της οικονομικής επιβράδυνσης, η οποία εκδηλώνεται συνεχώς και με νέους δείκτες. Η προτροπή από τον ΟΟΣΑ προς τις κεντρικές τράπεζες να δράσουν γρήγορα, δείχνει το επείγον του προβλήματος αλλά και το εντοπίζει στο πολυσυζητημένο θέμα των επιτοκίων.

Η πτώση των βιομηχανικών παραγγελιών και της επιχειρηματικής εμπιστοσύνης στη Γερμανία, τα πρώτα σύννεφα στην αμερικανική απασχόληση και η καθίζηση του ιαπωνικού εμπορικού πλεονάσματος και της βιομηχανικής παραγωγής Ιουλίου έρχονται να ενισχύσουν την εκτίμηση της Morgan Stanley, πως εάν η επιβράδυνση στις ΗΠΑ φθάσει σε ανάπτυξη κάτω του 2%, τότε η παγκόσμια ανάπτυξη θα πέσει εφέτος στο 4,75% από προηγούμενη εκτίμηση 4,9% του ΔΝΤ, που και αυτό προσανατολίζεται προς νέα αναθεώρηση. Μεγαλύτερη υποχώρηση στις ΗΠΑ μπορεί να ρίξει την παγκόσμια ανάπτυξη ακόμα χαμηλότερα. Μέχρι και ο ΟΡΕC... στενοχωρήθηκε από τον κίνδυνο ύφεσης και αποφάσισε να αυξήσει την παραγωγή κατά 500.000 βαρέλια, ώστε να μη ρίχνει λάδι στη φωτιά με τιμές πετρελαίου που βάδιζαν για τα \$80.

Φαίνεται ότι ακόμα και αισιόδοξοι υποστηρικτές από Goldman Sachs και Morgan Stanley της άποψης που έχουμε διατυπώσει και εμείς προ πολλού, ότι η ανάπτυξη των αναδυόμενων είναι σε θέση να

εξουδετερώσει μια καθοδική πίεση από τις ΗΠΑ, φοβούνται τώρα ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θα υποφέρει. Είναι δεδομένη βέβαια η βαρύτητα της αμερικανικής οικονομίας παρά τη μειωμένη αναλογία της στην παγκόσμια ανάπτυξη. Το γεγονός και μόνον ότι απορροφά το 20% των κινεζικών εξαγωγών δείχνει αυτήν τη βαρύτητα.

Επειδή η θεώρηση της οικονομικής κατάστασης γίνεται φυσικά πάντα με το νου μας στη ναυαγορρά, το ερώτημα είναι πόσο μπορεί να επηρεασθεί αρνητικά ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου και των μεταφορών από τυχόν επιδείνωση και διάχυση της αμερικανικής κρίσης στην παγκόσμια οικονομία. Η εκτίμησή μας παραμένει ότι οι επιπτώσεις θα είναι ελεγχόμενες και αφομοιώσιμες για τους παρακάτω λόγους:

- Οι αμυντικοί μηχανισμοί, π.χ. επιτόκια, ρευστότητα, κρατικές παρεμβάσεις, εγγυήσεις, επιτήρηση των χρηματαγορών κ.λπ. που άρχισαν να λειτουργούν, θα αρχίσουν να βοηθούν την άμυνα των ανεπτυγμένων οικονομιών.
- Η αξιοποίηση των γιγαντιαίων εσωτερικών αγορών των αναδυόμενων με ανατίμηση του νομίσματος και συνεπώς αυξημένες φθηνότερες εισαγωγές υλών, ενέργειας και τελικών προϊόντων είναι πρώτης τάξεως αντίδοτο, ασφαλιστική δικλίδα και γραμμή αμύνης των αναδυόμενων στην ύφεση και την τυχόν μείωση των εξαγωγών τους στις ανεπτυγμένες.
- Σε περίπτωση που επαληθευθούν τα παραπάνω πτωτικά σενάρια για την ανάπτυξη και υπερισχύσει το «πλην» στα «συν-πλην» του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, η αύξηση του πα-





MARMARAS NAVIGATION LTD



M/V AIGAION, 170.081 DWT, Built 2004

4 - 6 FILELLINON STR., 185 36, PIRAEUS GREECE
TEL: +30 210 45 89 000, FAX: +30 210 45 89 037
E-mail: crew@marmaras-nav.gr

γκόσμιου εμπορίου υπό συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης έ-
στω 4%, είναι δύσκολο να πέσει κάτω του 6%, που πα-
ραδοσιακά συντηρεί αξιοπρεπώς τη ναυλαγορά. Πιθα-
νώς, όμως, αυτή η «αξιοπρεπής» ισορροπία να γίνει
κάτω από τα σημερινά επίπεδα ναύλων, που σημειω-
τέον είναι αυξημένα κατά... 70% από τα επίπεδα
Μαρτίου, που και τότε ήταν υψηλά.

- Το σοβαρότερο που μπορεί να συμβεί, είναι μια συ-
στημική κρίση που θα ρίξει όλες τις παραπάνω γραμμές
άμυνας που προστατεύουν τη ναυλαγορά. Τότε, υπό τις πα-
ρούσες συνθήκες προσφοράς τανάζ που διαμορφώθηκαν τα τε-
λευταία 4 χρόνια με μηδενικές διαλύσεις, εκατοντάδες πλοία άνω των 30 ε-
τών και περισσότερα μεταξύ 25-30 ετών εν ενεργεία, το τυχόν πρόβλημα θα
μετακυλισθεί άμεσα και κάθετα στις τιμές scrap, που μάλλον θα καταρρεύ-
σουν από αθρόες διαλύσεις, επιτρέποντας όμως μια σχετικά γρήγορη επα-
ναφορά της ισορροπίας στις ναυλαγορές.

Στο μεταξύ, όμως, οι ναυλαγορές χύδην και οι τιμές τανάζ, ψύχραιμες, ασυγκί-
νητες και ρεαλιστικές απέναντι στο απειλούμενο οικονομικό θρίλερ, σφυρίζουν
αδιάφορα στο αηχοφορικό μονοπάτι τους.

Η φημολογούμενη πώληση του panamax «Carol» 75.608 dwt (1999, Mitsui)
προς \$71-73 εκατ. συγκρίνεται... υπερθετικά με την προ ημερών πώληση του
«Selendang Tiara» 72.928 dwt (1998, Hudong) προς \$66 εκατ. Αντίθετα, όπου
υπάρχει... καταδική παλαιού TC, ακολουθεί χωρίς χάρη και η... εκτέλεση. Το
«Ocean Emperor» 74.002 dwt (1998, Hashihama) πουλήθηκε σε άγνωστους



προς \$55 εκατ. με 3 χρόνια TC προς \$25.000/ημέρα, και το
«Wina» 68.377 dwt (1988, Namura) πουλήθηκε προς \$29,2 ε-
κατ. με TC προς \$22.500/ημέρα μέχρι 11/2008. Τέλος, η πα-
λαιότερη συναλλαγή του «Rainkiss» 69.053 dwt (1996,
Imabari) που ανακοινώθηκε τώρα, έγινε προς \$62 εκατ.

Στην κατηγορία των **handymax**, το «Genco Commander»
45.518 dwt (1994, Tsuneishi) πουλήθηκε προς \$45 εκατ.
και με παράδοση τέλος του έτους, σε σύγκριση με προ διμή-
νου πωλήσεις συνομήλικων προς \$40 εκατ. περίπου. Το «H.
Hasan Yardim» 41.084 dwt (1985, Sanoyasu) πουλήθηκε σε ά-
γνωστους προς \$25 εκατ. με υπόλοιπο TC προς \$20.000/ημέρα μέχρι
4/2008, και το «Med Carrara» 43.300 dwt (1981, Kasado) πληρώθηκε από ά-
γνωστους \$16 εκατ. Τέλος, το «Chennai Polivu» 38.227 dwt (1983, Hyundai)
πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$19 εκατ., τιμή που τον Ιούλιο αφορούσε 45.000
dwt του 1985.

Αφού το 80% των **Handysize** είναι άνω των 20 ετών, φυσικά θα κυριαρχούν
υπερήλικα στις αγοραπωλησίες, και μάλιστα σε τιμές που προ λίγων ετών πω-
λούνταν νεαρά... Panamax. Το «Stats 1» 34.227 dwt (1979, Mitsui) πουλήθη-
κε προς \$9,8 εκατ., το «Newens» 30.330 dwt (1982, NKK) πουλήθηκε προς
\$12,55 εκατ., το «Ataduru» 30.529 dwt (1980, Hyundai) σε Τούρκους προς
\$10 εκατ., το «Ocean Beauty» 24.740 dwt (1977, Hyundai) πουλήθηκε σε
άγνωστους προς \$6,5 εκατ. «as is», και το «Sportsqueen» 17.884 dwt (1979,
Onomichi) σε Έλληνες προς \$5,5 εκατ.

Ζωήρη η συναλλακτική δραστηριότητα στα δεξαμενόπλοια, όπου παρά τις πιέ-
σεις από τη ναυλαγορά, η τιμή τους φαίνεται πολύ σκληρή για να λυγίσει. Ειδι-
κά, όταν πωλητής είναι η EMM που πούλησε το single hull Suezmax «Lucky
Sailor» 146.387 dwt (1987, Kawasaki) σε Κινέζους προς σταθερά επίπεδα εξα-
μήνου \$30 εκατ. Το νεότερο ισπανικής ναυπήγησης «United Dynamic» 140.565
dwt (1990) πουλήθηκε στο Dubai προς \$28,25 εκατ. Σταθερή αξία το coated
dbl/dbl «Berana» 83.890 dwt (1985, Denmark) πουλήθηκε προς \$19 εκατ.,
ενώ το double hull ανέβασε την τιμή πώλησης του coated OBO «Tjore
Fremgang» 96.027 dwt (1992, Hyundai) στα \$40 εκατ. με χρονοναύλωση
άγνωστων όρων. Τα Products «Nord Sound» και «Nord Strait» 45.900 dwt
(2003/2004, Shin Kurushima) πουλήθηκαν στα σταθερά επίσης επίπεδα των
\$104 εκατ. en bloc. Το αδελφό «Nord Sea» 45.987 dwt (2003, Shin Kurushima)
πουλήθηκε σε KG προς \$49,5 εκατ. με 5 χρόνια TCB προς \$22.500/ημέρα. Τέ-
λος, μάλλον ανοδικά για το μέγεθος και την... καταγωγή του κινήθηκε το IMO
II/III «Longobarda» 10.000 dwt (1992, Singapore) που πουλήθηκε στην Άπω
Ανατολή προς 11 εκατ. ευρώ (άνω των \$ 15 εκατ.), αλλά και η τιμή του μικρού
IMO II «Sabedin Bay» 4.700 dwt (2005, Turkey) που πουλήθηκε σε άγνωστους
προς \$18 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ελαφρά αυξημένες οι διαλύσεις αυτήν την εβδομάδα, περιέλαβαν την πώληση
του Product «Riza» 39.258 dwt (1980, Kanasashi) στο Bangladesh προς
\$590/ldt, που εάν δεν αφορά και stainless steel, αποτελεί νέο ρεκόρ. Το Product
M/T «Winoto Udang Natuna» 31.601 dwt (1975, Norway) πουλήθηκε στο
Bangladesh «as is» Batan προς \$471/ldt. Τέλος, η Petroleos Mexicanos πούλη-
σε τα products «Revolucion» και «Reforma» 21.700 dwt (1975/1974, Holland)
στο Bangladesh «as is» Mexico προς \$283/240 αντίστοιχα /ldt. ©



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators
- Motor Rewinding
- Crude Oil Wash
- Butterworth
- Testing Tank Facility
- Diesel Engine repairs and engine performance analysis
- Riding Crew Teams
- Spare Parts



AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com



M/T MELTEMI, 163.759 DWT, BUILT 2006



4 - 6 FILELLINON STR.,
185 36 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 210 45 57 000
FAX: +30 210 45 57 017
Internet: www.deltatankers.gr
e-mail: operation@deltatankers.gr,
crew@deltatankers.gr



32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the*

21st
century

»Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων

Από την **George Moundreas Company S.A.**

Στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών, ο ελληνικός ναυτιλιακός Αύγουστος σαφώς διαφεντεύεται από μικρό αριθμό... μεγάλων παραγγελιών που περιέχουν και κάποια στοιχεία έκπληξης, όχι μόνο λόγω μεγέθους, αλλά και εκ του τύπου των πλοίων και του τόπου τοποθέτησης της παραγγελίας. Έτσι, βλέπουμε τη μέχρι τώρα αγνοημένη Ινδία να δέχεται μια... θηριώδη παραγγελία για 12 πλοία τύπου *rapamax bulkcarriers*, πλέον 4 οψιών, που καλύπτουν το 2010/2011 και μέρος του 2012! Τιμή (εκ πληροφοριών) \$ 47,0 εκατ.

Εξίσου εκπληκτική, η ανακοινωθείσα παραγγελία της Carras (Hellas) για μη γνωσθέντα αριθμό *carpessize bulkcarriers* των 180.000 dwt στα ναυπηγεία Odense της Δανίας! Εδώ, η ταυτότητα του ναυπηγού είναι που προκαλεί έκπληξη. Αν και η τιμή μονάδας δεν έχει γίνει γνωστή, ο ναυτιλιακός παρατηρητής ευλόγως διερωτάται ποιο μπορεί να είναι το κόστος κατασκευής τέτοιου πλοίου για έναν ακραιφνώς Ευρωπαϊό ναυπηγό! Μια τρίτη εντυπωσιακή παραγγελία, εκείνη της Niki Group στα ναυπηγεία STX (Κορέα) για 9(!) *containerships* των 12.400 TEU, επένδυση που αγγίζει το \$ 1,4 δισ. Πιστεύεται ότι η ναύλωση των πλοίων έχει ήδη συμφωνηθεί.



Γενικά, το ενδιαφέρον και πάλι επικεντρώνεται στα *bulkcarriers*, που υπόσχονται(;) λαμπρό μέλλον! Μάρτυς αυτού, η τρέχουσα ναυλαγορά με σοβαρότερη ένδειξη εκείνες τις ναυλώσεις που αναφέρονται σε 1 ή 2 έτη.

Και ενώ ο αριθμός των ναυπηγείων (εν ενεργεία ή μελλοντικών!) συνεχώς αυξάνεται και η παραγωγικότητα βελτιώνεται χάρις στην εφαρμογή συγχρόνων μεθόδων, συνεχώς αναφαίνονται νέες δυνατότητες για παραδόσεις 2010, ακόμη και για 2009, αν ο υποψήφιος αγοραστής μπορεί να εξασφαλίσει την κύρια μηχανή, πράγμα που αποτελεί το μεγάλο πονοκέφαλο των ημερών μας.

Κάνοντας χρήση της μακράς πείρας μας στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών, και των πολύ προσφάτων εμπειριών μας από τα συνεχώς και αενάως δημιουργούμενα ναυπηγεία, ευσεβώς συνιστούμε κάθε προσοχή στην επιλογή ναυπηγείων και στην ανάληψη σχετικών συμβατικών υποχρεώσεων. Η τρέχουσα πραγματικότητα απαιτεί γνώση και ειδικευση!..

Ακολουθεί, ο κατάλογος των παραγγελιών - όχι κατ' ανάγκην πλήρης, λόγω κάποιων εκκρεμοτήτων πριν από την οριστικοποίηση της παραγγελίας, πράγμα που εμείς απολύτως σεβόμαστε... ●

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Total Invest.
Tankers							
Marmaras	HHI Samho	O/T	158.000	3	2011	\$88,0 m	\$264,0 m
Ionian Mgmt.	New Times	P/C	114.000	1	2011	\$68,0 m	\$68,0 m
Prime Marine	STX	P/C	75.500	4	2009/10	\$63,0 m	\$252,0 m
Bulkcarriers							
Carras	Odense	B/C	180.000	4;	2009/10	\$95,0 m	\$380,0 m
Meandros	Daehan	B/C	180.000	2	2010	\$88,0 m	\$176,0 m
Zela	Daehan	B/C	180.000	2	2010/11	\$88,0 m	\$176,0 m
Remi	Jiangnan	B/C	177.000	2	2010	\$85,0 m	\$170,0 m
Minerva	Jiangnan	B/C	177.000	2	2010	\$85,0 m	\$170,0 m
Gleamray	Jiangnan	B/C	177.000	1	2010	\$85,0 m	\$170,0 m
NGM	Jinhaiwan	B/C	176.000	2+2	2010/11	\$79,0 m	\$158,0 m
Goulandris	Hudong	B/C	87.000	2	2010/11	\$51,0 m	\$102,0 m
Trojan	STX	B/C	82.000	4	2009/10	\$54,0 m	\$216,0 m
Target	C&Heavy	B/C	81.000	4	2009/10	\$52,0 m	\$208,0 m
Alba	Pipavav	B/C	74.500	12+4	2010/11	\$47,0 m	\$564,0 m
WEM Lines	Jiangdong	B/C	57.000	4	2010	\$41,0 m	\$164,0 m
Containers							
Niki Group	STX	C/V	[12.400TEU]	9	2011	\$166,0 m	\$1.500,0 m
Total Investment							\$4.738,0 m

* Carras/Odense unit price just a «guesswork»

(Οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων πράξεων.)



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com



THE
sky is
the limit!

TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products - safely - reliably - and cost effectively. We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share. Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction. Wherever you are - All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

**NASDAQ
LISTED**

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.203, E-MAIL: ops@toptankers.com



■ DRYSHIPS Το επενδυτικό πρόγραμμα

Σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα ανακοίνωσε πρόσφατα η εισηγμένη στο Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία Dry Ships του κ. Γιώργου Οικονόμου. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα ύψους 620 εκατ. δολαρίων, το οποίο περιλαμβάνει την αγορά οκτώ σύγχρονων και υπό ναυπήγηση φορτηγών πλοίων.

Αναλυτικότερα, πρόκειται για την αγορά ενός bulk-carrier χωρητικότητας 51.201 dwt, ναυπήγησης 2003, το οποίο η DryShips θα παραλάβει στο τρίτο τρίμη-

νο του 2007, δύο panamax χωρητικότητας 74.204 dwt και 76.500 dwt και ναυπήγησης 2002 και 2004 αντίστοιχα, που θα παραδοθούν στην εταιρεία στο τέλος του 2007 και στις αρχές του 2008. Τρία capesize bulk-carrier, χωρητικότητας 180.000 dwt το καθένα, τα οποία βρίσκονται υπό ναυπήγηση σε γιάρδες της Κορέας και θα παραδοθούν από το 2009 μέχρι το 2010, και ένα kamsarmax bulk-carrier, το οποίο κατασκευάζεται σε ναυπηγεία της Κίνας και θα παραδοθεί το 2010. ☉

■ TOP TANKERS Παράλληλη πορεία



Στην αγορά του ξηρού φορτίου εισέρχεται η, εισηγμένη στο Nasdaq, ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers με την αγορά τριών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Τα τρία bulk-carrier, που αγοράστηκαν έναντι 222 εκατ. δολαρίων, έχουν χωρητικότητα 75.928 dwt, 75.933 dwt και 75.681 dwt το κάθε ένα και κατασκευάστηκαν τα έτη 2001, 2000 και 2000 αντίστοιχα.

Τα τρία πλοία ναυπηγήθηκαν σε γιάρδες της Ιαπωνίας και θα παραδοθούν στην εταιρεία μέχρι το Μάρτιο του 2008, οπότε θα δραστηριοποιηθούν στη spot market.

Υπενθυμίζεται ότι η Top Tankers, που διαχειρίζεται ένα στόλο από 20 τάνκερ, τον Ιούλιο 2007 είχε κάνει την πρώτη κίνηση στον τομέα της μεταφοράς του ξηρού φορτίου με την αγορά των πρώτων τριών bulk-carriers τα οποία αναμένεται να παραδοθούν έως τον Ιανουάριο του 2008.

Η απόφαση για την επέκταση της εταιρείας στα bulk-carriers οφείλεται στο σκεπτικό ότι πρόκειται για έναν τομέα που αναμένεται να κινείται με ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης, καθώς αυξάνεται διαρκώς η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ξηρού φορτίου. ☉

■ GLOBUS MARITIME Αξιοποιεί τη δυναμική της ναυλαγοράς

Το panamax πλοίο «Island Globe» παρέλαβε η εισηγμένη στη χρηματιστηριακή αγορά AIM του Λονδίνου ναυτιλιακή εταιρεία Globus Maritime. Το πλοίο που είναι ναυπηγημένο το 1995, έχει χωρητικότητα 73.119 dwt και αγοράστηκε έναντι του ποσού των 37,9 εκατ. δολ.

Με την απόκτηση του «Island Globe» η ναυτιλιακή εταιρεία επέκτεινε το σύνολο του στόλου της στα 6 πλοία. Επιπλέον η Globus Maritime ήρθε σε συμφωνία για την αγορά ενός πλοίου handy-max bulk-carrier, χωρητικότητας 53.500 dwt, αντί του ποσού των 57 εκατ. δολ. Το πλοίο είναι υπό κατασκευή στα ναυπηγεία Dayang Shipyard της Κίνας, θα παραληφθεί στα τέλη του



2007 και θα μετονομασθεί σε «River Globe».

Μετά την παραλαβή του προαναφερθέντος πλοίου ο στόλος της Globus θα αριθμεί επτά πλοία με συνολική μεταφορική ικανότητα 342.629

dwt ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου της θα μειωθεί από τα 12,5 χρόνια στα 10,9 χρόνια.

Τα πλοία της εταιρείας απασχολούνται με χρονο-ναυλοσύμφωνα μεγάλης χρονικής διάρκειας και ήδη όλες οι ημέρες λειτουργίας του στόλου της για το 2007 είναι καλυμμένες με ναυλοσύμφωνα όπως και το 71% των ημερών λειτουργίας για το 2008. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου η εταιρεία απασχόλησε ένα στόλο με μέσον όρο 4,9 πλοία και με μέσο καθαρό ημερήσιο ναύλο ανά πλοίο 16.596 δολ. Σε ένα πλοίο της εταιρείας, το «Ocean Globe», πραγματοποιούνταν επισκευές με αποτέλεσμα να ήταν εκτός λειτουργίας για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, επηρεάζοντας ανάλογα τα αποτελέσματα της εταιρείας.

Ιδρυτές της Globus Maritime είναι ο επιχειρηματίας Γιώργος Φειδάκης του Ομίλου F.G. Europe, ο οποίος κατέχει και τη θέση του προέδρου της Globus Maritime, και ο κ. Γεώργιος Καραγεωργίου, ο οποίος κατέχει τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου. ☉

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...



...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτή γάσσα, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό και την **πιστοποίηση ISO 9001:2000** έχουν σαν αποτέλεσμα την υψηλή ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας.



Η Εταιρία είναι εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει ηλεκτροϋδραυλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού & θραύσεως διακριβωμένη από τον πιστοποιημένο φορέα **Algosystems**, παρέχει υπηρεσίες δοκιμών των σωστικών και ανυψωτικών μέσων σε πλοία (Cargo Gear).

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκους 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:



■ OMEGA NAVIGATION

Το στρατηγικό πλάνο

Η εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία Omega Navigation Enterprises Inc. ναυπηγεί πέντε δεξαμενόπλοια (product tanker) διπλού τοιχώματος, χωρητικότητας 37.000 dwt το κάθε ένα, συνολικής επένδυσης 220 εκατ. δολαρίων.



Τα πλοία θα παραδοθούν μεταξύ του πρώτου τριμήνου του 2010 και του Φεβρουαρίου του 2011.

Μετά την προσθήκη των πέντε νέων

πλοίων η εταιρεία του πλοιοκτήτη Γιώργου Κασσιώτη θα διαθέτει ένα στόλο από 13 product tankers συνολικής χωρητικότητας 697.358 dwt. ☉

■ FREESEAS

Συνεχής επέκταση στόλου



Στην αγορά ενός πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου προχώρησε η εισηγμένη στο Nasdaq, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία FreeSeas. Το πλοίο είναι ναυπήγησης 1995 και αγοράστηκε αντί του ποσού των 25,2 εκατ. δολ. ☉



■ STEALTHGAS

Απέκτησε το 39ο LPG

Υλοποιώντας το στρατηγικό στόχο της, που είναι μέχρι το τέλος του 2008 ο αριθμός πλοίων του στόλου της να αριθμεί τα 46 πλοία, η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία StealthGas απέκτησε πρόσφατα το 39ο LPG carrier. Το πλοίο ονομάζεται «Gas Premiership», έχει μετα-

φορική ικανότητα 7.200 κυβικά μέτρα και έχει ναυπηγηθεί το 2001. Η παραλαβή του θα γίνει την επόμενη χρονιά και είναι ναυλωμένο για χρονική περίοδο τεσσάρων ετών.

Παράλληλα, η εταιρεία έχει αγοράσει πρόσφατα το «Gas Kalogeros», ναυπήγησης 2007 και χωρητικότητας 5.000 κυβικών μέτρων, το «Gas Evoluzione», ναυπήγησης 1996 και χωρητικότητας 3.500 κυβικών μέτρων, και το «Gas Sikousis», ναυπήγησης 2006 και χωρητικότητας 3.500 κυβικών μέτρων. ☉

■ EUROSEAS

Επιτυχημένη διάθεση μετοχών

Ένα στόλο από 14 πλοία ελέγχει η Euroseas μετά την απόκτηση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Tiger Bridge».

Συγκεκριμένα το πλοίο έχει χωρητικότητα 30.400 dwt, ναυπηγήθηκε στην Κορέα το 1990 και αγοράστηκε από την Euroseas στο ποσό των 24 εκατ. δολ.

Σημειώνεται ότι η εταιρεία πρόσφατα είχε προχωρήσει στην αγορά δύο πλοίων container. Ειδικότερα, πρόκειται για τα πλοία «Jonathan P» και «Despina P», που ναυπη-

γήθηκαν το 1990 στη Βόρεια Κορέα, με χωρητικότητα 1.932 το καθένα. Η ναυτιλιακή εταιρεία που είναι εισηγμένη στο Nasdaq τα απέκτησε αντί του αντιτίμου των 18,7 εκατ. δολ. το ένα, ενώ η ναύλωσή τους έχει εξασφαλίσει το 92% των καθαρών

ημερών λειτουργίας του στόλου της εταιρείας για το 2007 και το 33% για την επόμενη χρονιά.

Μετά την απόκτηση του «Tiger Bridge» ο κ. Αριστείδης Πίττας, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ναυτιλιακής εταιρείας, δήλωσε ότι είναι το



τρίτο πλοίο που αποκτά η Euroseas μετά την επιτυχημένη δεύτερη διάθεση των μετοχών τον Ιούνιο του 2007 η οποία απέφερε έσοδα ύψους 73 εκατ. δολ. ☉

TOW  **MAR**

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

..... MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS

**Represented in Greece
by NAVIGATOR S.A.**

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

Tel.: +370 46 303427, Fax: +370 46 303428

info@towage.lt

www.towage.lt



■ Σε εξέλιξη το ναυπηγικό πρόγραμμα της Arcadia Shipmanagement



Το «Aegean Harmony» καθώς αποπλέει από τα ναυπηγεία της Samsung.



«Aegean Horizon»: Η ανάδοχος κ. Κατερίνα Σκινδήλια.



Η ανάδοχος του πλοίου κ. Άννα-Μαρία Αγγελούπουλου και ο πρόεδρος της Samsung κ. J. W. Kim, κατά την τελετή ονοματοδοσίας του πλοίου.



«Aegean Nobility»: Η ανάδοχος κ. Ιωάννα Στάχτου.

Τρία νέα υπερσύγχρονα δεξαμενόπλοια παρέλαβε η ναυτιλιακή εταιρεία Arcadia από τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας, Hyundai και Samsung. Πρόκειται για τα «Aegean Harmony» τύπου aframax 115.000 dwt, «Aegean Horizon» τύπου suezmax 159.000 dwt και «Aegean Nobility» τύπου aframax 115.000 dwt.

Τα νεότευκτα ανήκουν στο τρέχον επενδυτικό πρόγραμμα επτά σύγχρονων δεξαμενόπλοιων, της ναυτιλιακής εταιρείας. Ένα πρόγραμμα που θεωρείται το μεγαλύτερο παγκοσμίως σε αριθμό πλοίων άνω των 100.000 dwt για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, με παράδοση όλων των πλοίων εντός του 2007. Τα συμβόλαια και για τα επτά αυτά πλοία υπεγράφησαν το 2004. Σε όλα τα πλοία υψώνεται η ελληνική σημαία. Μετά την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου ναυπηγικού προγράμματος, η Arcadia θα διαχειρίζεται έναν από τους νεότερους στόλους παγκοσμίως αποτελούμενο από 15 δεξαμενόπλοια, όλα διπλού κελύφους, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.800.000 dwt και μέσης ηλικίας μικρότερης των 3 ετών. ☉



■ Αναπτυξιακές παρεμβάσεις



Με γνώμονα την αναγκαιότητα της αρμονικής συνύπαρξης του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά με τους επιλεγμένους δήμους και την κάλυψη των ιδιαιτέρων αναγκών των κατοίκων τους το Δ.Σ. του Οργανισμού αποφάσισε παροχές για τις παρακάτω παροχές: Παραχώρηση στο δήμο Περάματος χώρου της λιμενικής ζώνης, επιφανείας 672 τ.μ, που βρίσκεται στην Επισκευα-

στική Βάση Περάματος με σκοπό την ανέγερση γηροκομείου.

Παραχώρηση στο δήμο Δραπετσώνας χώρου της λιμενικής ζώνης, επιφανείας 16.325 τ.μ, που βρίσκεται στην παραλιακή μετόπη μεταξύ της Περιφερειακής Λεωφόρου και Δραπετσώνας με σκοπό να χρησιμοποιηθεί για την υλοποίηση της ολοκληρωμένης πρότασης αξιοποίησης της περιοχής που αφορά στους δήμους Δραπετσώνας-Κερατσινίου. Παραχώρηση στο δήμο Κερατσινίου δύο μεταχειρισμένων νοσοκομειακών αυτοκινήτων. ☉

■ Ναυλώσεις

- Το bulker χωρητικότητας 51.201 dwt, ναυπήγησης 2003, το οποίο θα παράλαβει η ναυτιλιακή εταιρεία DryShips το τρίτο τρίμηνο του 2007 είναι ναυλωμένο για 13 με 15 μήνες, έναντι 27.000 δολαρίων την ημέρα.
- Το πλοίο «Free Hero» της ναυτιλιακής εταιρείας Freeseas, τύπου handysize, χωρητικότητας 24.318 dwt, ναυπήγησης 1995, ναυλώθηκε για 14.500 δολ. την ημέρα.
- Τα containers ships «Jonathan P» και «Despina P» της εταιρείας Euroseas ναυλώθηκαν μέχρι τον Οκτώβριο του 2007 έναντι 17.000 δολ. την ημέρα. Παράλληλα το πλοίο «Tiger Bridge» είναι απασχολημένο μέχρι τον Ιούλιο του 2009 με ναύλο 16.500 δολ. την ημέρα.
- Η Diana Shipping Inc. υπέγραψε με την China National Chartering Corp, τη ναύλωση του panamax dry bulk carrier «Thetis» αντί του ποσού των 60.250 δολ. την ημέρα. Η ναύλωση αφορά χρονική περίοδο από 11 μέχρι 13 μήνες. ☉



naniwa pump
Manufacturing Co., Ltd.

ΜΑΤΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΡΤΑΣΜΟ ΤΩΝ 15 ΧΡΟΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ NANIWA ΚΑΙ FRANMAN

Οι εταιρείες Naniwa Pump Mfg.Co., Ltd. και Franman Ltd.

αποφάσισαν να ματαιώσουν

την προγραμματισθείσα για τις 2 Οκτωβρίου 2007 δεξίωση επ' ευκαιρία της 15 ετούς επιτυχούς συνεργασίας τους στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά και αντ' αυτής

προσφέρουν το αντίστοιχο ποσό

στο Ειδικό Ταμείο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών
ως ελάχιστη εκδήλωση συμπαράστασης στα θύματα της καταστροφής.



franman
LIMITED

■ Η δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων



Τα αποτελέσματα της έρευνας για τη δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 κοχ και άνω, ανακοίνωσε η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Σύμφωνα με την έρευνα τα στοιχεία, που αφορούν μέχρι και το μήνα Ιούνιο 2007, περιλαμβάνουν όλα τα πλοία (άνω των 100 κοχ) που έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικώς ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ή επιβατών και είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και επιπλέον ανήκουν σε πρόσωπα (νομικά ή φυσικά) που κατοικούν στη χώρα μας.

Αναλυτικότερα η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον Ιούνιο του 2007 αριθμούσε συνολικά 2.014 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 35.919.344 κοχ.

Από αυτά τα 627 είναι φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.196.344 κοχ, τα 488 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 20.116.057 κοχ, και τα 899 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.607.255 κοχ.

Ειδικότερα για το χρονικό διάστημα από τον Ιανουάριο του 2001 μέχρι και τον Ιούνιο του 2007 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων

κατά 2,4%.

- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 31,4%.
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,3%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 19,4%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 6,8%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 42,7%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 1,6%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 19,4%.

Για το μήνα Ιούλιο τα αποτελέσματα έχουν ως εξής: Ο υπό ελληνική σημαία στόλος αποτελείται από συνολικά 2.014 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 35.919.656 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ). Από τα πλοία αυτά, 627 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.196.344 κοχ, τα 488 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 20.116.057 κοχ και τα 899 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.607.255 κοχ. ☉

■ Νέο Δ.Σ. για την Ένωση Πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος

Μετά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες, το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος: Δημήτριος Τσολάκης, αντιπρόεδρος: Νικόλαος Ζούρος, γενικός γραμματέας: Γεώργιος Κασάπογλου, ταμίας: Γεώργιος Ζαφειρούδης και μέλη οι Δημήτριος Μαϊκόπουλος, Ηλίας Ορφανίδης, Σταύρος Τσολάκης. ☉

■ Ο όμιλος εταιρειών Κατράδης

Ο όμιλος εταιρειών Κατράδης, πιστός στη συνεχή του προσπάθεια για καινοτομία και διεύρυνση των προϊόντων του, έχει συνάψει συνεργασία με την αμερικανική εταιρεία Honeywell, γνωστή για την παραγωγή νήματος Spectra. Το συγκεκριμένο νήμα είναι 40% πιο δυνατό από το αντίστοιχο αραμιδικό νήμα, τρεις φορές πιο δυνατό από τον πολυεστέρα, με υψηλό δείκτη ασφαλείας και προστασίας, σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του OCIMF, έχει σαφώς μικρότερο κόστος συντήρησης αναφορικά με αυτό των συρματοσχοινών, καθώς και ευκολότερη και γρηγορότερη πρόσδεση. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά του νήματος Spectra, σε συνάρτηση με την εμπειρία και την επιμέλεια όσον αφορά την ποιότητα της εταιρείας Κατράδης στην παραγωγή καβών, συνιστούν μια εποικοδομητική αμφίδρομη σχέση και μια ιδιαίτερως επιτυχή σύνθεση. Για οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με το νήμα Spectra και την εταιρεία παραγωγής Honeywell μπορείτε να απευθυνθείτε στα γραφεία του Ομίλου Κατράδης: Τηλ. 210-40.60.300, e-mail: Info@katradis.com ή να επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα Honeywell (www.honeywell.com). ☉



Είναι στο χέρι μας...

**να διατηρήσουμε
καθαρές τις θάλασσες μας**

**Παραλαβές πετρ/δων καταλοίπων από πλοία
σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας*
από Αλεξανδρούπολη έως την Κρήτη**

Διαθέτουμε:

Τον Πλωτό Διαχωριστήρα ECOMASTER χωρητικότητας 100.000 τόννων τον μεγαλύτερο στην Ευρώπη με τον πλέον σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με Σταθμό πρόληψης & καταπολέμησης ρυπάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Αντλητικά συγκροτήματα
- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού)
- Χ.Δ.Ο. και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το W.S.L. και Υ.Ε.Ν.
- Παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωλο, Κυλλήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου

Λεωφ. Χατζηκυριακού 42
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5
Fax: +30 210 429 0286
Email: info@hec.gr

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.



■ Ένα μεγάλο ταξίδι



1. Ναυτικοί δόκιμοι, το επιτελείο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και το πλήρωμα του ΠΓΥ «Προμηθεύς» εν πλω προς το Αμβούργο.
2. Ναυτικοί δόκιμοι στην προετοιμασία παραβολής του πλοίου.
3. Από το γεύμα που παρέθεσε προς τιμήν των δοκίμων ο υπουργός Δικαιοσύνης του κρατιδίου του Αμβούργου εκ μέρους του τοπικού Κοινοβουλίου.

Κάθε καλοκαίρι η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ξεκινάει ένα μεγάλο ταξίδι στο πλαίσιο της εκπαίδευσης των ναυτικών δοκίμων που συμπληρώνει τη θεωρητική εκπαίδευση.

Αυτό το καλοκαίρι, 143 δόκιμοι επιβιβάστηκαν στη φρεγάτα «Νικηφόρος Φωκάς» και στο πλοίο γενικής υποστήριξης «Προμηθεύς», μαζί τους και μερικοί μαθητές από άλλες στρατιωτικές σχολές.

Φέτος το ταξίδι ήταν ο γύρος της Ευρώπης, με πρώτο σταθμό το λιμάνι της Μαχόν στη Μινόρκα των Βαλεριάδων, στη συνέχεια το Άμστερνταμ και η Αγία Πετρούπολη της Ρωσίας. Ακολούθησαν το Αμβούργο, το Πόρτο της Πορτογαλίας, το Κόπερ-

Καποδίστριας της Σλοβενίας και, τέλος, το Μπαρ του Μαυροβουνίου.

Οι δόκιμοι, πέρα από την εμπειρία του ταξιδιού, είχαν την ευκαιρία να επισκεφθούν αρκετές χώρες, να γνωρίσουν νέες νοοτροπίες και συμπεριφορές, να τονώσουν τον ελληνισμό σε αυτά τα κράτη.

Στα λιμάνια όπου έπλευσαν τα ελληνικά πλοία τα επισκέφθηκαν υπουργοί των διαφόρων κρατών, πολιτικοί διοικητές, καθώς και αρχηγοί γενικών επιτελείων. Παράλληλα, διοργανώθηκαν διάφορες εκδηλώσεις εκ μέρους των Αρχών προς τιμήν της χώρας μας αλλά των ναυτικών δοκίμων. ☉



■ Οι υποτροφίες της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Τρεις υποτροφίες μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου προκηρύσσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για το ακαδημαϊκό έτος 2007-2008. Συγκεκριμένα οι υποτροφίες είναι:

- Στη μνήμη του προέδρου της ΕΕΕ Αντωνίου Χανδρή για παιδιά ναυτικών και για σπουδές σχετιζόμενες με το ναυτιλιακό αντικείμενο, σε πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ύψους δέκα χιλιάδων δολαρίων ΗΠΑ.
- Στη μνήμη του προέδρου της ΕΕΕ Στάθη Γουρδομιάλη, από τη σύζυγο και τα παιδιά του, για σπουδές ναυτιλιακής-οικονομικής κατεύθυνσης, σε πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής

Ένωσης, ύψους δέκα χιλιάδων δολαρίων ΗΠΑ.

- Από την εταιρεία ΚΑΡΡΑΣ (Ελλάς) Α.Ε., για τομείς σχετιζόμενους με τη ναυτιλία σε αγγλόφωνα πανεπιστήμια, ύψους δεκαπέντε χιλιάδων δολαρίων ΗΠΑ.

Για τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά θα πρέπει να υποβληθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2007.

Για περισσότερες πληροφορίες, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στα γραφεία της ΕΕΕ στον Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 85 και στα τηλέφωνα 210-42.91.159 - 65. ☉

■ Το Δ.Σ. του Propeller Club

Στη διάρκεια της τακτικής συνέλευσης του σωματείου Propeller Club of the United States, International Port of Piraeus, εξελέγη το νέο 16μελές διοικητικό συμβούλιο για την περίοδο Ιουλίου 2007 - Ιουνίου 2009.

Αναλυτικότερα εξελέγησαν οι παρακάτω: Διοικούσα επιτροπή: Πρόεδρος Νικόλαος Τσαβλέρης, α' αντιπρόεδρος Νικόλαος Παπαδόκης, β' αντιπρόεδρος Χρήστος Κοκκίνης, γενική γραμματέας Δέσποινα Θόρου-Τσιροζίδη και ταμίας Φαράκλας Αντώνιος-Στάμος.

Ως μέλη ψηφίστηκαν οι κ. Δούκας Απόστολος, Δίκαιος Γεώργιος, Ζορμπαλάς Δημήτριος, Καλαφτιδής Ιωάννης, Κόντες Θεόδωρος, Κουτσουμπέλης Κωνσταντίνος, Κωστόπουλος Στέφανος, Λως Δαμιανός, Μαντζαβίνος Βασίλης, Μόσχου Μαριάννα και Τιμαγένης Γρηγόρης. ☉

OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd



*"Excellence through
quality commitment"*

14 LONTOY STR. 16675 GLYFADA, HELLAS

Tel: +30 210 9602901-2 Fax: +30 210 9645982

email: ogt@olympicgroup.gr

website: www.ogt.gr



Compact, rugged and reliable Carmanah's solar-powered LED marine lanterns are the world's most advanced solution for marine navigation and channel/hazard marking applications.

With quick installation and proven performance in any climate, our marine navigation and marking lanterns are meeting the world's navigation needs.

Our lights offer:

- Visibility up to 4 nautical miles and over 250 different flash codes
- Completely integrated, self-contained and waterproof
- Meets IALA specifications for chromaticity of color output

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™



■ Το θερινό εκπαιδευτικό ταξίδι των δοκίμων Λ.Σ.

Την Παρασκευή 24 Αυγούστου 2007 στο λιμάνι της Καλαμάτας έγινε η τελετή αναχωρήσεως του θερινού Εκπαιδευτικού Πλου (ΘΕΠ) των δοκίμων σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος, παρουσία του γενικού γραμματέα ΥΕΝ. Στη διάρκεια του ΘΕΠ οι δόκιμοι επισκέφθηκαν το λιμάνι του Ρότερνταμ, το λιμάνι του Αμβούργου, καθώς και το λιμάνι της Αμβέρσας. Στη συνέχεια του ταξιδιού θα επισκεφθούν την Άπω Ανατολή, την Κίνα και τη Σιγκαπούρη. Σημειώνεται ότι η σχολή δοκίμων σημαιοφόρων Λ.Σ. λειτουργεί με ευθύνη της Σχολής ναυτικών Δοκίμων. ☉

■ Το επενδυτικό πρόγραμμα της Aegean



χωρητικότητας 11.914 dwt. Αυτή την περίοδο πραγματοποιούνται στο πλοίο οι αναγκαίες μετασκευές, προκειμένου να ανταποκριθεί στις συνθήκες της Ε.Ε. και της Marpol. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών το «Hope» θα απασχοληθεί από το κέντρο εξυπηρέτησης της Aegean που βρίσκεται στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Την παραλαβή του δεξαμενόπλοιου «Hope» (πρώην «Αρίον») ανακοίνωσε η ναυτιλιακή εταιρεία Aegean Bunkering Services Inc. Η εισηγμένη στο NYSE εταιρεία του κ. Δημήτρη Μελισσανίδη αγόρασε το πλοίο στο πλαίσιο υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος ανάπτυξης του στόλου της στον τομέα του bunkering.

Το δεξαμενόπλοιο ναυπηγήθηκε το 1980 στην Kurinoura της Ιαπωνίας και είναι

Τέλος, η Aegean έχει συμφωνήσει για την αγορά τριών πλοίων bunkering εντός του 2007, ενώ παράλληλα σχεδιάζει τη δημιουργία δύο ακόμη μονάδων εφοδιασμού πλοίων. Ειδικότερα το επενδυτικό σχέδιο της Aegean προβλέπει την αύξηση του συνολικού αριθμού του στόλου της στα 44 δεξαμενόπλοια ανεφοδιασμού πλοίων, ενώ επιδιώκει να αποκτήσει πέντε επιπλέον κέντρα ανεφοδιασμού σε όλο τον κόσμο. ☉

- General Ships' Repairs
- Fabrications
- Reconditioning
- Stock House

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823
Fax: (+30210) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr





Ποιοτική ναυτιλία Νέα εξειδικευμένα τεστ ναυτιλιακών γνώσεων και ικανότητας

Μετά το γενικό International Ship Manager Test, το οποίο μετράει γνώσεις και ικανότητα στο χώρο της ναυτιλιακής διαχείρισης σε τρία επίπεδα δυσκολίας, η ΑΚΜΟ προχώρησε στη δημιουργία εξειδικευμένων τεστ για εσωτερική χρήση στις εταιρείες.



| Του Άλκη Κορρέ |

Η ιδέα δεν ήταν αποκλειστικά δική της, αλλά προήλθε κατευθείαν από διαχειρίστριες εταιρείες που θέλησαν να δημιουργήσουν μια αντικειμενική διάσταση στην αξιολόγηση του προσωπικού τους. Το αποτέλεσμα ήταν μια νέα σειρά από επαγγελματικά τεστ, που χρησιμοποιούν την ίδια τεχνολογία για αυτόματη έκδοση αποτελεσμάτων, αλλά εστιάζουν αποκλειστικά σε ένα συγκεκριμένο τομέα όπως π.χ. τις ναυλώσεις και post fixture, τα νομικά θέματα, τους ναυτιλιακούς κώδικες κλπ.

Αυτά τα τεστ γνώσεων και ικανότητας, όπως εξάλλου και τα προηγούμενα τεστ γενικών περί τη ναυτιλία γνώσεων, αποτελούν ανεξάρτητες και αντικειμενικές μετρήσεις της επαγγελματικής κατάρτισης, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι διεξάγονται υπό επιτήρηση και μετά από επιβεβαίωση της ταυτότητας του ατόμου που συμμετέχει.

Το καλό αυτών των τεστ είναι ότι για πρώτη φορά δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναγνώριση των ωφελημάτων που προκύπτουν από τη συνεχή βελτίωση των στελεχών μέσα από επιπρόσθετη επαγγελματική ενημέρωση. Κακά τα ψέματα, η ποιοτική βελτίωση του στελέχους δεν έχει πολλές πιθανότητες να ανταμειφθεί αν η ίδια δεν προκύπτει αντικειμενικά και πέρα από κάθε αμφιβολία στο ίδιο το γραφείο. Το στέλεχος βελτιώνει τις επαγγελματικές του ικανότητες και το γραφείο, αναγνωρίζοντάς τις, το ανταμειβεί με διάφορους τρόπους, περιλαμβανομένης και της προαγωγής.

Έτσι, σιγά σιγά, ο επαγγελματικός χώρος στις διάφορες ειδικότητες γραφείου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αντικειμενικοποιείται με βάση συγκεκριμένες και μετρήσιμες παραμέτρους αντί για γενικές προσεγγίσεις όπως η προϋπηρεσία και οι προσωπικές συμπάθειες. Η προσέγγιση του θέμα-

τος δεν μας είναι άγνωστη, τουναντίον είναι γνωστή και αναγνωρίσιμη από όλους, μια και έχει λειτουργήσει ικανοποιητικά στο χώρο των ναυτικών δεξιοτήτων οι οποίες έχουν γίνει αντικείμενα ελέγχου και πιστοποίησης για πολλές δεκαετίες.

Είναι θέμα χρόνου να εκτιμηθούν ευρύτερα τα πλεονεκτήματα αυτής της προσέγγισης και από άλλους παίκτες στο χώρο της ναυτιλίας είτε αυτοί ναυλώνουν είτε χρηματοδοτούν είτε πιστοποιούν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Γνωρίζω ότι είναι σημαντικό για το γραφείο να μπορεί να αποδείξει πέρα από πάσα αμφιβολία ότι αυτοί που χειρίζονται τα θέματα σ' αυτό είναι ικανοί και ανταποκρίνονται στα διεθνή στάνταρ όπως και οι αξιωματικοί πάνω στα πλοία. Θεωρώ επίσης ότι θα είναι ευτυχέστεροι και οι ασφαλιστές, ενδεχομένως δε



και οι σημαίες, ιδιαίτερα αν πασχίζουν να διατηρηθούν σε κάποια Λευκή Λίστα στην από εδώ ή στην από εκεί όχθη του Ατλαντικού.

Τελειώνω με μια διαπίστωση. Μπορεί να μοιάζει από τα παραπάνω ότι το γραφείο είναι ο κύριος ω-

φελούμενος από τα τεστ επαγγελματικής ικανότητας στη ναυτιλία, αλλά δεν είναι έτσι. Το στέλεχος έχει και αυτό αποκτήσει ένα πολύτιμο εφόδιο, που λέει προς όλους τους μελλοντικούς εργοδότες του ότι είναι ικανό και αξιόμαχο. Δύσκολα εργοδότης θα μείνει ασυγκίνητος μπροστά σε ένα άτομο με πιστοποιητικό ISMT με βαθμολογία 85% στην ανώτατη βαθμίδα δυσκολίας. Αν έχει θέση διαθέσιμη θα σκεφτεί σοβαρά τη σκοπιμότητα πρόσληψης ενός ποιοτικού στελέχους. Ακόμα και αν στη συγκεκριμένη περίπτωση προτιμηθεί κάποιος άλλος, θα υπάρχουν πολύ περισσότεροι εργοδότες στην πιάτσα έτοιμοι να εκτιμήσουν την επαγγελματική ποιότητα. Με άλλα λόγια, η αγορά υπηρεσιών στελεχών της ναυτιλίας γίνεται πιο διαυγής ως προς την ποιότητα και δικαιότερη δίνοντας προτεραιότητα στους πιο ικανούς. ☉



- BRIDGE INSTRUMENTATION
- ENGINE & GEN SET CONTROLS
- SWITCHBOARD INSTRUMENTATION
- SYNCHRONIZATION
- MONITORING & FAULT FINDING
- ...AND MANY MORE PRODUCTS



**AUTOMATION &
POWER CONTROL LTD**

Mavromichali 17
187 56 Ag. Giorgos, Amfiali
Tel +30 210 4321953
Fax +30 210 4321875
e-mail: info@apc.com.gr

power in control

Καθυστερήσεις στα συγχρηματοδοτούμενα λιμενικά έργα



Οι ρυθμοί υλοποίησης των λιμενικών έργων που χρηματοδοτούνται από το Γ' ΚΠΣ είναι εξαιρετικά βραδείς, με αποτέλεσμα η ολοκλήρωση πολλών από αυτών να βρίσκεται σε άμεσο κίνδυνο. Αυτό προκύπτει από απάντηση της αρμόδιας επιτροπής Ντανούτα Χούμπνερ σε σχετική ερώτηση του ευρωβουλευτή του ΣΥΝ Δημήτρη Παπαδημούλη.

Στην ερώτησή του ο Έλληνας ευρωβουλευτής ζήτησε να πληροφορηθεί ποια είναι η πορεία υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων λιμενικών έργων και κατά πόσο αυτά προλαβαίνουν να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του Γ' ΚΠΣ.

Στην απάντησή της η κ. Χούμπνερ, αφού τονίζει ότι «η πρόοδος στον άξονα προτεραιότητας αριθμ. 7

του επιχειρησιακού προγράμματος "Οδικόί άξονες, λιμένες, αστική ανάπτυξη" που αφορά τις λιμενικές υποδομές δεν είναι ικανοποιητική» συνεχίζει λέγοντας ότι «στο τέλος Μαΐου 2007 οι καταβληθείσες δημόσιες δαπάνες ήταν λιγότερες από το ένα τρίτο των 156,2 εκατομμυρίων ευρώ που διατέθηκαν από τον προϋπολογισμό για τον εν λόγω άξονα προτεραιότητας». Όπως επισημαίνει η κ. Χούμπνερ

στην απάντησή της «ορισμένα λιμενικά έργα που προβλέπονται στα θεματικά και περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα είναι πιθανόν να μην ολοκληρωθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2008» και γι' αυτό το λόγο προτείνει να ενταχθούν στην επόμενη προγραμματική περίοδο ως έργα-γέφυρες. Τα λιμενικά έργα τα οποία η επιτροπή θεωρεί ότι μπορούν να αποτελέσουν έργα-γέφυρες με το Δ' ΚΠΣ είναι τα εξής: «Νέο λιμάνι Πάτρας, λιμάνι Αιγίου, λιμάνι Αργοστολίου στην Κεφαλονιά, λιμάνια Νάξου και Μυκόνου στις Κυκλάδες, λιμάνι Μυτιλήνης, λιμάνια Καρλοβασίου και Ευδήλου στη Σάμο και την Ικαρία αντίστοιχα, λιμάνι Μεστών Χίου, λιμάνι Σητείας στην Κρήτη, λιμάνια Καβάλας και Αλεξανδρούπολης στη Μακεδονία και τη Θράκη και λιμάνι Μύρινας στη Λήμνο». ☉

• Αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης

Στο θέμα της λαθρομετανάστευσης από την Τουρκία επανήλθε η κ. Ρόδη Κράτσα, αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μετά τα πρόσφατα περιστατικά στα ελληνικά νησιά, ιδιαίτερα στη Σάμο, όπου οι λιμενικές αρχές εντόπισαν και συνέλαβαν 90 άτομα, κυρίως Αφγανούς, καθώς και τον Τούρκο χειριστή του πλοίου στο οποίο επέβαιναν.

Η ευρωβουλευτής αναφέρεται στις προσπάθειες που καλείται να καταβάλει η Τουρκία, ως υποψήφια προς ένταξη στην Ε.Ε. χώρα, στην καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης αλλά και της επανεισοδοχής. Η κ. Κράτσα επισημαίνει ότι, πέρα από τις υποχρεώσεις αυτές, σχετικό πρωτόκολλο ισχύει μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας από τον Απρίλιο του 2002.

Η ευρωβουλευτής υπενθυμίζει πως για όλη την περίοδο αυτή οι ελληνικές αρχές έχουν υποβάλει στην Τουρκία αιτήματα για παραπάνω από 23.000 συλληφθέντες λαθρομετανάστες, εκ των οποίων μόνο 1.500 περίπου επαναπροωθήθηκαν.

Η Ελληνίδα ευρωβουλευτής ζητεί την επιχειρησιακή και οικονομική συνδρομή του «Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τη διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε.» καθώς και του FRONTEX στην οργάνωση κοινών ενεργειών επαναπροώθησης. ☉

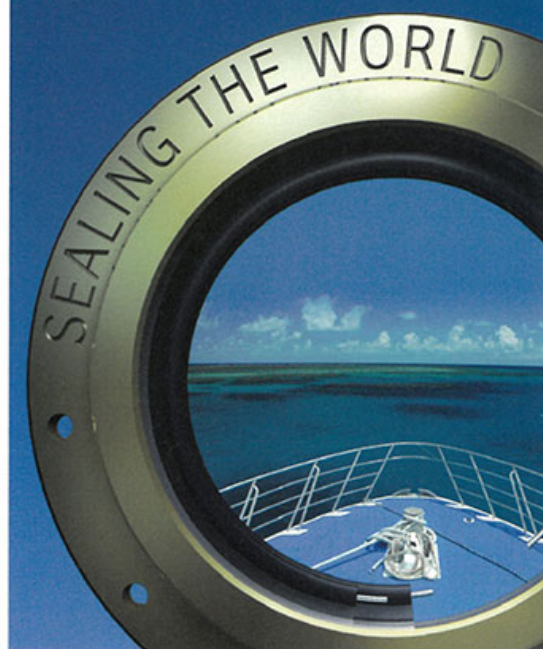


• Διαπλάτυνση της διώρυγας του Παναμά

Το 2014 αναμένεται να ολοκληρωθούν τα έργα για τη διαπλάτυνση της διώρυγας του Παναμά. Οι εργασίες, που θα διαρκέσουν επτά χρόνια, θα επιτρέψουν τη διέλευση μεγαλύτερων πλοίων από τη διώρυγα που συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό. Το κόστος των εργασιών αναμένεται να φτάσει τα 4 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ η ολοκλήρωσή τους θα συμπέσει με την εκατοστή επέτειο της διάνοιξης της διώρυγας, από την οποία περνάει το 5% του παγκόσμιου εμπορίου και 13.000-14.000 πλοία.

Ο έλεγχος της μήκους 80 χιλιομέτρων διώρυγας ανήκε στις ΗΠΑ από την έναρξη λειτουργίας της μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Τότε ο έλεγχος επεστράφη στον Παναμά, σε εφαρμογή των συμφωνιών που το 1977 ο τότε στρατιωτικός ηγέτης της χώρας, Ομάρ Τορίχος, πατέρας του σημερινού προέδρου, Μάρτιν Τορίχος, είχε υπογράψει με τον πρόεδρο των ΗΠΑ εκείνη την εποχή, Τζίμι Κάρτερ. Πριν από έναν αιώνα, η κατασκευή της διώρυγας είχε κοστίσει 375 εκατομμύρια δολάρια, κατά τη διάρκεια της κατασκευής περίπου 25.000 εργάτες έχασαν τη ζωή τους ενώ χιλιάδες άλλοι προσβλήθηκαν από ελονοσία και κίτρινο πυρετό. Η διώρυγα συντομεύει κατά 16.093,44 χλμ. την απόσταση μεταξύ Ειρηνικού και Ατλαντικού. ☉

Simplex-Compact®



Simplex-Compact®

More than 50 years of know-how makes us one of the leaders in stern tube seals' technology. Safe and reliable, the right solution for your vessel. Go for it – contact us!



See us in
Shanghai, November 27-30, 2007
Hall W2, Booth No. 2F11-5

Our Representative:
MIE Company (Greece) Limited
E-mail: commercial@mie.gr
www.miegroup.com.cy

Blohm + Voss Industries GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: salesms.bvi@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp

Η εκβιαστική αντιμετώπιση που υπάρχει στη χώρα μας πρέπει να σταματήσει

Ι Συνέντευξη του Δρος Γιάννη Κούστα Ι
President & CEO της Danaos Corporation
στη Λίζα Μαρέλου



Η Danaos Corporation του Ομίλου Κούστα κατατάσσεται στις πρώτες θέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται containerships και είναι εισηγμένες στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά. Η εταιρεία, που διευθύνεται από το δρ Γιάννη Κούστα, ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και ξεκίνησε την έντονη δραστηριοποίησή της στη ναυτιλία με ένα αρχικό στόλο πέντε πλοίων. Στη συνέχεια εστίασε το ενδιαφέρον της στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 ο όμιλος επέκτεινε τις δραστηριότητές του και στον τομέα του λογισμικού. Σήμερα, η Danaos Corporation διαθέτει ένα στόλο από 31 containerships και δρομολογεί ένα πρόγραμμα ναυπήγησης 28 νέων πλοίων. Η συζήτησή μας με τον κ. Κούστα ήταν πολύωρη, άκρως ενδιαφέρουσα και έθιξε πολλούς τομείς της ναυτιλίας, και όχι μόνο.

■ Αυτή την εποχή παρατηρείται μια κινητικότητα γύρω από την ανανέωση των στόλων. Πόσο επηρεάζει την εταιρεία σας αυτή η προσέγγιση και ποιος είναι ο αντίκτυπος της ανανέωσης και του εκσυγχρονισμού του υπάρχοντος στόλου στο συγκεκριμένο κλάδο; Ο εκσυγχρονισμός είναι επιθυμητός. Θα συμπληρώνα μάλιστα, ότι από μόνος του κάνει πιο εύκολο το έργο μας. Σίγουρα ένα καινούργιο βαπόρι παρουσιάζει πολύ λιγότερα προβλήματα από ένα παλιό και αυτό είναι κάτι που βοηθάει στη μείωση των οργανωτικών απαιτήσεων της εταιρείας. Από την άλλη πλευρά, τα χρήματα των επενδύσεων για τα νέα βαπόρια προέρχονται από τον παλιό στόλο. Και μιλάω για χρήματα από operations, όχι από sale and purchase.

Το πρόβλημα αυτή τη στιγμή για την ελληνική ναυτιλία δεν είναι ο εκσυγχρονισμός του στόλου, ο οποίος μόνον ευεργετικός είναι, αλλά η αύξηση του αριθμού των πλοίων, τα οποία πρέπει να επανδρωθούν με Έλληνες αξιωματικούς.

Κατά την άποψή μου, λοιπόν, το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι το θέμα των πληρωμάτων. Η δική μας εταιρεία αυτή τη στιγμή έχει στο «νερό» 31 πλοία και μέσα στα επόμενα τρία χρόνια έχουμε να παραλάβουμε άλλα 28 new building. Όπως καταλαβαίνετε μιλάμε για διπλασιασμό του στόλου μας. Η επάνδρωση αυτών των βαποριών με ελληνικά πληρώματα είναι ανέφικτη. Έτσι η εταιρεία μας, που από παράδοση προσλαμβάνει Έλληνες αξιωματικούς, ασχέτως σημαίας, εκ των πραγμάτων θα αναζητήσει εναλλακτικές λύσεις για να μπορέσει να υλοποιήσει το ναυπηγικό της πρόγραμμα.

■ Σε ποιας εθνικότητας πληρώματα σκέπτεστε να στραφείτε; Κοιτάζουμε σε όλο τον κόσμο. Δεν μπορείς σήμερα να βασιστείς μόνο σε μία πηγή.



■ **Έχετε επισκεφτεί τις ΑΕΝ;**
Βεβαίως.

■ **Έχετε επαφή με τους σπουδαστές;**

Ας αφήσουμε το τι κάνουν οι Σχολές ή οι σπουδαστές. Ως ένα σημείο μάς είναι αδιάφορο. Εδώ μιλάμε για πρωτογενή προσφορά. Η επιλογή έχει σημασία, το αν μπορείς να διαλέξεις. Και δυστυχώς δεν τίθεται θέμα επιλογής.

■ **Γιατί τα νέα παιδιά δεν προτιμούν να ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτικού;**

Υπάρχουν λόγοι, κατ' αρχήν κοινωνικοί. Πάντοτε το ναυτικό επάγγελμα το ακολουθούσαν χώρες με χαμηλή βιοποριστική ανάπτυξη. Το είδαμε αυτό και στους ναυτικούς των βορείων χωρών. Σήμερα ο νέος θα πάει στη θάλασσα μόνον αν διαπιστώσει ότι δεν έχει καμιά τύχη στη στεριά.

Βέβαια, τα πράγματα έχουν αλλάξει ριζικά στο ναυτικό επάγγελμα, καθώς οι συνθήκες δουλειάς σήμερα είναι αξιοπρεπέστερες, οι μισθοί δεν έχουν καμιά σχέση με αυτούς της στεριάς και το πιο σημαντικό από όλα είναι η προοπτική της μεταπήδησης στο γραφείο.

Αυτή τη στιγμή η ελληνική ναυτιλία διαθέτει 3.500 βαπόρια. Όπως ξέρετε, από αυτά περίπου τα 1.000 είναι με ελληνική σημαία ενώ πλέον των 2.000 πλοίων είναι ήδη επανδρωμένα με πληρώματα αμιγώς ξένα.

Τους Έλληνες ναυτικούς τους χρειαζόμαστε γιατί αντλούμε από εκεί τα στελέχη που διαθέτουν την τεχνογνωσία για να εργαστούν αργότερα στη διαχείριση της εταιρείας.

Και αυτός τελικά είναι ο κρίκος που κρατάει τη ναυτιλία στην Ελλάδα. Αλλιώς δεν θα είχα κανένα πρόβλημα να ανοίξω ένα γραφείο και να κάνω το management της εταιρείας μου, στην Κίνα, στις

Φιλιππίνες ή οπουδήποτε αλλού και να αντλώ ανθρώπους από εκεί όπου υπάρχει και η πρωτογενής προσφορά. Δεν ζητάμε λοιπόν ναυτικούς για να επανδρώσουν τα 3.500 ελληνικά βαπόρια, αυτό είναι ουτοπία. Θέλουμε να διαθέτουμε ικανό αριθμό ατόμων για να μπορούμε να επανδρώσουμε τα γραφεία μας και να αντιμετωπίσουμε τη φυσική φθορά των εργαζομένων μας αλλά και την ανάπτυξη των εταιρειών μας.

Δυστυχώς, στην Ελλάδα υπάρχουν οι τραυματικές εμπειρίες από τη δεκαετία του '80, τότε που η ναυτιλία πέρασε μια σοβαρότατη κρίση και πολλοί ναυτικοί μείνανε άνεργοι. Αυτός πιστεύω πως είναι ο βασικός λόγος που πολλοί ναυτικοί ακόμα και σήμερα δεν προτρέπουν τα παιδιά τους να πάνε στη θάλασσα.

Αυτό όμως τελικά θα αφελληνίσει την ελληνική ναυτιλία.

■ **Η Ελλάδα όμως εξαρτάται από τη ναυτιλία...**

Ναι, η Ελλάδα εξαρτάται από τη ναυτιλία, και όταν λέω ναυτιλία δεν εννοώ μόνο τους ναυτικούς αλλά ολόκληρο το ναυτιλιακό κλάδο. Τους εργαζόμενους αλλά και τους ωφελούμενους από την ύπαρξη των ελληνικών εφοπλιστικών εταιρειών. Και αυτό θα αρχίσει να φθίνει.

Αυτή τη στιγμή διαπιστώνουμε ότι εταιρείες σαν τη δική μας, αλλά και πολλές άλλες, το κομμάτι της κεφαλαιακής τους ανάγκης το λύνουν από τα χρηματιστήρια του εξωτερικού. Αυτή η ενέργεια είναι ένα από τα πρώτα βήματα της διεθνοποίησης. Και το βρίσκω πολύ θετικό, το να μπορούμε δηλαδή ως ναυτιλιακή εταιρεία να χρησιμοποιούμε κεφάλαια ξένα και να είμαστε εμείς οι διαχειριστές τους.

Αλλά θα πρέπει τουλάχιστον αυτή η δραστηριότητα να μείνει στην Ελλάδα. Για να παραμείνει όμως στον τόπο μας θα πρέπει όλο το κομμάτι της διαχείρισης να μείνει εδώ. Και για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να υπάρχει το έμπυχο δυναμικό.

■ **Τι εθνικότητας σημαία υψώνετε στα πλοία σας;**

Στην παρούσα φάση προτιμούμε να υψώσουμε κάποια σημαία που θα μας λύσει τα θέματα της επάνδρωσης. Σας φέρνω ένα παράδειγμα: Παραλαμβάνω τα 28 βαπόρια. Γι' αυτά, στην ελληνική σημαία, θέλω μίνιμουμ 5 αξιωματικούς, που σημαίνει ένα σύνολο 150 ναυτικών.

Σε αυτόν τον αριθμό να προσθέσουμε αυτούς που πρέπει να έχω stand by -εργάζονται τους 8 μήνες, περίπου, από τους 12-, έχουμε ένα σύνολο 250 ναυτικών. Πού θα τους βρούμε; Και μιλάμε για 250 έμπειρους ναυτικούς.

■ **Ποια είναι η εξειδίκευση του πληρώματος των containerships; Αυτός ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ανάμεσα στις πρώτες επιλογές του;**

Σίγουρα υπάρχει εξειδίκευση. Αλλά από την άλλη μεριά νομίζω ότι η εκπαίδευση είναι πολύ απλή για όσους έχουν εργαστεί προηγουμένως σε tankers ή bulkers. Όταν θέλεις να εργαστείς σε μια εταιρεία με containers η οποία διαθέτει την τεχνογνωσία, είναι απλό να την ακολουθήσεις. Εμείς δεν ζητάμε ανθρώπους που να είναι εξειδικευμένοι. Ουσιαστικά στην Ελλάδα είμαστε δύο εταιρείες που έχουμε παρουσία στα containers. Υποχρεωτικά θα αντλήσουμε από όλη την αγορά. Από την άλλη, το container είναι το ασφαλέστερο πλοίο. Όλα αυτά που μπορούν να συμβούν σε άλλες κατηγορίες πλοίων, δεν έχουν συμβεί ποτέ

στην ιστορία των containers. Γενικά είναι ένα βαπόρι που περιβαλλοντολογικά, ποιοτικά κ.λπ. είναι ίσως το καλύτερο.

■ Τα ξένα χρηματιστήρια αναγκάζουν τις ναυτιλιακές εταιρείες να ακολουθήσουν πορεία γιγάντωσης. Θεωρείτε ότι η ναυτιλία μπορεί να αντεπεξέλθει σε αυτές τις απαιτήσεις με δεδομένη την κυκλική πορεία της;

Το πώς θα αντιμετωπιστεί η κυκλικότητα της ναυτιλίας εξαρτάται από το μοντέλο με το οποίο λειτουργεί η κάθε εταιρεία. Στη δική μας περίπτωση, για παράδειγμα, από τα 28 πλοία που έχουμε υπό παραγγελία τα 24 είναι ήδη ναυλωμένα για 10 έως 18 χρόνια.

Αλλά και από τα υπάρχοντα πλοία είναι ζήτημα αν υπάρχουν 1-2 για ανανέωση συμβολαίων στα επόμενα 2 χρόνια.

Δηλαδή, και να τα δέσουμε που λέει ο λόγος, δεν θα έχουν τρομακτική επίπτωση σε ένα στόλο 60 πλοίων, περίπου (αν υπολογίσουμε και τις νέες παραλαβές). Άρα στο δικό μας μοντέλο η κυκλικότητα δεν παίζει κάποιον ιδιαίτερο ρόλο.

Τώρα, όσον αφορά το χρηματιστήριο, οι μέτοχοι των εισηγμένων εταιρειών αυτό το οποίο αναζητούν είναι η μεγιστοποίηση των κερδών τους. Σε αυτό αποσκοπεί και ο Έλληνας εφοπλιστής. Δεν υπάρχει καμία διαφορά. Το χρηματιστήριο είναι μια πολύ υγιής αντιμετώπιση των κεφαλαιακών αναγκών σε σχέση με τα junk bonds που είχαν εκδοθεί την περίοδο '97-'98 και τα οποία βέβαια ήταν μια τραυματική εμπειρία για όσους ενεπλάκησαν. Στο χρηματιστήριο απλά βάζεις ένα συνεταίρο. Δεν αλλάζει τίποτα στη δομή της εταιρείας σου. Αυτό που θα έκανες για σένα, το κάνεις και για το συνεταίρο σου.

■ Στην πορεία της παγκοσμιοποίησης πιστεύετε ότι οι μικροί εφοπλιστικοί οίκοι θα εκλείψουν;

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας είναι δεδομένη. Η ναυτιλία ήταν πάντα η βιομηχανία που από τη μια μεριά δεν υφίσταται φορολογικές επιβαρύνσεις αλλά από την άλλη στερείται πάσης επιδότησης. Κολυμπάς στα βαθιά νερά και αν είσαι καλύ-

τερος κολυμβητής από τον άλλον θα επιβιώσεις. Η έλλειψη προστατευτισμού δημιούργησε την επιβίωση του ισχυρότερου. Γι' αυτόν το λόγο παρατηρούμε τη γιγάντωση των σχημάτων. Οι μεγαλύτερες εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να αντλήσουν χρήματα με καλύτερους όρους από τις κεφαλαιαγορές, να δανειστούν χρήματα με ευνοϊκότερους όρους από τις τράπεζες και έχουν καλύτερη διαπραγματευτική ικανότητα με τους ναυλωτές.

■ Κάποια στιγμή είχατε εισέρθει στην αγορά των bulkers...

Ναι. Τα bulkers τα πουλήσαμε πρόσφατα, το τελευταίο μάλιστα δόθηκε πριν από δύο μήνες, περίπου. Ήταν μια τελείως ομοιογενής στρατηγική. Τη δεδομένη στιγμή, συγκεκριμένα το 2002, είδαμε ότι υπήρχε μια ευκαιρία και δημιουργήσαμε ένα μικρό στόλο αποτελούμενο από 8 bulkers. Από τα αποτελέσματα αυτής της ενέργειας είμαστε πολύ ευχαριστημένοι. Όταν διαπιστώσαμε ότι η επένδυση ωρίμασε, όλα τα χρήματα που αποκομίσαμε από την πώληση του στόλου των bulkers τα επενδύσαμε στις καινούργιες αγορές containers.

■ Πώς θα περιγράφατε την κατάσταση στα ελληνικά λιμάνια;

Κατ' αρχάς, όταν μιλάμε για λιμάνια εννοούμε το Λιμάνι. Αυτή τη στιγμή για το διεθνές εμπόριο μόνο το λιμάνι του Πειραιά έχει κάποια ιδιαίτερη σημασία. Το μοντέλο του Πειραιά θα ακολουθηθεί και στα υπόλοιπα μεγάλα λιμάνια της χώρας, που είναι υποχρεωμένα να ακολουθήσουν τον ISPS Code.

Όλοι μιλάνε για ιδιωτικοποίηση, η οποία βεβαίως

για τα ελληνικά δεδομένα είναι ο μόνος τρόπος για να πάει το λιμάνι μπροστά, και από την άλλη μεριά υπάρχουν τα συμφέροντα. Και δεν εννοώ τα επιχειρηματικά συμφέροντα, αλλά τα συνδικαλιστικά, τα οποία είναι αυτά που αντιτίθενται. Είδαμε το παράδειγμα της MSC, η οποία πάρα πολύ σωστά έπραξε μετά τα όσα αντιμετώπισε και αποφάσισε να μεταφέρει το διακομιστικό της κέντρο στην Ιταλία.

Στην Ελλάδα υπάρχει η νοοτροπία του ότι «όλος ο κόσμος μάς έχει ανάγκη». Αυτή η νοοτροπία ξεκίνησε από το χώρο του τουρισμού. Ας μην ξεχνάμε το περίφημο «Εμείς δεν είμαστε τα γκαρσόνια της Ευρώπης». Στην ουσία δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι κανένας δεν έχει ανάγκη κανέναν.

Αυτό αν δεν το πιστέψουμε μακροπρόθεσμα δεν θα πάμε μπροστά. Αυτή τη στιγμή ο μόνος που έχει ανάγκη κάποιον είναι οι πολιτικοί τους συνδικαλιστές. Και αυτό είναι η χειρότερη συμπαγνία που υπάρχει.

Σήμερα, σε μια διεθνοποιημένη κοινωνία, αυτή η εχθρική, εκβιαστική αντιμετώπιση που υπάρχει στη χώρα μας πρέπει να σταματήσει.

■ Πιστεύετε ότι ο Πειραιάς μπορεί να ανταπυχθεί ως Κέντρο Διαιτησίας;

Πιστεύω πως είμαστε αρκετά μακριά από αυτόν το στόχο. Κατ' αρχήν μιλάμε για κέντρο διαιτησίας, δηλαδή μιλάμε για να δημιουργήσουμε ένα αξιόπιστο δικαστικό σύστημα την ίδια στιγμή που αυτό της χώρας μας είναι υπό διάλυση;

Η Αγγλία, η οποία στην παρούσα συγκυρία στηρίζει το ναυτιλιακό σύστημα, διαθέτει μια αξιόπιστη διαιτησία διότι πίσω από αυτήν υπάρχει ένα δικαστικό σύστημα αμέριμο το οποίο την υποστηρίζει. Και νομολογικά νομίζω ότι δεν κάτι τέτοιο δεν ευσταθεί. Θα κάνουμε αγγλικό νόμο στην Ελλάδα; Έχω την εντύπωση ότι αυτές οι προτάσεις γίνονται λίγο «ελαφρά τη καρδιά».

■ Ποια είναι η γνώμη σας για την αύξηση των εισφορών των P&I Clubs; Ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα;

Πράγματι έχουμε μια έκρηξη κόστους. Αυτή η έκρηξη ακολουθεί το διπλασιασμό του κόστους χτισίματος των πλοίων, την αύξηση κόστους των





Test our limits

Spectra®
by **Honeywell**

- Ten times higher strength -to- Size Ratio than steel
- 40% stronger than aramid fiber
- Three times stronger than Polyester
- High level of security and protection according to OCIMF regulations
- Reduced maintenance cost compared to wire ropes
- Faster Mooring

Spectra® fiber 1000

Spectra high Molecular Weight Polyethylene
are the best ropes for

- Marine & industrial applications
- Performance yachting
- Aquaculture
- Commercial fishing
- Mountaineering

Usage of the Spectra rope

- Substitute of wire & steel mooring lines for Tankers
- Pennant lines for offshore rigs • Tow hawsers • Ship assist lines

KATRADIS GROUP

KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

Find out more at www.katradis.com

HEAD OFFICE: 11 PSARON STR. 186 46 PIREAUS - GREECE
TEL.: + 30 210 4060 300, FAX.: + 30 210 4626268, email: info@katradis.com



επισκευών, αλλά και αυτή των πρώτων υλών. Γενικότερα ό,τι σχετίζεται με το κομμάτι των ζημιών του πλοίου έχει αυξηθεί και για να μπορέσει να μειωθεί, θα πρέπει να μειωθεί αντίστοιχα ο ρυθμός των ζημιών.

Βέβαια, τα μεγαλύτερα κονδύλια που πληρώνουν τα P&I έχουν να κάνουν με τα oil pollution incidents, τα οποία σε νούμερα είναι εκρηκτικά. Γενικά έχουμε λιγότερες ζημιές. Ο στόλος είναι καινούργιος αλλά και η εφαρμογή του Κώδικα ISM έχει δώσει πολύ θετικά αποτελέσματα στην ασφάλεια διαχείρισης του πλοίου. Παρ' όλα αυτά το πρωτογενές κόστος έχει ξεφύγει τόσο πολύ, που οι πιέσεις είναι πάρα πολύ μεγάλες.

■ Με την ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. θεωρείτε ότι η Ελλάδα μπορεί να γίνει σημαντικός παίκτης στον τομέα των containers;

Νομίζω το αντίθετο. Η Ελλάδα μέχρι πρόσφατα λειτουργούσε σαν hub για τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Η ανάπτυξη και ο όγκος των χωρών αυτών αρχίζει να μεγαλώνει και θα δούμε την ανάπτυξη απευθείας γραμμών προς τη Μαύρη Θάλασσα -όπως γίνεται ήδη από τις περισσότερες εταιρείες-, άρα ο Πειραιάς δεν θα χρησιμεύει πια σε τίποτα.

■ Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος που οι Έλληνες εφοπλιστές δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα να επεκταθούν στο χώρο των containers;

Όπως ήδη σας είπα είναι μια δουλειά αρκετά κλειστή. Νομίζω ότι βασικότερος λόγος που οι Έλληνες εφοπλιστές δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα να επεκταθούν είναι η εντελώς διαφορετική φι-

λοσοφία που υπάρχει στο χώρο των containers, που είναι ο μακροπρόθεσμος ορίζοντας.

■ Άρα οι Έλληνες εφοπλιστές αποζητούν πιο άμεσους επιχειρηματικούς ορίζοντες; Ναι, και πάντοτε είχαν αυτή τη συγκεκριμένη νοστροπία.

■ Τι πρόκειται να γίνει με τα μικρότερα βαπόρια πρόσφατης ναυπηγήσεως, τα οποία θα τα διαδεχθούν τα μεγαλύτερα;

Απλούστατα. Αυτή τη στιγμή χτίζονται μεγαλύτερα βαπόρια που αντικαθιστούν τα μικρότερα. Και όπως γνωρίζουμε, το μεγάλο διώχνει το μικρό, αυτό το ακόμα μικρότερο κ.λπ. Αλλά επειδή υπάρχει αυτό το φαινόμενο, η ναυπήγηση των μικρότερων πλοίων είναι πλέον περιορισμένη και έτσι απορροφούνται τα μεγαλύτερα. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει πλοίο που να είναι δεμένο.

■ Κατά τη γνώμη σας, πόσο εξαρτάται η άνοδος στις τακτικές μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων από τις εξελίξεις στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου;

Η είσοδος της Κίνας αύξησε δραματικά το διεθνές εμπόριο. Σίγουρα αντίστοιχες κινήσεις θα είναι θετικές για την κίνηση του εμπορίου. Εξάλλου, η Κίνα σαν όγκος χώρας είναι πολύ μεγάλος και είδαμε πολύ σύντομα αυτά τα ευνοϊκά αποτελέσματα, που είχαν αντίκτυπο σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Δεν υπάρχει άλλη χώρα που αυτή τη στιγμή μπαίνοντας στον ΔΟΕ θα μπορέσει να δώσει αντίστοιχη ώθηση.

■ Ποιο πιστεύετε ότι είναι το σημαντικότερο πρόβλημα που θα αντιμετωπίσει η ναυτιλία την επόμενη δεκαετία;

Πιστεύω ότι το σημαντικότερο πρόβλημα που θα

αντιμετωπίσουμε είναι τα περιβαλλοντικά θέματα. Μπορεί τώρα να μην είναι ορατό, αλλά θα υπάρξουν πολλές πιέσεις για τεχνολογικές αλλαγές που θα αφορούν όχι μόνο τα πλοία αλλά και τον τρόπο διαχείρισής τους.

Σε σύντομο διάστημα θα τεθούν όρια στο ζήτημα των emissions και θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι να τα αντιμετωπίσουμε.

Όταν μιλάμε για το θέμα αυτό πρέπει να γνωρίζετε πως η τάση που επικρατεί είναι η αποποίηση της ευθύνης από τον οποιονδήποτε, αφήνοντας ως εύκολο στόχο το πλοίο και τον πλοιοκτήτη. Πρέπει να είμαστε σε εγρήγορση για να μη βρεθούμε με νομοθεσίες και οδηγίες που θα έχουν σοβαρές επιπτώσεις.

Οι αποφάσεις είναι πολιτικές και όχι εθνικές. Γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει η ναυτιλία να κινηθεί σε καλύτερο επίπεδο και lobby για να επηρεάσει τα γεγονότα προτού αυτά καθορίσουν τελικές εκβάσεις...

■ Και η Danaos Management;..

Η Danaos management ήταν και είναι πρωτοποριακή. Διαχείριση πλοίου χωρίς σωστή υποδομή σε λογισμικό δεν μπορεί να γίνει. Από την άλλη μεριά το λογισμικό χρειάζεται μια συνέχεια. Πιστεύω ότι με αυτήν την εταιρεία η προσφορά μας στο χώρο είναι πράγματι ουσιαστική. Είναι μια εταιρεία που την έφτιαξα από μεράκι γιατί αυτό σπούδασα. Η εταιρεία, που υπάρχει πάνω από 20 χρόνια, είναι η μόνη που έχει τη δυνατότητα να κάνει έρευνα, επιπλέον συμμετέχει σε ερευνητικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προωθεί την τεχνική του management και την πληροφορική επάνω στη διαχείριση των πλοίων. ☉



PROTECT your vessel SAVE on costs

HEMPEL fouling control technology is the ultimate solution for exceptional protection and superior performance for all vessel types, ensuring at the same time great reductions on operation and maintenance costs.



GLOBIC NCT

A high-performance antifouling that is both self-polishing and self-smoothing, based on the groundbreaking use of nanocapsule acrylate technology. Offers fouling protection up to 60 months under all service conditions. May be specified with 15 % lower DFT.



HEMPASIL

A non-stick, silicone-based, copper and biocide free fouling release system, with a NEXUS component that ensures firm adherence of the product to the anticorrosive layers. It offers significant cost advantages and 60 months' service time.



OCEANIC

A cost-effective, TBT-free, self-polishing and self-smoothing antifouling with high volume solids, which can be specified for up to 36 months on the vertical sides and flat bottoms. OCEANIC is available in two different polishing rates.



OLYMPIC

An economical, TBT-free, self-polishing antifouling, which can be specified for up to 36 months. The self-polishing properties provide a smooth surface when the vessel is in operation.

HEMPEL

HEMPEL (HELLAS) S.A. Phone: +30 210 4143400 www.hempel.com



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Ο τουρισμός είναι η μοναδική ελπίδα για βιώσιμη ανάπτυξη και ευημερία της χώρας μας

της υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης Φάνης Πάλλη-Πετραλιά

Με το αισιόδοξο μήνυμα πως σύντομα θα ξεπεράσουμε την κρίση που προκάλεσαν οι καταστροφικές πυρκαγιές στη χώρα μας και θα προχωρήσουμε στη θετική πορεία που έχει πάρει ο τουρισμός στη χώρα μας, άρχισε ο διάλογος που είχαμε με την υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης κ. Πάλλη-Πετραλιά. Η υπουργός μάς αναλύει την κυβερνητική πολιτική, τις επενδύσεις, την ανοδική πορεία του τουρισμού αλλά και τους νέους προσανατολισμούς που προωθούνται σε αυτόν το σημαντικό οικονομικό κλάδο της χώρας μας.

■ Μετά την εθνική καταστροφή από τις πυρκαγιές και λαμβάνοντας υπόψη την αρνητική στάση που τηρεί ο διεθνής αλλά και ο εθνικός Τύπος σε περιπτώσεις τουριστικών «κρίσεων», ποια επικοινωνιακή στρατηγική θεωρείτε σκόπιμη προκειμένου να αποφεύγονται διαστρεβλώσεις της αλήθειας αλλά και να μειώνονται τα αρνητικά αποτελέσματα για την εικόνα της χώρας;

Μέσα από την οργή, τη θλίψη και την αγανάκτηση που όλοι οι Έλληνες αισθανθήκαμε, είχαμε την υποχρέωση να κινηθούμε γρήγορα και αποτελεσματικά, προκειμένου να μην αφήσουμε τις κακές εντυπώσεις να επηρεάσουν τον τουρισμό μας. Από την πρώτη στιγμή, ακόμη και τις μέρες που εύλογα οι εικόνες της καταστροφής έκαναν το γύρο του κόσμου, εγώ προσωπικά επικοινωνήσα με τους τουριστικούς πράκτορες και τους εκπροσώπους των μεγαλύτερων διεθνών δικτύων για να τους διαβεβαιώσω, όπως είναι και αλήθεια, ότι καμιά τουριστική υποδομή δεν υπέστη ζημιές. Η χώρα μας πέρασε και περνάει δύσκολες ώρες, αλλά, από τους Ολυμπιακούς Αγώνες και μετά, έχει εδραιώσει τη θέση της ως ασφαλής προορισμός, κάτι που δεν αλλάζει από τη μια στιγμή στην άλλη. Το μουσείο στην Αρχαία Ολυμπία λειτουργεί σχεδόν αμέσως, τα κρουαζιερόπλοια δεν σταμάτησαν να έρχονται στο Κατάκωλο και δεν υπήρξε

κύμα μαζικών ακυρώσεων. Πιστεύω πως με τα μέτρα ανασυγκρότησης της κυβέρνησης σύντομα θα ξεπεράσουμε την κρίση και θα προχωρήσουμε στη θετική πορεία που έχει πάρει ο τουρισμός τα τελευταία χρόνια.

■ Σε παλαιότερη συνέντευξή σας είχατε δηλώσει ότι θα θεσμοθετηθεί ένα φιλικό πλαίσιο για επενδύσεις, που θα χαρακτηρίζεται από ευελιξία, σταθερότητα ενώ το κράτος θα είναι αρωγός στην προσπάθεια του επενδυτή. Υπάρχει κάποια διάθεση για μείωση της γραφειοκρατίας ως προς την έναρξη αλλά και το συστηματικό έλεγχο μιας τουριστικής επιχείρησης;

Πρέπει να αναγνωρίσουμε πως η γραφειοκρατία υπήρξε ένα μείζον εμπόδιο όχι μόνο για την ανάπτυξη του τουρισμού, αλλά και για την ίδια τη χώρα. Η κυβέρνησή μας έχει προχωρήσει σε τομές και πρωτοβουλίες με στόχο, αν όχι την κατάργηση, αλλά τον περιορισμό της γραφειοκρατίας. Πριν από μερικούς μήνες ψηφίστηκε ο νόμος που φέραμε στη Βουλή για τον ιαματικό τουρισμό, που επιλύει προβλήματα δεκαετιών. Συγκεκριμένα, τα δικαιολογητικά για την έκδοση τουριστικού καταλύματος από σαράντα μειώθηκαν σε έξι. Αν πραγματικά θέλουμε να επιτύχουμε ανάπτυξη – ασφαλώς βιώσιμη και αειφόρο – πρέπει οι επενδυτές να μη συναντούν εμπόδια σε κάθε τους βήμα.



Αυτή τη στιγμή υπάρχει τεράστιο επενδυτικό ενδιαφέρον για τη χώρα και πραγματοποιούνται μεγάλες ιδιωτικές τουριστικές επενδύσεις. Οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές γνωρίζουν ότι αντιμετωπίζονται με μεγαλύτερη σοβαρότητα από την πλευρά του κράτους. Ασφαλώς, το πλαίσιο των επενδύσεων πρέπει να διαμορφωθεί με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, των φυσικών πόρων και τις ιδιαίτερες ανάγκες των τοπικών κοινωνιών. Για πρώτη φορά η χώρα αποκτά ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο για τον τουρισμό, κάτι που συνιστά τομή για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας, αφού πλέον μπορούμε να θέτουμε στρατηγική δεκαεπταετίας.

Στόχος δεν είναι μόνον η βελτίωση του επενδυτικού κλίματος αλλά και η βελτίωση της «καθημερινότητας» των τουριστικών επιχειρήσεων, ιδίως σε

ό,τι αφορά τις συναλλαγές τους με τις υπηρεσίες του Δημοσίου. Σήμερα, για παράδειγμα, υπάρχει ένα ευρύτατο φάσμα συναλλαγών που μπορούν να διεκπεραιωθούν ηλεκτρονικά μέσω των σχετικών προγραμμάτων των υπουργείων Οικονομικών και Εσωτερικών ή των ΚΕΠ, χωρίς προβλήματα και καθυστερήσεις. Το ζήτημα των ελέγχων μάς απασχόλησε πολύ σοβαρά το τελευταίο διάστημα. Πέραν της αύξησης του αριθμού και της συχνότητας των διενεργούμενων επιθεωρήσεων, έχουμε ήδη αρχίσει να υλοποιούμε ένα πρόγραμμα αναβάθμισης των συστημάτων και των μηχανισμών μας προκειμένου να μεγιστοποιήσουμε την αποτελεσματικότητά τους.

■ Από τις πρόσφατες επισκέψεις σας στα μικρά νησιά και στις άγονες περιοχές ποιες θεωρείτε ότι πρέπει να είναι οι άμεσες

προτεραιότητες της κυβέρνησης στο θέμα της ανάπτυξης του τουρισμού τους; Ποιες προτάσεις των κατοίκων των νησιών αυτών ακούσατε με προσοχή και υλοποιήσατε επιτυχώς ως κυβερνητική πολιτική;

Ο τουρισμός αποτελεί σήμερα τη μοναδική ελπίδα για βιώσιμη ανάπτυξη και ευημερία των άγονων περιοχών της χώρας μας, καθώς οι άλλες δραστηριότητες είτε είναι φθίνουσες είτε αρκούν απλώς για τη συντήρηση των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών. Με τον τουρισμό, όταν φυσικά αυτός αναπτύσσεται σε αρμονία με το φυσικό περιβάλλον και με σεβασμό στα τοπικά πολιτισμικά χαρακτηριστικά, ενισχύεται σημαντικά η οικονομική δραστηριότητα, δημιουργούνται υποδομές, δημιουργούνται ή διατηρούνται θέσεις απασχόλη-

CITY City University
London

School of Engineering and
Mathematical Sciences



Promoting Career and Educational Development in the Maritime Industries

A Unique Masters Programme for Professionals Master's Degree in Maritime Operations and Management

City University's School of Engineering has an innovative masters programme, which has been designed to offer exciting career opportunities for maritime professionals.

- A unique blend of technical, management and financial subjects, focused on the maritime industries
- Supported by the Honourable Company of Master Mariners and a Steering Committee of the maritime industries
- Suitable for mature candidates and Master Mariners, Class 1 Engineers, 1st and 2nd Officers, newly qualified graduates and graduates working in associated occupations
- Based in London, able to use prestigious, visiting lecturers to supplement material and enrich course materials
- Part-time, flexible modular structure to suit students in full-time employment

- Short intensive study periods enables modules to be arranged around professional commitments
- Of global appeal - students from around the world are encouraged to participate and benefit from the City of London maritime business environment
- Provides the maritime industries with staff having specialised technical, management and financial skills and competencies
- Strong foundation for further career development in all branches of the maritime industries.

For further details please contact: MOaM Programme Administrator, School of Engineering, City University, Northampton Square, London EC1V 0HB, UK Telephone: +44 (0) 20 7040 0118
www.city.ac.uk/sems/postgraduate/moam/index.html
Email: pgeng@city.ac.uk Please quote ref: NAFCHRAUT07.

The University for business and the professions



“

... αναπτύσσεται δυναμικά η δραστηριότητα των υδροπλάνων, τα οποία νομίζω ότι αποτελούν μία πολύ ενδιαφέρουσα επιλογή με σημαντικά περιθώρια επέκτασης. Νομίζω ότι δεν υπάρχει νησί της χώρας μας που να μην μπορεί να αποκτήσει, εύκολα και με μικρό κόστος ένα υδροδρόμιο.

”

σης, αναχαιτίζεται η τάση εσωτερικής μετανάστευσης του πληθυσμού και βελτιώνεται το επίπεδο ζωής γενικότερα.

Ένα ζήτημα που απασχολεί τις περιοχές αυτές είναι οι συγκοινωνίες. Οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού. Γίνονται μεγάλες προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση. Η περιφερειακή ανάπτυξη αποτελεί προτεραιότητα της κυβέρνησης.

Τα άλλα ζητήματα που τίθενται και στα οποία ενισχύουμε τις προσπάθειες των περιοχών αυτών και υποστηρίζουμε τη βελτίωση της θέσης τους, είτε μέσω των προγραμμάτων του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης είτε σε συντονισμό με τους φορείς της Αυτοδιοίκησης, είναι η βελτίωση της ποιότητας, η ενίσχυση των μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων, η διαμόρφωση της «ταυτότητας» κάθε περιοχής, με βάση την αυθεντικότητα και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της, η υποστήριξη σε επίπεδο προβολής και οργάνωσης. Ο σχεδιασμός μας για την τέταρτη προγραμματική περίοδο στοχεύει στην ανάπτυξη της περιφέρειας σε επίπεδο περίπου 70%. Μιλάμε για έργα λιμενικών υποδομών, θαλάσσιων καταφυγίων, μαρινών και πολλών άλλων.

■ Η μείωση των δρομολογίων αρκετών ακτοπλοϊκών πλοίων από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα μικρότερα νησιά του Αιγαίου ατυχώς δεν συνδυάστηκε με την ανάπτυξη υποδομών μετεπιβίβασης επιβατών σε περιφερειακά λιμάνια, που ουσιαστικά θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μια συνεχόμενη κίνηση -με τακτικά δρομολόγια- προς τα μικρά νησιά. Υπάρχουν κάποιες σκέψεις ως προς το θέμα αυτό;

Τα τοπικής εμβέλειας δίκτυα συγκοινωνιών τα οποία θα συνδέονται αντίστοιχα και ανάλογα με τα βασικά ακτοπλοϊκά δρομολόγια είναι κατά την άποψή μου πολύ σημαντική πτυχή στο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα μικρότερα νησιά. Αυτό το θέμα το έχουμε συζητήσει πολλές φορές με τον κ. Κεφαλογιάννη στις συναντήσεις μας και πιστεύω ότι δημιουργούνται ήδη και θα δημιουργηθούν ακόμη περισσότερες τέτοιου είδους υποδομές. Από την άλλη πλευρά, διαπιστώνω ότι αναπτύσσεται

δυναμικά η δραστηριότητα των υδροπλάνων, τα οποία θεωρώ ότι αποτελούν μία πολύ ενδιαφέρουσα επιλογή με σημαντικά περιθώρια επέκτασης. Νομίζω ότι δεν υπάρχει νησί της χώρας μας που να μην μπορεί να αποκτήσει, εύκολα και με μικρό κόστος, ένα υδροδρόμιο. Υπάρχουν αιτήσεις για χωροθέτηση 92 υδροδρομίων σε όλη τη χώρα.

■ Ποιες είναι οι πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει το υπουργείο σας για το Island hopping; Υπάρχουν κατευθύνσεις για την προώθηση αυτής της μορφής τουρισμού, που απαιτεί τη συνεργασία αρκετών φορέων και ακτοπλοϊκών/αεροπορικών εταιρειών;

Αυτή η μορφή τουριστικής δραστηριότητας έχει να κάνει περισσότερο με τουρίστες νεαρής ηλικίας και άλλων πολύ συγκεκριμένων κατηγοριών και ομάδων επισκεπτών. Είναι δε μία μορφή τουρισμού που άρχισε να αναπτύσσεται από τα τέλη της δεκαετίας του '80 ακόμα και κατά καιρούς διέρχεται κάποιες περιόδους έντονης διακύμανσης των προτιμήσεων που συγκεντρώνει. Βέβαια, το island hopping δεν ευνοείται από τις κυρίαρχες τάσεις σήμερα στην παγκόσμια τουριστική αγορά, που θέλουν περισσότερα ταξίδια διακοπών αλλά μικρότερης διάρκειας το κάθε ένα. Η μέση διάρκεια θερινών διακοπών στην περιοχή της Μεσογείου δεν ξεπερνά πλέον τις 9-10 μέρες και, στο πλαίσιο αυτό, φθίνει με σημαντική ρυθμό ο αριθμός των τουριστών που πραγματοποιούν περισσότερες από δύο μετακινήσεις αλλαγής τοπικού προορισμού κατά τη διάρκεια των κύριων διακοπών τους.

Σε κάθε περίπτωση, το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης εξακολουθεί να περιλαμβάνει το island hopping στους σχεδιασμούς του, κυρίως σε επίπεδο προβολής και διαφήμισης. Σε επίπεδο προσφοράς, η διαμόρφωση πακέτων ή δρομολογίων island hopping είναι καθαρά θέμα αγοράς και συντονισμού μεταξύ των ενδιαφερόμενων τοπικών φορέων και επιχειρήσεων.

Προσωπικά πιστεύω πολύ στη συμβολή της κρουαζιέρας για την ανάπτυξη του εθνικού τουριστικού προϊόντος. Υπάρχει μια νέα τάση στις κρουαζιέρες που απευθύνονται σε νέους ανθρώ-

1977-2007
50 YEARS OF EXCELLENCE!

WHAT DOES GRIFFIN BRING TO THE UNPREDICTABLE WORLD OF CREW TRAVEL?

PEACE OF MIND.



Crew travel can be difficult and unpredictable. Lack of seat availability, missed connections, visa and security issues, weather disruption, political unrest – the obstacles are endless. Griffin's knowledge and expertise deliver the solutions that you need and the peace of mind that you're seeking. As a dedicated specialist with highly trained people around the globe, we handle extraordinary challenges on a day-to-day basis, as if they were routine. For us – they are.



Getting People in Place. On Time. Worldwide.



amADEUS
Your technology partner

www.griffintravel.com





πους, σε ανθρώπους που θέλουν να γνωρίσουν τα νησιά και τις παράκτιες τουριστικές περιοχές, στην οποία θέλουμε να ανταποκριθούμε. Οι ζώνες ναυσιπλοΐας του Αιγαίου και του Ιονίου αποτελούν λεωφόρους τουριστικής ανάπτυξης. Αυτή τη στιγμή υπάρχει τεράστιο ενδιαφέρον από τους μεγάλους διεθνείς παίκτες για κρουαζιέρες στην Ελλάδα, όπως η Carnival και η Royal Caribbean.

■ Η προβολή στο Διαδίκτυο του συνόλου των τουριστικών επιχειρήσεων σε νησιά της άγονης γραμμής δεν είναι ικανοποιητική. Αν και τα μεγαλύτερα νησιά έχουν ικανοποιητική προβολή, σε διεθνές επίπεδο, μέσω των τοπικών ιστοσελίδων τους, εντούτοις στα μικρά νησιά υπάρχουν ακόμα δυσκολίες ως προς την ολοκλήρωση κάποιων Portals που θα προβάλλουν όλες τις τοπικές τουριστικές δραστηριότητες και εναλλακτικές (κλίνες, δρομολόγια, διασκέδαση, χρήσιμες διευθύνσεις). Ποιες είναι οι ενέργειές σας ως προς αυτόν τον τομέα;

Ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής που υλοποιούμε στο πλαίσιο της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό είναι η δημιουργία ενός πύργου, που θα εκσυγχρονίσει, θα ανανεώσει, θα αλλάξει ριζικά τον τρόπο προβολής της Ελλάδας μέσα από το Διαδίκτυο.

Πρόκειται για ένα έργο μεγάλης εμβέλειας, που θα περιλαμβάνει συνδέσεις με όλους τους προορισμούς της χώρας και θα παρέχει ευρύ φάσμα πληροφοριών και υπηρεσιών. Πιστεύουμε πως θα είναι

έτοιμο σε μερικούς μήνες. Για την επίτευξη αυτού του στόχου η συμβολή της Αυτοδιοίκησης και των ιδιωτικών φορέων του τουρισμού είναι πολύτιμη. Πρέπει να σας πω πως ο τουρισμός δεν είναι υπόθεση μόνο της Πολιτείας, αλλά εξαρτάται από τη συνεργασία και τη συνεννόηση όλων των φορέων. Σήμερα υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες χρηματοδότησης της προβολής των προορισμών μέσω των νομαρχιών (NET), μέχρι 50%. Το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης και ο ΕΟΤ συντονίζουν και ελέγχουν, προκειμένου να υπάρχει μια κοινή κατεύθυνση, μια κοινή αισθητική, αν θέλετε, της προβολής της χώρας. Κάθε προορισμός ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες του επιλέγει με ποιον τρόπο θα προβληθεί.

■ Ο νέος προσανατολισμός του ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με τη «χωροταξία του τουρισμού» στα μικρά (και παραδοσιακά) νησιά έχει αναστατώσει πολυάριθμους αναγνώστες μας. Αρκετοί υποστηρίζουν ότι προωθείται αφενός η ανάπτυξη του οργανωμένου κάμπινγκ στις περιοχές που είναι εκτός οικισμών (με παράλληλη απαγόρευση ξενοδοχειακών μονάδων) ενώ αντίστοιχα εντός των οικισμών, στα ίδια νησιά, προωθείται η ανάπτυξη μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων που θα παραμορφώσουν την οικιστική γραφικότητα στα όμορφα νησιά αυτά. Πολλοί επίσης ισχυρίζονται ότι τα νέα δεδομένα δεν θα είναι προς το οικονομικό αλλά και αισθητικό όφελος των νησιών της άγονης γραμ-

μής και των κατοίκων τους. Υπάρχει τελικά συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ στο θέμα; Ποιες είναι οι δικές σας επισημάνσεις;

Οι κίνδυνοι που περιγράφετε είναι υπαρκτοί. Όλοι γνωρίζουμε πως στο παρελθόν έχουν συντελεστεί σε κάποιες περιπτώσεις αισθητικά εγκλήματα, ευτυχώς λιγότερα από ό,τι σε άλλες μεσογειακές χώρες. Είμαστε υποχρεωμένοι να προστατεύσουμε τη χώρα από το ενδεχόμενο να γίνουν περισσότερα, να διαφυλάξουμε την παράδοση, τον πολιτισμό, το φυσικό περιβάλλον.

Το Χωροταξικό Σχέδιο για τον τουρισμό έρχεται για να αντιμετωπίσει ουσιαστικά τέτοιους κινδύνους. Επιτέλους, οι παραλίες, τα δάση, οι περιοχές Natura, όλοι οι τουριστικοί τόποι, προσεγγίζονται με βάση την ιδιαιτερότητα της γεωμορφολογίας τους, τις τουριστικές δυνατότητες, την ευαισθησία των φυσικών πόρων, τις πολιτιστικές και κοινωνικές συνισταμένες. Οι όροι δόμησης θέτουν πολύ αυστηρές προδιαγραφές για ήπια και βιώσιμη ανάπτυξη, με κανόνες και σχέδιο, δημιουργία υποδομών ποιότητας, με απόλυτο σεβασμό στο περιβάλλον, στις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών και τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

Ο πραγματικός κίνδυνος για τη χώρα ελλοχεύει στην αυθαιρεσία, στην έλλειψη ενός συγκεκριμένου σχεδίου και στρατηγικής. Αυτό που επίσης είναι σημαντικό είναι ότι τίθενται οι βάσεις για μια τουριστική ανάπτυξη που συνδέεται απόλυτα με την περιφερειακή ανάπτυξη. Η επίλυση του χωροταξικού σηματοδοτεί μια από τις πιο σημαντικές μεταρρυθμίσεις για την τουριστική, αλλά κατ'επέκταση για τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. ●



**NEW DIRECT FLIGHTS FROM KIEV TO:
 DUBAI, SHANGHAI, DELHI, BEIJING, BANGKOK, NAPLES, HAMBURG, CAIRO
 SPECIAL SEAMEN FARES**

Аеробіт **AeroSvit**
УКРАЇНСЬКІ АВІАЛІНІЇ UKRAINIAN AIRLINES

Address: 36-38 Syngrou Ave., Athens - Greece, Tel.: (+30) 210 92 10 710, Fax: (+30) 210 92 43 300
 Athens International Airport: Tel.: (+30) 210 35 34 020, Fax: (+30) 210 353 29 75



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Στόχος μας η διατήρηση της Κύπρου ως διεθνούς ποιοτικού νηολογίου και επιτυχημένου ναυτιλιακού κέντρου

«Οι κυριότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η κυπριακή ναυτιλιακή πολιτική είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας τόσο του νηολογίου όσο και του ναυτιλιακού συμπλέγματος της Μεγαλονήσου, με την παράλληλη εφαρμογή του ευρωπαϊκού κεκτημένου. Ουσιαστική πρόκληση επίσης είναι τόσο η προσέλκυση νέων πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο, όσο και ναυτιλιακών εταιρειών που θα εγκαταστήσουν τη βάση των δραστηριοτήτων τους στη χώρα μας» αναφέρει ο κ. Σέργιος Σεργίου, διευθυντής του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του υπουργείου Μεταφορών και Έργων της Κύπρου. Ο κ. Σεργίου στη συνέντευξή του καταγράφει και τις τρέχουσες εξελίξεις της κυπριακής ναυτιλιακής πολιτικής.

● **ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Σέργιου Σεργίου** | Διευθυντή τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, υπουργείου Μεταφορών και Έργων Κύπρου

■ Επηρέασε το κυπριακό νηολόγιο η ένταξη της χώρας στην Ε.Ε;

Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε συνέβαλε θετικά στην αναβάθμιση της ναυτιλιακής υποδομής και στην ποιοτική βελτίωση του κυπριακού εμπορικού στόλου, το δε κυπριακό νηολόγιο έχει ανανεωθεί με ασφαλέστερα και νεότερα σε ηλικία πλοία.

Η ποιοτική αναβάθμιση και ανανέωση του κυπριακού στόλου διαφαίνεται τόσο στα στατιστικά στοι-

χεία των Lloyds Register Fairplay, όπου ο μέσος όρος ηλικίας του κυπριακού στόλου έχει μειωθεί από τα 15 χρόνια το 2005 σε 14 χρόνια το 2006, όσο και στα στατιστικά στοιχεία του Μνημονίου των Παρισίων με την κατάταξη της Κύπρου στη Λευκή Λίστα αυτού.

Με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. η κυπριακή νομοθεσία έχει εκσυγχρονιστεί και εναρμονιστεί πλήρως με το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Επίσης, έχει

τροποποιηθεί η νομοθεσία που διέπει τη νηολόγηση πλοίων ούτως ώστε Ευρωπαίοι πολίτες και εταιρείες των κρατών-μελών της Ε.Ε. και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου να δικαιούνται επίσης να εγγράψουν πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Αυτή η εξέλιξη αναμένεται να έχει θετική επίδραση στην προσέλκυση περισσότερων αξιολογών εταιρειών στο κυπριακό νηολόγιο, ενώ η φήμη του νηολογίου ευθυγραμμίζεται με την ποιοτική εικό-

να των υπηρεσιών που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κύπρο. Η κυπριακή ναυτιλία αποτελεί σήμερα υπόδειγμα ποιότητας και αξιοπιστίας και ιδανική επιλογή για κάθε πλοιοκτήτη.

■ Ποια βήματα έχουν γίνει για την άρση των περιοριστικών μέτρων που έχουν υιοθετηθεί από πλευράς Τουρκίας; Πόσο έχουν επηρεάσει τη χρήση των κυπριακών λιμένων ως διαμετακομιστικών κέντρων εμπορίου;

Οι ενέργειες της κυπριακής κυβέρνησης και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων άρχισαν αμέσως μετά την εισαγωγή των περιοριστικών μέτρων από την Τουρκία και συνεχίζονται μέχρι σήμερα με κλιμακούμενη ένταση, ιδιαίτερα μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε.

Ως αποτέλεσμα, στην έκθεση του έτους 2004 της Επιτροπής της Ε.Ε. για την Τουρκία περιέχεται σαφής αναφορά πως η Τουρκία οφείλει να άρει τα περιοριστικά μέτρα κατά της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Επίσης, σε στενή συνεργασία με το υπουργείο Εξωτερικών, το θέμα του τουρκικού εμπόργκο έχει εγερθεί από Κύπριους ευρωβουλευτές ενώπιον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η συνεχιζόμενη επιβολή περιοριστικών μέτρων στα κυπριακά πλοία και στην κυπριακή ναυτιλία γενικότερα, από την Τουρκία, αποτελεί ίσως το σοβαρότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η Κύπρος στον τομέα αυτό. Γι' αυτό, καταβάλλονται έντονες προσπάθειες σε πολιτικό και διπλωματικό επίπεδο, με την πλήρη στήριξη του ιδιωτικού τομέα, για την κατάργηση των οποιωνδήποτε μέτρων που είναι αντίθετα με την αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και το ελεύθερο εμπόριο.

Τα περιοριστικά μέτρα που έχουν υιοθετηθεί από την Τουρκία έχουν επιπτώσεις σε διάφορους τομείς της κυπριακής οικονομίας: στο νηολόγιο, τη λιμενική βιομηχανία, τον τομέα της πλοιοδιαχείρισης και πλοιοκτησίας και γενικά σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Σύμφωνα με μια πρόσφατη μελέτη που έχει εκπονηθεί από το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, οι οικονομικές επιπτώσεις που έχουν επιφέρει τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα στην κυπριακή οικονομία υπολογίζονται στα 154 εκατ. ευρώ.

Ειδικά για τη λιμενική βιομηχανία, οι οικονομικές επιπτώσεις των τουρκικών περιοριστικών μέτρων υπολογίζονται γύρω στα 110,2 εκατ. ευρώ.

Με βάση τα στοιχεία της Αρχής Λιμένων Κύπρου, το διαμετακομιστικό εμπόριο έχει καταγράψει μια δραματική μείωση της τάξης του 88,2%. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση έχει μειωθεί από 420.973 TEUs το 1996 σε 49.510 TEUs το 1998, ενώ ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση κατά το έτος 2004 ήταν 48.774.

■ Με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. υπήρχαν δύο ουσιαστικά προβλήματα.

Πρώτον, η χορήγηση αδειών εργασίας από το υπουργείο Εσωτερικών σε υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιρειών που κατάγονται από χώρες εκτός Ε.Ε. και, δεύτερον, η καταβολή κοινωνικών ασφαλίσεων των Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με κυπριακή σημαία. Ποια είναι η εξέλιξή τους;

Είναι γεγονός πως με την υιοθέτηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τη χορήγηση θεωρήσεων και αδειών εργασίας σε αλλοδαπούς που δεν είναι πολίτες της Ε.Ε., οι σχετικές διαδικασίες έχουν γίνει πιο πολύπλοκες. Όμως, κατόπιν συνεχών συσκέψεων με τις αρμόδιες υπηρεσίες και τις οργανώσεις του ιδιωτικού τομέα το πρόβλημα έχει αμβλυνθεί σε μεγάλο βαθμό, ιδιαίτερα για τα διευθυντικά στελέχη των εταιρειών.

Αναφορικά με τις κοινωνικές ασφαλίσσεις των Ευρωπαίων ναυτικών, η κυπριακή νομοθεσία είναι πλήρως εναρμονισμένη με το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Η μικρή όμως χρονική διάρκεια των συμβάσεων των ναυτικών αυτών για εργασία στα κυπριακά πλοία έχει αποτέλεσμα τον κατακερματισμό των εισφορών τους καθώς επίσης υψηλό διοικητικό και οικονομικό κόστος. Καταβάλλονται προσπάθειες για σύναψη διμερών συμφωνιών με τις χώρες των ναυτικών αυτών, ούτως ώστε οι εισφορές να καταβάλλονται στα Ταμεία τους.

■ Ποια είναι η σημερινή χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής εκ μέρους της κυπριακής κυβέρνησης;

Οι κυριότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλιακή διοίκηση της Κύπρου είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας τόσο του νηολογίου όσο και του ναυτιλιακού συμπλέγματος της Κύπρου, με την παράλληλη εφαρμογή του ευρωπαϊκού κεκτημένου. Επίσης, η προσέλκυση νέων πλοίων στο κυπριακό νη-

Επισκεφτείτε μας στο
"Διεθνές Ναυτικό
Σαλόνι Αθηνών"
27/10 - 04/11/2007
"ΚΕΜ Θεσσαλονίκης"
02/11 - 04/11/2007
"ΚΕΜ Αθηνών"
29/02 - 03/03/2008

Καταστήματα Ελλάδος

Πειραιάς 210 4177020
Γέρας 210 6677910
Πάτρα 2610 462065
Σαντορίνη 2286 0 23654
Τήνος 2283 0 24911
Σύρος 2281 0 87487
Χίος 2271 0 40522

Καταστ. Εξωτερικού

ΚΡΟΑΤΙΑ:
Zagreb - Split - Sibenik
Zadar - Dubrovnik
Rijeka - Pula

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ:
Varna - Burgas

ΤΑΙΛΑΝΔΗ: Bangkok

MARINA
Stores

Αλυσίδα καταστημάτων Ναυτιλιακών ειδών

Franchise

10 λόγοι

για να γίνετε μέλος της **Πρώτης αλυσίδας**
καταστημάτων **ναυτιλιακών ειδών** στην Ελλάδα

- Μεγάλη γκάμα προϊόντων για όλα τα μέρη του σκάφους.
- Κατάλογος προϊόντων για το κοινό με τιμές πλανητικές
- Διεθνείς επιλεγμένες συνεργασίες με κορυφαίους οίκους
- Ανταγωνιστικές τιμές
- Γρήγορη απόδοση
- Οργανωμένο πρόγραμμα προώθησης
- Συνεχής υποστήριξη από τα κεντρικά
- Άρτια & συνεχόμενη εκπαίδευση
- Υψηλό επίπεδο τεχνολογίας
- Οργάνωση μηχανογράφησης

LALIZAS
GROUP

...και βάλτε πλήρη προς την επιτυχία!

Τηλέφωνο επικοινωνίας 210 4226274,
Υπεύθυνος Franchise: Γιάννης Τσιμπερίδης
e-mail: john_tsimperidis@lalizas.com



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ολόγιο και ναυτιλιακών εταιρειών που θα εγκαταστήσουν τη βάση των δραστηριοτήτων τους στην Κύπρο.

Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων αυτών απαιτείται συλλογική προσπάθεια τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα, και μέσα σ' αυτό το πλαίσιο κινούμαστε. Ήδη συνεργαζόμαστε για την περαιτέρω βελτίωση του φορολογικού καθεστώτος για τη ναυτιλία και την παροχή επιπρόσθετων οικονομικών κινήτρων. Επίσης, έχει καθιερωθεί στενή και συστηματική συνεργασία μεταξύ του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και των οργανώσεων του ιδιωτικού τομέα (Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών, Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, Επιτροπή Ναυτοδικηγόρων κ.λπ.) με στόχο την επίλυση όποιων προβλημάτων παρουσιαστούν, τη βελτίωση της νομοθετικής υποδομής και την προβολή της κυπριακής ναυτιλίας στο εξωτερικό.

Σημαντική είναι επίσης η διατήρηση της εικόνας της κυπριακής ναυτιλίας σαν ποιοτικό νηολόγιο. Βασικό συστατικό στη διατήρηση της εικόνας της Κύπρου ως διεθνούς ποιοτικού νηολογίου και επιτυχημένου ναυτιλιακού κέντρου είναι η συνεχής αναβάθμιση του στόλου μας, ιδιαίτερα σε θέματα ασφάλειας, αποτροπής τρομοκρατικών ενεργειών και προστασίας του περιβάλλοντος, η εντατική βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχονται στα κυπριακά πλοία, όπως και η εισαγωγή καινοτομιών που πηγάζουν από τις ανάγκες και απαιτήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών.

■ Πώς αντιδράτε στο ενδεχόμενο της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού νηολογίου;

Η ιδέα αυτή δεν είναι καινούργια. Έγινε προσπάθεια στο παρελθόν αλλά δεν πέτυχε. Πιστεύουμε πως η λειτουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού νηολογίου είναι πρακτικά πολύ δύσκολη.

Το κάθε υπουργείο/τμήμα που χειρίζεται τα θέματα ναυτιλίας της κάθε χώρας έχει διαφορετικό τρόπο λειτουργίας και αντιμετώπισης προβλημάτων και κρίσεων. Επιπλέον η χάραξη ναυτιλιακής πολιτικής και ο καθορισμός στόχων σε θέματα ναυτιλίας καθορίζονται από την κάθε χώρα ανάλογα με τις αδυναμίες, προτεραιότητες και ανάγκες της.

Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ενιαίου ευρωπαϊκού νηολογίου απαιτεί την εφαρμογή διαδικασιών, καθορισμό στόχων και πολιτικής που θα είναι κοινές και αποδεχτές από όλα τα κράτη-μέλη για αποφυγή αθέμιτου ανταγωνισμού και ανομοιομορφίας μεταξύ αυτών.

Αυτό θα είχε αποτέλεσμα την τροποποίηση και μετατροπή της δομής και των μηχανισμών λειτουργίας καθώς επίσης της πολιτικής των ναυτιλιακών διοικήσεων και υπουργείων των κρατών-μελών.

Θα πρέπει ακόμη να ληφθεί υπόψη πως οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες δεν είναι υποχρεωμένοι να νηολογούν τα πλοία τους σε ευρωπαϊκά νηολόγια. Συνεπώς, απαραίτητη προϋπόθεση επιτυχίας ενός ευρωπαϊκού νηολογίου είναι να παρέχει εξυπηρέτηση, ευελιξία, προστασία και ανταγωνιστικότητα στα ευρωπαϊκά πλοία, σε παγκόσμια κλίμακα. ☉

Maritime Cyprus 2007

Conference, 23-26 September

Evagoras Lanitis Centre "Charoupomilos" Limassol



A leading event

that brings

together the world's

shipping community

stay tuned...



For further information:

Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works

P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 25848100, Fax: +357 25848134

Email: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy, Website: www.shipping.gov.cy





ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Τρία χρόνια μετά την ένταξη στην Ε.Ε.

Τα τελευταία 30 χρόνια, η Κύπρος, και πιο συγκεκριμένα η Λεμεσός, εξελίχθηκε σε ένα από τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα με ολοκληρωμένη υποδομή σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Κύπρο ήταν αποτέλεσμα της κοινής προσπάθειας της κυπριακής κυβέρνησης και της εγχώριας ναυτιλιακής κοινότητας, η οποία εκπροσωπείται από το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο. Σήμερα, η Κύπρος αποτελεί το 10ο μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως και τον 3ο μεγαλύτερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θεωρείται επίσης το μεγαλύτερο κέντρο παροχής υπηρεσιών πλοιοδιαχείρισης στην Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως.



| Του **Θωμά Καζάκου** | Secretary General Cyprus Shipping Council

Σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας είναι η γεωγραφική θέση που κατέχει η Κύπρος, η οποία βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων: της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής. Άλλοι σημαντικοί παράγοντες που συνέβαλαν σε αυτή την ανάπτυξη είναι τα ανταγωνιστικά φορολογικά κίνητρα που προσφέρει η Κύπρος, ο μεγάλος αριθμός διμερών συμφωνιών αποφυγής διπλής φορολογίας με άλλες χώρες, το καλά οργανωμένο τραπεζικό σύστημα, το εξελιγμένο σύστημα τηλεπικοινωνιών, το άρτια καταρτισμένο εργατικό προ-

σωπικό και άλλα πολλά.

Η συνεισφορά της κυπριακής ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους οικονομικούς πόρους της οικονομίας της Κύπρου και υπολογίζεται στο 4% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Πρόσφατα στοιχεία της κεντρικής τράπεζας της Κύπρου καταδεικνύουν ότι μόνο το 2006 οι εισροές στη Δημοκρατία από τις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχονταν στο 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Επιπροσθέτως, 4.000 υπάλληλοι και 40.000 ναυτικοί εργοδοτούνται με πολύ ψηλές απολαβές στη ναυτιλία. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ίσως τη μό-

νη βιομηχανία που στηρίζει την οικονομία της Κύπρου χωρίς κρατικές επενδύσεις και δραστηριοποιείται επιτυχώς επί παγκόσμιας εμβέλειας. Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι η Κύπρος σήμερα καθιερώθηκε ως ένα από τα κύρια και μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο. Πέρα από 150 πλοιοκτήτριες, πλοιοδιαχειρίστριες και άλλες ναυτιλιακές συναφείς εταιρείες, μέλη του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου διευθύνουν τις διεθνείς δραστηριότητές τους από τα γραφεία τους στην Κύπρο. Ο στόλος που διαχειρίζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κύπρο

ξεπερνά τα 2.000 ποντοπόρα πλοία με συνολική χωρητικότητα πέραν των 40 εκατομμυρίων κόνων ολικής χωρητικότητας.

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο είναι ο επαγγελματικός σύνδεσμος της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Κύπρο. Το Συμβούλιο ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1989 από δεκαεπτά ιδρυτικά μέλη και έκτοτε σημείωσε σημαντική ανάπτυξη. Σήμερα, το Συμβούλιο συμπεριλαμβάνει όλες τις μεγάλες πλοιοκτήτριες, πλοιοδιαχειρίστριες και άλλες ναυτιλιακές συναφείς εταιρείες που εδρεύουν στη Κύπρο, κάτι το οποίο το καθιστά ένα από τους μεγαλύτερους εθνικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς παγκοσμίως. Σκοπός του Συμβουλίου είναι η προώθηση των συμφερόντων της κυπριακής ναυτιλίας, η αναβάθμιση του κύρους της κυπριακής σημαίας και ταυτόχρονα η προστασία των συμφερόντων των μελών του τόσο στην Κύπρο όσο και στο εξωτερικό.

Τα τελευταία χρόνια, η πολιτική της κυπριακής κυβέρνησης, με τη συνεχή υποστήριξη του Κυπρια-

κού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, είχε κύριο στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού στόλου ούτως ώστε να μπορεί να αντιμετωπίζει με επιτυχία τα σημερινά διεθνή δεδομένα, τις προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και την εναρμόνιση με το ευρωπαϊκό κοινοτικό κεκτημένο. Η υιοθέτηση μιας σειράς από αυστηρά μέτρα, τα οποία στόχευαν να αλλάξουν προς το καλύτερο την εικόνα της κυπριακής σημαίας και να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά της, είχε αποτέλεσμα την ένταξη της Κύπρου στη Λευκή Λίστα του Μνημονίου των Παρισίων και του Μνημονίου του Τόκιο για τον έλεγχο πλοίων.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η κυπριακή ναυτιλία από το 1987 είναι το τουρκικό εμπάργκο, δηλαδή η απαγόρευση προσέγγισης πλοίων τα οποία έχουν οποιαδήποτε διασύνδεση με την Κύπρο σε τουρκικά λιμάνια. Μεγάλος αριθμός πλοίων θα μπορούσε να είχε εγ-

γραφεί στο κυπριακό νηολόγιο, πράγμα που δεν έγινε, και ένας σημαντικός αριθμός πλοίων έχει διαγραφεί από το κυπριακό νηολόγιο καθότι, λόγω του εμπάργκο της Τουρκίας, οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να συνάψουν ναυλοσύμφωνα που να προβλέπουν την ελεύθερη πρόσβαση των πλοίων τους σε όλα τα λιμάνια του κόσμου. Παρά τις διαχρονικές προσπάθειες της κυπριακής κυβέρνησης σε συνεργασία με το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, το εμπάργκο παραμένει. Πρόσφατα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε ότι η Τουρκία πρέπει να άρει το εμπάργκο μέχρι το τέλος του 2009. Αναγνωρίζοντας την πολιτική δυσκολία επίλυσης του προβλήματος αυτού, γίνεται μια προσπάθεια από την κυπριακή ναυτιλιακή διοίκηση να δοθούν επιπρόσθετα φορολογικά κίνητρα σε ναυτιλιακές εταιρείες για νέες ναυτιλιακές δραστηριότητες σαν αντισταθμιστικά μέτρα έναντι του τουρκικού εμπάργκο.

Μέρος της προβολής της Κύπρου αποτελεί το συνέ-



 **TSAVLIRIS**
SALVAGE

"The world's most powerful tug"

www.tsavliris.com

TSAVLIRIS SALVAGE (INTERNATIONAL) LTD 10 Akti Poseidonos, 185 31 Piraeus, Greece, Tel.: +30 210 422 1000, Fax: +30 210 422 1008/417 4885, E-mail: salvage@tsavliris.com
London Agents: Tsavliris (Shipping) Ltd, 38 Bruton Place, Mayfair, W1J 6NX London, United Kingdom, Tel.: +44(0)207 629 7373, Fax: +44(0)207 629 7379, E-mail: tsav@globalnet.co.uk



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



δριο «Ναυτιλιακή Κύπρος», το οποίο διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια με στόχο την προβολή της Κύπρου ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, την προβολή της κυπριακής σημαίας και την προσέλκυση στο νησί πλοιοκτητριών και άλλων συναφών με τη ναυτιλία εταιρειών. Το συνέδριο πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1989 και έκτοτε σημειώνει τεράστια επιτυχία καθώς θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά συνέδρια. Η παγκόσμια αναγνώριση του συνεδρίου το τοποθετεί σε προνομιούχα θέση στις προτεραιότητες των ναυτιλιακών παραγόντων από όλο το κόσμο.

Το φετινό συνέδριο «Ναυτιλιακή Κύπρος 2007» έχει γενικό θέμα «Stay tuned... Shipping New Image». Ανάμεσα στα πολλά θέματα που θα καλυφθούν και θα αναλυθούν κατά τη διάρκεια του συνεδρίου από εξειδικευμένους ναυτιλιακούς παράγοντες διεθνούς εμβέλειας, είναι οι ιδιαίτερα επίκαιροι τομείς της ανάδειξης του αναβαθμισμένου κύρους της διεθνούς ναυτιλίας, της εργοδότησης, εκπαίδευσης και διατήρησης του ανθρώπινου δυναμικού στο πλοίο, και το όραμα και οι προβληματισμοί των σύγχρονων πλοιοκτητών.

Η εναρκτήρια τελετή του συνεδρίου θα έχει πανηγυρικό χαρακτήρα με δεξίωση και συναυλία γνωστών Ελλήνων καλλιτεχνών, στις 23 Σεπτεμβρίου 2007. Το εργασιακό μέρος του συνεδρίου θα

πραγματοποιηθεί στο Κέντρο Ευαγόρας Λανίτης, στη Λεμεσό, το τριήμερο 24 με 26 Σεπτεμβρίου 2007. Διακεκριμένες προσωπικότητες θα παρευρεθούν στο συνέδριο, μεταξύ των οποίων ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κ. Ευ. Μητρόπουλος και ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ. J. Barrot. Στελέχη της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας θα παρουσιάσουν τα πιο πρόσφατα και σημαντικά θέματα που απασχολούν το ναυτιλιακό τομέα, καθώς επίσης και τη νέα εικόνα που προβάλλει σήμερα η ναυτιλία με τον αναβαθμισμένο σεβασμό προς την ανθρώπινη ζωή και το φυσικό περιβάλλον.

Το συνέδριο «Ναυτιλιακή Κύπρος» προσφέρει την ευκαιρία στους συμμετέχοντες να γνωρίσουν την ισχυρή ναυτιλιακή παράδοση της Κύπρου και των ανθρώπων της. Με το πέρασμα των χρόνων, η Κύπρος εξελίχθηκε σε ένα πλήρως ανεπτυγμένο ναυτιλιακό κέντρο, που συνδυάζει μια κυρίαρχη σημαία και μια εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία είναι γνωστή για τις υψηλές ποιότητας υπηρεσίες και τα υψηλά πρότυπα ασφαλείας. Η ολοκληρωμένη ναυτιλιακή υποδομή της Κύπρου προσφέρει ένα ανεκτίμητο κεφάλαιο, τόσο για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς επίσης και για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα γενικότερα. ☉

The worlds leading shipbuilding fair

23 - 26 sept. 2008



shipbuilding • machinery &
marine technology

international trade fair • hamburg



Hamburg Messe

Dimitra Tsatsani
Phone: +30 2310 3277-33 · d.tsatsani@mail.ahk-germany.de

www.smm2008.com



Ι Του Σπύρου Ράνη Ι
Managing director Ranger Marine S.A.

Α' Μάγ. Κάστανα κράταε στην ποδιά της
ενού θαλασσινού η κυρά
και μάσαε, μάσαε, μάσαε, γερά.
«Δώσ' μου», της λέω, «κάννα - δυο».-
«Τσακίσου, φύγε από δω»
μου φώναξ' η παλιοχονδρή,
η μονοφαγού και βρωμερή.
Ο άνδρας της στο «Tiger» καπετάνιος,
για το Χαλέπι ταξιδεύει.
Μα σ' ένα κόσκινο θα μπω
και θα τραβήξω να τον βρω,
και σαν ποντίκι κολοβό *
θα του τρυπήσω το σκαρί.

Β' Μάγ. Έναν αγέρα σου δίνω εγώ.

Γ' Μάγ. Κι' έναν ακόμα σου δίνω εγώ.

Α' Μάγ. Εγώ τους άλλους όλους ορίζω·

Το κάθε πόρτο απ' όπου πνέουν,
και στην πυξίδα κάρτα - καρτίνι
κουμάντο κάνω ποια θύελλα δίνει.

Σαν καλαμιά θα τον ξεράνω:

ύπνος δε θάρθει στα μάτια πάνω
νύχτα ή μέρα· τυραγνισμένος
θα ζει, σαν άνθρωπος αφορεσμένος.
Εννιά φορές, εννιά βδομάδες
σιγά θα λιώνει, θα μαραζώνει,
και θα σουρώνει.

Κι' αν δεν μπορέσω να τον βουλιάξω,
μ' άγριες φουρτούνες θα τον ταραξώ.
Δες τι έχω εδώ!

Β' Μάγ. Για να δω! Για να δω!

Α' Μάγ. Το δάχτυλο μianού πιλότου
που πνίγηκε στο γυρισμό του!

* Σημείωση στο αγγλικό κείμενο: «Οι μάγισσες συνηθίζουν να παρουσιάζονται με μορφή ζώων, κολοβών πάντα».

» Οι Μάγισσες Θάλασσα και θαλασσινοί

Τι θέλει να πει ο ποιητής; Θα σας γελάσω, έχουν περάσει και τετρακόσια χρόνια, αλλά οι μάγισσες είναι σαφείς, κατηγορηματικές και φυσικά διαχρονικές, δοσμένες στον αγώνα για την παγκοσμιοποίηση της οπισθοδρομικότητας. Βδελύττονται τη θάλασσα και τους θαλασσινούς, αγανάκτησαν ν' ακούν διαρκώς για ναυτικούς άθλους και παγκόσμιες πρωτίες, κι ο καβγάς είναι για τα κάστανα που βγάζουν από τη φωτιά οι μονοφαγάδες ναυτικοί. Και τι είναι τέλος πάντων αυτοί οι ναυτικοί; Αγράμματοι είναι, το είπε και ο επίτιμος Αρχηγός Λ.Σ. κ. Χρ.Ντ., που ξέρει.

Τι ναυτικός λαός μάς λέτε, με ναυτική παράδοση από αρχαιότατων χρόνων και άλλα ηχηρά παρόμοια;.. Μια μικρή θρασύτατη μειοψηφία είναι οι θαλασσινοί, κι έχουν πάρει πολύ αέρα! Ξέρετε τι έλεγαν οι αρχαίοι; Ιδού δειγματοληπτικώς:

Ως ηδύ την θάλατταν από της γης οράν

ω μήτερ, εστί, μη πλέοντα μηδαμού

και

πλεις την θάλατταν σχοινίων πωλουμένων,

Οι μάγισσες -σύμφωνα πάντα με το μεγάλο ποιητή- ευχερώς μεταμορφώνονται σε διάφορα ζώα, άνευ όμως ουράς απαραίτητως και πάντα. Συνιστά δε τούτο ειδοποιό ένδειξη, χρήσιμη στους νοήμονες υπηκόους· όταν όμως αυτές παίρνουν ανθρώπινη μορφή, η αναγνώριση καθίσταται δυσχερής, δεδομένου ότι η ουρά μας είναι μάλλον αφανής, υπάρχουν όμως και άλλα κριτήρια, λέγεται δε ότι μία ιδιόζουσα οσμή συνοδεύει τους λόγους των μαγισσών. Κυρίως όταν αρθρώνονται εξ επισήμων χειλέων, και δεν θ' αμελήσω στη συνέχεια να σας φέρω χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Οι μάγισσες είναι εξάλλου εντελώς άναυτες, αφού βάζουν τον καπετάνιο του «Tiger» να ταξιδεύει για το Χαλέπι (Aleppo)· που δεν είναι λιμάνι, αντιθέτως βρίσκεται στην ενδοχώρα της Συρίας, απ' όπου ούτε με κανοκιά-λι δεν βλέπεις θάλασσα. Τι σημασία όμως έχει αυτό; Οι μάγισσες δηλώνουν ειδικές και επεμβαίνουν στα ναυτικά δρώμενα, φορώντας όψη υπευθύνου και αρμόδιου εμπειρογνώμονα. Πάντα κρατικού. Γιατί ο επάρατος ιδιωτικός τομέας δεν «τις πάει», μυρίζουν θειάφι, και οι ιδιώτες «έχουν μύτη». Ενώ ο κρατισμός έχει μακρύ χέρι, κοντή σκέψη και μεγάλη ανοχή στις οσμές, η δε γραφειοκρατία είναι αυτό που ευρέως λέγεται, αλλά μόνο σε έντυπα «τολμηρού περιεχομένου» γράφεται. Χάρης στη συνδρομή των μαγισσών, ο κρατισμός κυριαρχεί σε αέρα και στεριά, απ' τον εθνικό μας αερομεταφορέα π.χ. και απ' τον ΟΣΕ αυτές τρώνε κάστανα μέχρι σκασμού, αλλά η θάλασσα έχει καταντήσει το ξέφραγο αμπέλι της κερδοσκοπίας!

Οι τρεις Μάγισσες ομού:

Τ' αμαρτωλά είναι ωραία, τα ωραία είναι αμαρτωλά.

*Βουτάμε στην αντάρα, πετάμε στα θαλά. **

Απογευματινή εφημερίς μεγάλης κυκλοφορίας διέπραξε «Αφιέρωμα - Ναυτική Εκπαίδευση», στο οποίο, μεταξύ άλλων, περσόνες του κρατισμού διατύπωσαν θέσεις και απόψεις, όπου η οσμή από την υποχθόνια παρέμβαση των μαγισσών «σπάει μύτη».

Ο Γ.Γ. του ΥΕΝ, π.χ., κ. Ιω. Τζωάννος όλως αιφνιδίως ανακάλυψε την παλιά (του 1995) μελέτη των ISF - BIMCO,



σύμφωνα με την οποία «υπάρχει σήμερα παγκόσμια έλλειψη αξιωματικών του Ε.Ν. που θα φτάσει τους 46.000, εντός της τρέχουσας δεκαετίας». Ανακάλυψε επίσης ότι και η Ε.Ε. «αντιμετωπίζει το ίδιο πρόβλημα αλλά σε έτι σοβαρότερο βαθμό, με εκτιμώμενη έλλειψη 13.000 αξιωματικών το 2001, που θ' αυξηθεί σε 36.000 το 2006». Επαίρεται ακολουθώντας για την υποβολή, από το ΥΕΝ στην Ε.Ε., «εγγράφου εργασίας για την προσέλκυση νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα» (σελίς 58 του «αφιερώματος»). Συνάγει ο στωικός αναγνώστης όθεν ότι το ΥΕΝ συνάδει, εφαρμόζει και -πέραν τούτων- υπερθεματίζει, ως προς τις θέσεις και συστάσεις της Ε.Ε., επί του μείζονος αυτού θέματος. Όπου αυτή με επίμονες, ενδελεχείς μελέτες, οδηγίες και ανακοινώσεις, επιμένει ότι τα ευρωπαϊκά κράτη οφείλουν ν' ακολουθούν ενιαία πολιτική στο διεθνές πρόβλημα προσέλκυση - ναυτ. εκπαίδευση, ανοίγοντας διάφορους δρόμους ανεμπόδιστης σταδιοδρομίας για τους νέους επίδοξους αξιωματικούς, σύμφωνα πάντα με τη Διεθνή Σύμβαση STCW/95.

Οφείλω να ομολογήσω ότι ο ΥΕΝ, κ. Μ. Κεφαλογιάννης, καπετάνιος κι ο ίδιος (στη Μεγάλη Λιβάδα; Στη Μαδύρα; Στη Μελέη Νταού;... Ακριβώς δεν γνωρίζω...) εγκαίρως αντελήφθη το πρόβλημα και συνέστησε πολυμελή επιτροπή ειδικών, αρμοδίων, επαϊόντων κ.ο.κ. κ.ο.κ., προς μελέτη και υποβολή προτάσεων. Αλλά και ο προκατόχος του, κ. Γ. Ανωμερίτης, ευθαρσώς δήλωσε στην αρχή της βραχείας θητείας του ότι «το θέμα της Ν. Εκπαίδευσης θα μελετηθεί από μηδενική βάση». Και όντως είχε ελικρινείς προθέσεις και ικανούς συμβούλους. Φυσικά όλα τα διέλυσε, χάριν των μοιραίων κεκτημένων και κατεστημένων, η υποχθόνια παρέμβαση των φθονερών Μαγισσών, και η ως άνω σύμβαση ομοί με τις οδηγίες της Ε.Ε. είναι προσεχτικά τοποθετημένες και εντελώς ξεχασμένες στ' αρχεία του ΥΕΝ. Αλλά η επιμέλεια και ενιαία εφαρμογή των Δ.Σ. από πάντα ενδιαφερόμενο, και οπωσδήποτε εμπλεκόμενο στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι θέμα ανάγκης, ηθικής, νομικής και αντικειμενικής τάξεως και... Συμφέρει! Όστε ιδιαίτερος περί αυτού προσήκει λόγος.

Το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο

Ενιαίοι και γενικά αποδεκτοί νόμοι ή έθιμα ρύθμιζαν τα του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου πολύ αποτελεσματικά και για πάρα πολλά χρόνια· μέχρι την εμφάνιση των σύγχρονων εθνικών κρατών και τη συνακόλουθη εμφάνιση εθνικών πολιτικών και μικροπολιτικών. Το 18ο και το 19ο αιώνα, τοπικοί νόμοι και δικαιοδοσίες υπονόμειαν, χάριν στενών εθνικών σκοπών και σκοπιμοτήτων, την υγεία και ελευθερία των θαλάσσιων μεταφορών. Και δη σ' εποχή που η Βιομηχανική Επανάσταση άνοιγε τολμηρά φτερά ν' αγκαλιάσει τον κόσμο (ακόμα το προσαθεί...) κι αυτό φυσικά είναι ανέφικτο αν οι νόμοι και οι κανόνες για το πλοίο είναι άλλοι στο Βανκούβερ, άλλοι στη Σιγκαπούρη, άλλοι στον Πειραιά κ.ο.κ.

Φθίνοντας του 19ου αιώνα, η απaráδεκτη αυτή κατάσταση απειλούσε σοβαρά το διεθνές εμπόριο και αναζητήθηκε θεραπεία, που δεν ήταν -και δεν είναι- άλλη από τις Διεθνείς Συμβάσεις. Πρώτη ήταν η Διεθνής Σύμβαση για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, όπου τα ενδιαφερόμενα ναυτικά κράτη κατέληξαν, μετά από μακρά σειρά συναντήσεων και διαβουλεύσεων, στην Ουάσιγκτον το 1889. Η «θεραπεία» απέδωσε πλού-



σιους καρπούς ανάπτυξης και ασφάλειας στη θάλασσα, ακολούθησαν κι άλλες Συμβάσεις, το δε 1958, ιδρύθηκε ο ΙΜΟ, ειδική υπηρεσία του ΟΗΕ, με αποστολή να επιμελείται και καλλιεργεί την ομοιογένεια των διεθνών κανόνων, που εγγυώνται την εργασία και ασφάλεια στη θάλασσα, σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κάθε διεθνής σύμβαση αποτελεί προϊόν μακρών διαβουλεύσεων, όπου τα κράτη-μέλη του ΙΜΟ διατυπώνουν τις θέσεις, τα επιχειρήματα και τις τυχόν ενστάσεις τους προτού καταλήξουν σ' ένα αποδεκτό κείμενο. Η παντού και πάντα ενιαία και ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων έχει ιδιαίτερη σημασία για μια σχετικά μικρή χώρα με μεγάλη ναυτιλία, όπως η χώρα μας, και καλό θα ήταν να δίνουμε το παράδειγμα τέτοιας εφαρμογής. Αλλά συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο.

Η Ελλάδα κύρωσε με το ν. 1314/83 τη STCW/78 και με το Π.Δ. 132/97 κύρωσε την αναθεωρημένη

STCW/95 και ακολούθως τις λησμονήσει, όπως και τις σχετικές συστάσεις της Ε.Ε. Και αυτό που μας έλειπε, κ. Καθηγητά, δεν ήταν το κερασάκι - «Έγγραφο Εργασίας», που «έτυχε θερμής υποδοχής από μέρους των άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε»... Άλλα μας λείπουν, κι αυτές οι καταραμένες Μάγισσες - διαχρονικές και διακομματικές - με την απειλή του «πολιτικού κόστους» παραλύουν τη βούλησή σας. Η πικρή αλήθεια, τέλος, κ. Γ.Γ. του ΥΕΝ, είναι ότι ατόλμως συντηρείτε μια Ναυτική Εκπαίδευση,

σήμερα ανέτως και συμφεροντικότερα το προμηθεύεται και εκ του εσωτερικού...). Αβιάστως όθεν συνάγεται ότι τα καράβια ταξίδευαν με τη βοήθεια του Άη Νικόλα αποκλειστικά, αλλά ουδέποτε χάρη στη δεξιότητα και ναυτοσύνη των θαλασσινών... «Παλιά» συνεχίζει, «πάνω στα βαπόρια από δεύτερο και τρίτο χέρι μάθαιναν οι μπαρμπακαραβάδες», αργότερα δε «οι Έλληνες άρχισαν δειλά δειλά να παραγγέλνουν καινούργια πλοία, ο καπετάνιος του κουτουρού και ο καλός σφυροκοπανιστής μηχανικός»! Και... «Εξάλλου τότε η ναυτιλιακή πολιτική ήταν έννοια που δεν είχε ακόμα εγκολπωθεί στα ναυτιλιακά πράγματα». Η τελευταία αυτή να σημειωθεί ότι, επιτέλους μόλις το 2003, «εγκολπώθηκε στα ναυτιλιακά μας», διά του ν. 3157, του ναυτιλιακού οραματιστή κ. Γ. Πασχαλίδη, ιδρυτή του Μεγάλου Ενενηκονταμελούς(!) «Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής». Τούτου η πρώτη συνεδρίαση συνέβη σε «πανηγυρικό κλίμα» το Δεκέμβριο του ίδιου έτους στον ΟΛΠ, ακολούθησαν μία - δύο, σε διάστημα τεσσάρων περίπου ετών, περαιτέρω - πανηγυρικές πάντα - συνεδριάσεις, και το Συμβούλιο



θύμα των παιδικών ασθενειών του ΠΑΣΟΚ. Και σεμνύνεσθε!..

Μανδαρίνοι και Μπαρμπακαραβάδες

Στο περί ου ο λόγος «Αφιέρωμα - Ναυτική Εκπαίδευση», ο Πλοίαρχος «Δωματίου» κ. Στ. Μιχαηλίδης, με άρθρο του, «Η εξέλιξη της Ναυτικής Εκπαίδευσης στην Ελλάδα», εκθέτει την προκατάληψη του έναντι των θαλασσινών πλοιάρχων και μηχανικών. Κεραυνοβολεί τους... «αυτοχειροτόνητους ναυτοδιδάσκαλους» που -αν και ιδιώτες- είχαν το θράσος να διδάσκουν -ανέκαθεν και μέχρι την αποφράδα δεκαετία του ογδόντα- τους πλοιάρχους πώς να κυβερνούν τα βαπόρια και τους μηχανικούς πώς να κουμαντάρουν το μηχανοστάσιο. Δίπλωμα, μας πληροφορεί ο κ. Στ.Μ., έπαιρνε ο πάσα εις αφού «εκπαιδεύονταν στη χρήση τυφλοσουρτών, και στην παπαγαλιστική απαγγελία πεντέξι ορισμών», αλλά ανέτως αντ' αυτού μπορούσε να επιλέξει «πλαστό πτυχίο εκ του εξωτερικού» - (ενώ

ετέθη κι αυτό στο μοιραίο χρονοντούλαπο της Ιστορίας. Αφού είχε εκπληρώσει;) την... επικοινωνιακή του αποστολή. Για το Δόγμα του Ενιαίου Εθνικού Ναυτιλιακού Συστήματος... περιμένετε στο ακουστικό σας...

Ο πολύς Μίλτον Φρίντμαν έχει πει: «Αναθέστε στο κράτος τη διαχείριση της Σαχάρας και εντός πενταετίας θα σας προκύψει έλλειψη άμμου». Αλλά πειστικότερη, ως εξής, θα ήταν η άποψή του αν ήταν γνώστης της ελληνικής πραγματικότητας:

«Αναθέστε στο κράτος τον αέρα και εντός δύο - τριών ετών θα σας προκύψει η Ολυμπιακή. Αναθέστε του τη στεριά και εντός μηνών θα σας προκύψει η εκτροπή του Αχελώου χάριν των βαμβάκοπαρικών της Θεσσαλίας. Αλλά δεν τολμώ να φανταστώ τι θα μπορούσε να προκύψει στην περίπτωση που θα του αναθέτατε τη διαχείριση της θάλασσας».

Ωσεί λογιότατοι

Επίμονα, από μικρή ομάδα διδασκόντων, καλλιεργείται η ιδέα ότι οι Αξιωματικοί του Ε.Ν. είναι «εμπειρικοί», στερούνται των απαραίτητων θεωρητικών γνώσεων, και η Πολιτεία επειγόντως οφείλει να τους εφοδιάσει με πτυχία ώστε να μεγαλώσουν οι δουλειές των διδασκόντων.

Αλλά οι «μπαρμπακαραβάδες» και οι «σφυροκοπανιστές» ήξεραν γράμματα, ο δρόμος προς τα ΑΕΙ είναι πάντα ανοιχτός γι' αυτόν που θέλει και μπορεί, έχουμε δε διακεκριμένους επιστήμονες και λόγιους απ' την τάξη των «θαλασσινών».

Στην ιστορία του Σπ. Μαρκεζίνη ο τυχόν ενδιαφερόμενος διαβάζει ότι «παλιά» στην Ελλάδα, πολύ προ της ιδρύσεως του ελληνικού κράτους, είχαν ιδρυθεί ναυτικές σχολές - επτά, συγκεκριμένα αναφέρει, Ύδρα, Σπέτσες, Γαλαξίδι κ.λπ. Το 1802 τυπώθηκε στη Βενετία το βιβλίο «Θεωρητικό-πρακτική Ναυτική» του Ν. Παντελή, τον ι-



Your partner in Malta

Providing :

- SHIP REGISTRATION
- SHIP SUPPLIES (including off-port conveyances), PORT SERVICES
- OFFSHORE LOGISTICS BASE SERVICES INCLUDING ENGINEERING SERVICES
- SORBENTS AND OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT
- TECHNICAL SERVICES

www.aost.com

Tel: +356 2138 0941



- OIL AND HNS SPILL RESPONSE ON 24 X 7 BASIS
- TRAINING
- CONTINGENCY PLANNING
- ENVIRONMENTAL CONSULTANCY

www.alphabriggs.com

Tel: +356 9966 6000 (24hrs)

διο δε χρόνο κυκλοφόρησε η πρώτη έκδοση του «American Practical Navigator» του Nathaniel Bowditch. (Αυτό σημειώστε το. Συμπλέαμε με την Υπερδύναμη χάρη... στην Τουρκοκρατία.) Το 1806 τυπώθηκε στην Μπολόνια το βιβλίο «Μαθήματα Ναυτικής Επιστήμης», το 1817 στη Βιέννη το «Θαλάσσιος οδηγός, θεωρητική και πρακτική». Στις αρχές του 18ου αιώνα ο J. Harrison (ταπεινός ρολογάς) εφηύρε το χρονόμετρο, χάρις στο οποίο έγινε εφικτή -και πολύ αργότερα γενικά εφαρμόστηκε- η εύρεση του μήκους. Μέχρι τότε τα πλοία ταξίδευαν στο πέρασμα «με το πλάτος» και την αναμέτρηση, αλλά πάντα οι «μπαρμπακαραβάδες» βασιζόταν στην εξοικείωσή τους με τις γεωγραφικές και καιρικές συνθήκες της περιοχής, τις βαθιές πρακτικές τους εμπειρίες και δεξιότητες και τις λίγες ή πολλές -αλλά αρκετές- θεωρητικές τους γνώσεις. Σ' αυτούς στηρίχτηκε η ναυτιλία των Ελλήνων τους χρόνους της Τουρκοκρατίας και η αναγέννηση του έθνους μετά, και ήταν πάντα παρόντες στους αγώνες του Γένους εν ειρήνη ή εν πολέμω· 2.500 ναυτικοί χάθηκαν - και το 77% του ελληνικού στόλου στο Συμμαχικό Αγώνα 1939-45. Και πάλι αυτοί, τα 100 Λίμπερτι που πήραμε μετά τον πόλεμο, τα έκαναν 3.000...

Κι αν πάμε πιο «παλιά» -26 αιώνες πριν-, διάβαζαν οι θαλασσινοί τον «περίπλου» πολυτιμότεων γεωγραφικών βιβλίων που είχε γράψει ο Σκύλαξ ο Καρυανδέας, ο δε Πυθέας δεν είχε ασφαλώς πλεύσει στη Θούλη, ταξιδεύοντας «του κουτουρού». Αλλά αυτά τα απλά και ευχερώς προσιτά, εντελώς τα σκιάζουν οι μάγισσες του κρατισμού και... «Κάνουμε τους παλιότερους στους ισχυρούς, ώστε να επιζήσουμε κι εμείς» (Σοφοκλέους - Οιδίπους επί Κολωνών).

Το περιστατικό

Αλλά το ρεσιτάλ μαρπουφολογίας το έδωσαν οι Μάγισσες διά στόματος του κ. Χρ. Ντούνη, και, αγαπητοί αναγνώστες, οπλιστείτε με θάρρος προκειμένου να το απολαύσετε. Τα εξής γράφει, λοιπόν, στο περί ου ο λόγος «Αφιέρωμα - Ναυτική Εκπαίδευση» σε άρθρο του «Η προσέλευση ναυτικών στελεχών και η αθέατη πλευρά της»: «Πιστεύω πως το παρακάτω περιστατικό που είχε δημοσιευθεί πριν από μερικά χρόνια μπορεί να δώσει αφορμή για προβληματισμό και δημιουργική σκέψη.

Σε κάποιο σχολείο, τη μικρή κόρη ενός πλοιάρχου που ταξίδευε, τη ρώτησε ο δάσκαλός της: «Τι δουλειά κάνει ο πατέρας σου;» και η μικρή μαθήτρια με περηφάνια και καμάρι απάντησε: «Είναι ναυτικός, καπετάνιος, κύριε», για να εισπράξει από το δάσκαλό της με ύφος υποτιμητικό και απαξιωτικό στα λόγια και στην έκφραση: «Α! Δηλαδή δεν έχει κάποια μόρφωση, κάποιο πανεπιστήμιο τέλος πάντων!!!»

Η μικρή μαθήτρια έμεινε άναυδη. Η απάντηση του δασκάλου γκρέμισε στην παιδική ψυχή της το ίνδαλμα του πατέρα της.

Και ακάθεκτος συνεχίζει ο κ. Χρ.Ντ. να μας αφηγείται πώς ο δάσκαλος «αποκαθήλωσε και απογύμνωσε» τον άκαρδο και αμόρφωτο πατέρα, αλλά και... ολόκληρη την πλοιαρχική τάξη(!) Και μάλιστα την άποψη του δασκάλου συμμερίζεται -πάντα κατά τον κ. Χρ.Ντ.- ολόκληρη η ελληνική κοινωνία.

Τ' άκουσες, καπτά Παναγιώτη Τσάκο, καπτά Γιάννη Χαλά, καπτά Βασίλη Κωνσταντακόπουλε, καπτά Βαγγέλη Κούζιλε;.. Μην και το πείτε πουθενά πως είστε καπεταναίοι και γίνουμε ρεζίλι στην κοινωνία!.. Εσύ, καπτά Ζήνων Ζδούγκο, ευτυχώς έφυγες νωρίς... Να σας ενημερώσω και για την υγεία της «μικρής μαθήτριας» που υπεβλήθη σε μακρά ψυχοθεραπεία αλλά ευτυχώς παρουσιάζει βελτίωση- τώρα τελευταία μάλιστα που πέρασε

και στις Πανελλήνιες κι έτσι μάλλον θα αποκαθάρει το πατρικό άγος. Το περιστατικό είναι φυσικά παλιό, και όπως γράφει ο κ. Χρ. Ντ. «είχε δημοσιευθεί πριν από μερικά χρόνια», αλλά παραλείπει να διευκρινίσει ότι ο ίδιος το είχε δημοσιεύσει δι' επιστολής του στην «Καθημερινή», ώστε διατηρεί αποκλειστικά την πνευματική ιδιοκτησία τούτου.



John Smith και Bill Gates

Καντηλανάφτης ο κ. John Smith σ' εκκλησία πιστών ενοριτών στο Λονδίνο, πολύ και σ' όλους αγαπητός και ευσεβής, ασκούσε άψογα τα καθήκοντά του, με την πίστη ότι ασκεί λειτουργήμα. Ο γηραιός όμως παπάς, στου οποίου το πλευρό επί έτη δούλευε με πνεύμα αμοιβαίας χριστιανικής αγάπης, πήρε σύνταξη κι ένας νέος πήρε τη θέση του, εμφορούμενος από προοδευτικές ιδέες περί εκσυγχρονισμού κ.λπ. Κάλεσε, εντός ευλόγου χρόνου, τον καντηλανάφτη και ακολούθησε ο εξής διάλογος:

Παπάς: Κύριε Smith, εξ όσων αντιλαμβάνομαι τινές εκ του χριστεπωνύμου πληρώματος είναι αναλφάβητοι, όπερ σήμερον εντελώς απαράδεκτον.



Καντ/φτης: Ναι, παπά μου.

Παπάς: Θα οργανώσουμε χάριν αυτών σεμινάρια, να μάθουν επιτέλους γράμματα. Να κληθούν εσπευσμένως να τους ενημερώσω και γράψε τη σχετική ανακοίνωση.

Καντ/φτης: Αδύνατο, παπά μου.

Παπάς: Γιατί;

Καντ/φτης: Γιατί δεν ξέρω γράμματα. . .

Παπάς: Αυτό είναι απίστευτο. Εσύ πρώτος θα παρακολουθήσεις το σεμινάριο!

Πρώτη φορά κάποιος αμφισβητούσε την επαγγελματική επάρκεια του κλητάνανφτη - για την οποία ήταν υπερήφανος. Ένιωσε βαθύτατα προσβεβλημένος. Πήγε σπίτι του πελιδνός όσπερ σουδάριον.

«Μη κάνεις έτσι» του λέει η γυναίκα του. «Πάνε μια βόλτα να συνέλθεις και θα δούμε...».

Βγαίνει βόλτα στη γειτονιά ο John Smith και σκασμένος, επιθυμεί να καπνίσει. Έψαξε για περίπτερο αλλά επέπληξε δυο μιλία για να βρει. Και του ήρθε η φαινή ιδέα ν' ανοίξει περίπτερο στη γειτονιά ώστε να θεραπεύσει - με το αζημίωτο - την έλλειψη. Άνοιξε πράγματι το περίπτερο που έκανε καλές δουλειές, κι έκτοτε ο ανήσυχος John Smith έφερνε βόλτα τις γειτονιές του Λονδίνου κι όπου υπήρχε έλλειψη περιπτέρου τη... θεράπευε. Δημιούργησε ένα προσοδοφόρο δίκτυο και ο λογαριασμός του στην τράπεζα σταθερά ανέβαινε. Τον φωνάζει μια μέρα ο διευθυντής της τράπεζας. «Κύριε Smith» του λέει «μην αφήνετε τα λεφτά σας στον τόκο, είναι πολλά και καλό είναι να επωφεληθείτε από τα "προϊόντα" που προσφέρει η Τράπεζα. Θέλετε να σας ετοιμάσω ένα πρόγραμμα;» «Βεβαίως» λέει ο John Smith.

Τον καλεί εκ νέου ο Διευθυντής. «Κύριε Smith» του λέει «έτοιμο το πρόγραμμα, υπογράψτε, αν συμφωνείτε»

Smith: Αδύνατον, κ. Διευθυντά!

Δ/ντής: Γιατί, κ. Smith;

Smith: Γιατί δεν ξέρω γράμματα.

Δ/ντής: Τι μου λέτε, κ. Smith, φαντάζομαι τι θα ήσαν αν ξέρατε γράμματα!

Smith: Κλητάνανφτης, κ. Διευθυντά, κλητάνανφτης! Αλλά και ο Bill Gates, τώρα στα 51 κατάλαβε τι σημαίνει πτυχίο! Στα 20, φοιτητής και πολέμιος του κατεστημένου, εγκατέλειψε το Harvard το 'ριξε στην «ιδιωτική πρωτοβουλία». Και έγινε ο πλουσιότερος άνθρωπος στον κόσμο. Μεταμεληθείς τώρα - 31 χρόνια μετά - γύρισε στο θρανίο full-time φοιτητής και σκοτώνεται στο διάβασμα. Αλλά φανταστείτε τι θα ήταν αν... ήξερε γράμματα! Μέχρι... κλητάνανφτης!

1) Ουίλιαμ Σαίξπηρ - ΜΑΚΒΕΘ - Σκηνή 3 - Μετάφραση Σ.Ρ.

2) «Τι γλυκό μάνα που είναι, τη θάλασσα απ' τη στεριά ν' αγναντεύεις, και ποτέ να μην πατάς το πόδι σου σε πλεούμενο» - Αρχήπου.

3) «Τι μαρκάρεis αφού πουλάνε σκονιά;» (Γιατί προτιμάς να πνιγείς αφού μπορείς να... κρεμαστείς;) - Αντιφώνους «Εφεσίας».

4) «Fair is foul, and foul is fair: Hover through fog and filthy air». Η μετάφραση είναι του Κ. Καραϊώλη.



Mitsubishi auxiliary sets



Από 170kVA έως 2300kVA

50Hz - 380/450V (1500rpm)

60Hz - 460/480V (1200 & 1800rpm)

Χαμηλά επίπεδα θορύβου και
ελασμάτων

Χαμηλή κατανάλωση και χαμηλές
εκπομπές ρύπων

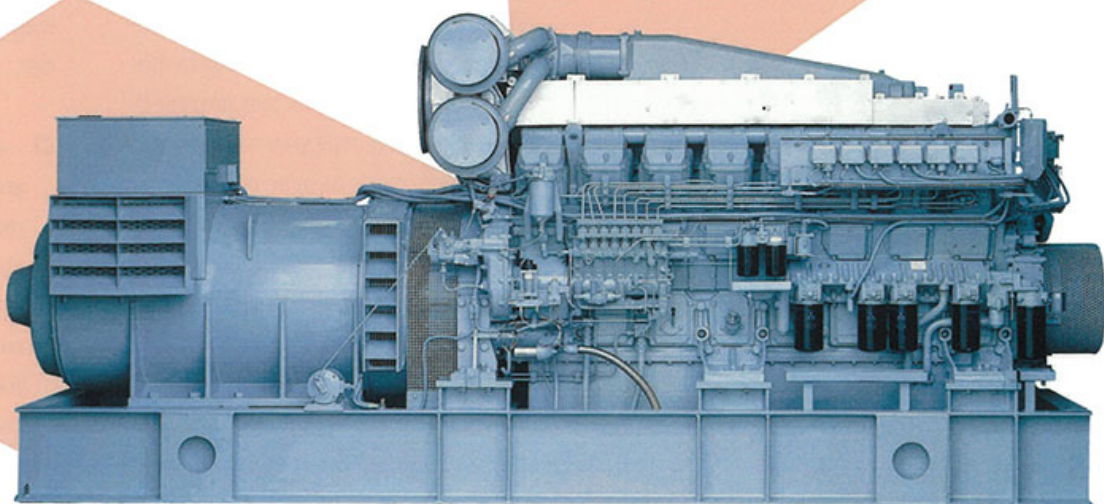
Ποιοτική πιστοποίηση νηογνόμων

Εξαιρετική ανταπόκριση
επιχειρήσεων

Ελάχιστη συντήρηση

Παρακαταθήκη γνήσιων
ανταλλακτικών

Υψηλή τεχνική υποστήριξη



AEIMA

ΑΕΒΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

Ζακύνθου 8, 185 41 Καμίνια (Πειραιάς), Τηλ. 210 4824676, Fax. 210 4824614
email: info@aeima.gr, www.aeima.gr



Πρέπει να υπάρχει μία αίσθηση καθήκοντος για να εξελίξεις ένα δόκιμο

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ | του Κωστή Κέρτσικωφ
Chief Executive Officer Eletson Corporation

Για το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, για τη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης αλλά και για τις σημερινές απαιτήσεις και τα απαραίτητα προσόντα των αποφοίτων, προκειμένου να εργαστούν σε ναυτιλιακή εταιρεία, συζητήσαμε με τον κ. Κέρτσικωφ. Μέσα από το διάλογο που αναπτύχθηκε στη συνάντησή μας καταγράφουμε τις διαστάσεις που δίνει ο κ. Κέρτσικωφ για τη σταδιοδρομία των νέων στη θάλασσα, τους προβληματισμούς του για την πολιτική που ασκείται για την προσέλκυση, αλλά και τις πρωτοβουλίες που πρέπει να αναλάβει ο εφοπλισμός για τη βελτίωση της εικόνας των ΑΕΝ.

■ Πώς θα περιγράφατε την κατάσταση που επικρατεί στην προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Έχουμε μείνει πάρα πολύ πίσω. Χρειάζεται κάτι να μας ταρακουνήσει. Αν αυτό το περιοδικό απευθύνεται στο κράτος ή στους εφοπλιστές, πρέπει να δείξει τη σκοτεινή πλευρά των πραγμάτων.

Σε κάποιες συναντήσεις που είχα στο εξωτερικό είδα ένα περιοδικό που απευθυνόταν στους σπουδαστές του Εμπορικού Ναυτικού, το οποίο ήταν ένα comic book. Αυτό το comic book, μέσα στις 45 σελίδες που περιείχε, περιέγραφε το πώς ξεκινάει ένας νέος από δόκιμος και φτάνει στο αξίωμα του ανθυπλοίαρχου σε πλοίο LNG. Με σκιστάκια απέδιδε την καθημερινότητά του, τις διαδικασίες που έπρεπε να ακολουθήσει, τις σχέσεις του με άλλους συναδέλφους και ανωτέρους του...

Σκέφτηκα, λοιπόν, ότι αυτή είναι ίσως μια καλή μέθοδος για να παρουσιαστεί κάτι αντίστοιχο στους δικούς μας σπουδαστές - με έναν ουσιαστικό και πιο ευφάνταστο τρόπο. Και το λέω αυτό γιατί πιστεύω ότι ο τρόπος που προσεγγίζουμε τα παιδιά είναι απρόσωπος. Δεν τα πλησιάζουμε μέσω

των μέσων που χρησιμοποιούν σήμερα τα ίδια. Θα σας φέρω ένα ακόμα παράδειγμα: Παραβρέθηκα σε ένα συνέδριο της Intertanko στο Houston των ΗΠΑ. Κάποιος λοιπόν, μιλώντας για προσέλκυση, είχε αναφερθεί στα ηλεκτρονικά παιχνίδια που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Γιατί να έχεις ένα παιδικό ηλεκτρονικό παιχνίδι με αεροπλάνα που προσγειώνονται στα αεροπλανοφόρα και όχι με ένα πλοίο που προσεγγίζει ένα λιμάνι. Αυτά ως γενικές ιδέες...

■ ...που δείχνουν όμως, κ. Κέρτσικωφ, ένα γενικότερο προσανατολισμό, μια διαφορετική προσέγγιση που κρύβει πάντως μια ολόκληρη φιλοσοφία. Το πώς μπορεί να μάθει ένα παιδί από μικρή ηλικία τι σημαίνει ναυτιλιακή βιομηχανία, ναυτικό επάγγελμα. Γενικότερα πώς βλέπετε το επίπεδο στις Σχολές;

Από αυτά που παρατηρούμε ως εταιρεία μπορώ να πω ότι το επίπεδο είναι αρκετά χαμηλό. Παρακολουθούμε τους βαθμούς τους, τον αριθμό των παιδιών που περνάνε επιτυχώς τα μαθήματα, και



τα στοιχεία είναι αρκετά απογοητευτικά, όταν λάβετε υπόψη ότι η ύλη στα μαθήματα δεν έχει και κάποια ιδιαίτερη δυσκολία. Διαπιστώνουμε λοιπόν ένα επίπεδο αρκετά χαμηλό. Και αυτή η διαπίστωση δεν είναι άξια απορίας, αν σκεφτείτε ότι πολλά από αυτά τα παιδιά κατέληξαν στις ΑΕΝ επειδή δεν είχαν πετύχει σε κάποια άλλη σχολή.

Ειδικότερα στο πρόγραμμα των δοκίμων που εφαρμόζει η εταιρεία μας, σταματήσαμε να εφαρμόζουμε την πολιτική να δεχόμαστε μεγάλο αριθμό σπουδαστών και υιοθετήσαμε την πολιτική της σωστότερης επιλογής περιορίζοντας τον αριθμό των δοκίμων. Στη διαδικασία της επιλογής τα παιδιά δίνουν κάποια test, μέσω των οποίων διαπιστώνουμε το πού βρίσκονται και το συμπέρασμα είναι ότι το επίπεδο είναι γενικά χαμηλό. Πρέπει όμως να πω ότι υπάρχουν και κάποιοι σπουδαστές που τους θαυμάζεις. Σπουδαστές που ξέρουν πολύ καλά τι θέλουν και έχουν υψηλές βαθμολογίες.

Στη συνέχεια οι νέοι δόκιμοι θα περάσουν στα πλοία. Τότε πρέπει να περιέλθουν στον έλεγχο των σωστών αξιωματικών, οι οποίοι θα τα εκπαιδεύσουν, θα αφιερώσουν προσωπικό χρόνο για να τους «φτιάξουν» αξιωματικούς και όλα αυτά θα τα πράξουν με μοναδικό κίνητρο την πίστη τους στη συνέχιση της ελληνικής σημαίας.

Αυτό σας το αναφέρω γιατί υπάρχουν αρκετοί ναυτικοί που δεν έχουν καλά λόγια να πουν για το επάγγελμά τους. Θεωρούν ότι απέτυχαν, ότι είναι δύσκολη η ζωή τους -που όντως είναι δύσκολη- και όλα αυτά τα συναισθήματα τα περνούν δυστυχώς στους σπουδαστές.

Άλλοι πάλι, κυρίως αξιωματικοί, αφιερώνουν περισσότερο και ουσιαστικότερο χρόνο στους σπου-

δαστές όταν ξέρουν ότι αργότερα θα τους έχουν ανθυποπλοιοάρχους ή τρίτους μηχανικούς στο πλήρωμά τους.

■ Δίνετε κάποιες οδηγίες για το πώς θα εκπαιδεύονται οι δόκιμοι στα πλοία της εταιρείας σας;

Ναι, υπάρχουν συγκεκριμένες οδηγίες και έχουμε δώσει αρκετή προσοχή ως εταιρεία πάνω σε αυτό. Όμως, στην προκειμένη περίπτωση πιστεύω ότι υπάρχει μια κουλτούρα και μια προϊστορία στην εταιρεία μας που είναι πολύ σημαντική. Και σας εξηγώ τι εννοώ: Όταν διαθέτεις ένα στόλο αμιγώς με ελληνική σημαία και οι άνθρωποί σου έχουν ξεκινήσει από δόκιμοι και σήμερα είναι καπετάνιοι ή πρώτοι μηχανικοί, εξυπακούεται ότι όταν θα έρθουν σε επαφή με τους δοκίμους, θα τους βοηθήσουν εξ ίσου.

Το τι γίνεται σε άλλες εταιρείες δεν το γνωρίζω, κυρίως τώρα με τα νέα μέτρα του υπουργείου Ε.Ν., σύμφωνα με τα οποία σε κάθε σύνθεση πρέπει να υπάρχει και ένας δόκιμος. Δεν ξέρω αυτός ο νέος σπουδαστής τι θα αποκομίσει και το πώς θα του συμπεριφερθούν όταν ο μόνος λόγος που βρίσκεται πάνω στο πλοίο είναι για να συμπληρώσει τον αριθμό της σύνθεσης.

Γενικά πρέπει να υπάρχει μια αίσθηση καθήκοντος για να μπορέσεις να εξελίξεις ένα δόκιμο, να του εμπνεύσεις την αγάπη για το ναυτικό επάγγελμα. Κάτι άλλο που εφαρμόζουμε επίσης στην εταιρεία μας είναι η προσωπική επαφή μας με τους δοκίμους. Όταν ξεμπαρκάρουν τους καλούμε στο γραφείο, συζητούμε τις εμπειρίες τους, λύνουμε θέματα και απορίες, λαμβάνουμε υπόψη τα αρνητικά σχόλια...

■ Τα πρόσφατα νέα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας δημιούργησαν μια μορφή «ανταγωνιστικότητας» μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών σχετική με τη συμπλήρωση των συνθέσεων;

Εγώ θα ήθελα να δω τα νούμερα. Προσωπικά δεν έχω διαπιστώσει κάποια αλλαγή στην αγορά, δεν νομίζω ότι η αγορά αναταράχτηκε.

Αλλά πιστεύω ότι η λέξη ανταγωνιστικότητα δεν έχει την ίδια σημασία σήμερα με αυτήν που είχε παλιότερα, τις εποχές που ήταν δύσκολες οι αγορές και έπρεπε να έχεις χαμηλό μισθολόγιο για να





ανταποκρίνεται στις ανάγκες. Σήμερα με τη ναυλαγορά σε αυτά τα ύψη και την κερδοφορία που υπάρχει, δεν μπορούμε να μιλάμε για ανταγωνιστικότητα με την παλαιότερη ετυμολογία της λέξης. Ανταγωνιστικότητα σήμερα σημαίνει ποιότητα. Εμείς τώρα με αυτά τα νέα μέτρα θα διατηρήσουμε την ποιότητα που έχουμε; Αυτό για μένα είναι το άγνωστο.

■ **Θεωρείτε ότι στο χώρο της ναυτικής εργασίας θα δημιουργηθούν μεγάλα κενά εξ αιτίας της ραγδαίας γιγάντωσης ορισμένων ναυτιλιακών εταιρειών εισηγμένων στα ξένα χρηματιστήρια; Συμφωνείτε με την άποψη πως η συγκεκριμένη γιγάντωση θα οδηγήσει σε μια έκρυθμη κατάσταση;**

Πρωτίστως θα έλεγα ότι είναι σημαντικό η τεχνολογία από τη θάλασσα να συνεχίσει να έρχεται στα γραφεία...

Τώρα όσον αφορά το πώς θα διατηρηθεί η ποιότητα, νομίζω ότι αυτό είναι ούτως ή άλλως πρόβλημα. Θεωρώ ότι είμαστε σε μια πορεία σύγκρουσης, όπου ό,τι και να κάνεις δεν θα την αποφύγεις. Ίσως να υπερβάλλω λίγο αλλά με το θέμα των πληρωμάτων έχουμε φτάσει σε αυτό το σημείο. Δηλαδή, είναι τόσο πολλά τα πλοία τα οποία δρομολογούνται από τη μια πλευρά και είναι τέτοια η έλλειψη των πληρωμάτων από την άλλη, που θα βρεθούμε σίγουρα σε μια σύγκρουση. Είναι αναπόφευκτο, αλλά θεωρώ ότι είναι επίσης πολύ αργά για να πράξεις κάτι. Αυτό θα φανεί από το μεγαλύτερο

αριθμό ζημιών και ατυχημάτων που θα δούμε τα επόμενα 2-3 χρόνια. Τα πλοία σήμερα χτίζονται πολύ γρήγορα, την ίδια στιγμή όμως, έναν αξιωματικό για να τον αναλάβεις από δόκιμο και να τον φτάσεις πλοίαρχο ή υποπλοίαρχο χρειάζονται 6-10 χρόνια. Επιπλέον, αν προσθέσεις τη διάγνωση των εταιρειών, το δυναμικό στα γραφεία που στερείται ιδιαίτερων γνώσεων και εμπειριών, θα αντιληφθείτε το πρόβλημα της ποιότητας.

Το τελευταίο αυτό σχόλιο το έχω ακούσει από έμπειρο vetting manager μεγάλης πετρελαϊκής εταιρείας.

■ **Ποια θεωρείτε ότι είναι τα απαραίτητα προσόντα των αποφοίτων των πανεπιστημιακών ναυτιλιακών κλάδων προκειμένου να εργαστούν σε ναυτιλιακή εταιρεία;**

Νομίζω ότι κύριο μέλημα πολλών αποφοίτων από τις σχολές που αναφέρετε είναι το πώς θα εργαστούν σε ναυτιλιακά γραφεία. Αυτά τα παιδιά που αποφοιτούν σε μεγάλους αριθμούς δεν έχουν εμπειρία στη θάλασσα. Εμείς δεν ψάχνουμε για νέους που θέλουν στα 20 χρόνια τους να εργαστούν σε υψηλή διοικητική θέση στην εταιρεία μας. Και αν προσλάβουμε έναν αντίστοιχο απόφοιτο, γνωρίζουμε ότι η εργασία του πιθανότατα θα έχει έναν περιορισμένο ορίζοντα. Από την άλλη μεριά, ένας υποπλοίαρχος ή ένας καπετάνιος έχει εντελώς διαφορετικές προοπτικές για να εργαστεί στην εταιρεία μας και να φτάσει σε μια υψηλή διοικητική θέση.

■ **Πολλές φορές κρίνουμε αυστηρά τους νέους που προέρχονται από τις ΑΕΝ παραβλέποντας το γενικότερο εκπαιδευτικό κλίμα, το οποίο δεν επιτρέπει στη σύγχρονη γενιά μια γενικευμένη καλλιέργεια και παιδεία...**

Αυτό το πρόβλημα που σημειώνετε, υπάρχει σε όλες τις σχολές στην Ελλάδα, δεν παρατηρείται μόνον στις ΑΕΝ. Υπάρχουν όμως και παιδιά που τα καμαρώνεις, είναι συγκροτημένα και έτοιμα για να γίνουν στελέχη σε πλοία και εταιρείες.

■ **Οι εικόνες παρακμής που παρουσιάζουν πολλές από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι ευθύνη μόνον του κράτους ή και του εφοπλισμού;**

Νομίζω ότι είναι κοινή ευθύνη. Είμαστε γνώστες για το πώς δουλεύει το ελληνικό σύστημα και αυτή η πραγματικότητα θα πάρει πολλά χρόνια για να αλλάξει. Πιστεύω ότι οι άνθρωποι της πρώτης ναυτίας στον κόσμο θα έπρεπε να αναλάβουν το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης για τη βελτίωση της κατάστασης στις Σχολές.

Γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά ότι αν ο καθένας από εμάς έδινε ένα χρηματικό ποσό θα μπορούσε να βελτιώσει τα μέγιστα όλο αυτό το σύστημα που ονομάζεται ναυτική εκπαίδευση. Δεν νοείται οι Νορβηγοί, οι Δανοί να χρηματοδοτούν σχολές στις Φιλιππίνες και εμείς να τα περιμένουμε όλα από το κράτος. ☺

**ΜΕ ΤΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ***

MASTER OF SCIENCE in MARINE ENGINEERING MANAGEMENT



***Ο ΠΡΩΤΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ NYC, ΠΟΥ ΙΔΡΥΣΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ
ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ: UNIVERSITY OF NEW YORK IN PRAGUE (1998), UNIVERSITY OF NEW YORK IN TIRANA (2001),
UNIVERSITY OF NEW YORK IN BELGRADE (2006 IN PROCESS)**



Σε ένα χώρο-πρόκληση, όπως αυτός της σύγχρονης Ναυτιλίας, οι πανεπιστημιακές σπουδές και η εξειδίκευση μπορούν να κάνουν τη διαφορά. Αποκτήστε ένα ισχυρό μεταπτυχιακό στο χώρο των Ναυτιλιακών σπουδών, απευθείας από το πανεπιστήμιο του Greenwich της Μ. Βρετανίας: με πολυετή πείρα και μεγάλη παράδοση στη Ναυτιλία, το κορυφαίο βρετανικό πανεπιστήμιο ανοίγει νέους ορίζοντες σε όλους όσους επιθυμούν να κατακτήσουν τον κόσμο της σύγχρονης Ναυτιλίας.

**ΤΑ ΠΤΥΧΙΑ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΑΠΟ
ΤΑ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΞΕΝΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ**



NEW YORK COLLEGE

ΣΙΠΛΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

α πτυχία bachelors και masters που προσφέρει το New York College είναι οι γνήσιοι τίτλοι σπουδών των ξένων συνεργαζόμενων πανεπιστημίων, και ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις της νέας Κοινοτικής οδηγίας (36/2005) που αφορά την αναγνώριση των τίτλων σπουδών των κολεγίων της Ελλάδας σε συνεργασία με ευρωπαϊκά πανεπιστήμια, και η οποία αναγνωρίζει τα επαγγελματικά τους δικαιώματα ισοδύναμα των ελληνικών κρατικών πανεπιστημίων. Οι απόφοιτοι του SUNY/ESC, BBA αποκτούν και ισοδύναμο Bachelor από το UNYP.



ΤΟ NYC ΕΙΝΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟ
ΑΠΟ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ (BAC)
ΣΕ ΙΔΡΥΜΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Υποβολή Αιτήσεων - Πληροφορίες:

Αθήνα: Αμαλίας 38, 105 58 Σύνταγμα, Τηλ.: 210 32 25 961, Fax: 210 32 33 337, e-mail: nyccath@nyc.gr, <http://www.nyc.gr>
Κηφισιά: Διηλιγγώνη 8, 11, 145 61 Κηφισιά, Τηλ.: 210 80 14 418-9, e-mail: kifisia@nyc.gr
Θεσσαλονίκη: Κατωμιάδων 6 & Παπαναστασίου 546 39, Τηλ.: 2310 889 879, Fax: 2310 835 211, e-mail: nycth@nyc.gr

Στην Ελλάδα το NYC λειτουργεί ως Εργαστήριο Ελευθέρων Σπουδών.

Οι απόψεις των πλοιοκτητών

Η έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών» για τη ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας στοιχειοθετείται και συμπληρώνεται από τις τεκμηριωμένες απόψεις σημαντικών πλοιοκτητών της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, οι οποίοι απάντησαν στην ερώτηση:

Ποια θεωρείτε ότι είναι τα απαραίτητα προσόντα, οι γνώσεις καθώς και η ακαδημαϊκή εξειδίκευση των αποφοίτων των πανεπιστημιακών ναυτιλιακών κλάδων προκειμένου να εργαστούν σε ναυτιλιακή εταιρεία;



Ι Του Δημήτρη Μελισσανίδη Ι
Ιδρυτή Aegean

Η στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών είναι ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας για τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ήδη οι ναυτιλιακές εταιρείες αναβαθμίζουν τις οργανωτικές τους δομές με βάση τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς, ενώ πρέπει να τονιστεί και ο σημαντικός ρόλος της μηχανοργάνωσης και των συστημάτων υψηλής τεχνολογίας. Σήμερα τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών, που αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα μιας εταιρείας του κλάδου, εκτός από την ακαδημαϊκή κατάρτιση και τη γνώση της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, θα πρέπει να διαθέτουν και τεχνική κατάρτιση για να έχουν άμεση πρόσβαση στη γνώ-

ση και την πληροφορία που αφορά τη λειτουργία μιας εταιρείας.

Θα έλεγα λοιπόν ότι το ιδανικό στέλεχος μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι αυτό που συνδυάζει την ευσυνειδησία και την προσωπική φιλοδοξία με την ακαδημαϊκή, αλλά και τεχνική κατάρτιση και γνώση. ●





Ι Του Αντώνη Αντωνίου Ι

Managing director Olympic Gulf Tankers Co. Ltd

Στην αυγή της τρίτης χιλιετηρίδας η ναυτική βιομηχανία διέπεται από έναν έντονα διεθνή και διεθνοποιημένο χαρακτήρα που καθορίζει τις ναυτιλιακές εταιρείες ως έναν από τους πιο σημαντικούς φορείς της παγκοσμιοποίησης. Μια σειρά ριζικών μετασχηματισμών οδήγησε τη ναυτιλία στο σημερινό διεθνοποιημένο χαρακτήρα της. Ο Sletmo στο έργο του Maritime Policy and Management (1989) προσδιόρισε τέσσερα στάδια εξέλιξης της ναυτικής βιομηχανίας, τα οποία προσονόμασε κύματα εξέλιξης.

Το πρώτο στάδιο ήταν η πρώτη περίοδος, κατά την οποία οι κύριοι παράγοντες της ναυτιλίας ήταν οι ναυτικοί, η θάλασσα και ο καιρός. Το στάδιο αυτό διαδέχθηκε η χρήση της ναυτιλίας για την αύξηση της θαλάσσιας δύναμης ή, κατά μια άλλη έννοια, η προσπάθεια δημιουργίας εθνικών στόλων. Το τρίτο κύμα ταυτοποιήθηκε με τη διεθνοποίηση της ναυτικής βιομηχανίας, η οποία συνοδεύτηκε από την αυξανόμενη εξάρτηση στο εργατικό δυναμικό αναπτυσσόμενων χωρών, ενώ το τέταρτο προσωποποιείται με την επανάσταση που φέρει η εφαρμογή των σύγχρονων επιχειρησιακών μεθόδων μείωσης των δαπανών και αύξησης των εσόδων μέσω της χρήσης διαπιστευμένων επιστημονικών εφαρμογών σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Είναι προφανές ότι το τέταρτο κύμα εξέλιξης της ναυτιλίας θέτει μια νέα εποχή για τη βιομηχανία, κατά την οποία οι διάφορες εταιρείες οφείλουν να προσαρμόσουν τον επιχειρησιακό τους χαρακτήρα για να διατηρήσουν την αντα-

γωνιστικότητά τους.

Η προσαρμογή του επιχειρησιακού χαρακτήρα των ναυτιλιακών εταιρειών προϋποθέτει αλλαγή της επιχειρησιακής λογικής αυτών. Ακρογωνιαίος λίθος της αλλαγής αυτής αποτελεί ο ριζοσπαστικός εμπλουτισμός του έμψυχου δυναμικού των εταιρειών με σύγχρονα εφόδια. Ο όρος ριζοσπαστικός δεν μπορεί παρά να χαρακτηριστεί αναγκαίος και ζωτικός. Γιατί, ενώ κάποτε το πιο σοβαρό προσόν για ένα στέλεχος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης ήταν αποκλειστικά και μόνο η θαλάσσια εμπειρία του, στη νέα εποχή της ναυτιλίας ο παράγοντας αυτός έχει αποκτήσει δευτερεύοντα χαρακτήρα. Υπάρχει πλέον η έκδηλη ανάγκη ενός συγκερασμού θαλάσσιας εμπειρίας, γνώσεων και ακαδημαϊκής εξειδίκευσης.

Δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο πρότυπο χαρακτηριστικών τα οποία οφείλει να έχει ένα σύγχρονο στέλεχος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Υπάρχουν όμως συγκεκριμένα στοιχεία, τα οποία θα πρέπει να συναντώνται.

Η γνώση ξένων γλωσσών, και ιδιαίτερα της αγγλικής, καθώς και η γνώση χειρισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών (επεξεργασία κειμένου, υπολογιστικών φύλλων, παρουσιάσεις, χρήση διαδικτύου κ.λπ.) αποτελούν πλέον τα ελάχιστα των απαραίτητων προσόντων. Το σύγχρονο στέλεχος θα πρέπει να έχει ευρύτερη επιστημονική κατάρτιση και προσωπικά χαρακτηριστικά, ικανά ώστε να του προσδίδουν έναν αναλυτικό και κριτικό τρόπο σκέψης. Λόγω της πολυπλοκότητας των σύγχρονων διαδικασιών της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η συνεχής εξέλιξη και αλλαγή των δεδομένων απαιτούν διαρκή προσαρμογή του τρόπου αντίληψης και αξιοποίησης αυτών.

Πολλοί αναλυτές θεωρούν ότι ένα στέλεχος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ακαδημαϊκή εξειδίκευση σχετική με το αντικείμενο της δραστηριότητάς του. Η λογική του «ένας για όλα» έχει περάσει προ πολλού στη σύγχρονη ναυτιλία. Η τεράστια αύξηση του όγκου των δεδομένων απαιτεί εξειδίκευση σε συγκεκριμένο παραγωγικό αντικείμενο. Εστιάζοντας στο θέμα αυτό, θα δούμε ότι ακαδημαϊκά προσόντα

σχετικά με τη διοίκηση επιχειρήσεων, τη διαχείριση ανθρωπίνου δυναμικού, τη διαχείριση αλυσίδων ανεφοδιασμού, τη διαχείριση οικονομικών πόρων, την ανάλυση και διαχείριση κινδύνων, τις διαπραγματεύσεις ή το marketing κρίνονται πλέον ως παράγοντες ζωτικής σημασίας. Όλα τα ανωτέρω θα πρέπει βέβαια να συνδυάζονται με τη γνώση του ναυτικού επαγγέλματος ή, όπως έλεγαν οι παλαιότεροι, με γνώση της θάλασσας. Η γνώση αυτή, παρόλο που κρίνεται από πολλούς ακραίους εκσυγχρονιστές ως απαίτηση παλαιών εποχών, είναι πέρα ως πέρα διαχρονική και αναγκαία για την προσπάθεια εφαρμογής της θεωρίας στην πράξη.

Είναι επομένως ευκόλως αντιληπτό ότι το στέλεχος μιας σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης θα πρέπει να ενσαρκώνει ένα δυναμικό συνδυασμό των προσόντων που αναφέρονται παραπάνω. Είναι όμως αυτό αρκετό αυτό; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι μάλλον αρνητική. Το ιδανικό στέλεχος θα πρέπει να διέπεται επιπλέον από προσωπικά χαρακτηριστικά ικανά για να του προσδώσουν τις ιδιαιτερότητες που απαιτούνται στο περιβάλλον της σύγχρονης ναυτιλίας. Αρετές όπως η αντικειμενικότητα, η εργατικότητα, η συνέπεια, ο προγραμματισμός, η διαρκής αναζήτηση και βελτίωση, η αναζήτηση των βαθύτερων αιτίων, το κριτικό πνεύμα, ο σεβασμός των αξιών, η γνώση των προσωπικών δυνατοτήτων, το ομαδικό πνεύμα, η ικανότητα συνεργασίας είναι μερικές μόνον από τις αρετές που θα πρέπει να σκιαγραφούν το προφίλ ενός στελέχους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η νέα εποχή της ναυτικής βιομηχανίας έχει προκαλέσει την αλλαγή τόσο της δράσης όσο και της δραστηριοποίησης των ναυτιλιακών εταιρειών. Το έντονα εξελίξιμο περιβάλλον, μέσα στο οποίο οι τελευταίες δραστηριοποιούνται, απαιτεί πλέον αυτές να στελεχώνονται από πρόσωπα ικανά να ανταποκριθούν στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις. Αυτός είναι ένας από τους παράγοντες που προσδίδουν στη ναυτιλία το χαρακτηριστικό το οποίο τη διέπει στο πέρασ των χρόνων... Αυτό της μοναδικότητας. ☉



Ι ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ Ι της Μαρίας Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου

Ευρωβουλευτή της Ν.Δ., μέλους της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Στον Ηλία Μπίσια

Στη ναυτιλία, ο διάλογος ξεκινά μόνο σε περιόδους πολιτικών και νομοθετικών «κρίσεων»

Η ευρωπαϊκή διάσταση και προοπτική του ναυτικού επαγγέλματος φαίνεται ότι αποτελεί πλέον μία από τις αιχμές του δόρατος στη νέα πολιτική που πρόκειται να υιοθετήσουν οι Βρυξέλλες. Υπό τη σκιά της Συνθήκης της Λισαβόνας, όπου τα θέματα απασχόλησης και εξειδίκευσης των νέων αποτέλεσαν βασικό πυλώνα της στρατηγικής του προέδρου Βαργκός, τα δυσεπίλυτα πανευρωπαϊκά θέματα ναυτικής εργασίας, προσέλκυσης και εκπαίδευσης αποτέλεσαν πεδίο συζητήσεων, αντιπαραθέσεων, αλλά κυρίως στοχασμού για το σύνολο της ευρωπαϊκής οικογένειας και των 785 αιρετών που την αντιπροσωπεύουν.

Η ευρωβουλευτής Μαρία Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου, μέλος της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ασχολείται ενεργά με θέματα ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης. Με καταγωγή από τη Χίο, και με ιδιαίτερες γνώσεις και εμπειρία σε θέματα εκπαίδευσης, η συνομιλήτριά μας περιγράφει τη σημερινή διάθεση των συναδέλφων της σε θέματα που ενδιαφέρουν ιδιαίτερα το αναγνωστικό μας κοινό όπως και το συγκεκριμένο πεδίο δράσης.

■ **Πώς αντιμετωπίζει η πολιτική οικογένεια των αιρετών της Ευρώπης, πέραν των ευρωβουλευτών-μελών της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ., θέματα σχετικά με τη ναυτιλία;**

Οι 785 βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προέρχονται από 27 κράτη με διαφορετικές παραδόσεις. Τα περισσότερα από αυτά διαθέτουν θαλάσσιες επαρχίες, οπότε οι ευρωβουλευτές τους εκφράζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον ως προς τα θέματα της θάλασσας και της ναυτιλίας. Εντούτοις, παρατηρώ ότι και τα λιγοστά κράτη που δεν διαθέτουν πρόσβαση στη θάλασσα, δεν στέκονται αδιάφορα ως προς τα συγκεκριμένα θέματα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει, πάντως, η έντονη δραστηριότητα των κρατών της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας όσον αφορά την ανάπτυξη της Βόρειας Διάστασης, προκειμένου να ισορροπήσουν τη θεσμικά και πρακτικά έντονη ευρωμεσογειακή δραστηριότητα.

Η ευρωπαϊκή οικογένεια στο σύνολό της, τα μέλη του Ε.Κ. και των άλλων ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων συντονίζονται για την κατοχύρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου. Πιο συ-

γκεκριμένα επιθυμούν μια ισχυρή συνένωση των ενδιαφερόντων και των δυνατοτήτων όλων των σχετικών με τη θάλασσα φορέων, προκειμένου η Ευρωπαϊκή Ένωση να αντιμετωπίσει επιτυχώς τον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

■ **Υπάρχει γενικότερο ενδιαφέρον σχετικά με την προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος στους κόλπους του Ε.Κ.;**

Για το ναυτικό επάγγελμα, οι αιρετοί της Ευρώπης έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, πρόσφατα, κατά τη συζήτηση σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία. Οι ευρωβουλευτές από τη Βρετανία, τη Λετονία, αλλά και από άλλες χώρες απέδειξαν ότι είχαν όχι μόνον ιδιαίτερες γνώσεις ως προς το συγκεκριμένο θέμα, αλλά και εμπειριστική άποψη για εξαιρετικά πολύπλοκα ζητήματα ναυτικού περιεχομένου. Άλλωστε, από το 2003, πολλά ψηφίσματα και αποφάσεις αναφέρονται στην ανάγκη ανάληψης μακροπρόθεσμων δράσεων για την προβολή των θετικών πλευρών του επαγγέλματος του ναυτικού, μέσω διαφημιστικών εκστρατειών, στοχεύοντας στους αποφοίτους

της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Η προβολή της ευρωπαϊκής ναυτικής κληρονομιάς, συνδυασμένη με την ποιότητα των κοινωνικών υπηρεσιών και των διευκολύνσεων για τις οικογένειες των ναυτικών, μπορεί να ελκύσει όσους σήμερα διστάζουν να εργαστούν στη θάλασσα.

Στην Επιτροπή Απασχόλησης του Ε.Κ. και στην Επιτροπή Δικαιωμάτων των Γυναικών ασχοληθήκαμε επίσης και με τα θέματα που αφορούν τις γυναίκες σε παράκτιες περιοχές. Ειδικά στις βόρειες χώρες, όπως Γαλλία και Φινλανδία, οι γυναίκες των ναυτικών, αλλά και όσες δραστηριοποιούνται σε θαλάσσιες περιοχές, έχουν οργανωθεί σε δίκτυα και προσπαθούν να διατηρήσουν βιώσιμη τη συγκεκριμένη επαγγελματική παράδοση της περιοχής τους. Τέτοιες προσπάθειες υποστηρίζονται πάντα από την Ε.Ε.

■ **Ποια συγκεκριμένα θέματα σχετικά με το ναυτικό επάγγελμα φαίνεται να απασχολούν ιδιαίτερα τους ευρωβουλευτές;**

Όλες οι πολιτικές ομάδες παραδέχονται ότι ο παράγοντας του κόστους είναι η βασική αιτία υποβάθμισης του ναυτικού επαγγέλματος στην Ευρώπη. Θέλουμε να βρεθεί μια χρυσή τομή, προκειμένου να συνδυαστεί το κόστος και η υψηλή ποιότητα, που εξασφαλίζεται με την εξειδίκευση και την κατάρτιση μέσω της διαρκούς επιμόρφωσης.

Για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής εμπορικής ναυτιλίας δεν αρκεί μόνο η προσέλκυση ποιοτικών σκαφών στα νηολόγια των κρατών-μελών. Η εκπαίδευση, οι ελεγχόμενες για την ποιότητά τους συνθήκες εργασίας και ο σεβασμός των κανόνων υγιεινής και ασφάλειας είναι

παράγοντες που αυξάνουν το κύρος της ευρωπαϊκής παρουσίας στη διεθνή ναυτική σκηνή. Στόχος είναι η ευρωπαϊκή ποιότητα να ενθαρρύνει τις αλλαγές και τις διεθνείς διεργασίες για εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού.

Οι γενικότερες υποδομές που υποστηρίζουν το ναυτικό επάγγελμα στη θάλασσα και στην ξηρά οφείλουν να ενισχύονται και να εκσυγχρονίζονται με πρώτα τα εκπαιδευτικά ιδρύματα για ναυτικούς. Το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ε.Ε. είναι πολύ ανώτερο των διεθνών συμφωνημένων επιπέδων. Η ποιότητα και ο εξοπλισμός, όμως, των διαφόρων σχολών είναι δυνατό να διαφέρουν μεταξύ των κρατών-μελών. Από συζητήσεις με Βρετανούς και Λετονούς συναδέλφους μου, έχω διαπιστώσει ότι αισθάνονται υπερήφανοι για το επίπεδο των ναυτικών ακαδημιών τους. Απαιτείται όμως ο καθορισμός προδιαγραφών κατάρτισης για τους ναυτικούς και αναγνώρισης των διπλωμάτων τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να είναι δυνατή η κινητικότητα και η επαγγελματική πρόοδος στο ναυτικό επάγγελμα, αλλά και ο συνδυασμός της προσφοράς υπηρεσιών στη θάλασσα και στην ξηρά. Από την Ευρωβουλή, υποστηρίζουμε, λοιπόν, τις σύγχρονες υποδομές για τις ευρωπαϊκές Ναυτικές Ακαδημίες, με ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και των τηλεπικοινωνιακών συστημάτων, ανταλλαγές σπουδαστών και καθηγητών, αλλά και καθιέρωση συμβούλων εκπαίδευσης και εξειδικευμένου προσωπικού για το σχεδιασμό της επαγγελματικής εξέλιξης του ναυτικού.

■ **Παρά την αυξημένη ανεργία στην Ε.Ε., διαφαίνεται ακόμα μια αρνητική στάση των**

νέων Ευρωπαίων απέναντι στο ναυτικό επάγγελμα. Πώς μπορεί το Ευρωκοινοβούλιο να συνδράμει σε αυτό το θέμα αλλαγής νοοτροπιών;

Η Ε.Ε. προτείνει διασυννοριακές σχέσεις σε θέματα εργασίας και αντιμετώπισης της ανεργίας, και ανταλλαγή πληροφοριών για την αγορά εργασίας μεταξύ των κρατών-μελών της. Μας ενδιαφέρει επίσης το δύσκολο και πολύπλοκο θέμα της επαιδείωσης και της αξιοποίησης των θέσεων εργασίας σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Παράλληλα, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού κατά τομείς απασχολεί έντονα τους λαούς της Ευρώπης. Βέ-



MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES
SERVICES

The world's Choice for MARINE CHEMICALS, GASES & SAFETY
www.marichem-marigases.com



βαία, δεν είναι μόνο στους χώρους της ναυτιλίας όπου παρατηρείται κατά τόπους έλλειψη καταρτισμένων νέων. Στη Γερμανία, παρά την υψηλή ανεργία, υπάρχει τεράστια έλλειψη σε μηχανικούς. Ο Γερμανός αντικαγκελάριος πρόσφατα ανακοίνωσε στην Επιτροπή Απασχόλησης του Ε.Κ. την ανάγκη για «είσοδο» μηχανικών από τρίτες χώρες. Ελλείψεις παρουσιάζουν επίσης το Βέλγιο και η Ολλανδία. Λογικά, προτεραιότητα έχει η αξιοποίηση του ευρωπαϊκού ανθρώπινου δυναμικού. Η βελτίωση της εικόνας των ναυτικών επαγγελμάτων, προκειμένου να γίνουν ελκυστικά για νέους, πρέπει να απασχολήσει τους κοινωνικούς εταίρους, οι οποίοι καλούνται πρώτοι να διατυπώσουν προτάσεις. Αν οι κυβερνήσεις συμφωνήσουν, η Επιτροπή θα καταθέσει νομοθετήματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Ένας βουλευτής στο Ε.Κ. από μόνος του δεν μπορεί να ξεκινήσει βαθιές τομές στη συγκεκριμένη πολιτική. Οι Ευρωπαίοι πολίτες δύσκολα αντιλαμβάνονται τις διαδικασίες των ευρωπαϊκών οργάνων και τις δυνατότητες παρέμβασης των ευρωβουλευτών.

Οφείλουμε επίσης να αντιληφθούμε ότι οι ευρωβουλευτές όλων των πολιτικών ομάδων επιθυμούν το διάλογο, τη συνεχή επαφή και τη διαρκή ανταλλαγή απόψεων και προτάσεων με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και εταίρους. Στη ναυτιλία, πολλές φορές, υπάρχει μια απρόσωπη επαφή και ο διάλογος αρχίζει μόνο σε περιόδους πολιτικών και νομοθετικών «κρίσεων». Αυτή η αντιμετώπιση

πρέπει να αλλάξει. Μια απλή επιστολή ή ένα δελτίο Τύπου δεν φτάνει, ώστε να διατηρηθεί ο διάλογος ζωντανός με τους 785 ευρωβουλευτές. Απαιτούνται πιο συστηματικές και συνεχείς προσπάθειες από τους ίδιους τους ενδιαφερομένους.

■ Εντούτοις, οι αιρετοί της Ευρώπης σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο φάνηκε ότι αγνόησαν το διάλογο και προχώρησαν στην ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Κατά τη συζήτηση των ψηφισμάτων του Ε.Κ., τόσο για την πρόταση Οδηγίας για την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών όσο και για την πρόταση Κανονισμού για την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, ως ευρωβουλευτής της Ν.Δ., ήμουν αντίθετη στο θέμα της ποινικοποίησης. Παρ' όλα αυτά, ευρωβουλευτές, όλων των πολιτικών παρατάξεων, με έντονη οικολογική ενασχόληση, είχαν διαφορετική άποψη. Η περιβαλλοντική συνείδηση αλλά και η κινητικότητα σε θέματα οικολογικής προστασίας είναι εξαιρετικά έντονα μεταξύ των συναδέλφων. Βέβαια, όπως γνωρίζετε, το θέμα αυτό θα απασχολήσει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στο Λουξεμβούργο, αφού υπήρξαν έντονα αντιδράσεις σχετικά με τη νομιμότητα των τελικών διατάξεων.

Και εδώ όμως πάλι θα αναφερθώ στο θέμα του διαλόγου μεταξύ της ναυτιλιακής οικογένειας και των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων. Ο διάλογος πρέπει να είναι διαρκής, σταθερός, υγιής. Να μην ξεκινά μόνο όταν υπάρχει η αγωνία για τη δυσάρεστη έκβαση μιας συγκεκριμένης ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές προτάσεις και απόψεις, ακόμα και αν είναι ορθές, σε περιόδους πολιτικής κρίσης. Οι περισσότερες ομάδες

συμφερόντων της Ευρώπης λειτουργούν ως lobbies και προβάλλουν τη διαφορετική προσέγγιση, πιο ρεαλιστικά και λιγότερο σπασμωδικά.

■ Καλείτε συχνά σπουδαστές από τις ελληνικές ΑΕΝ στις Βρυξέλλες. Ποια είναι η πρωταρχική σκέψη που σας έχει παρακινήσει σε αυτές τις προσκλήσεις; Ποιες είναι οι απόψεις σας σχετικά με το μέλλον των ΑΕΝ;

Ως ευρωβουλευτής έχω τη δυνατότητα να προσκαλώ συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες στο Ε.Κ. Τα θέματα εκπαίδευσης και η ενημέρωση των νέων για τα ευρωπαϊκά δρώμενα έχουν για μένα προτεραιότητα. Έχω, λοιπόν, προσκαλέσει αρκετές φορές σπουδαστές. Από τη Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Οινουσσών και από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Χίου πραγματοποιήσαν επισκέψεις στο Ευρωκοινοβούλιο. Έχω πραγματικά εντυπωσιαστεί από τον ενθουσιασμό και την πειθαρχία των σπουδαστών, που προέρχονταν από διάφορα μέρη της Ελλάδας. Έμπειροι υπάλληλοι της Επιτροπής και συνάδελφοι από το Ευρωκοινοβούλιο πληροφόρησαν τους συνοδούς εκπαιδευτικούς και τους φοιτητές για τις ευρωπαϊκές πολιτικές για τη θάλασσα. Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσεται ένας υγιής διάλογος με τη νέα γενιά, που βοηθά στην κατανόηση των προβλημάτων της. Για το θέμα, πάντως, της ανέλιξης των ευρωπαϊκών ναυτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων απαιτείται μια διατομεακή συνεργασία μεταξύ πολλών παραγόντων και φορέων, που έχει ήδη εντοπιστεί και από τους συγγραφείς της Πράσινης Βίβλου για τη θάλασσα. Η εξέλιξη των σχολών αυτών δεν πρέπει να αποκόπτεται ούτε από την εκπαιδευτική πραγματικότητα ούτε από τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Χρειάζεται να διατηρηθεί μια ισορροπία, όπως και ένας ρεαλιστικός μακρόπνοος σχεδιασμός, που θα περιλαμβάνει πρακτική άσκηση στη θάλασσα και θέσεις εργασίας για νέους κοινοτικούς αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού. ☺

35 ΧΡΟΝΙΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

Η παγκόσμια ναυτιλία έχει ανάγκη από έμπειρα και εξειδικευμένα στελέχη, στελέχη που μόνο το BCA Shipping Studies, ένα από τα μεγαλύτερα ιδρύματα ναυτιλιακών σπουδών στην Ευρώπη, μπορεί να εξασφαλίσει. Με 35 χρόνια εμπειρία στις διεθνείς σπουδές, το BCA Shipping Studies συνεργάζεται με τα μεγαλύτερα Βρετανικά Πανεπιστήμια, προσφέροντας διεθνώς αναγνωρισμένα πτυχία Bachelor και Master στους τομείς Shipping & Transport, Logistics. Με πρόγραμμα ναυτιλιακών σπουδών του London Metropolitan University, ενός από τα μεγαλύτερα και εγκυρότερα Πανεπιστήμια της Μεγάλης Βρετανίας. Με το καλύτερο επίπεδο σπουδών και υλικοτεχνικής υποδομής που υπάρχει στην Ελλάδα και δύο πρότυπα κέντρα ναυτιλιακών σπουδών στη Γλυφάδα και τη Ναυτιλιακή Λέσχη του Πειραιά. Κάθε χρόνο από το BCA Shipping Studies δεν αποφοιτούν μόνο τα κορυφαία στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αποφοιτούν οι αυριανοί κυρίαρχοι των θαλασσών.

Bachelor's & Master's degrees in Shipping & Transport, Logistics
DMS in Shipping
LLM in Maritime Law

35 χρόνια



University Degrees



Προσέλκυση νέων στη Ναυτική Εκπαίδευση Μια προτεραιότητα για την Ελλάδα

Το 90% των παγκόσμιων μεταφορών διεξάγονται διά θαλάσσης (UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Report of the regional seminar on liberalisation of maritime transport services under WTO/GATS, 2002). Το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου καλύπτεται από 3.700 ελληνόκτητα πλοία καθιστώντας την Ελλάδα ναυτιλιακή υπερδύναμη (Lloyd's Register of Shipping - Fairplay).

Το 15,2% της παγκόσμιας υπό παραγγελία μεταφορικής ικανότητας (dwt) ανήκει σε Έλληνες εφοπλιστές (Lloyd's Register of Shipping - Fairplay).

Το 2006 εισέρρευσαν στη χώρα 14.324,7 εκατομμύρια ευρώ ναυτιλιακού συναλλάγματος (Τράπεζα της Ελλάδος).

Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, απασχολούνται σε διάφορες θέσεις εργασίας που έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία περίπου 250 χιλιάδες εργαζόμενοι. Ποντοπόρος ναυτιλία και ακτοπλοΐα μαζί δημιουργούν 400 χιλιάδες άμεσα και έμμεσα εξαρτώμενες θέσεις εργασίας (ομιλία Γ.Α. Γράτσου για την Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού 30/3/07, που μάλλον πρέπει να θεωρηθεί συντηρητική εκτίμηση).

Ιων Γεώργιου Γκοτσαμάνη, Καθηγητή ΑΕΝ Μακεδονίας,
Αριστοτέλη Νανιόπουλου, Καθηγητή Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

Όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι στυλοβάτης της ελληνικής οικονομίας, παρουσιάζοντας μάλιστα μια σταθερή αύξηση μεγεθών, όπως αυτό προκύπτει από τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping - Fairplay. Θα περίμενε λοιπόν κανείς ότι η ελληνική κοινωνία θα γνώριζε τον εθνικό ρόλο της ναυτιλίας, θα είχε μια σωστή πληροφόρηση γι' αυτόν και θα περηφανευόταν για τη δύναμη της χώρας μας στον τομέα

αυτόν. Αυτό όμως ουδόλως συμβαίνει με αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, και την ελλιπή τροφοδότηση της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με ικανό αριθμό νέων στελεχών.

Σε παλαιότερο άρθρο μας (1) αναφέρεται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτεί εκπαιδευμένο και καλά καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό σε αποδεκτά γι' αυτήν επίπεδα με τις γνώσεις και καινοτομίες που φέρνει η μεταβολή του χρόνου, και η ναυ-

τική εκπαίδευση, που προσφέρει αυτό το δυναμικό, μπορεί να εξυψωθεί ουσιαστικά με την αναβάθμιση της ποιότητας των τεσσάρων κύριων στοιχείων της που είναι οι σπουδαστές, το προσωπικό, τα προγράμματα και οι εγκαταστάσεις.

Το δυσκολότερο αλλά και το πλέον κρίσιμο είναι η αναβάθμιση της ποιότητας του πρώτου στοιχείου, δηλαδή των σπουδαστών, που μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την αύξηση του ενδιαφέροντος των

νέων για το ναυτικό επάγγελμα.

Γεγονός είναι ότι οι ευρωπαϊκοί εμπορικοί στόλοι, μεταξύ αυτών και ο ελληνικός, αντιμετωπίζουν μεγάλο πρόβλημα πλήρωσης θέσεων αξιωματικών με Ευρωπαίους ναυτικούς. Οι νέοι στις ανεπτυγμένες κοινωνίες, ακόμα και οι προερχόμενοι από παραδοσιακά ναυτικές περιοχές που παλαιότερα τροφοδοτούσαν τη ναυτιλία με ναυτικούς, δεν δείχνουν προθυμία να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Κοινή διαπίστωση είναι ότι παρά την ανεργία στα επαγγέλματα της ξηράς δεν υπάρχει ικανό ενδιαφέρον, κυρίως μεταξύ των νέων, για το ναυτικό επάγγελμα. Πολλοί είναι οι λόγοι που οδηγούν σε αυτή την απροθυμία. Έτσι δεν είναι περίεργο που πολλοί ενεργοί ναυτικοί, κυρίως μεγαλύτερης ηλικίας, συμβουλευουν τους νέους να μην ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα: «Μείνε στην ξηρά και σπούδασε ένα σωστό επάγγελμα».

Το ναυτικό επάγγελμα, όσον αφορά στο ποιοτικό και εξειδικευμένο προσωπικό, βρίσκεται αυτή τη

στιγμή σε ανταγωνισμό με επαγγέλματα της ξηράς χωρίς κατά κανόνα να προβάλλονται επαρκώς τα προτερήματά του καθώς και οι δυνατότητες εξέλιξης και μετα-σταδιοδρομίας των ναυτικών.

Εκτός αυτού, οι αλλαγές τρόπου ζωής και οι απαιτήσεις που έχουν οι νέοι από αυτή λειτουργούν ανασταλτικά στην επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος. Αν κάποτε οι νέοι γίνονταν ναυτικοί για να γνωρίσουν τον κόσμο, σήμερα τους δίνεται η δυνατότητα να το κάνουν μέσω φθηνών τουριστικών πακέτων. Εξάλλου ο σημερινός τρόπος ζωής οδηγεί ακόμα και αυτούς που επέλεξαν το ναυτικό επάγγελμα σε όλο και μικρότερους χρόνους παραμονής σε αυτό.

Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε και το δημογραφικό πρόβλημα, που οδηγεί σε όλο και λιγότερους αποφοίτους λυκείων, κάτι που γίνεται ιδιαίτερα αισθητό σε ένα επάγγελμα που με τα σημερινά δεδομένα έχει προβλήματα προβολής και image. Λαμβάνοντας υπόψη, εκτός των άλλων, και την ηλικία των ενεργών Ευρωπαίων ναυτικών (BIMCO/ ISF

MANPOWER 2005 UPDATE), διαφαίνεται ένας τεράστιος αριθμός θέσεων αξιωματικών Ε.Ν. που πρέπει να καλυφθούν σήμερα αλλά και μελλοντικά. Αυτό σημαίνει ότι για να κρατηθεί το status quo θα πρέπει να υπάρξει ενεργοποίηση στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ούτως ώστε να εκπαιδευθεί σήμερα ικανός αριθμός νέων αξιωματικών για να καλύψουν τις ήδη υπάρχουσες κενές θέσεις αλλά και αυτές που θα δημιουργηθούν στο μέλλον. Σημειώνεται ότι ο σημερινός αριθμός των νέων που επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα δεν επαρκεί για τη στελέχωση των ελληνικών πλοίων βάσει των εθνικών κανονισμών. Αυτή η κατάσταση επιδεινώνεται και από την τάση πολλών ναυτικών να μεταπηδήσουν σε επαγγέλματα ξηράς, η οποία κάτω από ορισμένες συνθήκες μπορεί να γίνει πολύ πιο έντονη. Σύμφωνα με μία έρευνα του YEN, που ξεκίνησε το 1997 και βασίστηκε σε στοιχεία του NAT, το 50% των αξιωματικών γέφυρας εγκαταλείπουν το επάγγελμα πριν συμπληρώσουν 15 χρόνια υπηρεσίας. Η σύγχρονη κοινωνική επιστήμη μπορεί και επιβάλ-



FINITSI

INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA CE Marking, Shipping Agency In House Training, Internal Audits

Certified by DNV/RVA



403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece
Tel. / Fax: +30 210 40.15.901 e-mail: info@finitsi.com
web: www.finitsi.com



λεται να βοηθήσει στην ανατροπή αυτού του σκηνικού. Απαραίτητη θεωρείται η ανάλυση του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και της σημερινής ψυχολογίας των νέων ώστε να σκιαγραφηθούν οι βασικές συνιστώσες μιας πρότασης ριζικής αναμόρφωσης των συνθηκών και προϋποθέσεων επανασυγκρότησης της ναυτικής ταυτότητας. Θα μπορούσε κανείς, αναλύοντας το ναυτικό επάγγελμα, να καταλήξει στα παρακάτω χαρακτηριστικά

κατατάσσοντάς τα ταυτόχρονα ως θετικής (+) ή αρνητικής επίδρασης (-):

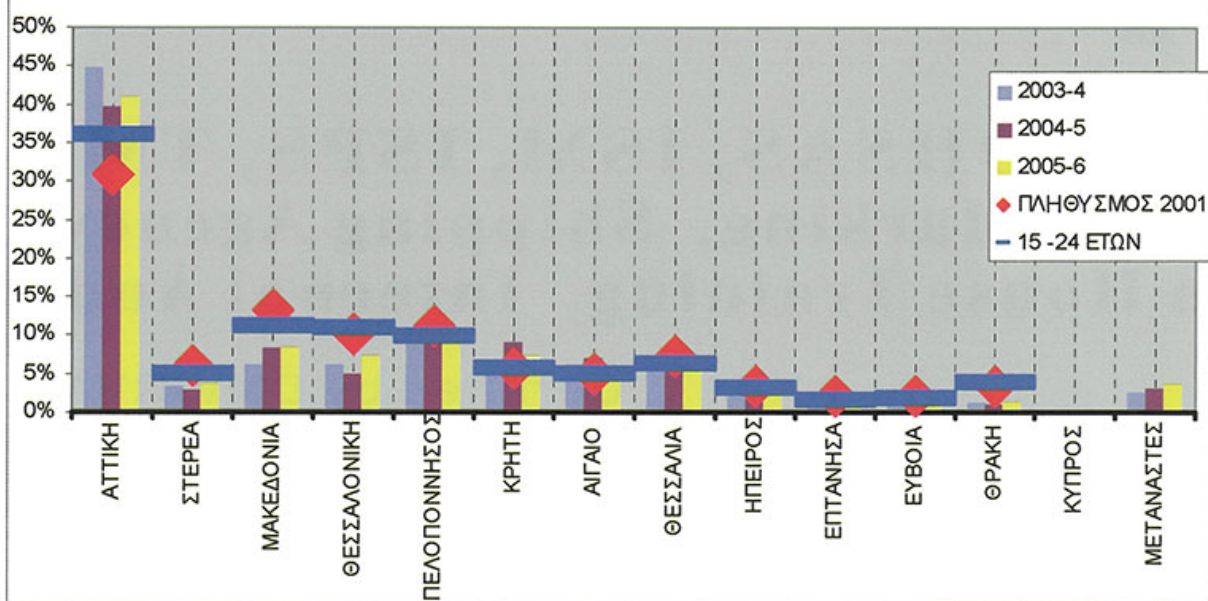
- (-) Μεγάλης διάρκειας παραμονή εκτός οικογένειας σε κλειστή μικρή κοινωνία.
Παράγοντας προσωπικής και κοινωνικής ανασφάλειας.
- (+) Υψηλές αποδοχές.
Συγκριτικά επαγγελματικά πλεονεκτήματα.
- (+) Εξασφαλισμένη θέση εργασίας στον ελληνικό αλλά και στους ευρωπαϊκούς στόλους.
Παράκαμψη της επαγγελματικής ανασφάλειας σε συνθήκες αυξημένης «ευελιξίας» στην απασχόληση.
- (+) Επάγγελμα μεγάλης ευθύνης κατευθυνόμενο από αυστηρούς διεθνείς κανονισμούς (ISM, ISPS, STCW).
Δυνατότητα κατάκτησης επαγγελματικής θέσης σχετικά υψηλού κοινωνικού κύρους.
- (+) Επάγγελμα συνεχούς επιμόρφωσης.
Συμπόρευση με την τεχνολογική εξέλιξη.
- (+) Προεδιοδιαγραμμένη ως ένα βαθμό εξέλιξη.
Εξασφάλιση επαγγελματικής σταδιοδρομίας ικανής να προσφέρει ένα ικανοποιητικό επίπεδο

δο βιοποριστικής εξασφάλισης σε συνδυασμό με δυνατότητες προσωπικής ανέλιξης στον επιχειρηματικό τομέα.

Παρατηρεί κανείς ότι ουσιαστικά ένα αρνητικού προσήμου χαρακτηριστικό του ναυτικού επαγγέλματος αρκεί για να μηδενίσει τη θετική επιρροή των υπολοίπων, κάτι που αξίζει και επιβάλλεται να εξηγηθεί.

Παρατηρούμε ότι οι παράγοντες θετικής επιρροής αφορούν στην κάλυψη αναγκών ύπαρξης ενώ ο αρνητικής επιρροής αφορά στη μη ικανοποίηση αναγκών σχέσης (θεωρία Alderfer - ERG) (2). Δεδομένου ότι στις ανεπτυγμένες κοινωνίες οι ανάγκες ύπαρξης είναι κατά κανόνα καλυμμένες και οι πολίτες αναζητούν την ικανοποίηση αναγκών ανωτέρου επιπέδου (σχέσης και ανάπτυξης), εξηγείται η εμφανιζόμενη απροθυμία των νέων σε αυτές τις χώρες (και στην Ελλάδα) να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Η, τον τελευταίο καιρό εμφανιζόμενη, αύξηση του ενδιαφέροντος των νέων για το επάγγελμα εξηγείται επίσης με τη δραματική αύξηση της ανεργίας στα επαγγέλματα ξηράς, που έχει ως αποτέλεσμα την αμφισβήτηση πλέον της κάλυψης των

Εικόνα 1 : Γεωγραφική κατανομή νέων που υπέβαλαν αίτηση εισαγωγής τους στις ΑΕΝ
Στοιχεία : ΥΕΝ/ΔΕΚΝ, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (απογραφή 2001)
Επεξεργασία Γ. Γκοτζαμάνης





Part-time MSc/PGDip in Operational and Technical Ship Management

The Department of Naval Architecture and Marine Engineering, University of Strathclyde, offers a part-time Master of Science postgraduate course in Athens, Greece, designed for people wishing to become professionals in ship and fleet management.



K. C. LYRINTZIS
GROUP

In association with QMS Maritime Training Ltd,
member of K. C. LYRINTZIS GROUP OF COMPANIES

FOR FURTHER INFORMATION, PLEASE CONTACT:

Mrs Katherine Lyrantzis
QMS Maritime Training Ltd. - c/o K.C. LYRINTZIS GROUP OF COMPANIES
26, Akti Poseidonos - Piraeus, 185 31 - Greece
Tel: +30 210 9530680 - Fax: +30 210 9531120/1
E-mail: k.lyrantzis@kclgroup.gr, info@kclgroup.gr
www.kclgroup.gr

HOW TO APPLY:

Please fill in a form which can be obtained from the Department or QMS Maritime Training Center.

An application form can also be downloaded from

<http://www.strath.ac.uk/prospectus/applying/postgraduateapplications/>.

Please send the completed application form with all necessary documents to the Departmental contact address.



αναγκών ύπαρξης.

Η άποψη αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι αυξάνεται ο αριθμός των νέων που επιλέγουν να σπουδάσουν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που προέρχονται από υποβαθμισμένες, κατά κανόνα μεσόγειες και ορεινές περιοχές, σε αντίθεση με αυτούς που προέρχονται από τη νησιωτική χώρα, των οποίων ο αριθμός μειώνεται. Στην πρώτη περίπτωση έχουμε αυξημένη ανάγκη κάλυψης αναγκών ύπαρξης, ενώ στη δεύτερη αυτές καλύπτονται σε μεγάλο βαθμό από την τουριστική ανάπτυξη αυτών των περιοχών.

Εκτός αυτού, αν ένας νέος έχει σκοπό τη γρήγορη εύρεση εργασίας και την απόκτηση χρημάτων ώστε να αποκτήσει ένα καλύτερο και ποιοτικότερο βιοτικό επίπεδο, τότε η επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος εμφανίζει θετικό σθένος ως προς τα πρώτα αλλά αρνητική συντελεστικότητα ως προς το τελευταίο (θεωρία της προσδοκίας), με αποτέλεσμα ο νέος να στρέφει τις προσπάθειές του προς άλλες κατευθύνσεις. Αλλά και η προσδοκία για καλύτερο βιοτικό επίπεδο, συνεκτιμώντας βέβαια και τη συμβολή του κυρίαρχου κοσμοειδώλου στην αξιολόγηση του βιοτικού επιπέδου (για να αναφερθούμε στο μοντέλο της προσπάθειας), παίρνει εκ των προτέρων τιμή 0 με αποτέλεσμα να μηδενίζει την κατευθυντήρια δύναμη που θα παρωθήσει το άτομο στην επιλογή του επαγγέλματος.

Κατά τις ενημερώσεις επαγγελματικού προσανατολισμού στα σχολεία παρατηρείται αρχικά, στο άκουσμα των μισθών και της επαγγελματικής αποκατάστασης, ιδιαίτερα αυξημένο το ενδιαφέρον που δείχνουν οι μαθητές για το επάγγελμα. Το εν-

διαφέρον αυτό πέφτει κατακόρυφα όταν η συζήτηση φτάνει στο θέμα «ζωή και χρόνος παραμονής στο πλοίο». Το επάγγελμα τους εξασφαλίζει οικονομική άνεση, αλλά αυτό δεν ακολουθείται άμεσα (κατά την υποκειμενική κρίση των περισσότερων) από αντίστοιχα υψηλό και ποιοτικό βιοτικό επίπεδο που είναι και το ζητούμενο, κάτι που οφείλεται στις ιδιαιτερότητες της αξιολογικής κλίμακας της κοινωνικής καταξίωσης, όπως αυτό παρουσιάζεται στις αρχές του αιώνα μας στις ανεπτυγμένες χώρες. Και στο μοντέλο του σθένους και στο μοντέλο της προσπάθειας, το αποτέλεσμα εκφράζεται από το γινόμενο του σθένους επί τη συντελεστικότητα στην πρώτη περίπτωση και επί την προσδοκία στη δεύτερη. Αν δεχθούμε ότι το σθένος για την επιλογή του επαγγέλματος είναι θετικό (λόγω της άμεσης εξασφάλισης εργασίας, των μισθών και της εξέλιξης) το αποτέλεσμα μηδενίζεται από την τιμή που παίρνει η συντελεστικότητα και η προσδοκία (λόγω της φύσης του επαγγέλματος και της μακροχρόνιας απουσίας). Για να αυξήσουμε επομένως την ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος, η προσοχή μας και οι προσπάθειες θα πρέπει να επικεντρωθούν στο να αποκτήσουν θετικό πρόσημο τα δύο μεγέθη (συντελεστικότητα - προσδοκία).

Οι συνθήκες ζωής και εργασίας στα σύγχρονα πλοία (παραμονή σε μονόκλινες καμπίνες, αυτοματισμοί κ.λπ.) αλλά και τα σύγχρονα μέσα τηλεπικοινωνιών έχουν συμβάλει προς αυτή την κατεύθυνση.

Μια εξομάλυνση και ένας προγραμματισμός των περιόδων παραμονής στο πλοίο και στην ξηρά, η δωδεκάμηνη σύμβαση εργασίας με απασχόληση

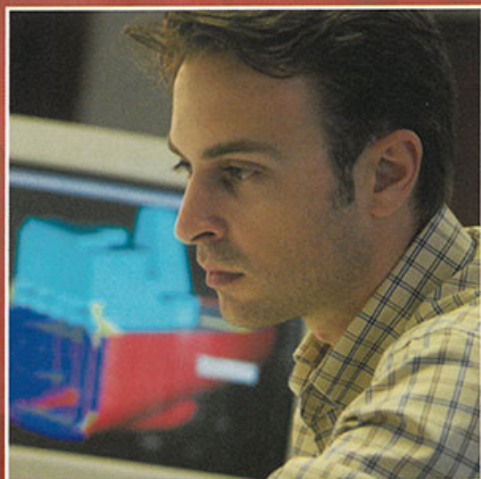
σε πλοίο και γραφείο και η αντιμετώπιση του αξιωματικού ως στελέχους της εταιρείας, αλλά κυρίως η δημιουργία ενός υψηλού Image του επαγγέλματος θα έχουν σίγουρα αποτέλεσμα όσον αφορά στο πρόσημο των δύο παραπάνω μεγεθών.

Πρέπει να γίνει ευρέως γνωστό, και όχι μόνο στους σχετικούς με τα ναυτιλιακά δρώμενα, ότι η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων είναι σήμερα τα 14,3 έτη έναντι των 20,3 που ήταν το 2000 και των 14,4 ετών της σημερινής μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου (Lloyd's Register of Shipping - Fairplay) καταρρίπτοντας έτσι τη συνεχιζόμενη σε πολλούς αντίληψη ότι η ελληνική ναυτιλία είναι αυτή της «κοινωνίας ώρα μηδέν».

Επιβάλλεται λοιπόν μια συστηματική και θεσμοθετημένη αναβάθμιση της κοινωνικής σημασίας / αξίας του ρόλου του ναυτικού. Κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνο με τις σποραδικές επισκέψεις κάποιων κλιμακίων του ΥΕΝ και παρεμφερών υπηρεσιών σε γυμνάσια - λύκεια κ.λπ. ή τις περιορισμένες διάρκειας διαφημίσεις. Απαιτείται συντονισμένη προσπάθεια υπουργείων Οικονομίας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας, Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) και των ναυτιλιακών παραγόντων, με στόχο την ουσιαστική πληροφόρηση της ελληνικής κοινωνίας ούτως ώστε να συνευθετοποιήσει το μέγεθος και την παγκόσμια πρωτιά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, την ποιότητά της, τη σημασία της στην εθνική οικονομία. Μια προσπάθεια που θα ξεκινά από την πρωτοβάθμια εκπαίδευση, θα έχει τη στήριξη των ΜΜΕ και θα γίνεται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Μια πληροφόρηση που θα βοηθηθεί στο να αποκτήσουν τα Ελληνόπουλα την ψυχολογία της υπερδύναμης και να τους δημιουργηθεί η επιθυμία να γίνουν μέλη της.

Η καθιέρωση πανελλήνιου διαγωνισμού έκθεσης με θέμα την ελληνική εμπορική ναυτιλία με απονομή βραβείων κατά την εκδήλωση του ετήσιου εορτασμού της Ημέρας της Εμπορικής Ναυτιλίας θα προκαλούσε τους Έλληνες μαθητές να ασχοληθούν, να ψάξουν και να μάθουν για τη σπουδαιότερη βιομηχανία της χώρας τους.

Μια εξέταση της γεωγραφικής κατανομής των νέ-



Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence

ων που υπέβαλαν αίτηση εισαγωγής στις ΑΕΝ κατά τα προηγούμενα έτη δείχνει ότι ενώ η Αττική παρουσιάζει ένα ποσοστό υψηλότερο από αυτό που της αντιστοιχεί, βάσει της απογραφής του 2001, η Μακεδονία και η Θράκη παρουσιάζουν σαφή υστέρηση, κάτι που πρέπει και μπορεί να αλλάξει (εικόνα 1).

Με δεδομένη την έντονη ενασχόληση των νέων στο Διαδίκτυο, επιβεβλημένη είναι η χρήση του από τους ναυτιλιακούς φορείς για την παροχή των απαραίτητων πληροφοριών αλλά και των ερεθισμάτων.

Θα άξιζε ίσως να επισκεφθεί κανείς την ιστοσελίδα της Ένωσης Εφοπλιστών Γερμανίας (www.reeder-verband.de) για να αντιληφθεί πόσο σοβαρά αντιμετωπίζει το θέμα της προσέλκυσης η τρίτη σε δύναμη ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά και πόσο μπορεί να βοηθήσει το Διαδίκτυο προς την κατεύθυνση αυτή. Θα δυσκολευτεί βέβαια ο Έλληνας επισκέπτης της προηγούμενης ιστοσελίδας να αποφύγει τους συνειρμούς για το πώς αντιμετωπίζεται αντίστοιχα από την πρώτη σε δύναμη, παγκόσμια, ναυτιλιακή κοινότητα το ζήτημα της προσέλκυσης. Επίσης στα δελτία Τύπου της ένωσης μεταξύ άλλων αναφέρεται (Hamburg - 04.12.2006) ότι στο 3ο Ναυτιλιακό Συνέδριο (Maritimen Konferenz) στο Αμβούργο, υπό την προεδρία μάλιστα της καγκελαρίου Μέρκελ, αποφασίστηκε μεταξύ άλλων να αναληφθούν άμεσα, από όλους τους φορείς, δράσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης. Τα μέτρα, που αποφασίστηκαν το 2003, απέδωσαν και για πρώτη φορά μετά από χρόνια οι ενδιαφερόμενοι να σπουδάσουν νέοι ήταν περισσότεροι από τις θέσεις. Η Ένωση Εφοπλιστών Γερμανίας θα συνεισφέρει τρία εκατομμύρια ευρώ στα τρία επόμενα έτη για να αυξηθούν οι θέσεις κατά 260, και αυτό σε μια χώρα όπου ήδη το ίδιο το κράτος είναι ιδιαίτερα γενναιόδωρο στο εκπαιδευτικό του σύστημα.

Συμπερασματικά, σημειώνονται τα παρακάτω:

Η διατήρηση της παγκόσμιας πρωτιάς αλλά και της ελληνικότητας της εμπορικής μας ναυτιλίας απαιτεί επαγρύπνηση όλων των εμπλεκόμενων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά και ύπαρξη ικανών

σε αριθμό και προσόντα νέων αξιωματικών [βλέπε και (3)].

Η ύπαρξη ικανών σε αριθμό και προσόντα νέων αξιωματικών απαιτεί ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης σε υποδομές, έμπυχο δυναμικό και τίτλους αποφοίτησης.

Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και της αποτελεσματικότητάς της.

Για ικανοποιητικά αποτελέσματα στην προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα απαιτούνται συντονισμένες και καλά μελετημένες προσπάθειες από όλους τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Δράσεις που μεταξύ άλλων προτείνονται είναι:

- Ανάδειξη της εθνικής σημασίας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε συνεργασία με την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση.
- Μελέτη της σημερινής ψυχολογίας των νέων και προσαρμογή σε αυτή των δράσεων προσέλκυσης.
- Παρουσίαση της ναυτικής εκπαίδευσης και του ναυτικού επαγγέλματος σε όλα τα λύκεια, με κέντρο βάρος στις περιοχές που δεν έχουν ναυτική παράδοση (βλέπε και διάγραμμα).
- Συνεχείς και συντονισμένες προσπάθειες απ' όλους τους εμπλεκόμενους για τη βελτίωση των συνθηκών άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Κάποιες σχετικές δράσεις που προτείνονται εδώ είναι: Παροχή δυνατότητας ελεύθερης χρήσης του Διαδικτύου στα πλοία από δόκιμους και αξιωματικούς. Παροχή κατάλληλης πληροφόρησης και υπηρεσιών που να απευθύνονται στους Έλληνες ναυτικούς μέσω του Διαδικτύου (π.χ. τηλεεκπαίδευση), ανάπτυξη αντίστοιχων διαδικτυακών τόπων. Εκπαίδευση σε ζητήματα διαπολιτισμικής συμπεριφοράς, προκειμένου ο Έλληνας ναυτικός να μπορεί να επικοινωνεί και να συμβιώνει καλύτερα με τα σημερινά πολυεθνικά πληρώματα.

Παρουσία του ναυτικού επαγγέλματος σε όλα τα τραπέζια συζήτησης θεμάτων εθνικής οικονομίας αλλά και απασχόλησης, ιδιαίτερα στα ΜΜΕ με μεγάλη ακροατικότητα.

Ανάδειξη του επαγγέλματος του αξιωματικού του εμπορικού ναυτικού ως τέτοιου υψηλής μόρφωσης,

ευθύνης και κοινωνικής αποδοχής (social Image).

Ανάδειξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού ως εκπαιδευτικών ιδρυμάτων αντάξιων της μεγαλύτερης ναυτιλιακής βιομηχανίας του κόσμου. Παρομοίως και των κέντρων κατάρτισης και επιμόρφωσης.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι:

Η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται νέους ικανούς που να την πιστεύουν.

Το ναυτικό επάγγελμα ίσως δεν ταιριάζει σε όλους, βέβαιον είναι όμως ότι ταιριάζει σε πολλούς νέους που σήμερα «ψάχνονται» ή φοιτούν σε σχολές με ιδιαίτερα αβέβαιο μέλλον, αρκεί αυτοί να γνωρίζουν τα πραγματικά δεδομένα του ώστε να κάνουν μια συνειδητή επιλογή.



1. Η ναυτική εκπαίδευση τον 21ο αιώνα, τάσεις και προβληματισμοί, Γεώργιος Γκοτζαμάνης, Αριστοτέλης Νανιόπουλος, ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 11/2006.
2. Βιομηχανική - Οργανωτική Ψυχολογία, μέρος 1ο, 2ο, 3ο, / Αριστοτέλης Καντας: Ελληνικά Γράμματα, 1998.
3. Το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, διατήρηση της πρωτιάς και αξιοποίησή της. Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Γεώργιος Γκοτζαμάνης, ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, 5/2006.



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE
S. RANIS

Accredited By:

- ❖ Republic of Cyprus
- ❖ Republic of Panama
- ❖ The Bahamas Maritime Authority
- ❖ Republic of Marshall Islands
- ❖ Saint Vincent & Grenadines
- ❖ Republic of Bermuda



For
Shore personnel

- Company Security Officers
- Port Facility Officers
- ISM Internal Auditors
- ISPS Internal Auditors

For
Onboard officers & crew

- Ship security officer
- ISM implementation
- Risk Assessment & Management
- Near miss, accident investigation and Analysis

BRM – BTM Course

- POLARIS – NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION
- CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCE MANOEUVRING
- 5 DAYS BRM-BTM COURSES BRIDGE TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION



TRAINING FOR :
PROTECTION – QUALITY – SAFETY – STATUS
& PROFIT

COURSES:

- STCW/95**
1. GMDSS
 2. ARPA
 3. BASIC SAFETY TRAINING
 4. TANKER SAFETY – COW
 5. ADVANCE FIRE FIGHTING
 6. RO-RO PASSENGER SHIP
 7. PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND FAST RESCUE BOATS
 8. PROFICIENCY IN MEDICAL FIRST AID
 9. CROWD MANAGEMENT
 10. ECDIS

Also:

- Risk Assessment – Risk Management
- Accident investigation and Analysis
- Media Response Course
- Refreshing Training for Retired Deck/Engine Greek Officers. (Panama or Cyprus Certificate)
- ISO 9001:2000 Implementation and internal auditing
- Safety Officer

Please visit our site: www.sranis.gr

40, Leoshtenous str. 185 36 Piraeus Tel. 210-4525301 210-4525304 Fax 210-4181704
e-mail: pmterani@otenet.gr.

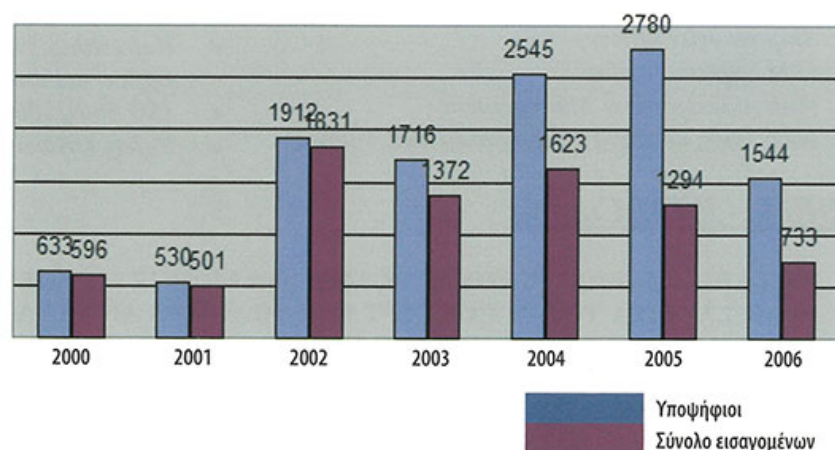
Τα στοιχεία της ναυτικής εκπαίδευσης σε αριθμούς

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ΥΕΝ για τη φετινή χρονιά στις σχολές εισάγονται 719 πλοίαρχοι εκ των οποίων 147 είναι γυναίκες και 369 μηχανικοί εκ των οποίων 29 γυναίκες και 16 επιλαχόντες. Με στοιχεία της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού από τους 1.215 που πέρασαν στις ΑΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών το 2003, φέτος αποφοίτησαν οι 187, ενώ εκκρεμούν οι αποφοιτήσεις των 241 πλοιάρχων της ΑΕΝ Ασπρόπυργου.

Πίνακες εισαγομένων σε Σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών Υπουργείο Εμπορικής Ναυτίας

Σχολές Πλοιάρχων	Έτος 2005-2006	Έτος 2006-2007	Έτος 2007-2008
Ασπρόπυργος	203	138	
Ηπειρος	238	100	
Ιόνια Νησιά	36	26	
Κρήτη	29	25	
Κύμη	41	24	
Μακεδονία	80	75	
Οιουάσες	29	25	
Σύρος	28	24	
Υδρα	35	24	
Σύνολο Εισαγομένων	719	461	719
Θέσεις Προκήρυξης	721	721	721
Σχολές Μηχανικών			
Ασπρόπυργος	238	132	
Κρήτη	78	32	
Μακεδονία	219	83	
Χίος	40	25	
Σύνολο Εισαγομένων	575	272	369
Θέσεις Προκήρυξης	579	579	579

ΑΡΙΘΜΟΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΝ



Παρατηρήσεις:

Παρατήρηση Α: Στο Γράφημα σημειώνεται το σύνολο των αιτήσεων των υποψηφίων για τις ΑΕΝ.

Όπως παρατηρούμε ο συνολικός αριθμός των υποψηφίων είναι κατά πολύ μεγαλύτερος των εισακτέων. Και αυτό γιατί οι αιτήσεις είναι διπλές. Δηλαδή, οι υποψήφιοι έχουν τη δυνατότητα κατάθεσης μηχανογραφικού στο υπουργείο Παιδείας αλλά παράλληλα μπορούν να καταθέτουν στην αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ αίτηση Γ' κατηγορίας.

Για παράδειγμα τη φετινή χρονιά είχαμε 1.608 αιτήσεις εκ των οποίων οι 451 ήταν διπλές. Άρα ο καθαρός αριθμός των αιτήσεων είναι 1.157.

Παρατήρηση Β: Ο αριθμός των θέσεων είναι το σύνολο των εισαγομένων ανά έτος στις σχολές πλοιάρχων και μηχανικών.

SHIPPING IS YOUR FIELD. SUCCESS IN SHIPPING IS OURS.

ΣΠΟΥΔΕΣ SHIPPING ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΟ EUROPEAN UNIVERSITY

BACHELOR OF SCIENCE IN SHIPPING

Παγκοσμιοποίηση, Ταχύτητα Εξελίξεων, νέες Δυναμικές, νέες Απαιτήσεις: Η ανταπόκριση των στελεχών της Ναυτιλιακής Αγοράς σε αυτούς τους ρυθμούς απαιτεί συνεχή ενημέρωση και εκπαίδευση.

Με ευελιξία στη διάρκεια και το πρόγραμμα των σπουδών που να εξυπηρετεί τις εργασιακές τους ανάγκες.

Με καθηγητές Έμπειρα Στελέχη από τη Ναυτιλιακή Αγορά.

MBA IN SHIPPING MANAGEMENT

MASTER OF SCIENCE IN SHIPPING

CERTIFICATE IN SHIPPING

DIPLOMA IN SHIPPING

Το European University είναι ένας από τους Παγκόσμιους Ηγέτες στην Πανεπιστημιακή εκπαίδευση από το 1973, με έδρα το Μοντρέ της Ελβετίας και 18.000 απόφοιτους απ' όλον τον κόσμο.

Το Athens Campus του European University βρίσκεται σε ένα από τα ωραιότερα και κεντρικότερα σημεία της Αθήνας, ακριβώς δίπλα στο Καλλιμάρμαρο Στάδιο και αποτελεί ένα από τα 18 πανεπιστήμια μέλη του δικτύου.

Επικοινωνήστε τώρα μαζί μας και μάθετε περισσότερες πληροφορίες για τα Προγράμματα Σπουδών μας αλλά και για τα Tailor Made Programs προσαρμοσμένα στις ανάγκες σας, τα Weekend Seminars και τη δυνατότητα Distance Learning.



european university

CENTER FOR MANAGEMENT STUDIES

www.europeanuniversity.gr

Το European University Athens Campus εκτός από τον τομέα της Ναυτιλίας παρέχει Bachelor, Master και Doctorate Πτυχία στους τομείς των Χρηματοοικονομικών, της Διοίκησης Επιχειρήσεων, του Αθλητισμού, του Τουρισμού κ.ά.



IACBE
International Assembly
for Collegiate
Business Education

Βασ. Κωνσταντίνου 2 & Πλατεία Σταδίου 1, Καλλιμάρμαρο - Αθήνα, Τ: 210 75 22 641, 210 75 60 040
F: 210 75 22 640, e-mail: info.ath@euruni.edu, www.europeanuniversity.gr

Αριθμός υπηρετούντων εκπαιδευτικών μονίμων και ωρομισθίων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και στις λοιπές Σχολές της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (Πηγή ΥΕΝ)

ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	Μόνιμοι Καθηγητές	Έκτακτο Εκπαιδευτικό Προσωπικό έτους 2006-2007
ΑΕΝ/Ασπροπύργου	47	83
ΑΕΝ/Μακεδονίας	16	45
ΑΕΝ/Κρήτης	12	29
ΑΕΝ/Χίου	08	14
ΑΕΝ/Ηπείρου	14	21
ΑΕΝ/κύμης	06	06
ΑΕΝ/Οινουσσών	03	06
ΑΕΝ/Υδρας	02	08
ΑΕΝ/Σύρου	03	08
ΑΕΝ/Ιονίων Νήσων	02	08

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για το τρέχον εκπαιδευτικό έτος η διαδικασία πρόσληψης έκτακτου εκπαιδευτικού προσωπικού των ΑΕΝ και ωρομισθίου εκπαιδευτικού προσωπικού των ΚΕΣΕΝ Π-Μ, ΚΕΣΕΝ/ΡΗ-ΡΕ και ΔΣΕΝ/ΣΠΜ/Ασπροπύργου, ΔΣΕΝ/ΣΠΜ/Μακεδονίας, ΔΣΕΝ/ΜΕΤ/Θαλαμηπόλων είναι σε εξέλιξη και ο αριθμός των προσλαμβανόμενων ωρομισθίων αναμένεται να παραμείνει στα περριναία επίπεδα.

ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	Μόνιμοι Καθηγητές	Ωρομίσθιο Εκπαιδευτικό Προσωπικό έτους 2006-2007
ΚΕΣΕΝ/Πλοίαρχων	05	29
ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών	08	15
ΚΕΣΕΝ/ΡΗ-ΡΕ	02	03
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ έτους 2006-2007	Μόνιμοι Καθηγητές	Ωρομίσθιο Εκπαιδευτικό Προσωπικό
ΔΣΕΝ/ΣΠΜ/Ασπροπύργου	-	11
ΔΣΕΝ/ΣΠΜ/Μακεδονίας	-	06
ΔΣΕΝ/ΜΕΤ/Θαλαμηπόλων	-	14

ΑΕΝ Μακεδονίας, Σχολή Μηχανικών

(Τα στοιχεία είναι από το προσωπικό αρχείο του διευθυντή της σχολής Μηχανικών κ. Γ. Κοτζαμάνη και τα αναφέρουμε ενδεικτικά)

Η στήλη (ΣΤ εντός έτους) αποδίδει τον αριθμό σπουδαστών ΣΤ εξαμήνου που πήραν πτυχίο εντός του ημερολογιακού έτους στο οποίο φοίτησαν (δηλ. ΣΤ εξαμήνου 2005-2006, εντός του 2006) ενώ η στήλη (ΣΤ Ιούνιο) τον αριθμό των σπουδαστών που πήραν πτυχίο στην εξεταστική του Ιουνίου

Έτος	ΠΤΥΧΙΑ (σύνολο έτους)	Έτος	ΠΤΥΧΙΑ (σύνολο έτους)	Έτος	ΠΤΥΧΙΑ (σύνολο έτους)	ΣΤ Εντός έτους	ΣΤ Ιούνιο	ΕΓΓΡΑΦΗ
1971	36	1987	46	2003	43			192
1972	38	1988	32	2004	53			160
1973	26	1989	31	2005	35	27	12	221
1974	45	1990	41	2006	49	39	13	73
1975	34	1991	53	2007	45		26	Οκτ. 2007
1976	32	1992	45					
1977	88	1993	53					
1978	11	1994	37					
1979	79	1995	37					
1980	104	1996	31					
1981	47	1997	50					
1982	61	1998	50					
1983	59	1999	79					
1984	65	2000	58					
1985	45	2001	46					
1986	44	2002	33					
ΣΥΝΟΛΟ 1971 ΩΣ ΣΗΜΕΡΑ		1.761						

Επίσης τα ακαδημαϊκά έτη 2004, 2005, 2006, δεν παρουσιάστηκαν να εγγραφούν 32, 25 και 11 αντίστοιχως, εισακτέοι. Ενώ για το διάστημα του 2004-2005 είχαμε 298 διαγραφές-μετεγγραφές.

Material costs

Scheduling

Productivity

Innovation

Technical solutions

Communication

Support matters

Availability

Market knowledge

Impartiality

Trust

Rule clarity



Life is about reaching new heights. Our design and build expertise can help take your ship construction to new peaks of productivity without compromising safety, thanks to our in-depth knowledge of emerging technologies, markets and designs. If you need a hand up, trust us – when support **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

Μπάρκο με το «Σεριφόπουλο»

Εστιάζοντας ακόμα μια φορά την προσοχή μας στους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, συναντηθήκαμε στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας Eletson Corporation με πέντε νέα παιδιά που εκτελούν με το πλοίο «Σεριφόπουλο» το εκπαιδευτικό ταξίδι τους. Οι τέσσερις φοιτούν στην ΑΕΝ Μηχανιώνας και ο ένας στην Κύμη.

Πέντε νέοι με εντυπωσιακή ωριμότητα, που η επιλογή να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα ήταν συνειδητή, ήταν όνειρο ζωής. Στο μπάρκο συνειδητοποίησαν ότι αυτό που βίωσαν στο πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι ήταν καλύτερο από αυτό που είχαν φανταστεί ή τους είχαν μεταφέρει φίλοι, συγγενείς. Στο δεύτερο μπάρκο τους όλα κυλούν σαν νεράκι...

Δύο από τους σπουδαστές φοιτούν στη Σχολή Πλοιάρχων και είναι οι κ. Λημνιός Μάριος, β' ταξίδι, ΑΕΝ Κύμης, και Παπαδολιάς Σπύρος, α' ταξίδι, ΑΕΝ Μηχανιώνας. Τα υπόλοιπα τρία παιδιά σπουδάζουν επίσης στην ΑΕΝ Μηχανιώνας στη Σχολή Μηχανικών και είναι οι κ. Φωστηράς Γιώργος, β' ταξίδι, Παππάς Γεώργιος, β' ταξίδι, και Τσιλίδης Νίκος, α' ταξίδι. Σύντομα η συνάντησή μας μετατράπηκε σε πολύωρη συζήτηση. Καταγράψουμε ορισμένες από τις μαρτυρίες τους γύρω από τις συνθήκες εκπαίδευσης στις σχολές, την καθημερινότητά τους, την εμπειρία τους από τα εκπαιδευτικά ταξίδια, τη συναναστροφή τους με ναυτικούς άλλων εθνικοτήτων.





«Από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου όλοι οι άντρες της οικογένειάς μου, συμπεριλαμβανομένου και του πατέρα μου, ταξιδεύανε. Θα ήθελα ορισμένοι καθηγητές να είχαν σχέση με το ναυτικό επάγγελμα. Συχνά μας διδάσκουν πράγματα που στην εφαρμογή τους διαφέρουν. Όσο για το επίπεδο των παιδιών, η δυσκολία υπάρχει στις ΑΕΝ που ο αριθμός των εισακτέων είναι υψηλός. Και αυτό το επισημαίνω γιατί το πρόβλημα παρουσιάζεται όχι μόνο στο μορφωτικό επίπεδο των παιδιών αλλά και σε όσους σπουδαστές δεν ενδιαφέρονται να συνεχίσουν. Αυτοί λοιπόν, που δεν ενδιαφέρονται, δημιουργούν πρόβλημα στους υπόλοιπους. Στις μικρότερες σχολές υπάρχει καλύτερη οργάνωση και ίσως περισσότερο συνειδητοποιημένα άτομα. Στη Μηχανιώνα είναι σαν να φοιτάς σε κάποιο ΤΕΙ».

Παπάς Γεώργιος, β' ταξίδι, σπουδαστής Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μηχανιώνας



«Ήθελα να γίνω μηχανικός στη στεριά ή στη θάλασσα.

Επέλεξα το δεύτερο. Για να συνεχίζω στο δεύτερο ταξίδι καταλαβαίνετε το πόσο ευχαριστημένος είμαι από την επιλογή μου».

Φωστηράς Γιώργος, β' ταξίδι, σπουδαστής Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μηχανιώνας



«Μαθητής του λυκείου, δεν ήξερα τι να ακολουθήσω και με συνεπήραν οι διηγήσεις φίλων μου ναυτικών γι' αυτό το επάγγελμα. Οι περιγραφές τους για τη ζωή, τις γνώσεις, τις εμπειρίες, τα κέρδη του ναυτικού επαγγέλματος με ενθουσίασαν. Εγώ φοιτώ στη Σχολή Πλοιάρχων της Κύμης. Είμαστε 70-80 άτομα σύνολο. Στη σχολή μου οι συνθήκες είναι πιο αυστηρές. Η εμφάνιση των παιδιών παίζει σημαντικό ρόλο. Οποιαδήποτε παρατυπία στο παρουσιαστικό ή στη συμπεριφορά μας μπορεί να οδηγήσει σε απουσία ή αποβολή από το μάθημα. Γενικότερα όμως η ΑΕΝ Κύμης είναι μια οργανωμένη σχολή. Όσο για τον εξοπλισμό, διαθέτει τα απαραίτητα...».

Λημνιάς Μάριος, β' ταξίδι, σπουδαστής Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Κύμης



«Κανένα μάθημα δεν σου διδάσκει τη ζωή μέσα στο καράβι.

Στο πλοίο γίνεσαι πιο σοβαρός, αποκτάς εμπειρίες.

Τον πρώτο καιρό δεν ξέραμε που βρισκόμαστε. Καμία σχολή δεν σε βάζει στο κλίμα του τι σημαίνει καράβι, πώς είναι η ζωή μέσα σε αυτό. Αλλιώς το είχαμε φανταστεί και άλλο ζήσαμε όταν μπαρκάραμε.

Όσο για τη μοναξιά, είναι μια απόφαση. Τη συνηθίζεις».



Ο πλοίαρχος
Δημήτρης
Φραγκογιαννάκης

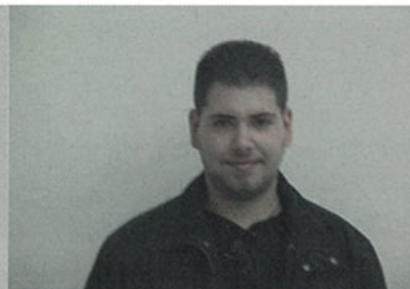
Η ΕΠΑΦΗ ΜΑΣ ΜΕ ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΕΧΕΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΙΔΙΟΣΥΓΚΡΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΑΘΕΝΟΣ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ. ΕΜΕΙΣ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΜΑΣΤΕ. ΣΥΜΒΙΒΟΥΜΕ ΜΑΖΙ ΤΟΥΣ, ΚΑΝΟΥΜΕ ΠΑΡΕΑ, ΔΟΥΛΕΥΟΥΜΕ ΜΑΖΙ ΟΜΑΔΙΚΑ. ΆΛΛΩΣΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΟΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΚΑΡΑΒΙ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΠΟΛΥ ΚΑΛΥΤΕΡΑ.



«Τα κτίρια και οι εγκαταστάσεις στη σχολή μας δεν είναι σε καλή κατάσταση. Σκεφτείτε ότι είναι από τις παλαιότερες σχολές, νομίζω του 1970, και στα κτίρια μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει καμία ανακατασκευή. Κάποια στιγμή θα πρέπει να επανεξεταστεί η ύλη των μαθημάτων γιατί ορισμένα από αυτά είναι εντελώς άχρηστα στο επάγγελμα που έχουμε επιλέξει.

Η εμπειρία μου από το πρώτο μου μπάρκο είναι συγκλονιστική. Δεν ένιωσα καμία μοναξιά, ίσως γιατί βρισκόμαστε όλοι μαζί μετά τις εργασίες μας στο πλοίο. Δεν μου έχει περάσει από τη σκέψη να εργαστώ στα γραφεία κάποιας ναυτιλιακής εταιρείας. Αυτό που με απασχολεί αυτή τη στιγμή είναι να εργαστώ σωστά στο καράβι που θα βρεθώ».

Παπαδολιάς Σπύρος, α' ταξίδι, σπουδαστής Σχολής Πλοίαρχων ΑΕΝ Μηχανίωνας



«Ήθελα να γίνω μηχανικός αεροπλάνων αλλά τελικά τα... μόρια με ρίξαν στη θάλασσα. Όχι δεν έχω μετανιώσει καθόλου που ακολουθώ το ναυτικό επάγγελμα, άλλωστε κάθε εμπόδιο είναι για καλό... Πιστεύω από τα βασικά προσόντα που πρέπει να διαθέτει ένας νέος για να ανελιχθεί στο επάγγελμά μας είναι η αξιοπρέπεια, το ενδιαφέρον για τη δουλειά του. Από τους καθηγητές μου είμαι ευχαριστημένος, πιστεύω ότι το επίπεδο και η κατάρτισή τους είναι σε υψηλό επίπεδο. Η εμπειρία μου από το πρώτο μπάρκο είναι θετική και είτε είναι το καράβι στο λιμάνι είτε είναι εν πλω το ενδιαφέρον είναι το ίδιο».

Τσιλίδης Νίκος, α' ταξίδι, σπουδαστής Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μηχανίωνας



MBA in Shipping

Discover new horizons



Now in its 3rd successful year, the ALBA MBA in Shipping Program continues to blaze new trails. Addressing the current and future needs of the Greek and international maritime sectors, the Program builds on the combination of solid academic knowledge with the latest business practices, to deliver an indispensable academic qualification for Shipping industry professionals.

But don't just take our word for it. You can trust the judgement of the Association of MBAs (AMBA). After all, the ALBA MBA in Shipping is the only specialist shipping MBA program in the world that carries the AMBA seal, the prestigious international accreditation in post-graduate business studies.

Join the ALBA MBA in Shipping. Discover new horizons.

Application Deadline: October 2nd, 2007



ALBA Graduate Business School
Athinas Ave & 2A Areos Str., 166 71, Vouliagmeni, Athens, Greece
T: +30 210 8964531-8, F: +30 210 8964737

ALBA Graduate Business School is a non-state, not-for-profit, research-driven international Graduate Business School.



Business *unusual*
www.alba.edu.gr



Η θάλασσα, μέσα μας Γιατί άραγε οι Φιλιππινέζοι θεωρούν το ναυτικό επάγγελμα «ΕΥΓΕΝΕΣ»;

Στην ετήσια αναφορά των «Ναυτικών Χρονικών» στη ναυτική εκπαίδευση και στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, θεωρήσαμε σκόπιμο να συμπεριλάβουμε στο τρέχον τεύχος μια ενότητα όπου θα αναλύεται η παράλληλη πορεία διάδοσης του ναυτικού επαγγέλματος στις Φιλιππίνες. Το ασιατικό κράτος, που πρωταγωνιστεί στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά με τους πολυάριθμους ναυτικούς του, αποτελεί σημείο αναφοράς για κάθε έρευνα σχετικά με το θέμα της εξέλιξης του ναυτικού επαγγέλματος.

Με αυτόν το γνώμονα συζητήσαμε με τον κ. Gerado Borromeo, Vice Chairman της Philippine Tranmarine Carriers Inc., μιας από τις σημαντικότερες Manning Agencies στη νησιωτική χώρα, για τη ναυτική αγορά εργασίας των Φιλιππίνων.

Του Ηλία Μπίσια

Οι Φιλιππίνες, που αποτελούνται από ένα σύμπλεγμα 7.107 νησιών, με 85 εκατ. κατοίκους, θυμίζουν σε πολλά τη χώρα μας, ειδικά πριν από κάποιες δεκαετίες.

Σύμφωνα με τον κ. Borromeo, η θάλασσα αγγίζει όλους τους κατοίκους της, αφού αποτελεί βασικό άξονα στην καθημερινότητά τους. Ιστορικά, από το 1000 μ.Χ., οι κάτοικοι των νήσων ξεκίνησαν έντονα τη διεθνή ναυτική δραστηριότητά τους με το τακτικό εμπόριο προς την Κίνα και τη Μαλαισία, ξεπερνώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τα στενά θαλάσσια σύνορά τους.

Σήμερα, σύμφωνα με τον συνομιλήτή μας, οι Φιλιππίνες αποτελούν τον κυριότερο «προμηθευτή» πληρωμάτων παγκοσμίως, με επίσημα εγγεγραμμένους 270.000 ναυτικούς.



Η έντονη δραστηριότητα προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα άρχισε μετά τις αρχές του 1970 και αντικατοπτρίζεται μια έντονη ναυτική παράδοση, που βρήκε πρόσφορο έδαφος στις ναυτικές οικογένειες της Ευρώπης.

Ως γνωστόν, η Γηραιά Ήπειρος, ήδη από τη δεκαετία

του '70, αντιμετώπιζε οξύ πρόβλημα ως προς τη ναυτολόγηση κατώτερων πληρωμάτων στους στόλους της, αφού οι ασθενέστερες οικονομικά τάξεις των χωρών της Δύσης έβρισκαν οικονομικές διεξόδους σε άλλα επαγγέλματα με χαμηλότερες μεν απολαβές αλλά καλύτερες συνθήκες εργασίας.

Οι Φιλιππίνες εξασφάλισαν για τους παγκόσμιους στόλους στις τελευταίες δεκαετίες μια εξαιρετικά μεγάλη εργατική δύναμη με ναυτική παράδοση και βασική γνώση της αγγλικής γλώσσας, που εξυπηρετούσε τις καθολικές «παραδόσεις» της Ευρώπης. Τα κατώτερα οικονομικά στρώματα των κεντρικών κυρίως νήσων της χώρας, αναστατωμένα από τις διαρκείς πολιτικές αναταραχές, την εύφλεκτη οικονομία και την καταστροφική μανία των καιρικών συνθηκών στα «ευαίσθητα» αυτά νησιά, βρήκαν μια σίγουρη και σταθερή εργασία στα πλοία της Ευρώπης (αλλά και της Ιαπωνίας).

Σήμερα στις Φιλιππίνες η συγκεκριμένη οικογενειακή παράδοση συνεχίζεται και αποτελεί μια εξαιρετική διόδο για ένα νέο αξιωματικό, που ως δόκιμος θα λάβει 450 δολάρια (αφορολόγητα) ενώ μετά την αποφοίτησή του ο μισθός του θα ξεπερνά τα 1.200 δολάρια. Κατά αντιστοιχία, σε ένα τηλεφωνικό κέντρο ως τηλεφωνή-

τής ή υπεύθυνος τηλεφωνικής εξυπηρέτησης πελατών θα λάβει στη Μανίλα 300 με 500 δολάρια μηνιαίως (με επιπλέον φόρους και κρατήσεις που αγγίζουν το 30%). Είναι γεγονός ότι οι πολυεθνικές εταιρείες στα μεγάλα αστικά κέντρα της Μανίλας και της Κεζόν αναζητούν νέους για τη στελέχωση των διεθνών τηλεφωνικών κέντρων τους, αλλά πολλοί από αυτούς που ανήκουν στις κατώτερες οικονομικά τάξεις δεν γνωρίζουν επαρκή αγγλικά. Εντούτοις θεωρείται για αρκετούς ως επάγγελμα πιο ελκυστικό από αυτό του ναυτικού διότι προσφέρει μια απλή επαγγελματική ζωή χωρίς να περιλαμβάνει την απομόνωση της θάλασσας. Πολλές ναυτικές οικογένειες όμως, αν όχι οι περισσότερες, επιμένουν (και εμμένουν) σε μια καριέρα στη θάλασσα για τις επόμενες γενιές τους...



Η πρόσφατη πολιτική προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα στις Φιλιππίνες πάντως δεν στέκεται αποκλειστικά στα κατώτερα πληρώματα. Αυτά θεωρούνται αριθμητικά δεδομένα. Και οι κατώτερες οικονομικά τάξεις εξασφαλίζουν αριθμητικά πολυάριθμους ναύτες με τις απαραίτητες βασικές



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com

γνώσεις. Η έμφαση πλέον δίνεται στην κατάρτιση και στην υψηλή εξειδίκευση. Δίνεται επίσης ιδιαίτερη έμφαση στην προσέλευση νέων για θέσεις ανώτερων αξιωματικών, οι οποίοι και θα ανεβάσουν τον πήχυ της τοπικής ναυτικής παράδοσης.

«Σήμερα, ως εταιρεία δεν καλούμαστε να διαδραματίζουμε το ρόλο ενός απλού Manning agency αλλά ενός εξειδικευμένου οργανισμού crew management με πλήρεις υπηρεσίες υποστήριξης ενός πολυαριθμού ανθρώπινου δυναμικού. Γι' αυτόν το λόγο, εμείς αλλά και πολλές άλλες εταιρείες διατηρούμε στενούς δεσμούς με σχολεία μέσης εκπαίδευσης και Ακαδημίες Ε.Ν. σε όλη τη χώρα, με σκοπό τη διατήρηση ενός ανοικτού και διαρκούς διαύλου επικοινωνίας με όλους τους φορείς και ειδικότερα τους νέους ανθρώπους. Ασχολούμαστε ιδιαίτερα με τη νέα γενιά και επενδύουμε οικονομικά και ηθικά σε αυτούς, στην εκπαίδευσή τους και στην οικογένειά τους».

Ο κ. Borromeo μας εξηγεί ότι η βιομηχανία των Φιλιππίνων δεν πλασαρίστηκε εξαρχής σωστά. Σήμερα δίνουν έμφαση στην προσέλευση ακολουθώντας τις εξής συνιστώσες:

«Ως νέοι δεν σας αφορά μόνο μια καριέρα στη θάλασσα, αλλά πολύ περισσότερο μια καριέρα στο διεθνές εμπόριο. Η θάλασσα και η ναυτιλία είναι η αιχμή του δόρατος για την ανάπτυξη του εμπορίου. Δεν είσαι απλά ένας ναυτικός, αλλά ένας συμμετέχων στις παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις. Ας μην ξεχνάμε ότι η Κίνα είναι σήμερα πανίσχυρη εξαιτίας της τεράστιας συμβολής των θαλασσίων οδών και του θαλασσίου εμπορίου».

Ιστορικά οι Φιλιππινέζοι δεν είχαν τις κατάλληλες ευκαιρίες για να γίνουν αξιωματικοί. Τώρα οι σύγχρονες οικογένειες, που έχουν ζήσει σε καλύτερες συνθήκες, με καλύτερα βιώματα εμπλουτισμένα από «εικόνες» που έχουν αποκομίσει από το εξωτερικό, υποστηρίζουν την παιδεία και την εκπαίδευση στους ηλικιακά νεότερους. Οι περισσότεροι γονείς μάλιστα, κατά τον κ. Borromeo, θα στηρίξουν έντονα την εκπαίδευση σε συνδυασμό με τις καθολικές αρχές και αξίες που παραδοσιακά ενστερνίζονται. Επιπλέον, δεν είναι τυχαίο

πως 1 εκατομμύριο νέοι αποφοιτούν από τα πανεπιστήμια κάθε έτος.



Σε ένα γενικότερο πλαίσιο, στη συγκεκριμένη χώρα, σαφώς υπάρχει ακόμα έντονη πολιτική αστάθεια και οικονομική αβεβαιότητα. Επίσης τα ακραία καιρικά φαινόμενα δεν βοηθούν στην ανάπτυξη αγροτικών ή μικρών τουριστικών μονάδων.



Ως αποτέλεσμα το 10% του πληθυσμού αναγκάζεται να μεταναστεύσει. Εντούτοις, τώρα διαμορφώνεται μια μεσαία οικονομική τάξη με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ανάλογες συνθήκες άνθησης για το real development. Κατά τον κ. Borromeo, η παγκόσμια -τεράστια- ζήτηση σήμερα σε νέους αξιωματικούς μπορεί να καλυφθεί από τις Φιλιππίνες. «Ας υποστηρίξουμε μια συνεργασία. Μια συνεργασία μεταξύ ίσων. Είναι εμπορικά λογικό», μας λέει χαρακτηριστικά και συμπληρώνει:

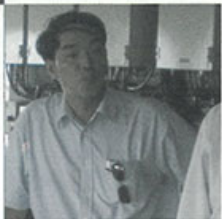
«Οι Φιλιππινέζοι θεωρούν το ναυτικό επάγγελμα ένα ευγενές επάγγελμα, με σοβαρές αξιώσεις και ευθύνες. Οι ναυτικοί μας γνωρίζουν καλά αγγλικά, είναι ευπροσάρμοστοι και ζητούν σωστή αντιμετώπιση. Έχουν στενούς δεσμούς με την οικογένεια. Και η έννοια της αφοσίωσης είναι ακόμα και σήμερα εξαιρετικά σημαντική.



Ως άνθρωποι είναι σχετικά κλειστοί, μελίχιοι, ντροπαλοί, φιλήσυχοι. Μπορείς να μην τους αισθανθείς όταν εργάζονται πλάι σου. Όμως χρειάζονται την ευκαιρία να δοκιμαστούν σε κάτι επαγγελματικά νέο με ιδιαίτερες ευθύνες και υποχρεώσεις. Και θα τα καταφέρουν».

Στις μέρες μας το 25% του παγκόσμιου συνόλου αποτελείται από Φιλιππινέζους ναυτικούς.

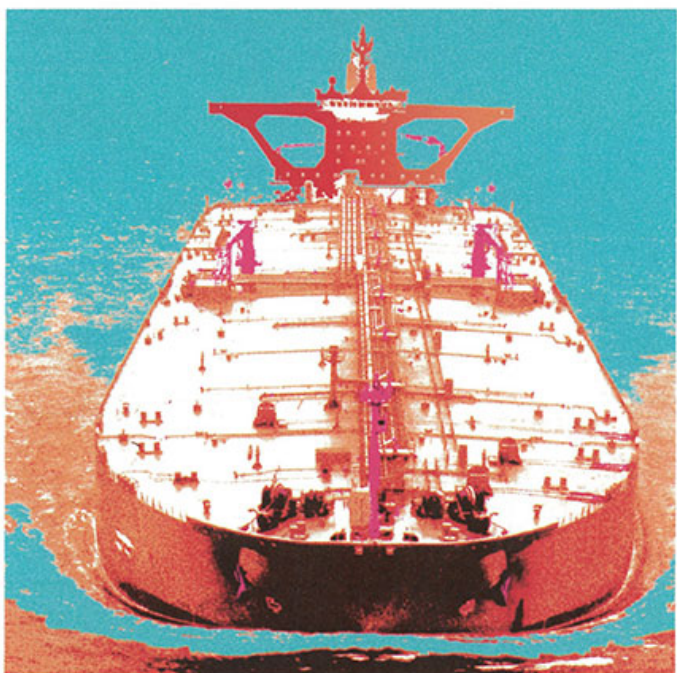
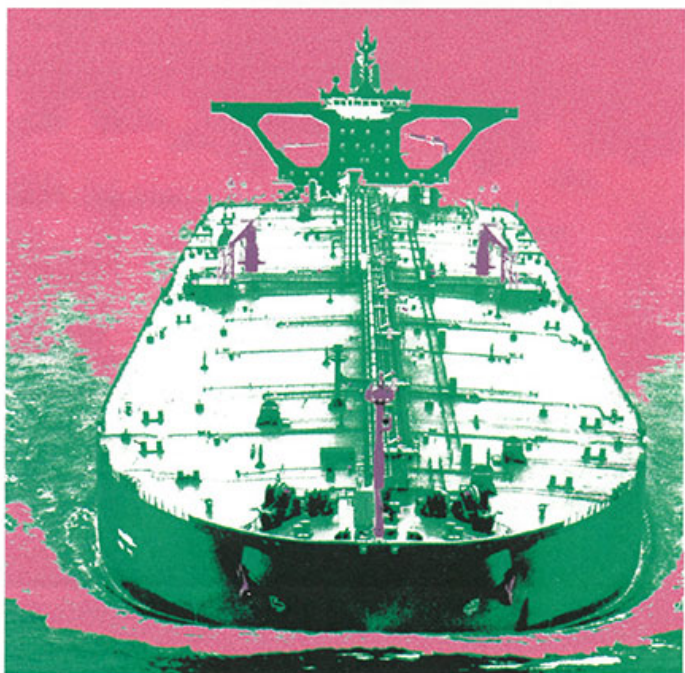
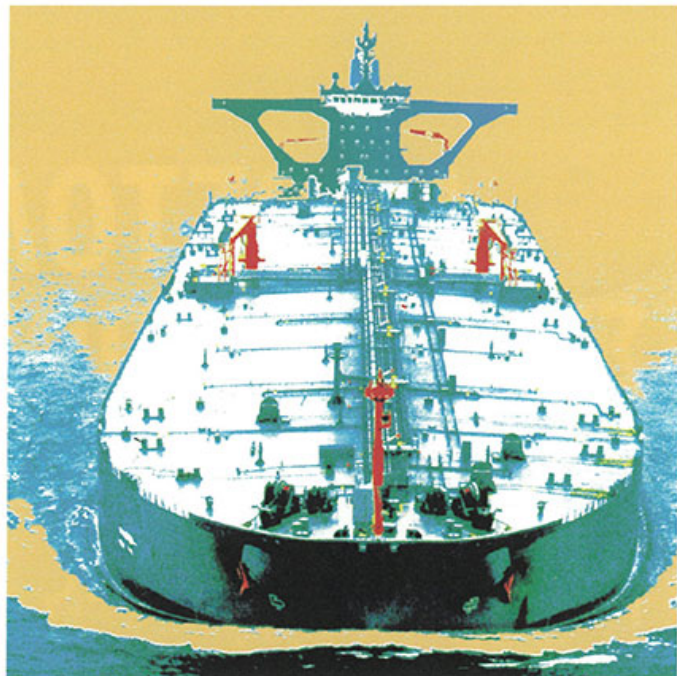
«Θα έχουμε πάντα πολλούς ναυτικούς να προσφέρουμε



διότι η καθολική παράδοση του τύπου μας απαιτεί υπεργεννητικότητα. Αλλά η παγκόσμια πλέον ανησυχία εστιάζεται στην ποιότητα, όχι στην ποσότητα. Και γι' αυτόν το λόγο λειτουργούν σήμερα 82 ναυτικές ακαδημίες στα νησιά μας».

Ας μην ξεχνάμε ότι κάθε χρόνο 250 νέοι αποφοιτούν από το Philippines Merchant Marine Academy, την κρατική ακαδημία υψηλών απαιτήσεων και διεθνούς εκτίμησης.

«Οι τεράστιες και πρωτοφανείς εθνικές και διεθνείς επενδύσεις στη ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας δεν αφήνουν κανέναν να εφησυχάσει», μας λέει χαρακτηριστικά ο συνομιλητής μας κλείνοντας την ενδιαφέρουσα συζήτησή μας. ●



First Class tankers: a new perspective



Tankers are like a work of art – the more quality they offer, the more valuable they are. Welcome to GL, your First Class partner in improving the operational safety and profitability of your tankers!

Area Office Mediterranean, South Africa
 Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
 Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus, Greece
 Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290355
 gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com



ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μια εικόνα ισούται
με χίλιες λέξεις



ΤΟΥ ΗΛΙΑ ΜΠΙΣΙΑ



Σ

το ετήσιο οδοιπορικό μας στη ναυτική εκπαίδευση θεωρήσαμε επιβεβλημένη την αναφορά μας στην πολιτική που ακολουθούν

κράτη με ιδιαίτερη ναυτιλιακή παράδοση, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Άπω Ανατολή. Στις αναζητήσεις μας για ανάλυση και προβολή εκπαιδευτικών συστημάτων και ιδρυμάτων της αλλοδαπής, αρκετοί φίλοι και συνεργάτες των «Ναυτικών Χρονικών» μας επισήμαναν την ιδιαίτερη εκτίμησή τους για την Philippine Merchant Marine Academy (PMMA), μια κρατική ακαδημία που θέτει νέα δεδομένα στην ανώτερη ναυτική εκπαίδευση αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού στις Φιλιππίνες. Η PMMA συνδυάζει την ιστορική παράδοση των νήσων με την εκσυγχρονιστική διάθεση και τεχνολογία που απαιτεί η παγκόσμια βιομηχανία της θάλασσας. Πειθαρχία, εξειδίκευση, φιλομάθεια, αφοσίωση είναι οι βασικοί πυλώνες στους οποίους στηρίζεται το εκπαιδευτικό σύστημα της συγκεκριμένης ακαδημίας. Το φωτογραφικό υλικό, που ευγενώς μας παραχώρησε ένας πολύτιμος φίλος των Ν.Χ., εξιστορεί την «καθημερινότητα» της σχολής που έκδηλα δεν έχει καμία «ομοιότητα» με τις περισσότερες από τις αντίστοιχες σχολές της Γηραιάς Ηπείρου. Ας ανοίξουμε τους ορίζοντές μας και ας αντιληφθούμε τι συμβαίνει εκτός των συνόρων μας στα αλλοδαπά εκπαιδευτικά ιδρύματα.

◀ Κυκλοφορία δοκίμων της Σχολής εντός των εγκαταστάσεων της PMMA.

▼ Εκπαιδευτικό πλοίο στις εγκαταστάσεις της Σχολής.





▲ Τάξη διδασκαλίας στην PMMA.

◀ Σωστικά μέσα για εκπαίδευση των μαθητών.



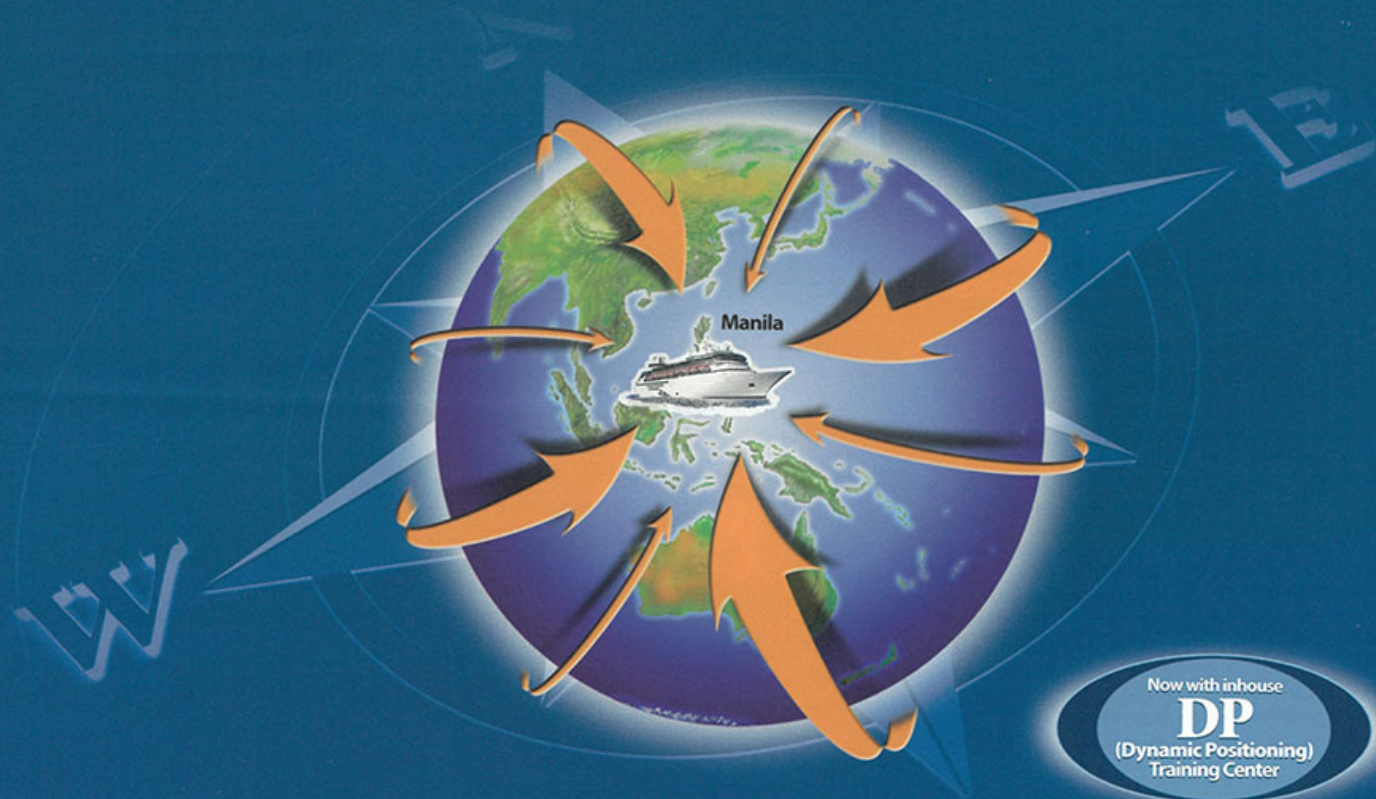
▼ Εγκαταστάσεις freetail σωστικών λέμβων στην PMMA, προσφορά του γερμανικού ελικοπτικού ταμείου KWF.



▼ Στολές για το μάθημα των σωστικών μέσων.



Seafarers across the world



Our **aim** your **targets**.

Our **mission** your **effectiveness**.

Our **orientation** the meeting point of **your needs**.

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

Providing «Full Crew Management» we actually act as an extension of our clients crewing department. With a versatile and cost effect service, we are able to satisfy the need for highly trained and motivated officers and crew. Working with established training instructors and centres and using the latest computer based software we provide our crew with constant training. In coordination with our clients we can also design specific training requirements.

Experienced with different reputable shipping companies around the world, with a diverse fleet, we are able to supply highly trained and qualified crew to all types of vessels such as LPG, TANKERS, BULKERS, PCC, CONTAINERS and PASSENGER FERRIES just to name a few.



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

Manila 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street, Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines
tel: (+632) 750.52.68 / (+632) 892.78.39 - fax: (+632) 892.72.42, e-mail: optns@cwmsi.com

Athens 71, Possidonos Ave & A.G. Papandreou Str., 166 74 Glyfada, Athens, Greece
tel: (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465 - fax: (+30) 210 89.83.276, e-mail: info@cwmsi.com

Σχολή Σωστικών Μέσων (IDESS) στο Subic. ►

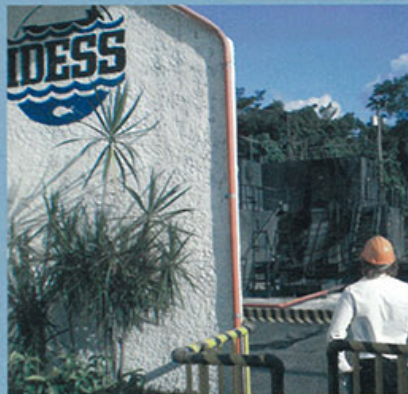


Εγκαταστάσεις πυρασφάλειας. ▼



Αριστερά: Η είσοδος στη Σχολή Σωστικών Μέσων. ►

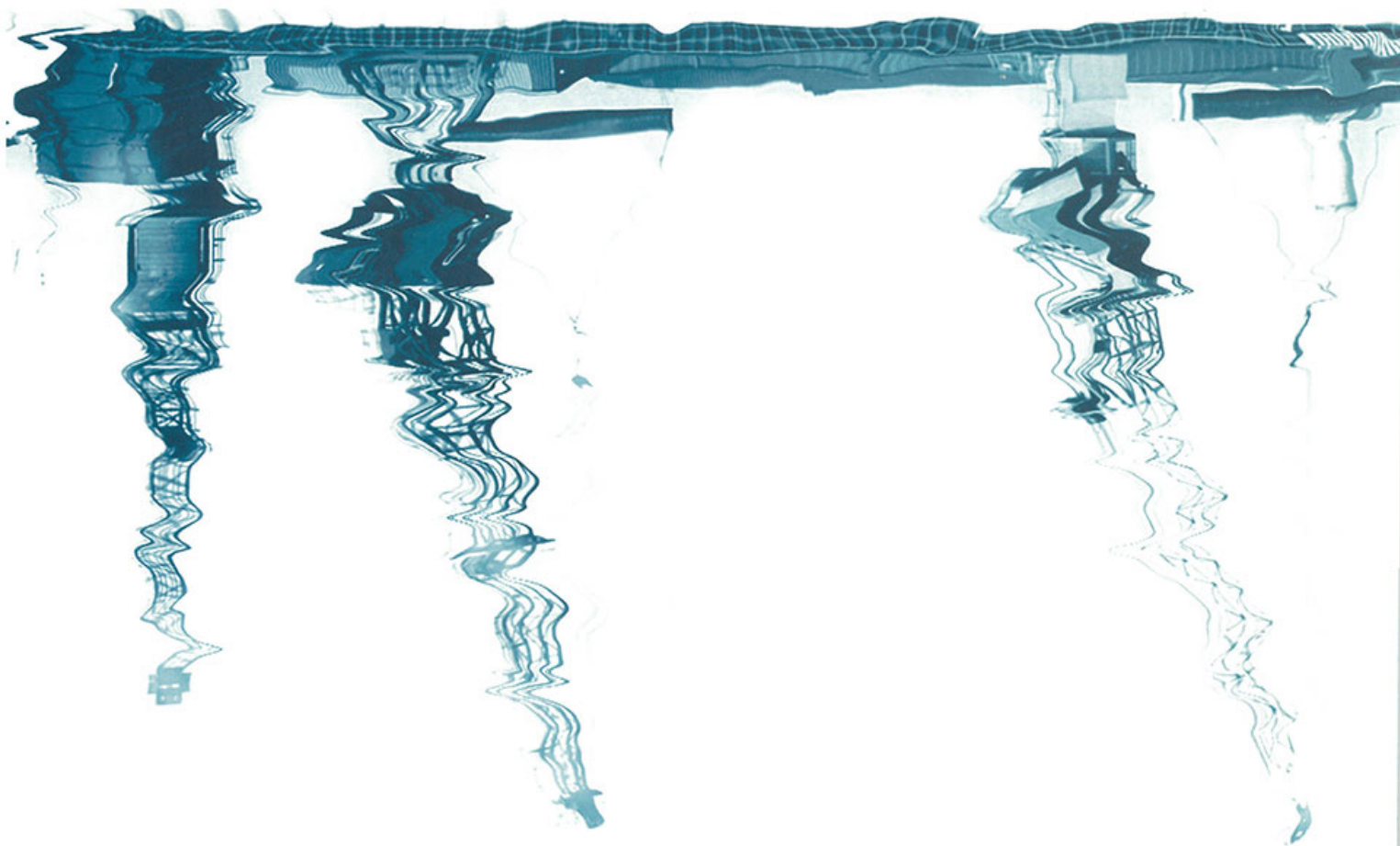
Δεξιά: Εξομοιωτής καμπίνας ελικοπτερίου
για εκπαίδευση στην πτώση ελικοπτερίου. ►



▼ Ταχύπλοο σκάφη για έρευνα και διάσωση
με σκοπό την εκπαίδευση στη Σχολή
Σωστικών Μέσων στο Subic.



▲ Καθηγητές στο μάθημα της έρευνας και διάσωσης.



ALONGSIDE SINCE 1998

Thomas Miller (Hellas) Limited
5th Floor
93 Akti Miaouli
Piraeus 18538
Tel +30 210 429 1200



UK P&I CLUB

Στο πλαίσιο του αφιερώματος για τη **Ναυτική Εκπαίδευση** σας παρουσιάζουμε, με αλφαβητική σειρά, καταξιωμένες σχολές που προσφέρουν μεταπτυχιακούς τίτλους σπουδών σε στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.



ALBA GRADUATE BUSINESS SCHOOL

Το ALBA Graduate Business School, έχοντας μια επιτυχημένη πορεία ήδη από το 1992 στο χώρο της μεταπτυχιακής εκπαίδευσης στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, το Μάιο του 2005 εισήγαγε το εξειδικευμένο, και το μόνο πιστοποιημένο σήμερα από το «Association of MBAs (AMBA)», Πρόγραμμα MBA in Shipping, αναγνωρίζοντας την ανάγκη για άρτια εκπαιδευμένα και ανταγωνιστικά στελέχη στο χώρο της ναυτιλίας. Το διετές πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών MBA in Shipping αποτελεί ένα από τα πλέον ποιοτικά προγράμματα μετεκπαίδευσης στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι έχει διαμορφωθεί και σχεδιαστεί με γνώμονα αφενός τα διεθνή ακαδημαϊκά πρότυπα και αφετέρου την άμεση συνεργασία με τον ελληνικό ναυτιλιακό επιχειρηματικό κόσμο. Το πρόγραμμα ξεκινάει κανονικά κάθε Ιανουάριο, με την προπαρασκευαστική περίοδο να ξεκινάει το Νοέμβριο. Τα μαθήματα διεξάγονται 2 φορές την εβδομάδα απογευματινές ώρες από 18.00 έως 22.00, δίνοντας έτσι την ευκαιρία στους συμμετέχοντες να σπουδάζουν χωρίς να διακόπτουν την εργασία τους.

Ο συνδυασμός, εξάλλου, μαθημάτων υποχρεωτικών και ελεύθερης επιλογής αντανάκλα την πολυδιάστατη φύση της εργασίας και την ποικιλομορφία της επαγγελματικής αποκατάστασης, που οι απόφοιτοι του προγράμματος μπορούν να επιτύχουν. Στο πρόγραμμα διδάσκουν διεθνώς καταξιωμένοι καθηγητές - όλοι κάτοχοι διδακτορικών διπλωμάτων αλλά και επιφανή μέλη της ναυτιλιακής και επιχειρηματικής κοινότητας ως επισκέπτες ομιλητές και καθηγητές.

Το ALBA Graduate Business School (ALBA) είναι ένας μη κρατικός και μη κερδοσκοπικός εκπαιδευτικός οργανισμός μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων. Λειτουργεί υπό τη μορφή σωματείου, τελεί υπό την αιγίδα του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών (ΣΕΒ), της Ελληνικής Εταιρείας Διοικήσεως Επιχειρήσεων (ΕΕΔΕ) και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών (ΕΒΕΑ), ενώ ανάμεσα στα εταιρικά της μέλη περιλαμβάνονται 68 κορυφαίες ελληνικές επιχειρήσεις.

Τηλ.: 210-89.64.531-8, www.alba.edu.gr

BCA BUSINESS STUDIES

Έχουν περάσει τριάντα πέντε χρόνια από τότε που το BCA ξεκίνησε να προσφέρει προγράμματα ναυτιλιακών σπουδών και είναι πραγματικά συγκινητικό να βλέπω αποφοίτους μας να αντιπροσωπεύουν τις εταιρείες τους στις διεθνείς ναυτιλιακές εκδηλώσεις που λαμβάνουν τόπο στη χώρα μας. Κάποιοι από αυτούς, γονείς πλέον, μου ζητούν πληροφορίες για τα προγράμματά μας, αυτή τη φορά όμως όχι για τους ίδιους αλλά για τα παιδιά τους!

Σήμερα, το τμήμα Ναυτιλίας, Μεταφορών και Logistics του BCA προσφέρει δύο προπτυχιακά και τέσσερα μεταπτυχιακά προγράμματα εξειδίκευσης και αριθμεί περί τους τριακόσιους φοιτητές, έναν αρκετά μεγάλο αριθμό για ναυτιλιακό τμήμα, το οποίο σε μεγάλο ποσοστό προέρχεται από τις οικογένειες της ελληνικής ναυτιλίας.

Ένα από αυτά τα προγράμματα είναι το επιτυχημένο μεταπτυχιακό MA in Shipping Business σε συνεργασία με το κρατικό βρετανικό πανεπιστήμιο London Metropolitan University στο ναυτιλιακό «City» του Λονδίνου.

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί για να εφοδιάσει τον υποψήφιο σπουδαστή με τις απαραίτητες ακαδημαϊκές και πρακτικές γνώσεις, έτσι ώστε να μπορέσει να «σταθεί» μέσα στο διεθνή και ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλάδο της πιο επιτυχημένης ιστορικά ελληνικής βιομηχανίας, της ναυτιλίας μας.

Το πρόγραμμα αρχίζει τον Οκτώβριο και έχει διάρκεια ενός έτους (full time) έως και τρία χρόνια (part time).

Με την ολοκλήρωση του πρώτου εξαμήνου ο φοιτητής μπορεί να επιλέξει μία από τις τέσσερις κατευθύνσεις οι οποίες προσφέρονται στο συγκεκριμένο πρόγραμμα και είναι: Ναυτιλιακή Διοίκηση, Στρατηγική Ναυλώσεων, Ναυτικό Δίκαιο και, τέλος, Ναυτιλιακά Οικονομικά και Χρηματοοικονομικά. Οι προϋποθέσεις εισαγωγής στο πρόγραμμα είναι οι ίδιες με εκείνες που ζητούν τα κρατικά πανεπιστήμια της Μεγάλης Βρετανίας, ήτοι: καλό πρώτο πτυχίο, αποδεικτικό γνώσης της αγγλικής γλώσσας και δύο συστατικές επιστολές.

Με το άρθρο αυτό θα ήθελα απλά να δώσω το παρόν της σχολής μας στο



CITY UNIVERSITY OF SEATTLE



αφιέρωμα για την εκπαίδευση που κάνει αυτό το έγκριτο ναυτιλιακό περιοδικό, το οποίο διαβάζω από φοιτητής. Είμαι βέβαιος ότι αυτές οι λίγες γραμμές δεν αρκούν για να παρουσιάσουν ένα πρόγραμμα και να λύσουν απορίες που πιθανόν να έχουν οι ενδιαφερόμενοι. Είμαι στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε διευκρίνιση του συγκεκριμένου ή άλλου προγράμματος του τμήματός μας.

Τηλ.: 210-89.86.086, www.bca.edu.gr

Το Liverpool JM University είναι ένα από τα μεγαλύτερα πανεπιστήμια του Ηνωμένου Βασιλείου, με συνεχή εξελικτική πορεία και εδραιωμένη φήμη για την άριστη ποιότητα σπουδών που προσφέρει σε ένα ευρύ φάσμα επιστημονικών πεδίων. Ανήκει στα κορυφαία βρετανικά ακαδημαϊκά ιδρύματα που έχουν τιμηθεί με το βραβείο Queen's Anniversary Prize για το ερευνητικό τους έργο και την προσφορά τους στην εκπαιδευτική κοινότητα. Σε συνεργασία με ηγετικές πολυεθνικές εταιρείες, το LJMU εκσυγχρονίζει και αναβαθμίζει διαρκώς τα εκπαιδευτικά του προγράμματα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι συνεχίζουν να ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες της αγοράς. Με περισσότερους από 20.000 φοιτητές από 80 χώρες και πλέον, το LJMU διατηρεί ένα διεθνή χαρακτήρα.

Το Liverpool JM University, σε συνεργασία με το μοναδικό αναγνωρισμένο αμερικανικό πανεπιστήμιο City University of Seattle στην Αθήνα, προσφέρει σύγχρονα μεταπτυχιακά προγράμματα σπουδών στους τομείς της Ναυτιλίας, του Τουρισμού και της Εκπαίδευσης. Είναι τα μοναδικά προγράμματα σπουδών που τα μαθήματα γίνονται αποκλειστικά από τους ίδιους τους Βρετανούς καθηγητές του Liverpool JM University. Επίσης, οι τίτλοι σπουδών χορηγούνται απευθείας

από το LJMU στη Μεγάλη Βρετανία και πληρούν τις προϋποθέσεις αναγνώρισης της Κοινοτικής Οδηγίας 36/2006.

Στον τομέα της Ναυτιλίας τα μεταπτυχιακά προγράμματα που προσφέρονται είναι τα ακόλουθα:

- **MSc Maritime Operations**

Το μεταπτυχιακό πρόγραμμα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σχεδιάστηκε με βάση τις συνεχείς μεταβαλλόμενες ανάγκες και τη στρατηγική προσέγγιση του ναυτιλιακού κλάδου. Συγκεκριμένα, δίνεται έμφαση στη διοίκηση λιμένων, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το ναυτικό δίκαιο, τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Στόχος είναι οι φοιτητές να αποκτήσουν τα απαραίτητα προσόντα ώστε να μπορούν να αναρριχηθούν σε ανώτερες θέσεις της παγκόσμιας ναυτικής βιομηχανίας.

- **MSc Maritime Technical Operations - Offshore Engineering**

Το μεταπτυχιακό πρόγραμμα Offshore Engineering σχεδιάστηκε ειδικά για μηχανικούς του κλάδου της ναυτιλίας και έχει πιστοποιηθεί από το IMarEST ότι πληροί τις ακαδημαϊκές προϋποθέσεις του Βρετανικού Συμβουλίου Μηχανολογίας.

Τηλ.: 210-32.43.221, www.cityu.gr

EUROPEAN UNIVERSITY CENTER FOR MANAGEMENT STUDIES

Το European University είναι ένας από τους κορυφαίους οργανισμούς στην πανεπιστημιακή εκπαίδευση από το 1973, με έδρα το Μοντρέ της Ελβετίας. Το Athens Campus του European University αποτελεί ένα από τα 13 παραρτήματα του πανεπιστημιακού δικτύου και ένα από τα γνωστότερα πανεπιστήμια στη ναυτιλιακή εκπαίδευση.

Όσον αφορά τη ναυτιλιακή εκπαίδευση, το European University παρέχει τριετή φοίτηση σε αποφοίτους λυκείου σε Bachelor of Science (BSc) in Shipping, μεταπτυχιακά σε Master of Science (MSc) in Shipping διάρκειας ενός έτους και Doctorate (DBA) in Shipping διάρκειας 2-3 ετών. Τα MSc προγράμματα γίνονται επίσης σε διήμερα σεμινάρια (Σαββάτο - Κυριακή), τα δε Doctorates προσαρμόζονται στο διατιθέμενο χρόνο του φοιτητή. Τα μεταπτυχιακά προγράμματα απευθύνονται σε αποφοίτους Σχολών Νομικής, Οικονομικών, Διοίκησης Επιχειρήσεων, αποφοίτους ΑΕΝ, αξιωματικούς Εμπ. Ναυτικού και γενικά σε στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τα διδασκόμενα μαθήματα είναι ναυτιλιακής επιχειρηματικής κατεύθυνσης, ακαδημαϊκού επιπέδου: Law of the Sea, Shipping Finance, Carriage of Goods by Sea (charter parties, bills of lading), Marine Insurance, Marine Policy, Ship-brokering & Chartering, Maritime Economics, Shipping Management, Marine Environment, ADR (arbitration), Strategic Management in Shipping και άλλα μαθήματα επιχειρηματικού τομέα. Οι καθηγητές του European University προέρχονται από τον ακαδημαϊκό και το ναυτιλιακό χώρο με άριστη γνώση του ναυτιλιακού αντικείμενου.

Σήμερα, σημαντικός αριθμός αποφοίτων του ναυτιλιακού τμήματος (shipping) του European University στελεχώνει ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Τηλ.: 210-75.22.641,
www.europeanuniversity.gr

ΟΜΙΛΟΣ ΛΥΡΙΝΤΖΗ (KCL GROUP)

Ο Όμιλος Λυριντζή (KCL Group), έχοντας οικοδομήσει με την πάροδο των ετών μια σταθερή φήμη στη ναυτιλιακή αγορά για υψηλού ποιοτικού επιπέδου εκπαίδευση, με υπερηφάνεια ανακοινώνει τη συνεργασία του με τα Πανεπιστήμια Strathclyde και Glasgow, τμήμα Ναυπηγικής και Μηχανολογίας, για την εκτέλεση στην Ελλάδα ενός μεταπτυχιακού προγράμματος (Master of Science) μερικής απασχόλησης στον τομέα Operational & Technical Ship Management (OTMS). Το πρόγραμμα αυτό, διαρκείας 2 ακαδημαϊκών ετών, έχει σχεδιαστεί για άτομα που επιθυμούν να γίνουν επαγγελματίες στο αντικείμενο OTMS ε-

νώ παράλληλα εργάζονται, και είναι ιδανικό τόσο για έμπειρα στελέχη όσο και για νέους αποφοίτους του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Αποτελείται από 10 ενότητες, 5 εβδομάδες ανά ακαδημαϊκό έτος.

Το πρόγραμμα εκτελείται στην αγγλική γλώσσα και οι διαλέ-

ξεις παρουσιάζονται από εξουσιοδοτημένους και εγκεκριμένους από το Πανεπιστήμιο Strathclyde καθηγητές συνεπικουρούμενους από ακαδημαϊκούς και ειδικούς επισκέπτες καθηγητές από άλλα πανεπιστήμια και κολέγια, όπως το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το Κολέγιο Ναυτιλιακών Σπουδών της Γλασκώβης, καθώς και τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Οι εντατικές διαλέξεις της μιας εβδομάδας θα γίνουν στις εγκαταστάσεις της QMS Maritime Training Ltd, μέλους του Ομίλου Λυριντζή, η οποία θα ενεργεί επίσης και ως κύριος σύνδεσμος και θα είναι το διοικητικό κέντρο του προγράμματος. Για περισσότερες λεπτομέρειες και έντυπα αιτήσεων, παρακαλούμε επικοινωνήστε με κα Κατερίνα Λυριντζή, QMS Maritime Training Ltd, c/o K. C. Lyrintzis Group Of Companies

τηλ.: 210-95.30.680, www.kclgroup.gr





LIVERPOOL JOHN MOORES UNIVERSITY

Liverpool JM University is one of the largest and most progressive universities in the UK and has gained a reputation for excellence across a range of subject areas.

It is the British University, which:

- Has been awarded the Queen's Anniversary Prize for astronomical excellence.
- Is the most successful university for research and enterprise.
- Has one of the largest educational computer networks in Europe.
- Offers courses developed with leading companies such as Ford, IBM, Sony and Marconi.

Liverpool JM University is proud to announce that it begins to offer in Athens the following Master Programs:

1. MSc in Maritime Operations
 2. MSc in Maritime Technical Operations (Offshore Engineering)
 3. MA in Tourism and Leisure Management Development
 4. MA in Education
 - a. Emphasis in Dyslexia
 - b. Emphasis in Special Educational Needs
 - c. Emphasis in Education Management
- **The only programs taught by the Liverpool JM University professors!**
 - **Recognized professional qualifications according to the Directive 2005/36/EC.**

CityUniversity
of Seattle

IN GREECE

In cooperation with City University.
City University, Athens Site: 1 Karitsi & Kolokotroni str.,
Syntagma, Athens
Enquiry Helpline: 210 32 43 221-2
www.ljmu.ac.uk



NEW YORK COLLEGE

Για τον πολύπαθο χώρο της ναυτιλιακής εκπαίδευσης της χώρας μας έχουν γραφεί και θα συνεχίζονται να γράφονται πλήθος άρθρων, πολλά εκ των οποίων αναφέρονται σε προπτυχιακά αλλά και μεταπτυχιακά προγράμματα, βρετανικών κυρίως πανεπιστημίων, που παρέχονται από γνωστά ελληνικά κολέγια.

Εξετάζοντας όλα τα προγράμματα αυτών των γνωστών βρετανικών πανεπιστημίων, όπως αυτά είναι δομημένα, από τη μια βγάζουμε ένα συμπέρασμα και από την άλλη μάς γεννάται ένα ερώτημα:

1. Το συμπέρασμα είναι ότι η ύλη αυτών των προγραμμάτων είναι πανομοιότυπη και σύμφωνα με τα βρετανικά standards.
2. Το ερώτημα που γεννάται είναι κατά πόσο μέσα από αυτά τα προγράμματα προσεγγίζονται η ιδιαιτερότητα και οι πραγματικές ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας.

Ας επιχειρήσουμε λοιπόν την προσπάθεια να απαντήσουμε στο ερώτημα, εξετάζοντας κάπως διεξοδικά το μεταπτυχιακό πρόγραμμα MSc Marine Engineering Management του University of Greenwich όπως αυτό παρέχεται από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του καταξιωμένου διεθνούς εκπαιδευτικού οργανισμού New York College.

Κύρια χαρακτηριστικά του προγράμματος είναι:

Η χρήση της αγγλικής γλώσσας σε ποσοστό 100%, της αγγλικής βιβλιογραφίας σε ποσοστό 100%, καθώς και η χρήση των αυθεντικών σημειώσεων των Βρετανών καθηγητών του University of Greenwich, σε ποσοστό 100%. Το περιεχόμενο της ύλης των διδασκομένων 8 μαθημάτων του προγράμματος καλύπτει πλήρως τα θέματα που αφορούν τη διοίκηση του βαποριού και του ναυτιλιακού γραφείου, εξετάζοντας σε έκταση και βάθος: το οικονομικό, νομικό και τεχνικό περιβάλλον δράσης του βαποριού και της επιχείρησης. Η ύλη των μαθημάτων διαμορφώθηκε και με την παρέμβαση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας μέσα από τη χρήση ειδικά καταρτισμένου, γι' αυτό το σκοπό, ερωτηματολογίου.

Η ύλη των μαθημάτων ανανεώνεται σε ετήσια βάση και προσαρμόζεται στις εκάστοτε αναδυόμενες ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας, μέσα από ένα συνεχές feedback που το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του New York College λαμβάνει από τους ανθρώπους της ναυτιλίας μας και κυρίως από τους ίδιους τους σπουδαστές, οι οποίοι σε ποσοστό 80% είναι γνωστά υψηλόβαθμα στελέχη μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών.

Το τελικό λοιπόν αποτέλεσμα που προκύπτει είναι η διαμόρφωση ενός μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών με μεγάλο βαθμό παρέμβασης από την ίδια τη ναυτιλιακή κοινότητα της χώρας μας, ώστε να καλύπτει έτσι, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, τις πραγματικές ανάγκες αλλά και τις ιδιαιτερότητες της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου.

Τηλ.: 210-32.25.961, www.nyc.gr

SBE - SHIPPING & BUSINESS EDUCATION COLLEGE

Για να επιτευχθεί ατομική και ομαδική ανάπτυξη ικανοτήτων των στελεχών των ναυτιλιακών και μεταφορικών επιχειρήσεων, το SBE (Shipping & Business Education College) έχει επιμεληθεί και εξειδικευθεί στην πλήρη ανάλυση όλων των αντικείμενων που πιθανόν θα απασχολήσουν την επιχείρηση, και έτσι οργάνωσε 60 διαφορετικά modules (μαθήματα) για άμεση εφαρμογή προς τους ενδιαφερόμενους.

Για διευκόλυνση των στελεχών και των επιχειρήσεων, δημιουργούνται τμήματα Part time (για παρακολούθηση 2 ημέρες την εβδομάδα), επίσης και Full time (για παρακολούθηση 4 ημέρες την εβδομάδα, από Δευτέρα έως και Πέμπτη), που θα λειτουργούν βραδινά τμήματα από 18.00 έως 22.00) όπως επίσης προσφέρονται όλα τα προγράμματα του SBE σε μορφή Distance Learning. Η σημαντική αξία της γνώσης που μεταμορφώνεται σε δράση και αποτέλεσμα από το στέλεχος και την ομάδα, προς όφελος της επιχείρησης, είναι πράγματι στρατηγικής σημασίας πόρος, γιατί προσδίδει στην επιχείρηση το συγκριτικό πλεονέκτημα της παραγωγικότητας, της αποτελεσματικότητας της ανταγωνιστικότητας και της ποιότητας. Για την ανάπτυξη και εξειδίκευση των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων το SBE προσφέρει τρία ειδικά προγράμματα, που απευθύνονται σε όλους τους ενδιαφερόμενους από μια ναυτιλιακή επιχείρηση:



1. Academic Education - Bachelors

- Για εργαζόμενους σε οποιοδήποτε τμήμα ναυτιλιακής και μεταφορικής επιχείρησης, για απόφοιτους λυκείου, για στελέχη που θέλουν να ειδικευτούν στο Shipping, Transport & Logistics, για πλοίαρχους και μηχανικούς Γ' & Β' τάξης.

2. Professional Education - Work Based Bachelors

- Για στελέχη που εργάζονται 5 χρόνια στο Shipping Industry και επιθυμούν ανάπτυξη ικανοτήτων, πιστοποίηση και απόκτηση τίτλων σπουδών, για πλοίαρχους και μηχανικούς Γ' & Β' τάξης.

3. Executive Education - Bachelors & Masters

- Για στελέχη, πτυχιούχους ανώτερων και ανώτατων σχολών που εργάζονται ή θέλουν να εργαστούν σε ναυτιλιακές, μεταφορικές και επιχειρήσεις Logistics.
- Για πλοίαρχους και μηχανικούς Α' τάξης.
- Για Executive στελέχη ναυτιλιακών και μεταφορικών επιχειρήσεων όπως και Logistics.

Όλα τα παραπάνω προγράμματα προσφέρονται Full time, Part time & Distance Learning.

Τηλ.: 210-94.80.694/5, www.sbe.gr



CELEBRATING OVER
20 YEARS
OF EDUCATIONAL EXCELLENCE
SINCE 1986

NEW CHALLENGES in a competitive world



PROGRAMMES OF STUDIES BACHELOR & MASTER DEGREES

FULL-TIME, PART-TIME, DISTANCE LEARNING

- | | |
|--|--|
| • BSc in Shipping & Transport Management | • MSc in Maritime Operations Management |
| • BSc in Tourism & Leisure Management | • MSc in International Shipping & Logistics |
| • BSc in Management & Economics | • MSc in International Shipping & Finance |
| • BSc in Banking Systems & Finance | • MSc in International Law & Insurance |
| • BSc in Logistics & Distribution Management | • MA in Tourism & Leisure Management Development |
| • BSc in Modern Law & Marine Insurance | • MA in International Business |



SBE COLLEGE SHIPPING & BUSINESS EDUCATION

47, LEOFOROS POSEIDONOS - 183 44 MOSCHATO - TEL: 0030-210 9480694/5, 0030-210 9484177 FAX: 0030-210 9422 618
web: www.sbe.gr, e-mail: sbe@otenet.gr



ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

| Της εταιρείας XRTC Business Consultants Ltd |

Η ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στο παγκόσμιο στερέωμα. Σε απόλυτους αριθμούς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 16,5% της χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου (218,229,552 dwt) ή το 8,5% του αριθμού των πλοίων του αυτού (3.699 πλοία).

Το θαύμα των Ελλήνων πλοιοκτητών αποτελεί αντικείμενο μελέτης, παρ' όλα αυτά όμως, πέραν του επιχειρηματικού δαιμονίου τους, της τόλμης και της αποφασιστικότητάς τους, οι Έλληνες πλοιοκτήτες βασίστηκαν και στη χρηματοδότηση. Η παραδοσιακή χρηματοδότηση του κλάδου προήλθε από τις τράπεζες, οι οποίες στήριξαν και συνεχίζουν να τον στηρίζουν.

Τα τελευταία χρόνια, όμως, έχει διαφανεί η όρεξη των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων για εισαγωγή στα Χρηματιστήρια Αξιών, ιδιαίτερα αυτά των Ηνωμένων Πολιτειών. Το παρελθόν των ελληνικών εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών σε Χρηματιστήρια Αξιών ξεκινά αρκετά χρόνια πριν. Η δραματική αυτή αλλαγή νοοτροπίας, εταιρικού προφίλ, αλλά και τρόπου χρη-

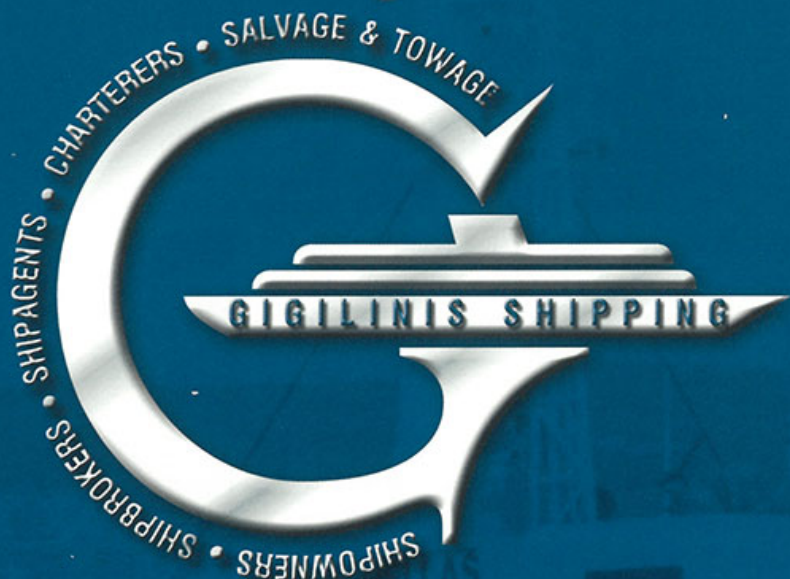
ματοδότησης των παραδοσιακών οικογενειακών επιχειρήσεων, αποτέλεσε μια μεγάλη καινοτομία γι' αυτές. Με την κίνησή τους αυτή γνώριζαν καλά ότι η μορφή της παραδοσιακής/οικογενειακού τύπου ιδιωτικής επιχείρησης έπρεπε να εκχωρήσει ένα μεγάλο μέρος της εσωτερικών διαδικασιών και πληροφοριών στο επενδυτικό κοινό, υποκείμενες στους αυστηρούς κανόνες (ιδιαίτερα στις ΗΠΑ) εταιρικής διακυβέρνησης και χρηματιστηριακών προτύπων. Η επιτυχημένη συνταγή της οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης έμελλε να διαφοροποιηθεί σε αρκετά σημαντικό βαθμό και να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα, τα οποία δημιουργούσαν οι καινούργιες τους υποχρεώσεις.

Η κινητήρια δύναμη πίσω από την αλλαγή αυτή ήταν οι νέοι κληρονόμοι των ναυτιλιακών αυτών επιχειρήσεων, καθώς και νέοι επιχειρηματίες που δοκίμαζαν τις επενδυτικές τους αρετές στο δύσκολο τομέα της ναυτιλίας. Οι φορείς λοιπόν της αλλαγής ήταν άνθρωποι νέοι, με σπουδές σε αξιόλογα πανεπιστήμια του εξωτερικού, με πολύπλευρες γνώσεις και με διάθεση να εμψυχήσουν έναν καινούργιο τρόπο αντίληψης της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Το ύψος των αντληθέντων κεφαλαίων των αρχικών και των δευτερευουσών δημόσιων εγγραφών που έχουν πραγματοποιηθεί από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανέρχεται συνολικά στα 3,1 δισ. δολάρια περίπου. Συγκρίνοντας βέβαια το συγκεκριμένο ποσό με το αντίστοιχο ποσό των 38 δισ. δολαρίων που έχουν δανειστεί όλες οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες, αντιλαμβανόμαστε γιατί οι χρηματιστηριακές αγορές αποτέλεσαν και αποτελούν έναν εναλλακτικό και παράλληλα συμπληρωματικό τρόπο χρηματοδότησης προς εκείνο του παραδοσιακού τραπεζικού δανεισμού.

Μία από τις πρωτοπόρες εταιρείες που τόλμησαν την αλλαγή της παραδοσιακής τους πορείας υπήρξε η MIF (της ονομαστής οικογένειας Τσάκου), η οποία το Δεκέμβριο του 1993 εισήχθη στο Oslo Stock Exchange προσφέροντας στους επενδυτές 3,5 εκατ. μετοχές προς 10 δολάρια εκάστη. Οι υπόλοιπες 18 πλέον έκαναν την εμφάνισή τους στα ταμπλό των χρηματιστηρίων των ΗΠΑ και άλλων χωρών τα προηγούμενα 3-4 χρόνια, εκμεταλλευόμενες το εξαιρετικά θετικό παγκόσμιο οικονομικό κλίμα αλλά και τη συνακόλουθη αύξηση

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black & Red Sea, Persian Gulf,
European Waters, Indian & Atlantic Ocean

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

Operating 24 hours

www.gigilinis.org • www.gigilinis.gr



MGMT. SYS.
RvA C 046

Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece
Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562
e-mail: info@gigilinis.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



Deep Sea & Harbour Tug **EUROPE** (H.P. 4.800, B.P. 50 Tons)

Ocean Going Tug **HELLAS** (H.P. 6.500, B.P. 75, I Tons)

της ζήτησης για μεταφορές όλων των αγαθών. Έτσι, τόσο οι αγοραπωλησίες πλοίων (ειδικά των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων) όσο και οι ναύλοι σχεδόν όλων των επιμέρους φορτίων σημείωσαν και συνεχίζουν να σημειώνουν εξαιρετική άνοδο.

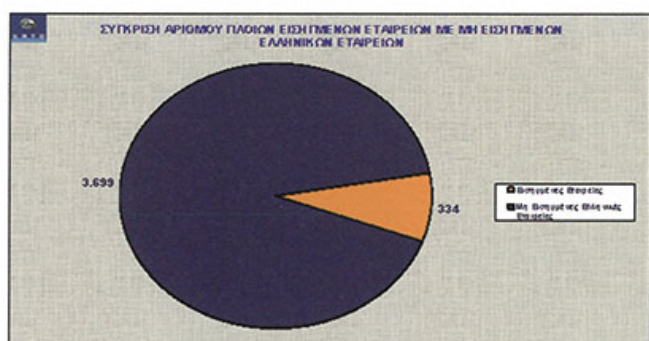
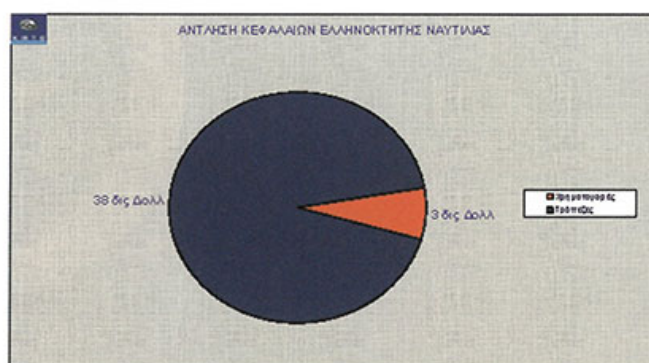
Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο αριθμός των εισηγμένων εταιρειών στα διάφορα χρηματιστήρια είναι πολύ μικρός σε σχέση με το σύνολο των ελληνόκτητων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία. Από το σύνολο των 3.699 πλοίων με χωρητικότητα 218.229.552 κόρων που ανήκουν στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες, μόνο 334 πλοία με χωρητικότητα 21.286.773 κόρων ανήκουν στις 19 εισηγμένες εταιρείες.

Βέβαια, η ζεύξη ιδιωτικής και δημόσιας χρηματοδότησης σε βαθμό και ένταση παραμένει ξεχωριστή για καθεμία από τις εταιρείες αυτές, φανερώνοντας έτσι και το διαφορετικό τρόπο διοικητικής πρακτικής τους. Παράλληλα, η χρονική περίοδος που έγιναν οι αρχικές τους δημόσιες εγγραφές συνέπεσε με έναν εξαιρετικά διευρυμένο ανοδικό κύκλο της ναυτιλίας αλλά και ένα εξαιρετικά θετικό κλίμα σε όλες τις αγορές παγκοσμίως.

Οι επενδυτές λοιπόν βιώνουν μέχρι στιγμής τη θετική πλευρά της ναυτιλίας και μάλιστα έναν παρατεταμένο κύκλο υψηλών ναυλώσεων, συνεχόμενων παραγγελιών για ναυπηγήσεις και εξαιρετικά φθηνού τραπεζικού δανεισμού σε σχέση με το κόστος άντλησης ιδίων κεφαλαίων από τις χρηματαγορές. Οι ελληνικές εισηγμένες εταιρείες είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις των χρηματιστηριακών αρχών εκμεταλλευόμενες το κλίμα αυτό. Ποιες θα είναι οι εξελίξεις όμως όταν οι κλυδωνισμοί στις αγορές και στη ζήτηση θα κάνουν την εμφάνισή τους, οπότε οι επενδυτές θα εξακολουθούν να ζητάνε μερίσματα και οι τράπεζες τα λεφτά τους;

Μελετώντας τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα εισαγωγής των εταιρειών στα διεθνή Χρηματιστήρια Αξιών από την πλευρά των πλοιοκτητών, καταλήγουμε στην παρακάτω ανάλυση Δυνατών Σημείων/Αδυναμιών/Ευκαιριών/Απειλών (SWAT ανάλυση).

Εξετάζοντας περισσότερο το θέμα εντοπίζουμε ότι 7 από τις 19 εισηγμένες εταιρείες εμφανίζουν χαμηλότερες τρέχουσες χρηματιστηριακές τιμές από αυτές κατά την περίοδο των αρχικών δημόσιων εγγραφών τους. Η υστέρηση αυτή είναι μάλλον ενδημική στην κάθε μια από αυτές και σχετίζεται με γεγονότα και στοιχεία ξεχωριστά από αυτά του κλάδου ή/και της αγοράς όπου δραστηριοποιούνται, αφού η τάση αυτή δεν είναι σε καμία περίπτωση γενικευμένη ειδικά στη χρονική περίοδο που εξετάζουμε. Η χρονιά που πραγματοποιήθηκαν οι περισσότερες τόσο σε αριθμό όσο και σε όγκο αρχικές δημόσιες εγγραφές ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ήταν το 2005, όταν πραγματοποιήθηκαν συνολικά 8 αρχικές δημόσιες εγγραφές, εκ των οποίων οι 2 έγιναν στο Χρηματιστήριο του



ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Αντληση επιπλέον κεφαλαίων
Πλεονεκτήματα διοίκησης
Διαφάνεια διαχείρισης
Ευκολότερη πρόσβαση
σε τραπεζικό δανεισμό
Διανομή μερισμάτων

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

Περίπλοκες δομές
Έλλειψη πλήρους ελέγχου
Εταιρική Διακυβέρνηση
Πειθαρχία στη νομοθεσία
του κράτους εισαγωγής
Ρευστοποίηση μετοχών
Αυξημένο κόστος εισαγωγής
και διατήρησης

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Εμπορευσιμότητα μετοχών
Αναγνωρισιμότητα εταιρείας σε
διεθνές επίπεδο
Συγχωνεύσεις/εξαγορές
Συνέργειες
Ανάπτυξη/μεγέθυνση εταιρείας

ΑΠΕΙΛΕΣ

Διασπορά μετοχών
Αυξανόμενος κίνδυνος νομικών
εμπλοκών
Χρηματιστηριακοί κίνδυνοι
Κερδοσκοπία
Επιθετική εξαγορά

metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Holset Vibration Dampers



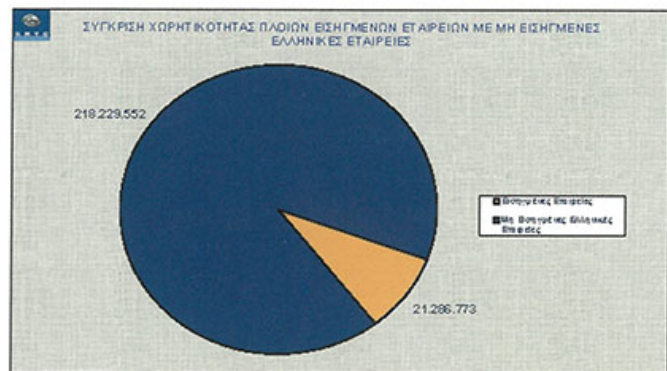
- Systematic Fluid Sampling provides early warning of damper failure
- Service minimises long-term running costs
- Maintenance saves cost of replacement and down time

Tel : +44 (0) 1422 395106
Fax : +44 (0) 1422 354432
davidwhitaker@metaldyne.com
www.metaldyne.co.uk

FORMERLY **SIMPSON INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD / HOLSET ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)



Λονδίνου. Το 2006 αξίζει να σημειωθεί η εισαγωγή της Danaos, συμφερόντων Ιω. Κούστα, στο Χρηματιστήριο NYSE της Νέας Υόρκης, η οποία αποτελεί την εταιρεία με τη μεγαλύτερη κεφαλαιοποίηση από τις 19 ελληνικές ναυτιλιακές εισηγμένες εταιρείες.

Οι 6 αρχικές δημόσιες εγγραφές που έλαβαν χώρα στις αγορές των ΗΠΑ ήταν λίγο πάνω από τις μισές του κλάδου Industrials & Transport, στον οποίο συντελέστηκαν 11 συνολικά αρχικές δημόσιες εγγραφές στο εν λόγω έτος. Τα συνολικά αντληθέντα κεφάλαια των αρχικών δημόσιων εγγραφών του κλάδου Industrials & Transport στις ΗΠΑ το 2005 ήταν περίπου 1,6 δισ. δολάρια, ενώ των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ήταν περίπου 960 εκατ. δολάρια, ήτοι ποσοστό περίπου 60%. Η τρέχουσα κεφαλαιοποίηση (στις 26-

02-2007) των ελληνικών εταιρειών είναι 8,2 δισ. δολάρια περίπου, ενώ το σύνολο της κεφαλαιοποίησης κατά την ημέρα πραγματοποίησης των αρχικών δημόσιων εγγραφών τους είναι 7 δισ. δολάρια περίπου. Ο συνολικός μέσος όρος των αποδόσεων των αρχικών δημόσιων εγγραφών τους είναι 3% περίπου, ενώ ο συνολικός μέσος όρος των αποδόσεων όλων των αρχικών δημόσιων εγγραφών που συντελέστηκαν σε χρηματιστηριακές αγορές των ΗΠΑ (IPO return) κατά την εξεταζόμενη περίοδο ήταν 20% περίπου (υπολογίζεται ως εξής: τιμή μετοχής κατά τη δημόσια εγγραφή προς χρηματιστηριακή τιμή μετοχής κατά την τελευταία ημέρα του έτους εισαγωγής της εταιρείας). Επίσης, ο συνολικός μέσος όρος των αντληθέντων κεφαλαίων όλων των αρχικών δημόσιων εγγραφών που συντελέστηκαν σε χρηματιστηριακές αγορές των ΗΠΑ κα-

τά την πενταετία 2002-2006 είναι περίπου 230 εκατ. δολάρια, ενώ για το σύνολο των ελληνικών εταιρειών ο μέσος όρος των αντληθέντων κεφαλαίων ανέρχεται σε 130 εκατ. δολάρια περίπου. Πέρα και πάνω από κάθε επιχειρηματική κίνηση βρίσκεται η πραγματοποίηση των στόχων και του εταιρικού σκοπού για τον οποίο η κάθε εταιρεία εισήλθε στο κάθε χρηματιστήριο. Τα χρηματιστήρια πλέον έχουν οπλιστεί με αυστηρές διαδικασίες και κανονισμούς, που διασφαλίζουν την εκτέλεση των επιχειρηματικών σχεδίων που ανακοινώνονται από τις εταιρείες προ της εισαγωγής τους. Έτσι διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία των επενδύσεων, επιτρέποντας στους επενδυτές να επικεντρωθούν στο ρίσκο της επένδυσης. Οι εισηγμένες εταιρείες οφείλουν πλέον να έχουν ικανοποιημένους τόσο τους παραδοσιακούς/τραπεζικούς χρηματοδότες τους όσο και τους μετόχους τους (θεσμικούς και μη). Ο στόλος όλων των ναυτιλιακών εταιρειών που ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα αποτελεί το 16,5% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Στόχος όλων είναι η αύξηση του ποσοστού αυτού, είτε είναι εισηγμένη είτε όχι. Η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση έχει αποδείξει περὶτρανα ότι το μοντέλο διαχείρισης που ακολουθεί είναι μοναδικό ανεξαρτήτως των τρόπων έκλυσης κεφαλαίων προς πραγμάτωση των σκοπών της.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, είναι ομολογουμένως πλήρως δικαιολογημένη η προσπάθεια των Αρχών του Χ.Α. να μπορέσουν να δημιουργήσουν το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο και χρηματιστηριακό κλίμα με σκοπό την εισαγωγή ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι γεγονός ότι μέσα στο πλήθος των επενδυτών των εισηγμένων εταιρειών στις ΗΠΑ, στην Ευρώπη και στην Ασία βρίσκουμε πολλούς Έλληνες επενδυτές. Ως κλάδος η ναυτιλία μπορεί να προσελκύσει αρκετούς επενδυτές για το Χ.Α., τόσο Έλληνες όσο και ξένους, αφού είναι φυσικό οι ναυτιλιακές επενδύσεις να μπορούν να γίνουν στη χώρα που έχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως. Αυτό λοιπόν που απαιτείται είναι η τολμή και η εξωστρέφεια όλων των μερών με στόχο την προσέλκυση των πρωταγωνιστών της παγκόσμιας ναυτιλίας και την ελληνική χρηματαγορά. ●

WILLIAMS, YOUR EYES AND YOUR EARS IN BRAZILIAN PORTS.

Ship agent specialized all type of vessels:

Dry and liquid bulk • Break bulk cargoes • Husbandry and protecting agency
Passengers ships • Oceangoing tug boats • Offshore oil rig • Yacht • Etc



RECIFE - HEAD OFFICE

Av. Eng. Antonio de Goes, 449 / 9th Floor - Pina - Recife-PE - Brazil - Zip Code: 51.110-000
Phone: (55-81) 3465.9200 - Fax: (55-81) 3465.4555 - E-mail: williams@williams.com.br

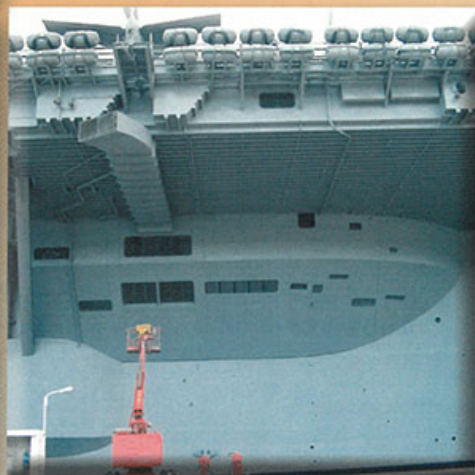
SANTOS BRANCH

Rua Braz Cubas, 37 - conj. 86 - Santos-SP - Brazil - Zip Code: 11.013-161
Phone: (55-13) 3222.9334 - Fax: (55-13) 3235.1063 - E-mail: willssz@williams.com.br



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**
for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



- MAN LIFT CRANES UP TO 35m
- ULTRA HIGH PRESSURE WATER JETTING 3000 BAR (OPERATORS 10)
- HIGH PRESSURE WATER JETTING UP TO 1300 BAR (OPERATORS 40)
- SPIDER JET CLEANING 3000 BAR
- SANDBLASTING FLOATING WORKSHOP
- PAINTING
- STEEL CUTTING, by UHPWJ

Application in:
**CARGO HOLDS
DECK
HATCH COMINGS
HULL
UPPER WING BALLAST TANK
D.B. WATER BALLAST TANKS
ACCOMODATION**



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

14, SKOUZE STR. • 185 36 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: 210 459 9650-6 • FAX: 210 459 9659
<http://www.coral-ltd.gr> • e-mail: info@coral-ltd.gr



Η αυτοκρατορία αντεπιτίθεται

Ο αλματώδης ανταγωνισμός μεταξύ των διεθνών αερομεταφορέων δεν επιτρέπει εφησυχασμούς και νηνεμία στην καινοτομία των υπηρεσιών και των προϊόντων που προσφέρουν. Η εξαιρετική επίδοση των αεροπορικών εταιρειών του Αραβικού Κόλπου και της Άπω Ανατολής σήμανε συναγερμό στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα την αυξημένη «κινητικότητα» στις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες ως προς την καθιέρωση υψηλότερων προδιαγραφών, που αντανakλάται στις υπηρεσίες που προσφέρουν οι γιγαντιαίοι αερομεταφορείς της Γηραιάς Ηπείρου.

Η British Airways, ανταποκρινόμενη στη νέα διεθνή πραγματικότητα, κατάφερε για μία ακόμα φορά να εκπλήξει τους «αντιπάλους» της με το νέο Club World, που πρόσφατα «ανακαίνισε» και παρουσίασε με επιτυχία στους διεθνείς αιθέρες. 2.000 άνθρωποι απασχολήθηκαν για το επαναλανάρισμα του Club World, μεταξύ των οποίων μηχανικοί, σχεδιαστές, δοκιμαστές και προμηθευτές.

Η διακεκριμένη θέση μακρινών αποστάσεων του βρετανικού αερομεταφορέα προσφέρει ένα νέο, πλατύτερο και πιο αναπαυτικό κάθισμα που γίνεται κρεβάτι, ενώ μπορεί να ρυθμιστεί και στο σχήμα

«Z» (βλ. φωτογραφία). Το σχήμα «Z» ανακαλύφθηκε από τους επιστήμονες της NASA και είναι η θέση του σώματος σε κατάσταση μηδενικής βαρύτητας. Η νέα εμφάνιση του καθίσματος σχεδιάστηκε από την εταιρεία Tangerine, που δημιούργησε το αρχικό κάθισμα-κρεβάτι το 2000. Το ανανεωμένο κρεβάτι διατηρεί τη δυνατότητα να γίνεται τελείως επίπεδο, βελτιώθηκε όμως ώστε να προσφέρει μεγαλύτερο χώρο, άνεση και ησυχία.

Τα καθίσματα διαθέτουν μεγαλύτερες οθόνες και ακουστικά μείωσης θορύβου, συμπληρώνοντας ιδανικά το πρόγραμμα ψυχαγωγίας εν πτήση.

Τα διαχωριστικά ανάμεσα στα καθίσματα έχουν επανασχεδιαστεί εξ ολοκλήρου με υλικά υψηλής





ποιότητας. Η καινούργια διαχωριστική οθόνη ελέγχεται πλέον ηλεκτρονικά και αναδιπλώνεται ανάμεσα στα καθίσματα που χωρίζει. Είναι κατασκευασμένη από το υλικό Lumisty, ένα πλαστικό που είναι αδιαφανές όταν το κοιτάζει κανείς οριζόντια και διαφανές όταν κοιτάξεις από ψηλά. Με τον τρόπο αυτό, ο επιβάτης δεν μπορεί να δει το διπλανό του, το πλήρωμα όμως της καμπίνας έχει πλήρη εικόνα των επιβατών και των αναγκών τους. Όλα τα καθίσματα διαθέτουν το δικό τους αποθηκευτικό χώρο, που μπορεί να φιλοξενήσει laptop, σακίδιο, παπούτσια ή άλλα φορητά αντικείμενα του επιβάτη.

Παράλληλα, προσφέρεται περισσότερη ησυχία και δυνατότητα απομόνωσης, ανετότερος αποθηκευτικός χώρος ενώ «εγκαινιάζει» την Club Kitchen, όπου ο επιβάτης μπορεί να προμηθευτεί τα σνακ και τα ποτά που επιθυμεί. Η Club Kitchen δίνει πλέον ακόμα μεγαλύτερη επιλογή σε σνακ καθώς και ευελιξία στις ώρες που ο επιβάτης επιθυμεί ένα πρόχειρο γεύμα. Ενδεικτικά υπάρχουν noodle salads και φρούτα, σάντουιτς, ατομικά κέικ, οργανικές σοκολάτες, λευκό και κόκκινο κρασί, μπίρες και αναψυκτικά.



Η British Airways συνεργάστηκε με τη Winkreative, την εταιρεία διακόσμησης του Tyler Brulee (γνωστό σε εμάς από το περιοδικό Wallpaper), για να δώσει στη νέα καμπίνα της Club World μια κομψή και κλασικά βρετανική αίσθηση, καθώς αντανάκλα τη σύμμεξη του σύγχρονου οικιακού και επαγγελματικού χώρου. Τα χρώματα που δίνουν τον τόνο είναι το ζεστό γκρι, το βαθύ ναυτικό μπλε και το γαλάζιο του ουρανού. Η ιδέα για τα υφάσματα των καθισμάτων προήλθε από δείγμα ράφτης της περιφέρειας Savile Row στο Λονδίνο. Ουδέτερες, ζεστές αποχρώσεις του γκριζου και του απαλού μπλε κυριαρχούν στην καμπίνα, ενώ το χώρο συμπληρώνουν κάποια χαρακτηριστικά κομμάτια, όπως μαξιλάρια από το Osborne and Little και παπλώματα και μαξιλάρια στα χρώματα της ώχρας με μπλε λεπτομέρειες.

Ο φωτισμός είναι απαλός, υπάρχουν θήκες για περιοδικά και μαξιλαράκια, ενώ σχέδια όπως το ψαροκόκαλο δίνουν στην καμπίνα μια αίσθηση κομψότητας και σύγχρονου βρετανικού στυλ. Τα γεύματα σερβίρονται σε πιάτα από λευκή πορσελάνη πάνω σε λινό τραπεζομάντιλο, με λευκές και μπλε πετσέτες φαγητού από δαμασκηνό ύφασμα. Τα «δαχτυλίδια» των πετσετών είναι από ανοξείδωτο ατσάλι και το τσαντάκι με τα προϊόντα περιποίησης επανασχεδιάστηκε από τη Molton Brown.

Όσο για τις γαστριμαργικές απολαύσεις κατά τη διάρκεια της πτήσης, απλά αναφέρουμε τα ακό-

λουθα: το «γαστρονομικό επιτελείο» της British Airways απαρτίζεται από το Michel Roux, ιδιοκτήτη και σεφ στο The Waterside Inn· το Mark Edwards του Nobu· το Richard Corrigan από το The Lindsay House· το Shaun Hill, ιδιοκτήτη και σεφ του The Glass House in Worcester· το Nicolas Lander, συντάκτη γαστρονομίας στους Financial Times· το Vineet Bhatia από το Rasoi του Λονδίνου· τον Paisarn Cheewinsiriwat του Chiva Som της Ταϊλάνδης· την Claire Clark από το French Laundry της Καλιφόρνιας· το Liam Tomlin από το Beyond Food στο Κέιπ Τάουν· και την Jancis Robinson, κορυφαία σομελιέ. Το επιτελείο αυτό σίγουρα «γνωρίζει καλά τη δουλειά του».

Με τη σταδιακή ενσωμάτωση του νέου καθίσματος στα αεροσκάφη της British Airways, οι Club World θέσεις γίνονται 52 από 38 που ήταν μέχρι τώρα. Η πρόσθεση 434 θέσεων Club World, θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητα της συγκεκριμένης καμπίνας κατά 8%. Η νέα έκδοση της Club World θα εγκατασταθεί σε 57 Boeing 747 και σε 43 Boeing 777. Επιπρόσθετα, με τα εγκαίνια του Terminal 5 το 2008 στο Heathrow, θα ανοίξει και ένα νέο Lounge για τους Club World επιβάτες.

Η BA συνδέει καθημερινά (με πολυάριθμες πτήσεις) την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τη βρετανική πρωτεύουσα και από εκεί προσφέρει βολικές ανταποκρίσεις προς τις μεγάλες μητροπόλεις της υφελίου.

The Isle of Man is pleased to announce a new brand for its shipping register:

Isle of Man Ship Registry

From superyachts... to supertankers ...
A quality flag for the discerning owner or manager

• Voted best in the world

The Isle of Man has been top of the Annual Flag State Performance Table issued by a round table of organisations comprising ISF;ICS;Intertanko; Intercargo and BIMCO for the last three years.

• Highly-rated Port State Control Performance

The Isle of Man places great emphasis of Port State Control Performance. It is highly rated on all MOU White Lists and is a member of the USCG Qualship 21 programme.

• No annual tonnage dues

With no annual dues and low registry fees – the Isle of Man remains an extremely cost-effective register.

• Offshore AAA-rated jurisdiction

The Isle of Man has a highly-rated economy, fully supported by a pro-active and stable government.

• Favourable tax regime

The Isle of Man operates a zero rate company tax and is fully supports its thriving shipping community. Incentives and grants are available for new business.

• Customer focused

Its registry, survey and support staff provide out of hours cover 24/7 to serve a global industry. They remain focused on customers' needs and sensitive to the commercial realities of the industry.

• Pragmatic approach

Its dedicated survey team provide survey, audit and technical support to the fleet. They are on hand for advice and support 24/7 with a pragmatic and practical approach to regulation.

• Centre of Excellence

The Isle of Man is more than a Ship Registry. It is home to a thriving shipping industry with the support industries required to register and manage ships and commercial yachts. This centre of excellence provides a proven package for existing and potential clients.

Interested? To find out more, please contact:

Isle of Man Ship Registry
Peregrine House,
Peel Road,
Douglas,
Isle of Man,
IM51 5EH
BRITISH ISLES

Tel: +44 (0) 1624 688500
Fax: +44 (0) 1624 688501

www.iomshipregistry.com

Ναυτιλίας Ανάβασις

Γεγονότα και πρόσωπα της μεγάλης εξόρμησης (Περίοδος 1950-1970)

Του Ευστάθιου Μπάτη, Εκδόσεις Τ.Τ. Εκδοτική ΕΠΕ

Το νέο βιβλίο του δημοσιογράφου Ευστάθιου Μπάτη με αναφορά στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες κυκλοφόρησε η Τ.Τ. Εκδοτική με τίτλο «Ναυτιλίας Ανάβασις».



Το βιβλίο αυτό καταγράφει το διεθνές και εθνικό πολιτικοοικονομικό περιβάλλον μιας εντυπωσιακής ναυτιλιακής ανάπτυξης, ενώ παράλληλα βιογραφούνται ενδεικτικά ορισμένα πρόσωπα που σημάδεψαν τη μεγάλη προσπάθεια παραμένοντας διακριτικά μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας ακόμα μέχρι σήμερα.

Πρόκειται για κάποιους εφοπλιστές που άνοιξαν πρωτοποριακούς δρόμους, ανεξάρτητα αν στη διαδρομή τους πέτυχαν ή απέτυχαν, και κυρίως για πλοιοάρχους, αρχι-

πλοιοάρχους, για πρώιμους μάντζερ που έβαλαν τις βάσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής διαχείρισης στον Πειραιά. Ακόμα και πιλότους, δασκάλους της ναυτικής τέχνης, ναυπηγούς, ναυτικούς πράκτορες, διακεκριμένους νομικούς και αξιόλογους πνευματικούς ανθρώπους μέσα και έξω από τη ναυτική οικογένεια.

Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος Διεθνής Σύμβαση Marpol 73/78

Αναθεωρημένα Παραρτήματα I-VI, Νέα Βιβλία, Πιστοποιητικά & Συναφείς

Διατάξεις, Πρόσφατες Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί-Οδηγίες-

Αποφάσεις Ε.Ε., Εθνικές Διατάξεις

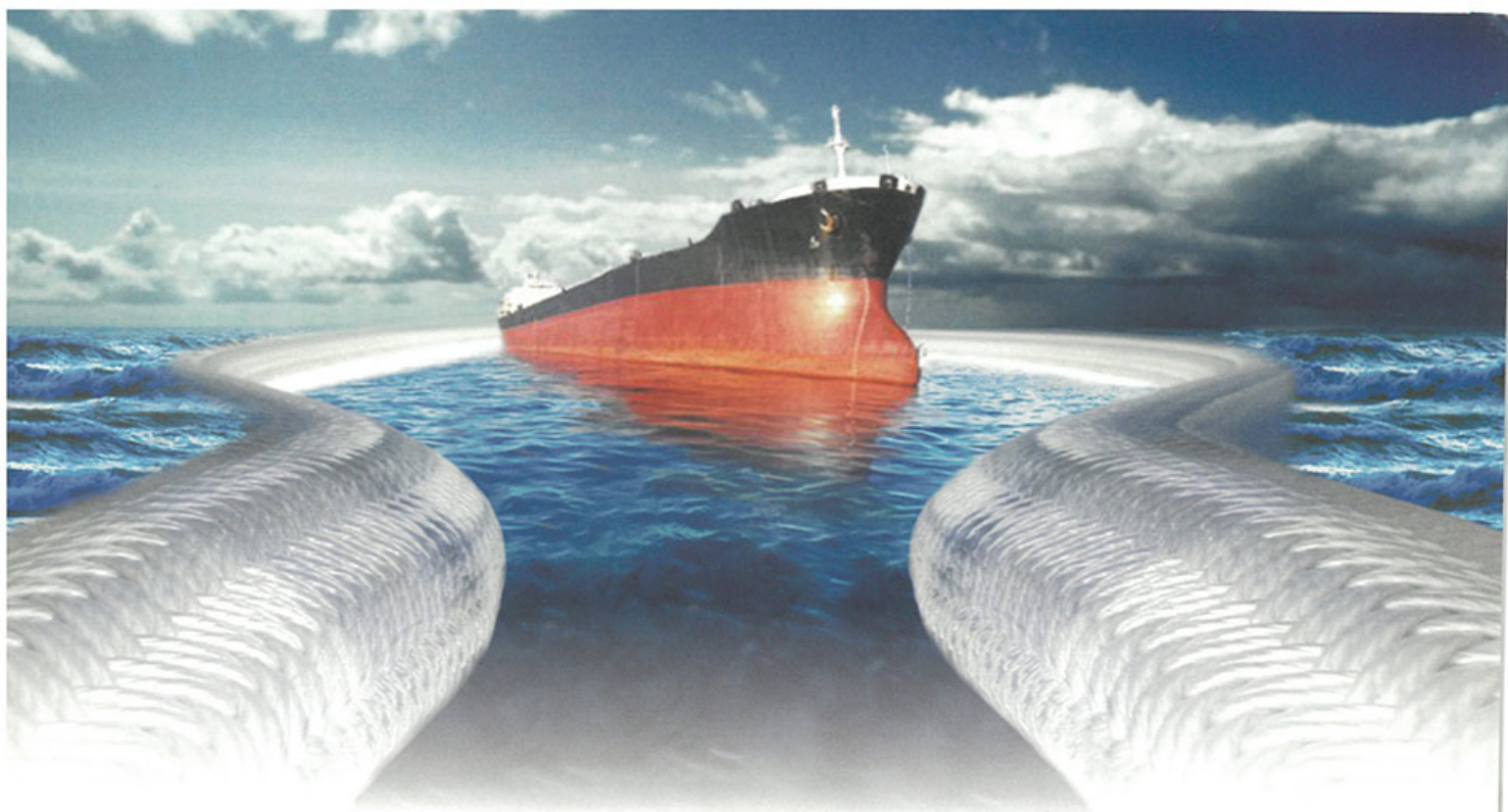
Του Μιχαήλ Μαλέμπα, Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Ενώσεως
Ναυτικού Δικαίου, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

Το σύγγραμμα αποτελείται από δύο μέρη: Στο πρώτο παρατίθενται αναλυτικά, μετά επεξηγηματικών υποσημειώσεων, οι ουσιαστικοί κανονισμοί της Δ. Σύμβασης, δηλαδή τα αναθεωρημένα Παραρτήματα I-VI, ενώ προτάσσονται λεπτομερής εισαγωγή στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78, ο κυρωτικός νόμος 1269/82 (όπως ισχύει) μετά εισαγωγικών εκθέσεων αυτού και οι κύριες διατάξεις της Δ. Σύμβασης (όπως ισχύει).

Επιπροσθέτως το α' μέρος εμπλουτίζεται σε κεφάλαια, μετά εισαγωγικών σημειωμάτων τις διατάξεις τεκμηρίωσης -MEPC/IMO, καθορισμού λεπτομερειών συμμόρφωσης, καθορισμού των νέων πιστοποιητικών και βιβλίων καθώς και λεπτομερή πίνακα εκδοθέντων αποφάσεων MEPC/IMO αναφορικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

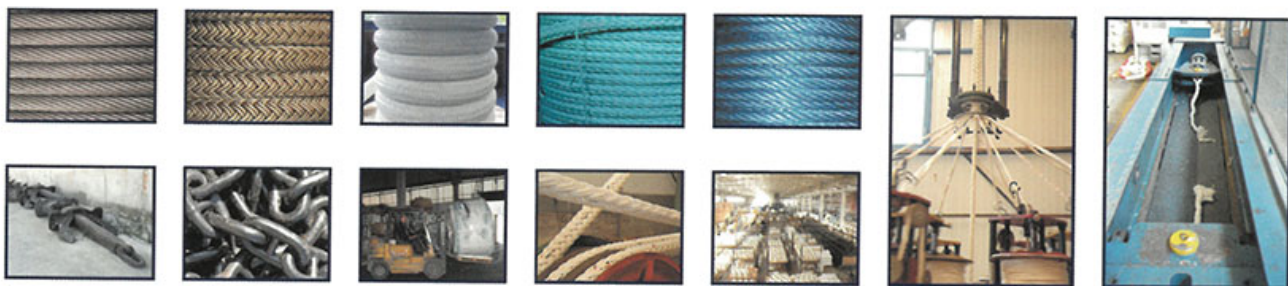
Στο β' μέρος παρατίθενται: Όλοι οι συναφείς Κανονισμοί-Αποφάσεις και Οδηγίες της Ε.Ε., οι νέες κυρωθείσες συναφείς Διεθνείς Συμβάσεις και πρωτόκολλα και οι σχετικές εθνικές διατάξεις που εστιάζονται στην οργάνωση εθνικών υπηρεσιών, στα διαδικαστικά-λειτουργικά και οικονομικά διαχειρίσιμα συναφθή θέματα, καθώς και στους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένος (όπως ισχύουν) που ρυθμίζουν ειδικά θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.





THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

D. KORONAKIS innovative Ropes & Wire ropes. Designed to match all your marine & industrial demands



MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes, all constructions
 - Kapa Neema (Dyneema construction)
 - Kapa Ropes Multi-Strand
 - Mooring Tails
 - Kapa Strong
 - Kapa Flex
 - Kapa Float
 - Double braided Ropes for ships and offshore platforms
- Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S

STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings
- Pneumatic Fenders



Member of EUROCORD & EWRIS

www.koronakis.gr

At D. Koronakis S.A, we manufacture a wide range of ropes, from simple 3-strand to complex double-braided the revolutionary KAPA[®] Marine series, mixed ropes complying with the OCIMF guidelines and all designed to make your life safer and easier.

Years of experience, proven quality and international customer service, guarantee a lifecycle support to match your demands, through 20 key stock points around the world, and professional sales and service personnel.



D. KORONAKIS S.A.

56, Gravias Str., 18545 Piraeus-Greece **Tel:** +30 2104060600 **Fax:** +30 2104615211 **e-mail:** koronakis@koronakis.gr



Fleet 77, Fleet 55, Fleet 33 by Navarino Telecom
Keeps you tightly connected.


STRATOS


inmarsat


NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

- *Worldwide installation and superb customer support*
- *Value added applications*
- *Competitive airtime rates and special discounts*

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T: +30210 411 1311 F: +30210 411 1417
info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com