



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 12 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:

«Το πολιτικό
κόστος σε
δεύτερη μοίρα»

Α. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ



«Έχουμε χάσει
πολύτιμο χρόνο»

ΚΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

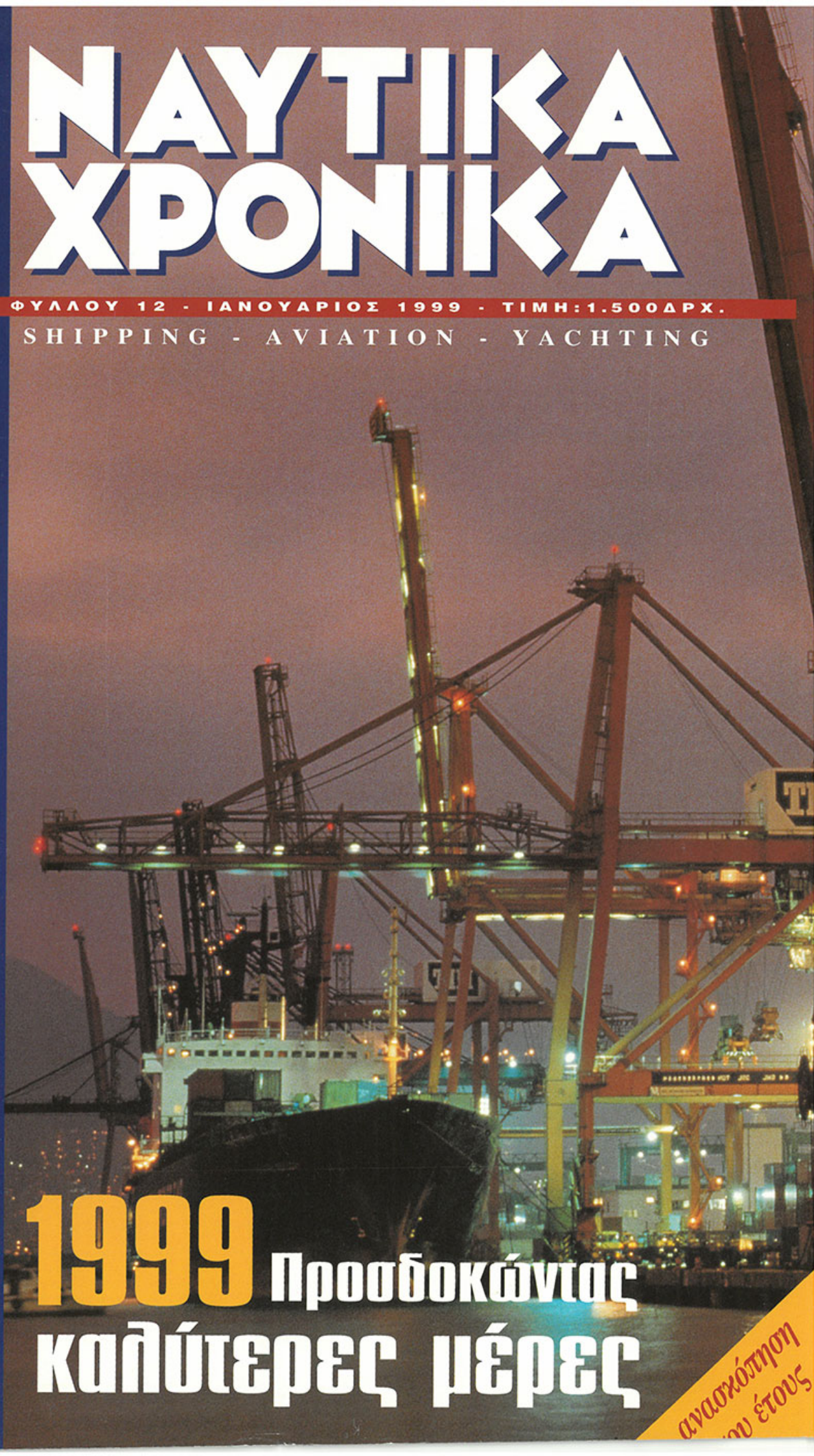
«Έκρηξη»
στη Σοφοκλήους

Αντιπολίτευση
κρίνει τα γεγονότα
της Ναυτιλίας

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

1999 Προσδοκώντας
καλύτερες μέρες

ανασκότηση
του έτους



Lombard Odier

Our first 200 years
as private bankers

11, rue de la Corraterie
1204 Geneva - Switzerland

experience

in the art of asset management

"Lombard Odier & Cie is not regulated in the United Kingdom. The protection provided by the UK regulatory system does not apply and compensation under the investors compensation scheme is not available. This advertisement has been approved for issue in the United Kingdom by Lombard Odier Private Asset Management Limited, regulated by IMRO."



Lombard Odier

London - Amsterdam - Frankfurt - Gibraltar - New York - Montreal - Bermuda - Tokyo - Hong Kong

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

Piraeus • Chios • London • New York • Montevideo • Singapore

Περιεχόμενα

6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

14. ΕΧΟΥΜΕ ΧΑΣΕΙ

ΠΟΛΥΤΙΜΟ ΧΡΟΝΟ

Η υφυπουργός Ανάπτυξης,
Αννα Διαμαντοπούλου, απαντά σε επίκαιρες ερωτήσεις των
«Ναυτικών Χρονικών»

18. ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

ΣΕ ΔΕΥΤΕΡΗ ΜΟΙΡΑ

Συνέντευξη του βουλευτή της
Νέας Δημοκρατίας,
Αλέξανδρου Παπαδόγγονα

20. ΑΤΕΝΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ 1999

25. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

Περίληπτικά, οι κυρίαρχες
στιγμές της ναυτιλιακής
κοινότητας κατά
το δωδεκάμηνο που έφυγε

38. Η ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗ

ΚΡΙΝΕΙ

Έξι βουλευτές απαντούν σε
καίρια ερωτήματα για την
ελληνική ναυτιλία

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

42. Η «ΕΚΡΗΞΗ»

ΤΗΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ

Τα γεγονότα του 1998

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

44. 23 ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΕ ΦΑΣΗ

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ

46. MINOAN

FLYING DOLPHINS

Η νέα εταιρεία υψηλών
ταχυτήτων

48. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ
Του Μανώλη Παπαλέξη

52. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

54. ARMENIA

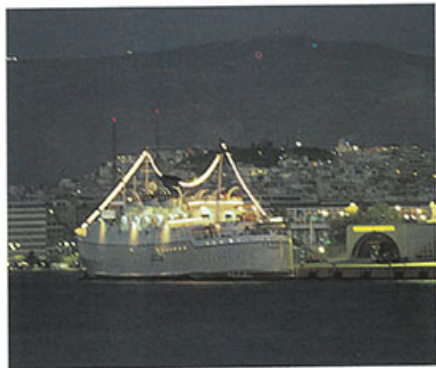
Επενδυτικές ευκαιρίες σε μια
χώρα με σημαντικές
προοπτικές ανάπτυξης
Του Κ. Τσόντου

31. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Από την «καθέλκυση» του πρώτου τεύχους μέχρι το δρομολόγιο με το οποίο ήδη ταξιδεύουμε αυτό το μήνα, τα «Ναυτικά Χρονικά» παρακολούθησαν όλες τις μεγάλες και μικρές στιγμές της ελληνικής ναυτιλίας και φιλοξένησαν στις σελίδες τους τα πρόσωπα και τα γεγονότα που σημάδεψαν τη χρονιά που πέρασε



56. ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ:
Μια τάξη με ιδιαιτερότητα
Του Απ. Δόμβρου



58. ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
Του καθηγητή
Αντώνη Αντάπαση

60. ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΣΧΕΣΗ
ISM CODE ΚΑΙ P&I CLUBS
Του καθηγητή
Αλέξανδρου Γουλιέλμου

62. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

64. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

68. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ
ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Του Γ. Μπάνου

70. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ
ΠΛΟΙΩΝ
Ανασκόπηση 1998
Του Τ. Μακρή

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

72. ΚΕΡΔΗ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ
Ποιοι αερομεταφορείς αύξησαν
σημαντικά τα κέρδη τους κατά
τη διάρκεια του 1998

76. ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ
ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
Συμπεράσματα
Διεθνούς Συνεδρίου
Αερομεταφορών
και Αεροδρομίων

78. AIR NEWS

80. ENGLISH SUPPLEMENT

Λόγω της ύλης που απαιτού-
σε το επετειακό τεύχος, μόνι-
μες στήλες δεν συμπεριελή-
φθησαν σε αυτό.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 12
Ιανουάριος 1999
Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης
Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε.Σίμος
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:
Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:
Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας
Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη
Διεύθυνση Διαφήμισης
& Επικοινωνίας:

Πόλυ Φιλιπποπούλου
Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

Οικονομική Διεύθυνση:
Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Υπεύθυνος συνδρομών:

Χρήστος Καπάντας
Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου
Παραγωγή διαχωρισμών & Εκτύπωσης:
Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.
Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος, 17342
ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ. 9953463-5, 9966762-3,
FAX: 9924115

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο
Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.
Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7
185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4227111- Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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



**INDEPENDENT SHIP MANAGEMENT
WITH A PERSONAL TOUCH**

Quality Ship Management

SAFETY
MANAGEMENT
SYSTEM
CERTIFIED
BY



- TECHNICAL MANAGEMENT
- COMMERCIAL MANAGEMENT
- FINANCIAL MANAGEMENT
- SHIP INVESTMENT
- CONSULTANCY

MARE MARITIME COMPANY S.A.

75 POSIDONOS AVENUE

ALIMOS

ATHENS 174 55

GREECE

TEL: +30 (0)1 98 52 900

FAX: +30 (0)1 98 52 777

TLX: 214271 MARE GR

CONTACT: GEORGE PANAYOTOPOULOS

GLOBAL MARITIME SERVICES LTD.

3 BERKELEY SQUARE

LONDON W1X 5HG

ENGLAND

TEL: +44 (0)171 491 1040

FAX: +44 (0)171 491 1060

TLX: 8813231 GLOMAR G

CONTACT: CHRISTOS PAPALEXIS

Η κρίση στις θαλάσσιες μεταφορές δεν ήλθε να δοκιμάσει μόνο την ανθεκτικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία περισσότερο από κάθε άλλη φορά αποδεικνύεται ευάλωτη. Δοκίμασε το ίδιο το κράτος και την πολιτική του. Συνέπεια της δοκιμασίας αυτής υπήρξε και η φυγή από το ελληνικό νηολόγιο. Φυγή που, πέραν της οποιασδήποτε απεγνωσμένης προσπάθειας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, πρόδιδε και κάποια δυσφορία προς την πολιτεία, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι ο ελληνικός εφοπλισμός επεδίωκε πάντα την προστασία της και τη σκέπη της σημαίας της.

Σήμερα, αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα που είχαμε πριν από περίπου τριάντα χρόνια. Πράγμα που σημαίνει ότι η σημερινή κρίση, όχι μόνο δεν αποτελεί αφετηρία για νέα ξεκινήματα, όπως στο παρελθόν, αλλά, αντιθέτως, οπισθοδρομεί την ελληνική ναυτιλία. Και το πρόβλημα δεν είναι άλλο από τον επαναπατρισμό του ελληνικού πλοίου.

Το κόστος της ελληνικής ναυτιλίας έχει από πολλών ετών ξεπεράσει τα όρια εκείνα που της επέτρεψαν ραγδαία ανάπτυξη. Και τα μέτρα τα οποία λαμβάνονται σήμερα, ούτε την ελληνική ναυτιλία βοηθούν να βρει την ανταγωνιστικότητά της, αλλά ούτε και την πολιτεία να βρει την αξιοπιστία της στα μάτια του εφοπλισμού. Από αυτό δε ακριβώς το σημείο θα πρέπει να αρχίσει η αποκατάσταση των ζημιών που έγιναν και που είχαν ως συνέπεια την αποδυνάμωση του ελληνικού νηολογίου. Δηλαδή, να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη του εφοπλισμού προς την ελληνική σημαία ως παράγοντα που βοηθεί στη λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας και όχι ως μέσο που χρησιμοποιεί η πολιτεία, απλώς, για να αρμέγει την «παχιά αγελάδα».

Σε εποχή που ο προστατευτισμός, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, αποτελεί την πάγια τακτική διαφύλαξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας κάθε χώρας -πράγμα που αποτελεί και απόδειξη της αναγνώρισης της σημασίας της-, η ελληνική ναυτιλία δεν πρέπει να απωθείται από την εθνική στέγη. Γιατί αν η ελληνική ναυτιλία χάσει ολοσχερώς την πατρίδα της, η Ελλάδα θα χάσει και τη μόνη οικονομική δύναμη που της αναγνωρίζεται διεθνώς.

Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Ναυτιλία και εθνική οικονομία

Ένα από τα βασικά συμπεράσματα, αξιολογώντας τη λειτουργία της ναυτιλίας στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας, είναι ότι συμβάλλει σημαντικά στην απασχόληση και στο εθνικό εισόδημα.

Πριν από μερικά χρόνια, όταν οι εμπνεύσεις της ναυτιλιακής πολιτικής που ασκούσαν οι κυβερνήσεις δεν ήταν τελικώς ολέθριες για τον πρώτο συναλλαγματοφόρο κλάδο, οι απασχολούμενοι μόνο στα πλοία και στα ναυτιλιακά γραφεία υπολογίζονταν σε 140.000 άτομα. Χωρίς σε αυτά να συνυπολογίζεται και ο αριθμός όσων απασχολούνταν σε δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα με την εμπορική ναυτιλία. Α.χ., στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία απασχολούνταν γύρω στα 20.000 άτομα, ενώ και σήμερα, παρά τη ναυτιλιακή κρίση και τη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, πολύ μεγάλος αριθμός ατόμων απασχολείται σε ναυτασφάλειες, εφοδιασμούς πλοίων, πρακτορεύσεις κ.λπ. Κάποτε, δηλαδή τότε που δεν είχε συρρικνωθεί τόσο δραματικά ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών, οι απασχολούμενοι άμεσα ή έμμεσα στο ναυτιλιακό χώρο αντιπροσώπευαν το 7,5% του εκτός αγροτικού τομέα εργατικού δυναμικού. Ακόμη και σήμερα, πάντως, κάτω δηλαδή από αντίξοες συνθήκες, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας, με τις άμεσες και έμμεσες δραστηριότητές της, αντιστοιχεί σχεδόν στο 4% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Σε άλλη χώρα, όπου η ναυτιλιακή πολιτική θα ήταν διαφορετική, είμαστε βέβαιοι ότι το ποσοστό αυτό θα ήταν πολύ μεγαλύτερο.

Ένα άλλο συμπέρασμα είναι ότι χωρίς στα συναλλαγματικά έσοδα από τη ναυτιλία, κατά τη μεταπολεμική περίοδο, κατορθώσαμε να περιορίσουμε

τα ελλείμματα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και, έτσι, να περιορίσουμε και τις άμεσες επιπτώσεις του στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Με άλλα λόγια, χάρις στη ναυτιλία, οι ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, από το 1955 έως το 1970, διατηρήθηκαν σε υψηλό επίπεδο, ακόμη και κατά την περίοδο της ενεργειακής κρίσης.

Από αυτά και μόνο τα συμπεράσματα διαφαίνεται κατά τον πιο ανάγλυφο τρόπο η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία και, μολονότι η επανάληψη της χιλιεπιωμένης αυτής αλήθειας συνιστά πλέον κουραστική μονοτονία, η πολιτεία συμπεριφέρεται ως να αγνοεί την πραγματικότητα αυτή. Δυστυχώς, τα αποτελέσματα της πολυετούς αυτής πρακτικής τα βλέπουμε σήμερα.

Τώρα οι άνθρωποι της ναυτιλίας αναπολούν τις στιγμές που ο ρυθμός εγκατάστασης ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν εντυπωσιακός. Όπως επίσης και η εγκατάσταση ξένων τραπεζών για ναυτιλιακές εργασίες, καθώς και άλλες δραστηριότητες που είχαν σχέση με τη ναυτιλία και οι οποίες, μαζί, συνέβαλαν στην εξέλιξη του Πειραιά σε σπουδαίο ναυτιλιακό κέντρο. Η προοπτική της μετεξέλιξής του πρώτου επινεύου της χώρας σε κάτι αντίστοιχο προς τη σημερινή παγκόσμια -αλλά και εθνική- οικονομική ανάπτυξη δεν είναι ορατή. Και πώς άλλωστε να είναι, από τη στιγμή που οι ενδείξεις αφήνουν να εννοηθεί ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία εισέρχεται σε παρακμιακή τροχιά. Ευχόμαστε να διαψευσθούμε...

Τι ζητεί η ναυτιλία

Όλα αυτά απαιτούν, ασφαλώς, συγκεκριμένες αλληλαγές στην ασκούμενη σήμερα ναυτιλιακή πολιτική σε τρόπο ώστε η ελληνική ναυτιλία να διαδραματίσει το ρόλο που δικαιωματικώς της ανήκει, στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας. Τι πρέπει να γίνει:

Πρώτον, να ενισχυθεί η αποθεσθεία -για λόγους που γνωρίζει η πολιτεία- ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Μόνον έτσι θα ανακοπεί η συρρίκνωση της ναυτιλίας μας. Δεύτερον, να εξυγιανθεί η ασφαλιστική κάλυψη των Ελλήνων ναυτικών, η υποβάθμιση της οποίας αποτελεί πρόσθετο παράγοντα αποθάρρυνσης των νέων στην επιλογή της ναυτικής σταδιοδρομίας.

Τρίτον, να οργανωθεί σωστά η επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών.

Η αναβάθμιση των σχολών δεν γίνεται μόνο με αλληλαγές του τίτλου τους. Τέταρτον, να αναπτυχθεί η τεχνική υποδομή της ναυτιλίας, χωρίς την οποία δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη στενότερη σύνδεση του κλάδου με την εθνική οικονομία.

Πέμπτον, να ενισχυθεί η αυτοτέλεια του σημερινού διοικητικού φορέα της εμπορικής ναυτιλίας, με τη συγκέντρωση στο αρμόδιο υπουργείο όλων των αρμοδιοτήτων που έχουν σχέση με τον κλάδο και την παραναυτιλιακή βιομηχανία.

Η τεχνική υποδομή

Και μια που αναφερθήκαμε στην τεχνική υποδομή της ναυτιλίας, αλλή και στη συμβολή της στην εθνική οικονομία, ίσως θα πρέπει να υπενθυμίσουμε το μαρασμό της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Πρόσφατη έρευνα του Εθνικού Ινστιτούτου Εργασίας αποκάλυψε ότι οι συνθήκες στη Ζώνη του Περάματος εξακολουθούν να είναι δραματικές για τους εργαζομένους. Στον κλάδο των κατασκευών και επισκευών η ανεργία φθάνει το 80%. Παρ' όλα αυτά, εργάζονται 7.500 άτομα, σε 25 διαφορετικές ειδικότητες, ενώ έχει υπολογισθεί ότι περίπου άλλα 25.000 απασχολούνται σε παράλληλες ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Το αίτια της κρίσεως, βεβαίως, αποδίδονται από την έρευνα στο γεγονός ότι δεν γίνονται επενδύσεις. Την τελευταία πενταετία, το 47% των επιχειρήσεων δεν έχει πραγματοποιήσει καμία νέα επένδυση. Η μέση ηλικία του μηχανολογικού εξοπλισμού είναι τα ένδεκα χρόνια. Και ο μέσος όρος επενδυτικής δραστηριότητας στο σύνολο των επιχειρήσεων της Ζώνης Περάματος, που έγινε την τελευταία πενταετία σε εξοπλισμό, είναι μόνο 53,2 εκατ. δρχ. Κατά την έρευνα, αυτά τα στοιχεία είναι που εξηγούν γιατί στη χώρα μας δεν προχώρησε η αναδιάρθρωση και ο εκσυγχρονισμός των ναυπηγείων, όπως συνέβη σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αλλή ούτε και η στροφή των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων σε άλλους κλάδους βαριών κατασκευών, όπως συνέβη στη Γερμανία. Παραβλέπει βεβαίως η έρευνα να εξηγήσει και τους λόγους για τους οποίους δεν έχουν γίνει αυτές οι επενδύσεις. Πρώτον, διότι η εξαιτίας του κράτους απομάκρυνση από την

ελληνική σημαία του ελληνόκτητου στόλου είχε ασφαλίσει τις επιπτώσεις της και επί της δραστηριότητας της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα μας, μικρής ή μεγάλης. Ας μη λησμονούμε ότι επί σοσιαλιστικών κυβερνήσεων απέτυχε η ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Σκοραμαγκά και Ελευσίνος, τα οποία τώρα επιζούν με παραγγελίες κρατικές, είτε του Πολεμικού Ναυτικού είτε του ΟΣΕ, σε αντίθεση με τον κύκλο δραστηριότητας, π.χ. του Νεωρίου Σύρου, που είναι στα χέρια ιδιωτών. Από την άλλη πλευρά, τι είδους επενδύσεις να πραγματοποιήσουν οι επιχειρηματίες, όταν είναι συρρικνωμένη η δραστηριότητα; Και με ποίου είδους βοήθεια να κάνουν τις επενδύσεις αυτές; Μήπως με τοκογλυφικά δάνεια ή με τραπεζικά δάνεια, τα οποία, την εποχή στην οποία αναφέρεται η έρευνα, δεν είχαν τα σημερινά -χαμηλότερα- επιτόκια; Όσον αφορά τη στροφή των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων σε βαριές κατασκευές έχουμε να παρατηρήσουμε ότι: Πρώτον, αυτή η στροφή στη Γερμανία υποβοηθήθηκε από το ίδιο το κράτος. Δεύτερον, τι είδους στροφή να κάνει το Πέραμα, όπου οι περισσότερες μονάδες, εδώ και πολλά χρόνια, ισορροπούν μεταξύ του καρνάγιου και της μικρής μονάδας; Για να βοηθηθεί η όλη υπόθεση της τεχνικής υποδομής της ναυτιλίας μας στην Ελλάδα, καλό θα είναι οι έρευνες να μη χρωματίζονται από συγκεκριμένη προκατάληψη, διότι, σε τελευταία ανάλυση, μόνο με την αποτύπωση της αυθεντικής πραγματικότητας είναι δυνατόν να εξερευνηθούν οι ρεαλιστικότερες λύσεις.

Ναυτιλία και χρηματιστήριο

Ασφαλώς και ο εφοπλισμός έχει κάθε λόγο να είναι επιφυλακτικός για κάθε εξέλιξη που τον αφορά και στη διαμόρφωση της οποίας αγνοείται από την πολιτεία. Σε τελευταία ανάλυση, δεν έχει και τις καλύτερες εμπειρίες από τη συνεργασία του με το κράτος και τη δυσπιστία με την οποία αυτό τον αντιμετωπίζει.

Αρκεί βεβαίως η πικρή αυτή εμπειρία του εφοπλισμού να μην παγιωθεί ως απωθημένο και ό,τι και αν επιχειρείται αντιμετωπίζεται με καχυποψία και κακοπροαίρετα. Αφορμή για τις επισημάνσεις αυτές δίνουν οι συζητήσεις που γίνονται και τα όσα γράφονται περί δημιουργίας προϋποθέσεων ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται ποντοπόρα πλοία. Ασφαλώς και η κυβέρνηση, η οποία έχει συνδέσει την καλή πορεία του Χρηματιστηρίου με την «απόδειξη» ότι η οικονομία πάει καλά, έχει κάθε λόγο να θέλει να ενισχύσει τη Σοφοκλήους. Πολύ περισσότερο μάλιστα καθώς η ναυτιλία, ως κλάδος, προκαλεί στο ευρύ κοινό την ελπίδα του μύθου που συνδέεται με την εισοδηματική απόδοση της ναυτιλιακής δραστηριότητας! Αυτό όμως δεν δικαιολογεί την επιφυλακτικότητα και τον προβληματισμό των Ελλήνων εφοπλιστών, πολύ περισσότερο μάλιστα για το λόγο ότι η εισοδος μιας επιχειρήσεως στο Χρηματιστήριο δεν είναι υποχρεωτική ούτε αναγκαστική. Αντιθέτως, ο εφοπλισμός, ο οποίος αναζητεί φθηνά κεφάλαια και επιχειρεί κάθε φορά να βρει καινούργιους τρόπους για να τα εξασφαλίσει, χωρίς το βρόχο των τραπεζών, ας λή-

βει σοβαρώς υπ' όψιν του την εμπειρία μεγάλων χερσαίων επιχειρήσεων, οι μετοχές των οποίων διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο και το μέγεθος της κεφαλαιοποίησής τους δεν υστερεί αυτού πολλών ναυτιλιακών εταιρειών.

Ως προς το επενδυτικό που προβάλλεται, ότι το Χρηματιστήριο δεν έχει ανάλογη εμπειρία και ότι για να εισέλθει στη Σοφοκλήους μία ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να αλληλίζει τον τρόπο με τον οποίον είναι δομημένη, θα μπορούσε να παρατηρήσει κανείς: Πρώτον, δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εμπειρία για τη διαπραγμάτευση των ναυτιλιακών μετοχών, την αξία των οποίων θα προσδιορίζεται κάθε φορά η αλάνθαστη διαδικασία της προσφοράς και της ζήτησης. Δεύτερον, το ελληνικό Χρηματιστήριο ετοιμάζεται να περάσει από τις αναδυόμενες στις ώριμες αγορές. Όσον αφορά τη δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που θα ήθελαν να μπουν στο ελληνικό Χρηματιστήριο, δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη αλληλγή στη δομή της λειτουργίας τους, παρά μόνο στη μετοχική τους σύνθεση, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ο πλοικτής θα απολέσει τον έλεγχο της εταιρείας του ή τη διαχείρισή της. Οι επιχειρήσεις δεν θα παύσουν να παραμένουν προσωπικές - διότι ακούστηκε και αυτό -, όπως συμβαίνει και με τόσες άλλες οικογενειακές

επιχειρήσεις που βρίσκονται ήδη στη Σοφοκλήους. Ίσως ο ελληνικός εφοπλισμός θα έπρεπε να δει με λιγότερη επιφυλακτικότητα την προοπτική του Χρηματιστηρίου, και να αντιμετωπίσει

ως μία ακόμη ευκαιρία την αναδυόμενη αυτή προοπτική, από την οποία ήδη έχουν ωφεληθεί άλλες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έστω και διαφορετικής δραστηριότητας. Πάντως, ναυτιλιακές,

Η έλλειψη ναυτικών

Ας μην παραπονιόμαστε μόνο εμείς για την έλλειψη αξιωματικών.

Οτι η Ευρώπη πάσχει, ενώ η Γαλλία, προκειμένου να αντιμετωπίσει το αρνητικό αυτό φαινόμενο, έχει αρχίσει να αυξάνει τον αριθμό των μαθητών που γίνονται δεκτοί στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Η κατάσταση αυτή είναι γενικευμένη. Η έλλειψη ναυτικών, και κυρίως αξιωματικών, πλήττει όλους τους εμπορικούς στόλους, ανεξαρτήτως σημαίας την οποία φέρουν.

Στη Γαλλία, π.χ., σύμφωνα με υπολογισμούς της Ενώσεως Εφοπλιστών, ήδη αντιμετωπίζουν έλλειμμα αξιωματικών, που αντιστοιχεί στο 7% του παρόντος δυναμικού, το οποίο ανέρχεται σε 3.000. Μεγαλύτερη είναι η έλλειψη στα ποντοπόρα και στα κρουαζιερόπλοια, διεθνών πλοίων, διότι απαιτούν μακρά απουσία. Αντιθέτως, τουλάχιστον στη Γαλλία, η ζήτηση υπερβαίνει της προσφοράς στα σκάφη κοντινών αποστάσεων (Πα ντε Κα-

λαί και Κορσική), όπου η απασχόληση επιτρέπει πιο τακτική οικογενειακή ζωή.

Στη Γαλλία έχουν σκεφθεί τη χρησιμοποίηση Ευρωπαίων ναυτικών, πλην όμως και αυτό δεν αποδίδει, αφού η ένδειξη σε αξιωματικούς είναι γενικευμένη. Εξάλλου, το φαινόμενο που παρατηρείται στη χώρα μας, ότι δηλαδή μετά την αποφοίτησή τους από τις Σχολές Ε.Ν. οι σπουδαστές να ακολουθούν επαγγέλματα της ξηράς, παρουσιάζεται σε όλη την Ευρώπη. Γι' αυτό, π.χ. στη Γαλλία, παρά το γεγονός ότι αύξησαν τον αριθμό των εισαγομένων, οι εφοπλιστές δεν μπορούν να υπολογίζουν επακριβώς στους αποφοιτώντες, διότι οι περισσότεροι από τους διπλωματούχους αλλοθύνουν επαγγελματική κατεύθυνση. Τουλάχιστον το 20% όσων αποφοιτούν διοχετεύεται αλλού και μόλις το 1/4 των διπλωματούχων μιας χρονιάς ταξιθεύει μέχρι να βγει στη σύνταξη.

ΟΛΠ και ΟΛΘ ως Α.Ε.

Η αντιπολίτευση κατηγορεί την κυβέρνηση για ανυπαρξία κυβερνητικής πολιτικής στο θέμα των λιμένων, με αφορμή τη μετατροπή των Οργανισμών Λιμένος Θεσσαλονίκης και Πειραιώς σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Η κατηγορία έγκειται κυρίως -όπως προκύπτει και από σχετική δήλωση του αρμοδίου για θέματα Εμπορικής Ναυτιλίας, προέδρου της αντιστοιχού ΟΚΕ κ. Ι.Τζωάννου- στο ότι η κυβέρνηση αδυνατεί να οροθετήσει τους ρόλους του Δημοσίου και των ιδιωτών στην αξιοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κατά τον κ. Τζωάννου, το κόστος από τη μη οροθέτηση αυτή είναι μεγάλο για τους εργαζομένους, την εθνική οικονομία και το Δημόσιο, συνεκτιμωμένων και των εξελίξεων στον ευρωπαϊκό χώρο. Θα είναι πράγματι μεγάλο σφάλμα αν αληθεύει η αποδιδόμενη

στην κυβέρνηση πρόθεση να καλύψει τα ελλείμματα του Δημοσίου από τη διάθεση των μετοχών των δύο αυτών Οργανισμών σε ιδιώτες, χωρίς συγχρόνως να προβαίνει στις αναγκαίες κινήσεις για τον εκσυγχρονισμό τους, συμφώνως προς τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Το ερώτημα που τίθεται -και που προκύπτει και από τη σχετική δήλωση Τζωάννου- είναι αν θα εξασφαλισθούν τα δικαιώματα όλων των εργαζομένων στους δύο Οργανισμούς, καθώς και πώς θα χρηματοδοτηθεί η μεταφορά των ασφαλιστικών δικαιωμάτων και η δημιουργία του νέου Ταμείου Ασφαλίσεως, Προνοίας και Ασθενείας των εργαζομένων στα λιμάνια.

Ποια λιμενική πολιτική

Ένα ιδιαίτερος κρίσιμο θέμα, για το οποίο η κυβέρνηση δεν έχει εμφανίσει μέχρι σήμερα συγκεκριμένο έργο, είναι η λιμενική πολιτική.

Συνιστά δε αντίφαση το γεγονός αυτό καθ' εαυτό, από τη στιγμή που από τη μια πλευρά προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε τους κινδύνους από το cabotage και από την άλλη ελλείπει μια ουσιαστική λιμενική πολιτική, που είναι άμεσα συνδεδεμένη την ακτοπλοϊκή δραστηριότητα. Και να σκεφθεί κανείς ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει τεράστια κονδύλια

για τη χρηματοδότηση των αναγκαίων έργων υποδομής και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων. Κατόπιν τούτου, το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι σε ποιο ποσοστό έχει φθάσει η απορρόφηση των σχετικών κονδυλίων εκ μέρους της Ελλάδος, αν αυτό βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο που διακρίνει και την απορρόφηση των κονδυλίων σε άλλους τομείς, και πού ακριβώς έχουν χρησιμοποιηθεί τα κονδύλια που

έχουν απορροφηθεί. Έναυσμα για τις επισημάνσεις αυτές λαμβάνουμε από σχετική επερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής της Ν.Δ. κ. Γ. Καλός, στην οποία παρατηρεί μεταξύ άλλων: (α) Οι Έλληνες ευρωβουλευτές παραπονούνται ότι το ΥΕΝ δεν στηρίζει και δεν τεκμηριώνει το έργο τους και οι αμέσως ενδιαφερόμενοι φορείς καταγγέλλουν ότι δεν τυγχάνουν εκμετάλλευσης υπέρ των κομβικών εθνικών λιμένων προγράμματα

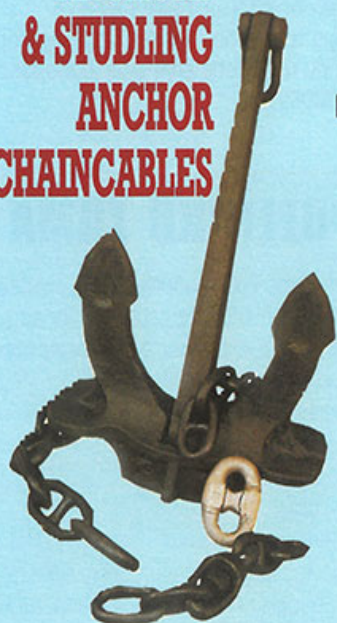
όπως το ΜΕΔΑ. (β) Οι εργαζόμενοι στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ αγωνιούν για το νέο θεσμικό καθεστώς ιδιοκτησίας, το οποίο δεν φαίνεται να παρέχει εγγυήσεις διεθνούς ανταγωνιστικότητας στα κυριότερα των ελληνικών λιμανιών, συμφώνως προς τις αρχές της Πράσινης Βίβλου.

Οι απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά πρέπει ασφαλώς να είναι πειστικές. Πειστικές έργω και όχι λόγω. ➡

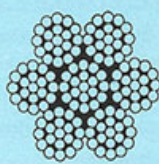
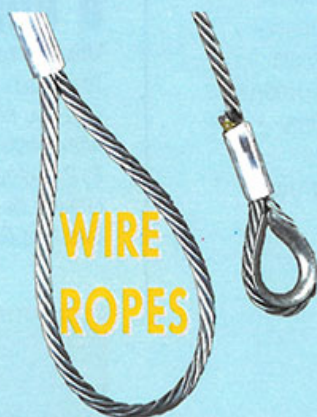
Εν πλω

KATRADIS - linked with quality

**ANCHORS
& STUDLING
ANCHOR
CHAINCABLES**



STOCKIST OF:
WIRE ROPES, ANCHORS AND
STUDLINK CHAINS,
CONTAINER FITTINGS,
IMO EMERGENCY TOWING
ARRANGEMENT,
MARINE PAINTS,
SACRIFICIAL ANODES,
DECK EQUIPMENT,
SURVIVAL SYSTEMS



**KATRADIS-MARINE
ROPES INDUSTRY SA**

MANUFACTURER OF:

NIKA-CORD® MOORING ROPES, NYLON ROPES.

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

OUR CONTACT DETAILS ARE:

11, PSARRON STR., P.O. BOX 86032, PIRAEUS 18503, GREECE

TEL: +301 4631135/4627800, FAX: +301 4619631/4626268,

E-MAIL: katradis@acropolis.gr

WEB SITE: <http://www.katradis.com>

Το Ελληνικό Ναυπηγείο Α.Ε. και η Ιταλική εταιρεία Rodriguez Cantieri Navali S.p.A. υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας για τη

ναυπήγηση και προώθηση των επιβατηγών πλοίων τύπου hydrofoil και των ταχύπλοων οχηματογωγών, fast ferries, τύπου Aquastrada. Η συνεργασία ήταν επακόλουθο της αυξανόμενης ανάγκης γρήγορης και ασφαλούς μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων με δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Αναπτύσσοντας ταχύτητες έως 40 με 50 κόμβους, τα ταχύπλοα οχηματογώγα τύπου Aquastrada διαθέτουν σύστημα ελέγχου πλεύσεως και στάθμισης (Navigation Seaworthiness Management System - NSMS), το οποίο μειώνει τους διστακτισμούς, επιτρέποντας έτσι ασφαλείς και άνετο ταξίδι σε πολύ δύσκολες καιρικές συνθήκες, σημαντικά χειρότερες από αυτές υπό τις οποίες ταξιδεύουν τα ανταγωνιστικού τύπου πλοία.

Επίσης, τα πλοία έχουν σχεδιαστεί ώστε να εκμεταλλεύονται πλήρως τους χώρους για τη φόρτωση του μέγιστου αριθμού οχημάτων στα κάτω καταστρώματα και μεγάλου αριθμού επιβατών στα άνω καταστρώματα.

Η αποκλειστική συνεργασία των εταιρειών Rodriguez Cantieri Navali S.p.A. και των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. υπόσχεται να αποτελέσει μια ισχυρότερη δύναμη στη ναυπήγηση ταχύπλοων οχηματογωγών στην Ανατολική Μεσόγειο αυτή την περίοδο, που η ανταγωνιστικότητα βαίνει αυξανόμενη.

Η επιτυχής εφαρμογή του Κώδικα ISM

Ο Det Norske Veritas διοργάνωσε το 2ο ετήσιο φόρουμ, το οποίο συγκέντρωσε περισσότερα από 300 επιφανή στελέχη ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, με επικεφαλής τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη.

Το κύριο συμπέρασμα του ετήσιου φόρουμ ήταν πως «όχι μόνον η συμμόρφωση με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) αποδείχθηκε επιτυχής για την ελληνική ναυτιλία, αλλά επιπλέον ο ISM δίνει τη δυνατότητα στην ελληνική ναυτιλία να προαγάγει την ιδέα της «αυτορρυθμίσεως», δηλαδή τη συμμόρφωση σε κανονισμούς προερχόμενους από τους ίδιους φορείς που θα τους εφαρμόσουν».

Ο υπουργός, στην ομιλία του, επιβεβαίωσε τη δέσμευση της κυβέρνησης στον ISM και τόνισε τη σημασία του μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδιασμού για τις εταιρείες. «Η σύγχρονη ναυτιλία βασίζεται και στην ποιοτική και ασφαλή διαχείριση, αλλά και στην περιβαλλοντική προστασία, και όχι μόνον στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς», είπε ο υπουργός, επισημαίνοντας τον αυξανόμενο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στο πλαίσιο αυτό.

Τα αποτελέσματα της σχετικής έρευνας του DNV, που παρουσιάστηκαν από τον κ. Μ. Λαβίδα, έδειξαν ότι λιγότερο από το 1% των ελληνόκτητων πλοίων που πιστοποιήθηκαν από τον DNV με το ISM παρακρατήθηκαν για σχετικές ελλείψεις, ύστερα από ελέγχους των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Αντιθέτως, ο μέσος ποσοστιαίος όρος των ελληνόκτητων πλοίων που διακρατήθηκαν από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές, βάσει των στοιχείων που προέρχονται από τη σχετική εκστρατεία των λιμενικών αρχών της Ε.Ε., για ελλείψεις σχετικές με τον ISM, δεν ξεπερνά το 4,5%.

Από τα υφιστάμενα στατιστικά στοιχεία για τα 500 περίπου πλοία και 75 εταιρείες που πιστοποιήθηκαν από τον DNV στην Ελλάδα, οι τομείς που φάνηκε ότι χρειάζονται μεγαλύτερη βελτίωση ήταν η συστηματική συντήρηση, η εκπαίδευση και η εξοικείωση του πληρώματος, καθώς και η συνεχής συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανονισμούς.



Πρωτοπόρος ο όμιλος Σταύρου Καραγιάννη

Κλημάτιο των ασυρματιστών της Ένωσης Ελλήνων Ακτοπλοίων, με επικεφαλής τον τμηματάρχη Γ. Τσανιδάκη, προέβη σε έλεγχο των εγκαταστάσεων στο πλοίο Ρ/Κ «Καραγιάννης 15». Κατά τη διάρκεια του ελέγχου είχαν την ευκαιρία να παρακολουθήσουν τη λειτουργία των τελευταίου τύπου ηλεκτρονικών συστημάτων επικοινωνίας και ασφαλείας πλοίων, GMDSS A2.

Το Ρ/Κ «Καραγιάννης 15» είναι το νεότερο απόκτημα του ομίλου Ρ/Κ-Ν/Γ Σταύρου Καραγιάννη. Θεωρείται δε ένα από τα πλέον σύγχρονα Ρ/Κ-Ν/Γ που πήλε στις ελληνικές θάλασσες και το μοναδικό που διαθέτει, σε λειτουργία, τα συστήματα GMDSS A2.

ΕΚΛΟΓΕΣ ΣΤΟ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Στις εκλογές του Προξενικού Σώματος, που έγιναν στις 2 Δεκεμβρίου 1998, εξελέγησαν για το Διοικητικό Συμβούλιο, μεταξύ των άλλων, και τρεις άνθρωποι της ναυτιλίας. Ως ταμίας ο γενικός πρόξενος της Μάλτας κ. Κωνσταντίνος Καλογερόπουλος, ως μέλος ο γενικός πρόξενος του Ισημερινού κ. Γεώργιος Μπέζης και ως πρόεδρος ο κ. Χρήστος Παπαθεοδώρου.

Αναλυτικά, το Διοικητικό Συμβούλιο που προέκυψε μετά τις εκλογές έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Χρήστος Παπαθεοδώρου, Hon. Consul General of Luxembourg.

Αντιπρόεδρος: Betsy L. Anderson, Consul General of the USA.

Γραμματέας: Annette van Zyl, Embassy of South Africa.

Ταμίας: Κώστας Καλογερόπουλος, Hon. Consul General of Malta.

Μέλη: Yasar Togo, Consul General of Turkey, Γεώργιος Μπέζης, Hon. Consul General of Ecuador, Αικατερίνη Αρμενιάκ, Hon. Consul General of Ethiopia, Maurice Gormezano, Hon. Consul of Monaco, Robert Kelly British Embassy, Ali Morsi El Halawani Embassy of Egypt, Victor Nemtsov Russian Embassy.





ΝΟΜΙΚΟΣ ΑΓΩΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΡΤΕΛ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Σε πολυετή νομικό αγώνα με αθέβαι καταλήξη αναμένεται να εμπλακούν ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες μετά την επιβολή προστίμων-ρεκόρ που ανακοινώθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη δημιουργία καρτέλ στις γραμμές της Αδριατικής Θάλασσας. Αφορμή, η παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από ορισμένες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στις γραμμές της Αδριατικής κατά τα έτη 1987-1993.

Οι ελληνικές εταιρείες που κατηγορούνται από την Ε.Ε. και στις οποίες επιβλήθηκαν πρόστιμα ύψους 8,13 εκατ. ECU (2,9 δισ. δρχ.) για τη σύσταση καρτέλ είναι οι: Καραγιώργης Λάινς, Μινωικές, ANEK, Στρίντζης, Βεντούρης, Mar Lines και η ιταλική Ανδριόττα. Οι έρευνες ξεκίνησαν πριν από τέσσερα χρόνια, μετά την καταγγελία Ολλανδού ταξιδιώτη.

Τα συγκεκριμένα πρόστιμα θεωρούνται από τα υψηλότερα που έχουν επιβληθεί σε ευρωπαϊκές εταιρείες και το άθροισμά τους ισοδυναμεί με το 10% του τζίρου των ανωτέρω αεροπορικών εταιρειών στις γραμμές της Αδριατικής.

Η κοινοτική νομοθεσία παρέχει το δικαίωμα στις εταιρείες να αμφισβητήσουν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο την απόφαση της Επιτροπής. Προηγουμένως όμως θα πρέ-

πει να καταβάλουν το πρόστιμο ή να καταθέσουν εγγυητική επιστολή που θα καλύπτει τους τόκους υπερημερίας μέχρι την εκδίκαση της υποθέσεως.

Για την επιβολή των προστίμων οι Μινωικές Γραμμές σε ανακοίνωσή τους υποστηρίζουν: «Σύμφωνα με την άποψη των νομικών συμβούλων μας, στην απόφαση υπάρχουν πολλοί νομικοί κενά, θα χρησιμοποιηθούν όλα τα ένδικα μέσα και θα γίνει προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο».

Ακόμη, η διοίκηση των Μινωικών υποστηρίζει και τα ακόλουθα:

«Πιστεύουμε ότι και μετά την οριστική απόφαση, η οποία δεν αναμένεται να εκδοθεί πριν από την παρέλευση 12μήνου, το πρόστιμο θα καταμεληθεί στις επόμενες επτά χρήσεις, όσες δηλαδή ήταν και οι παρελθούσες χρήσεις, οι οποίες αποτέλεσαν αντικείμενο έρευνας. Η κατανομή του προστίμου σε επτά μελλοντικές χρήσεις αναμένεται να επηρεάσει ελάχιστα τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας μας στο άμεσο και απώτερο μέλλον».

Τα πρόστιμα των εταιρειών είναι:

1. Μινωικές 3,26 εκατ. ECU
2. Στρίντζης 1,5 εκατ. ECU
3. ANEK 1,1 εκατ. ECU
4. Βεντούρης 1,01 εκατ. ECU
5. Καραγιώργης 1 εκατ. ECU
6. Mar Lines 0,26 εκατ. ECU

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Η Εφορεία του Ιδρύματος Πενήτων Βασιλείου Αθανασίου Πρωθυερέως-Γηροκομείον Πειραιώς ευρίσκεται στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσει ότι, με δωρεά της εταιρείας Doriani Investment Trust Inc. άρχισαν στις 7-12-1998 οι εργασίες ανέγερσης της νέας Πτέρυγος Ιωάννου Δ. Κρητικού, στο χώρο του Ιδρύματος.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σ. Σουμάκη ήάβαμε την ακόλουθη επιστολή με τίτλο «Απάντηση σε δημοσίευμα».

Κύριε Διευθυντά,
Διάβασα με ιδιαίτερη προσοχή τη συνέντευξη του κ. Χατζηπατέρα φύλλο του Νοεμβρίου και θα ήθελα να σας εκφράσω μερικές απόψεις μας για θέματα που θίγονται σε αυτή.
Το ενδιαφέρον του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και, κατά συνέπεια, της ελληνικής κυβέρνησης, για κάθε θέμα που αφορά την ελληνική ναυτιλία, εκδηλώνεται καθημερινά και με σαφήνεια.
Στο πλαίσιο αυτού του ενδιαφέροντος, και αφού αξιολογήθηκε το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον, έγινε μεταξύ των άλλων και μια βαθιά διαρθρωτική τομή στο νομικό πλαίσιο της ναυτικής εκπαίδευσης για την ποιοτική αναβάθμισή της. Ο νέος νόμος για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού έλαβε υπόψη του την ελληνική πραγματικότητα, τις προτάσεις των ενδιαφερομένων φορέων και ανοίγει νέους ορίζοντες για τους Έλληνες ναυτικούς του εικοστού πρώτου αιώνα.
Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, είναι γνωστό ότι τόσο εγώ όσο και οι υπηρεσίες του ΥΕΝ έχουμε πάντα ανοιχτές πόρτες σε κάθε εποικοδομητική πρόταση και συνεργασία, προς όφελος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, για την οποία όλοι προσπαθούμε.

Ο υπουργός
Σταύρος Α. Σουμάκης

Η WISTA ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩ

Στο πλαίσιο της ενημέρωσης των μελών της WISTA Ελλάς, σχετικά με τις διεθνείς εξελίξεις, πραγματοποιήθηκε δημόσια συζήτηση, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, με θέμα τις επιπτώσεις του ευρώ.

Το θέμα «Οι εξελίξεις της ευρωπαϊκής ενοποιητικής διαδικασίας στο κατώφλι του 21ου αιώνα» ανέπτυξε ο κ. Στέλιος Πετράκης, γενικός γραμματέας του υπουργείου Εξωτερικών. Ακολούθησαν ο κ. Νικόλαος Γκαργκάνας, υποδιοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος, με θέμα «Οικονομική και νομισματική ένωση από την ελληνική σκοπιά», η κ. Ζωρζέττα Λάλη, διευθύντρια θαλασσιών Μεταφορών στη γενική διεύθυνση VII-Μεταφορές, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με θέμα «Ευρώ και ναυτιλία», ενώ ο κ. Δημήτρης Κροντηράς, τώως διοικητής της Citibank Ελλάδας, έκανε παρέμβαση. Τη συζήτηση συντόνισε ο κ. Αθανάσιος Παπανδρόπουλος, πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Δημοσιογράφων.

Την εκδήλωση προλόγισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης, υπογραμμίζοντας τη σημασία της παρουσίας των γυναικών επαγγελματιών στο δύσκολο στίβο της ναυτιλίας και συγχαίροντας τη WISTA Ελλάς για τις πρωτοβουλίες της, ενώ σύντομο χαιρετισμό απηύθυνε η πρόεδρος της κ. Χάρις Κιοσέογλου.

Στην εκδήλωση παρέστησαν τα μέλη της WISTA Ελλάς, καθώς και στελέχη από όλους τους χώρους της ευρύτερης ναυτιλιακής κοινότητας, εκπρόσωποι των ΜΜΕ, και όλοι οι προσκεκλημένοι.

Του Νίκου Παλιασολόγου

Η θάλασσα στα ελληνικά γραμματόσημα

Μήτρα πολιτισμού, η απέραντη γαλάζια θάλασσα αγκαλιάζει τον τόπο μας. Τα κύματα αφρίζουν καθώς σβήνουν στη χρυσή άμμο. Οι βράχοι -αιώνιοι μάρτυρες χαράς και λύπης-, αλλοιωμένοι από τη μανία του πελάγους, που μένει μόνο το χειμώνα. Και πάντα περήφανα, τα ελληνικά «σκαριά» να διασχίζουν τα νερά, να μεταφέρουν πολιτισμό, μήνυμα νίκης και αγώνα, ανθρώπους που χαίρονται, ανθρώπους που μοχθούν. Στιγμές «αιώνες», που πασχίζουν να κρατηθούν ζωντανές.

Τα ΕΛΤΑ φροντίζουν γι' αυτό.

Κρατώντας κανείς ένα φάκελο, ένα γράμμα, αναμένει, ελπίζει, καθώς ρίχνει τη ματιά του στον αποστολέα και το μικρό ζωγραφισμένο οδοντωτό χαρτάκι που απεικονίζει καράβια εν πλω σε ιστορικές μάχες, καράβια-μουσεία, καράβια γεμάτα αναμνήσεις στο απέραντο γαλάζιο των ελληνικών θαλάσσιων. Η ελληνική ναυσιπλοΐα, αποτελώντας το πρωτογενές συστατικό της ιστορίας μας, είναι συνώνυμη τόσο με τη διακίνηση εμπορικών αγαθών -οικονομικού πλούτου- όσο και με τη διακίνηση ιδεών -διαπολιτισμικών προσεγγίσεων- που αποτέλεσαν τους καταλύτες της εξέλιξης του ελληνικού πολιτισμού.

Η επαφή με τα πολιτισμικά στοιχεία άλλων λαών μετέφερε και μεταφέρει, μέσω των καραβιών αυτών, στοιχεία ζωής και πνεύματος, τρόπων συμπεριφοράς και δεδομένα που εξελίχθηκαν στο έπακρον από τους πνευματικούς διακινητές. Έδωσαν και συνεχίζουν να δίνουν διέξοδο για το ανήσυχο ελληνικό πνεύμα στο άγνωστο, στην ελευθερία της σκέψης, στην κινητικότητα των

ιδεών, κυριολεκτικά κάποτε, μεταφορικά σήμερα. Σήμερα, μέσω των ΕΛΤΑ, τα ελληνικά καράβια μεταφέρουν άμεσα τις ιδέες μας, αποτελώντας μέσα δικτύωσης του παγκόσμιου χώρου στη θάλασσα και τον αέρα.

«Το καράβι μεταφέρει το γράμμα και το γράμμα τα καράβια». Ο «πομπός» γραφέας στέλνει στο «δέκτη» αναγνώστη το εσώκλειστο μήνυμα, αναπάντεχο ή όχι, μαζί με την πινακίδα και τη μυρωδιά της γαλάζιας ελληνικής θάλασσας, αισθητική αναγκαιότητα στο κίτρινο ή λευκό χαρτί του σύγχρονου κόσμου. Μια ματιά στο καράβι του γραμματόσημου ενεργοποιεί καταίγισμό σκέψεων, αναμνήσεων, δυνατοτήτων, ή αποκλεισμό τους και ηρεμία, που ορίζεται από το μικρό οδοντωτό πηλίοιο.

Το καράβι μου φέρνει καλό ή κακό;

Αποφάσεις του συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού

Υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αθ. Τσουροπλή και με τη συμμετοχή εκπροσώπων των ΝΝΕ, ΠΝΟ και υπηρεσιακών παραγόντων συνεδρίασε το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού στις 24 Νοεμβρίου και ενέκρινε τα παρακάτω σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων:

- Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 362/84 «κανονισμός τηλεπικοινωνιών των ελληνικών εμπορικών πλοίων», που τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 24/88 και ρυθμίζει θέματα προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών πλοίων που εντάσσονται στο παγκόσμιο σύστημα κινδύνου και ασφαλείας GMDSS.
- Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών, λόγω εορτών Χριστου-

γέννων 1998.

- Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978», όπως αυτή τροποποιήθηκε το 1995.

- Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για τροποποίηση του Π.Δ. 364/1998 «αναγνώριση ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών και τροποποίηση των προϋποθέσεων για τη δρομολόγησή τους στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας», όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 333/95.

- Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλοίες προς ή από ελληνικούς λιμένες, σύμφωνα με την οδηγία 98/41/Ε.Κ. του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1998 και άλλες διατάξεις.

- Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος «κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, σύμφωνα με την οδηγία 98/18 Ε.Κ. του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998».



Βρετανία και Ελλάδα Φεστιβάλ συνεργασίας

Παρα
ναυτιλιακά

Ολοκληρώθηκαν οι εκδηλώσεις του φεστιβάλ «Βρετανία και Ελλάδα 1998», οι οποίες κάλυψαν από την οικονομία, την πολιτική, το εμπόριο μέχρι τον πολιτισμό, την εκπαίδευση και τη λογοτεχνία. Παρουσιάστηκαν όλες οι πτυχές, σύγχρονες και παραδοσιακές, των δύο λαών.

Από τις πλέον ενδιαφέρουσες εκδηλώσεις ήταν αυτή που διεξήχθη στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, με θέμα «Ναυτιλιακές αγορές, Εμπόριο, Ναυτιλιακή οικονομία», στην οποία προήδρευσε ο κ. Περικλής Παναγόπουλος, πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε., ενώ την έναρξη κήρυξε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης. Τη συνάντηση προλόγισε ο πρόεδρος της Βρετανίας Sir Michael Llewellyn Smith, ενώ ομιλίες έγιναν από τον Βρετανό πρόεδρο Sir Michael Llewellyn, τον κ. Ιωάννη Λύρα, πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, τον κ. Γεώργιο Δαδικούρα, πρόεδρο της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, και τον καθηγητή Κώστα Θ. Γραμμένο, αντιπρόεδρο του City University.

Μετάξύ των ομιλητών ήταν ο κ. Παναγιώτης Θωμόπουλος, υποδιοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος, και ο καθηγητής κ. Jeremy Peat της Royal Bank of Scotland, οι οποίοι αναφέρθηκαν

στις εξελίξεις των οικονομιών των κρατών της Άπω Ανατολής και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης, ο κ. Eric Sawyer, πρόεδρος της E.A. Gibson Shipbrokers, κάλυψε το θέμα «Αγορά τάνκερ».

Κορυφαία στιγμή του φεστιβάλ «Βρετανία και Ελλάδα 1998», η επίσημη επίσκεψη στη χώρα μας της Α.Β.Υ. Πρίγκιπα της Ουαλίας Κάρολου, στον οποίον, κατά τη διάρκεια τελετής στο Δημαρχείο της Αθήνας στις 23 Νοεμβρίου, απενεμήθη από τον δήμαρχο κ. Δημ. Αβραμόπουλο το μετάλλιο της πόλεως των Αθηνών.



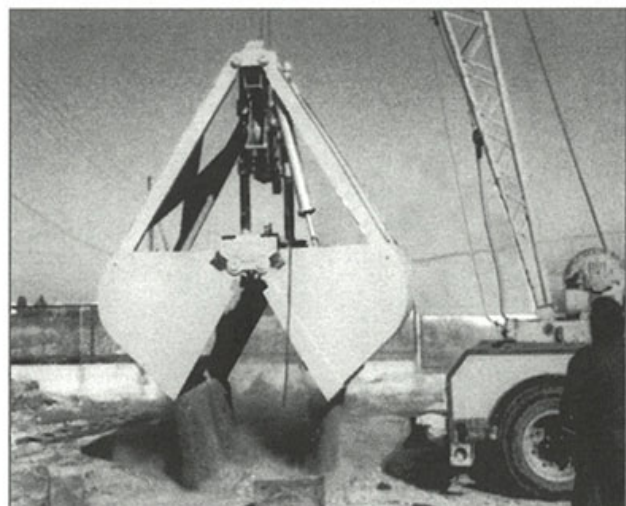
Ο καθηγητής Κώστας Θ. Γραμμένος, αντιπρόεδρος του City University



Ο Δήμαρχος Αθηναίων κ. Δημ. Αβραμόπουλος ενώ παραδίδει στην Α.Β.Υ. Πρίγκιπα της Ουαλίας Κάρολο, το μετάλλιο της πόλεως των Αθηνών

Δ.Ν. ΜΕΛΑΣ

από το 1910



Η ελληνική εταιρία
που κατασκευάζει άρπαγες,
χούφτες (grubs)
όλων των μεγεθών, κατάλληλων
για τα bulk carries πλοία σας.

Δ.Ν. ΜΕΛΑΣ

ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ & ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

33ο χλμ. Λεωφ. Καλυβίων - Μαρκόπουλου 190 03 Αττική • Τηλ./Fax 0299 - 23093

Απεβίωσε η Αλεξάνδρα Προκοπίου, σύζυγος του Γεωργίου Προκοπίου, προέδρου του ναυτιλιακού συγκροτήματος Dynacom. Η νεκρώσιμος ακολουθία της εκηλιπούσης ετελέσθη στις 15 Δεκεμβρίου στον ιερό ναό Αγίου Λαζάρου του Α' Κοιμητηρίου Αθηνών.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τα βαθύτατα συλλυπητήριά τους στην οικογένεια της θανούσας.

**Η υφυπουργός Ανάπτυξης, Άννα Διαμαντοπούλου
αναλύει το πρόβλημα της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας και προτείνει λύσεις**

ΦΩΤΟ: ΆΝΝΑ ΜΠΑΡΦΑΚΙΔΗΣ



Η υφυπουργός Ανάπτυξης Άννα Διαμαντοπούλου μιλάει για την κρίση της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας, την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το πρόγραμμα της κυβέρνησης που αφορά την ευρύτερη περιοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.

Η υφυπουργός απαντά, συγκεκριμένα, στις ερωτήσεις που της έθεσαν τα «Ναυτικά Χρονικά»:

1. Η Ελλάδα κάποτε διέθετε ακμάζουσα ναυπηγική υποδομή για τη ναυτιλία της. Σήμερα, η ναυπηγική βιομηχανία στη χώρα μας περνάει κρίση. Πώς σκέπτεται να αντιμετωπίσει η κυβέρνηση την πραγματικότητα αυτή;

2. Το παράδειγμα του Νεωρίου Σύρου μπορεί να αποτελέσει πρότυπο για ανάλογη εξέλιξη των χρεωμένων λοιπών ναυπηγικών μονάδων; Σε ποια φάση βρίσκεται, αν υπάρχει βεβαίως, το πρόγραμμα αποκρατικοποίησης των μονάδων αυτών;

3. Ποια είναι η πολιτική της Ε.Ε στη ναυπηγική βιομηχανία και πόσο θα μπορούσε η πολιτική αυτή να βοηθήσει στην εξυγίανση των εγχωρίων μονάδων;

4. Το Πέραμα, στο παρελθόν, αποτέλεσε μια πολύ αποτελεσματική επισκευαστική βάση και φυτώριο τεχνικών. Τι μελετά η κυβέρνηση για να αναστρέψει την παρακμιακή πορεία της ευρύτερης περιοχής για να τη σώσει από τα μεγάλα ποσοστά ανεργίας που την πλήττουν;

Άννα Διαμαντοπούλου

**Έχουμε χάσει
πολύτιμο
χρόνο**

Η κρίση στη ναυπηγοεπισκευαστική μας βιομηχανία δεν είναι καινούργια, αντίθετα ξεκινά από τις αρχές της δεκαετίας του '80. Στη φάση αυτή, η κρίση δεν ήταν ελληνικό φαινόμενο, αντίθετα είχε χαρακτηριστικά διεθνούς κρίσης. Η κρίση αυτή ξεκίνησε ως κρίση αγοράς, δηλαδή ως αποτέλεσμα έντονης πτώσης της ναυτιλιακής αγοράς, που επέδρασε αναγκαστικά στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, γρήγορα όμως εξελίχθηκε σε διαρθρωτική κρίση της NEB με τις εξής κύριες αιχμές:

- α. Κρίση τεχνολογικού επιπέδου και παραγωγικότητας.
- β. Κρίση υπερπροσφοράς παραγωγικού δυναμικού (over-capacity).
- γ. Κρίση προσανατολισμού και προσέγγισης της αγοράς.

Θα πρέπει να σας θυμίσω ότι ως αποτέλεσμα αυτής της κρίσης πάνω από το 55% του εργατικού δυναμικού της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ισπανίας έχασε τη δουλειά του και στην Ευρώπη το ίδιο ποσοστό ξεπέρασε το 60%, ποσοστό που ουδέποτε επανέκαμψε.

Στην Ευρώπη, και ιδιαίτερα στην Ε.Ε., ακολουθήθηκαν ειδικές πολιτικές αντιμετώπισης της κρίσης, που εκφράστηκαν με το πρόγραμμα RENAVAL και τις οδηγίες, που σήμερα έφθασαν αιώνας τον αριθμό οκτώ. Βασικές αιχμές του προγράμματος ήταν:

- α. Να μειωθεί συντεταγμένα το δυναμικό της ευρωπαϊκής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στα επίπεδα που οι νέες συνθήκες της αγοράς επιτρέπουν.
- β. Να δημιουργηθεί πλέγμα μέτρων προστασίας των εργαζομένων που πλήττονται από τη μείωση του δυναμικού και να μεταφερθούν σε άλλους κλάδους της οικονομίας ει δυνατόν.

προέβλεπε, πέραν της προαναφερόμενης διαγραφής χρεών.

Ζητώ συγγνώμη για αυτή τη μεγάλη εισαγωγή, αλλά είναι ο μόνος τρόπος για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος της προσπάθειας που αναλάβαμε από το 1995 και μετά.

Στην ουσία έχουμε ανατρέψει όλη την προηγούμενη κατάσταση και πορεία πλεύσης, και έχουμε επεξεργασθεί μια συνεπή και ολοκληρωμένη πολιτική, ενδεχομένως με στέλεις, όχι για την παθητική αντιμετώπιση της κρίσης, αλλά για να δώσουμε ώθηση στην ανάπτυξη, για να δημιουργήσουμε πρακτικά μια νέα ναυπηγική βιομηχανία, σύγχρονη και αποτελεσματική, αντάξια της ναυτοσύνης των Ελλήνων.

Δεν είναι μόνο το Νεώριο Σύρου που πήρε το δρόμο της ανάπτυξης. Και εδώ απαντώ και στη δεύτερη ερώτησή σας. Θα σας πω τι προέβλεπε η πολιτική μας και τι έχουμε επιτύχει μέχρι σήμερα:

1. Πρώτα απ' όλα θεωρήσαμε αναγκαίο να αποκατασταθούν αξιόπιστοι επιχειρηματικοί φορείς σε όλες τις μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Φορείς ικανοί να αναλάβουν το βάρος του εκσυγχρονισμού και της ανόρθωσης των επιχειρήσεων.

Η επίτευξη του στόχου αυτού δεν ήταν μια απλή προσπάθεια πώλησης κάποιων επιχειρήσεων ή των περιουσιακών τους στοιχείων σε ιδιώτες. Περιέλαβε:

- α. Τη μείωση του δυναμικού των επιχειρήσεων με σοβαρά μέτρα κοινωνικής προστασίας, που ανάμεσα στα άλλα δείχνουν και το βαθμό της κοινωνικής ευαισθησίας μας. Παράλληλα όμως, με την κοινωνική ευαι-

«Έχουμε διαπραγματευθεί με την Κοινότητα το καθεστώς των ενισχύσεων, ώστε να είναι δυνατή η ένταξη των έργων που γίνονται στη Ζώνη»

γ. Να εκσυγχρονιστεί το απομένον δυναμικό και να καταστεί ανταγωνιστικό με όρους διεθνούς ανταγωνισμού.

Στην Ελλάδα, δεν εφαρμόστηκε συνεπής και ολοκληρωμένη πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία, ούτε καν έγινε αντιληπτή η πολιτική της Ε.Ε. Είναι χαρακτηριστικό ότι ούτε το πρόγραμμα RENAVAL ούτε οι οδηγίες της Κοινότητας εφαρμόστηκαν στη χώρα μας. Η πρώτη προσπάθεια δημιουργίας εσωτερικού δικαίου, που να υλοποιεί τις Κοινοτικές Οδηγίες, έγινε το 1991 με την έκδοση της ΚΥΑ 30512/91. Είναι όμως επίσης χαρακτηριστικό ότι η απόφαση αυτή:

- α. Απέκλειε παντελώς τα μικρά ναυπηγεία και τις άλλες επιχειρήσεις από τα μέτρα αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού.

β. Ενώ καθιέρωνε την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών δεν καθιέρωνε τις λειτουργικές ενισχύσεις σε συμβόλαιο ναυπήγησης. Ενώ δηλαδή «επέτρεπε» στα ναυπηγεία να πραγματοποιούν ζημιές που εκ των υστέρων τις κάλυπτε το Δημόσιο με τις κατά καιρούς διαγραφές χρεών, δεν επέτρεπε την ενεργητική ενίσχυση των συμβολαίων ναυπήγησης και μετασκευών, όταν στις χώρες της Ε.Ε. οι ενισχύσεις αυτές ξεκίνησαν από ποσοστό 33% (σήμερα είναι στο 9%). Το επιχείρημα ότι η Ελλάδα είναι μικρή χώρα και δεν διέθετε πόρους για τέτοιες ενισχύσεις είναι και αποδείχθηκε βαθιά λησθέντα όταν το Δημόσιο εκ των υστέρων εκλήθη με τις κατά καιρούς διαγραφές χρεών να καταβάλει ποσά που προσεγγίζουν τα 200 δισ. δραχμές.

γ. Η απόφαση αυτή δεν υλοποιήθηκε ποτέ, ούτε καν στα μέτρα που



σθεσία μας φροντίσαμε για την αποτελεσματική αξιοποίηση της μεγάλης πλεονεξίας των εργαζομένων, που αποχώρησαν από τις ναυπηγικές μονάδες. Χαρακτηριστικά αναφέρω την αξιοποίηση έμπειρων εργαζομένων στη στελέχωση των επιτροπών υγιεινής και ασφάλειας του υπουργείου Εργασίας, τη στελέχωση της Διεύθυνσης Μητρώου που δημιουργείται στη Νομαρχία Πειραιά κ.λπ.

β. Την ανάληψη από το Δημόσιο των συσσωρευμένων ζημιών, ώστε οι νέοι φορείς να απαλλαγούν από τα βάρη του παρελθόντος για το νέο ξεκίνημά τους. Και το κάναμε αυτό με την πεποίθηση όχι μόνο ότι είναι η τελευταία φορά που διαγράφονται ζημιές, αλλά ότι σύντομα θα έχουμε κερδοφόρες ναυπηγικές επιχειρήσεις, εισηγμένες στο Χρηματιστήριο.

γ. Ενεργοποιήσαμε το πλαίσιο των ενισχύσεων προς τη ναυπηγική βιομηχανία σε όλη του την έκταση, ώστε: πρώτον, οι επιχειρήσεις να είναι σε θέση να επεξεργασθούν ολοκληρωμένα προγράμματα αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού και να επιδοτηθούν σε ποσοστό 50% και, δεύτερον, οι εργασίες ναυπήγησης και μετασκευής να επιδοτούνται σε ποσοστό ίσο με το

ισχύοντα στην Κοινότητα. Αποκαταστήσαμε δηλαδή ένα πλαίσιο, που τουλάχιστον τοποθετεί τις επιχειρήσεις μας σε ισότιμη βάση με τις αντίστοιχες κοινοτικές.

δ. Καταστήσαμε σαφές ότι έχουμε επεξεργασμένη πολιτική για τη στήριξη και ανάπτυξη της NEB και πολιτική βούληση να λάβουμε τα αναγκαία μέτρα ή να άρουμε εμπόδια του παρελθόντος.

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, θα σας αποριθμήσω τι έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα σε πρακτικό πλέον επίπεδο, ως αποτέλεσμα της πολιτικής μας:

* Πέραν του Νεωρίου που, όπως γνωρίζετε, πηγαίνει πολύ καλά, ιδιωτικοποιήθηκε το Ναυπηγείο της Ελευσίνας (στο φορέα που έχει δείξει την αποτελεσματικότητά του και στο Νεώριο).

* Δοκιμάστηκε το σχήμα 51/49 στον Σκαρμαγκά (51% ΕΤΒΑ, 49% εργαζόμενοι) που είναι πρωτόγνωρο, όχι μόνο για τα ελληνικά δεδομένα, και ανατέθηκε η διαχείριση σε ανεξάρτητο διεθνή φορέα. Παρακολουθούμε με προσοχή την πορεία του εγχειρήματος αυτού, και εκτιμούμε την προσπάθεια που καταβάλλεται.

* Η τελευταία μεγάλη μονάδα, τα ναυπηγεία στη Χαλκίδα, περνάνε και αυτά σε ιδιώτες, και ο σχετικός διαγωνισμός βρίσκεται σε εξέλιξη.

Έχουμε επομένως διασφαλίσει ικανούς επιχειρηματικούς φορείς σε όλες τις μεγάλες μονάδες του κλάδου, και έχω ήδη απαντήσει και στη δεύτερη ερώτησή σας.

2. Η προσπάθειά μας όμως προχώρησε σε βάθος, για να καλύψει το τεράστιο πρόβλημα της μικρής υπεργολαβικής δραστηριότητας. Για δύο λόγους θεωρήσαμε σκόπιμο να υπεισέλθουμε σε ένα πρόβλημα, που ουδέποτε μέχρι σήμερα είχε αντιμετωπισθεί, σε βαθμό που να παρουσιάζεται πρόβλημα ισχύος των νόμων και των κανόνων της ελληνικής πολιτείας στην περιοχή αυτή και τη δραστηριότητα.

* Οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος. Όπως και εσείς αναφέρετε στην τέταρτη ερώτησή σας, η Ζώνη υπήρξε στο παρελθόν το μεγαλύτερο επισκευαστικό κέντρο της χώρας, με όγκο δραστηριοτήτων που ξεπερνούσε το 55% της συνολικής εγχώριας επισκευαστικής δραστηριότητας. Απασχολούσε σημαντικό αριθμό εργαζομένων, που έφθανε, αν δεν ξε-

Και, δεύτερον, το δρόμο του εκσυγχρονισμού, της υψηλής εξειδίκευσης, της μείωσης του χρόνου και της υψηλής ποιότητας στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Εμείς επιλέξαμε το δεύτερο δρόμο, και εκτιμούμε ότι μόνο αυτός μας αρμόζει, ως σύγχρονη χώρα, αλλά εκτιμούμε ότι είναι και ο μόνος αποτελεσματικός, τελικά.

Δεν είναι όμως δυνατόν να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί με την κατάσταση που επικρατεί σήμερα. Γι' αυτό, σκύψαμε βαθιά στο πρόβλημα, προετοιμάζοντας την πλήρη ανασυγκρότηση του χώρου, που θα ολοκληρώσει και την πλήρη ανασυγκρότηση του κλάδου, συνολικά.

Ο νόμος για το Μπρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων αποτελεί μια βαθιά τομή, που δημιουργεί ένα σύγχρονο πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου συνολικά, βάζει κανόνες, χωροθετεί τη δραστηριότητα, σε μια προσπάθεια να αντιμετωπισθούν τεράστια προβλήματα περιβαλλοντικής καταστροφής. Αντιμετωπίζει με τόλημ χρόνια προβλήματα, όπως αυτό της παράνομης λειτουργίας των επιχειρήσεων, και, τέλος, ωθεί στη δημιουργία σοβαρών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, ικανών να αναλάβουν στο χώρο τους το τεράστιο έργο της βελτίωσης των υποδομών, του εκσυγχρονισμού των μεθόδων και του τρόπου λειτουργίας τους. Συγχρόνως, ανοίγουμε το δρόμο για την ένταξη των επιχειρήσεων αυτών σε όλο το πλέγμα των κοινοτικών και εθνικών προγραμμάτων, που θα τους επιτρέψουν με γοργούς ρυθμούς να φθάσουν στο επίπεδο που απαιτούν η αγορά, οι στόχοι, οι προσδοκίες μας, ο σχεδιασμός μας.

Ο νόμος, όπως γνωρίζετε, έχει ψηφισθεί, θα έλεγα ομόφωνα, από τη Βουλή, και ήδη έχουμε επεξεργασθεί τα σημαντικότερα των διαταγμάτων και των εξουσιοδοτικών αποφάσεων που προβλέπει. Με το ξεκίνημα της υλοποίησής του νομίζω θα γίνει αντιληπτό το μέγεθος της προσπάθειάς μας, αλλά και τα αποτελέσματά της. Ελπίζω να μας ευνοή-

«Στην Ελλάδα, δεν εφαρμόστηκε συνεπής και ολοκληρωμένη πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία, ούτε καν έγινε αντιληπτή η πολιτική της Ε.Ε.»

περνούσε, τις 10.000 και αποτέλεσε φυτώριο παραγωγής έμπειρων τεχνιτών. Ήταν επομένως σημαντικό για μας να δώσουμε απάντηση στα χρονίζοντα προβλήματα του χώρου αυτού που, όπως γνωρίζετε, μετά την κατάρρευση των πρώην σοσιαλιστικών χωρών αντιμετώπισε τρομακτικό πρόβλημα.

* Οι σύγχρονες μορφές λειτουργίας των ναυπηγικών επιχειρήσεων, διεθνώς, έχουν επιβάλει την υπεργολαβία ως τη μόνη ανταγωνιστική μορφή οργάνωσης των δραστηριοτήτων τους. Παλιά, οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες απασχολούσαν τεράστιο αριθμό εργαζομένων και διέθεταν τμήματα για να εκτελούν όλες τις εργασίες που απαιτούνται για την κατασκευή ενός πλοίου. Από την κατασκευή των μηχανών μέχρι το ράψιμο των κουρτινών. Σήμερα, γύρω από τα ναυπηγεία απαιτείται μεγάλος αριθμός μικρών, ευέλικτων και εξειδικευμένων μονάδων, που είτε κατασκευάζουν τμήματα του εξοπλισμού των πλοίων είτε ασχολούνται, εξειδικευμένα, με ορισμένες εργασίες ή αναλαμβάνουν και συμπληρώνουν το δυναμικό των ναυπηγείων σε ορισμένους τομείς, ώστε να αντιμετωπίζονται εξάρσεις της δουλειάς που είναι αναπόφευκτες στον τομέα της ναυτιλίας.

Η σημερινή κατάσταση των επιχειρήσεων απέχει πολύ από το να ικανοποιεί τις απαιτήσεις και να δημιουργεί ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα τόσο στο Πέραμα όσο και στην εξυπηρέτηση των μεγάλων μονάδων. Θα σας πω κάτι που είναι σημαντικό. Ο ανταγωνισμός που μας επιβάλλουν οι γείτονές μας, Τουρκία, Ρουμανία, Βουλγαρία και σε λίγο και οι χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας, βασίζεται στα εξαιρετιστικά μεροκάματα που ισχύουν εκεί. Αν θέλουμε, επομένως, να ανακάμψουμε, έχουμε δύο επιλογές:

Πρώτον, τον τριτοκοσμικό δρόμο, με τον εξευτελισμό του εργαζόμενου, με το κλείσιμο των ματιών στη μαύρη εργασία, με όλες τις συνέπειες,

οσούν και λίγο οι συγκυρίες της αγοράς, που σήμερα βρίσκονται σε χείρι στο επίπεδο.

3. Όσον αφορά την εφαρμογή των μέτρων στήριξης και ενίσχυσης προς τη ναυπηγική βιομηχανία, όχι μόνο έχουν καθιερωθεί, αλλά υλοποιούνται κιάλιας. Απαριθμώ:

* Έχουν εγκριθεί και υλοποιούνται ήδη τα επενδυτικά προγράμματα του Νεωρίου, ύψους 3 δισ., του Σκαρμαγκά, ύψους 16 δισ., της Ελευσίνας, ύψους 11 δισ.

* Έχουν υποβληθεί και εγκριθεί σε δύο συνόδους της γνωμοδοτικής επιτροπής μέχρι σήμερα περίπου εννέα προγράμματα ναυπήγησης και μετασκευών, με επιδότηση 9% και 4,5%, αντίστοιχα.

* Έχουμε εντάξει τις μικρές επιχειρήσεις της Ζώνης σε σειρά προγραμμάτων του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας για την επιδότησή τους σε μια σειρά δράσεων, επενδυτικών, οργανωτικών, εκπόνησης ISO, δημιουργίας Clusters κ.λπ. Με την υλοποίηση του νόμου για το Μπρώο, εκτιμώ ότι θα ξεπεραστούν και τα σημερινά προβλήματα, που δυσκολεύουν την ένταξη των επιχειρήσεων σε τέτοια προγράμματα, και οι ρυθμοί θα βελτιωθούν σημαντικά.

* Μόλις χθες στο νόμο για το αποκαλούμενο «μίνι ασφαλιστικό» ψηφίστηκε διάταξη που ρυθμίζει τις οφειλές προς το ΙΚΑ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Ζώνη κατά τρόπο ειδικό σε σχέση με το σύνολο των υπολοίπων επιχειρήσεων και ιδιαίτερα ευνοϊκό. Και το μέτρο αυτό εντάσσεται σε μια συνολική πολιτική της κυβέρνησης για την ανασυγκρότηση του κλάδου.

* Για τη Ζώνη γνωρίζετε ότι από το διυπουργικό όργανο, που λειτουργεί και λειτουργεί ειδικά για τη Ζώνη, έχουν ληφθεί και άλλα μέτρα, που αφορούν τόσο την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων των εργαζομένων και των συνεπειών της ανεργίας όσο και τη δημιουργία ή τη βελτίωση υποδομών.

θα παραθέσω εδώ τα εξής ως υποσημειώσεις:

α. Έχουμε διαπραγματευθεί με την Κοινότητα το καθεστώς των ενισχύσεων, ώστε να είναι δυνατή η ένταξη των έργων που γίνονται στη Ζώνη, και ήδη από τις προτάσεις που έχουν εγκριθεί, η συντριπτική πλειοψηφία αφορά εργασίες στο Πέραμα. Αυτό, σε συνδυασμό και με τα προαναφερόμενα για το Μητρώο και άλλα μέτρα για τις μικρές επιχειρήσεις του κλάδου, δεν επιτρέπει σε κανένα να ισχυρίζεται ότι κοιτάζουμε μόνο τα μεγάλα ναυπηγεία και όχι το Πέραμα. Η αλήθεια είναι ότι έχουμε συνοδική πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία, που αφορά όλους.

β. Έχουμε συμβάλει αποφασιστικά στην Κοινότητα, ώστε το καθεστώς των ενισχύσεων που έληγε στις 31-12-97 να ισχύει μέχρι σήμερα και να παραταθεί μέχρι το 2001 για τις λειτουργικές ενισχύσεις και μέχρι το 2003 για τις ενισχύσεις υποδομών. Αυτό μας δίνει τη δυνατότητα να κερδίσουμε λίγο από το χαμένο χρόνο.

γ. Γνωρίζω ότι τα επιμέρους μέτρα που παίρνουμε, δεν βγαίνουν όλη καλή και υπάρχουν δυσκολίες ή και ανακοινοποιήσεις, του ίδιου του κρατικού μηχανισμού σε πολλές περιπτώσεις. Ούτε επαναπαυόμαστε με υποσχέσεις που δώσαμε κάποτε, έστω και αν υλοποιήθηκαν στην εντέλεια. Αντίπαλός μας είναι τα προβλήματα και η επίλυσή τους απο-
τελεί το μέτρο της επιτυχίας μας ή της αποτυχίας μας. Είμαστε ανοικτοί σε διάλογο, και είναι η αλήθεια ότι συζητάμε συχνά και με όλους τους φορείς, ενώ συνεχώς βάζουμε στην ατζέντα μας καινούργια θέματα προς αντιμετώπιση.

Επικεντρο της προσπάθειάς μας όμως είναι να προχωρήσει ο πυρήνας της πολιτικής μας, και παράλληλα είμαστε ανοικτοί σε προτάσεις για επιμέρους ρυθμίσεις.

Μέχρι αυτό το σημείο, θα μπορούσε να πει κανείς ότι υπάρχει πολιτική, με βασικούς στόχους την ανασυγκρότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας, ώστε να βρει το δρόμο της στο διεθνές ανταγωνισμό. Για δύο βασικούς λόγους όμως, θεωρήσαμε ότι αυτό δεν είναι αρκετό:

α. Ο χρόνος που έχουμε χάσει είναι πολύ μεγάλος, στην ουσία πάνω από δεκαετία, και δεν κερδίζεται εύκολα, μέσα σε ανταγωνιστικό περιβάλλον.

β. Από τις κατά καιρούς κρίσεις, έχει εδραιωθεί εικόνα αναξιοπιστίας των ναυπηγικών μας μονάδων, η οποία ευτυχώς δεν αφορά την ποιότητα των εργασιών, που θεωρείται αρκετά υψηλή. Αφορά όμως το κόστος, και κυρίως το χρόνο και τη συνέπεια στο χρόνο παράδοσης. Και η εικόνα αυτή είναι εδραιωμένη στους εφοπλιστές, στους τραπεζίτες, γενικά στην αγορά.

Βρισκόμαστε, δηλαδή, μπροστά σε ένα φαύλο κύκλο, όπου τα ναυπηγεία πρέπει να αποδείξουν ότι είναι σε θέση να κατασκευάσουν πλοία με ανταγωνιστικούς όρους. Για να το κάνουν όμως αυτό, πρέπει να πάρουν και παραγγελίες.

Με αυτές τις σκέψεις, έχουμε επικεντρώσει πλέον τις προσπάθειές μας στον τομέα της αγοράς. Πώς είναι δυνατόν, δηλαδή, να αναπτύξουμε αγορά νέων ναυπηγικών κατασκευών και μετασκευών, από την οποία οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες μπορούν να επωφεληθούν.

Για πολλούς λόγους, ο τομέας της αγοράς που είναι πιο προσιτός και

παρουσιάζει συγκριτικά πλεονεκτήματα είναι η ακτοπλοΐα:

* Η ακτοπλοΐα εν δυνάμει είναι πιο κοντά στην ελληνική πραγματικότητα και στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

* Αποτελεί μια μεγάλη και δυναμική αγορά, που βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη, με παραγγελίες Ελλήνων εφοπλιστών, που όμως κατευθύνονται στο εξωτερικό.

* Η επικείμενη άρση του cabotage θα ταραξεί τα νερά και υπό προϋποθέσεις μπορεί να δημιουργήσει μια έντονα δυναμική αγορά.

* Στην ίδια κατεύθυνση συντείνουν και οι νέοι κανονισμοί που τίθενται σε εφαρμογή και απαιτούν προσαρμογές των πλοίων.

* Η ακτοπλοΐα αποτελεί σημαντικό κλάδο, που επηρεάζει καθοριστικά την ανάπτυξη των ευαίσθητων νησιωτικών περιοχών της χώρας, αλλά και συνοδικά την ανάπτυξη της χώρας. Αποτελεί επομένως έναν προνομιακό τομέα άσκησης πολιτικής.

* Παράλληλα όμως, στα ακτοπλοϊκά σκάφη η χώρα μας έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, έναντι άλλων τύπων σκαφών, και αποτελεί το χώρο όπου μπορούμε να επικεντρώσουμε, να αναπτύξουμε τεχνογνωσία και να καταστούν ανταγωνιστικοί.

Στη βάση των παραπάνω και σε συνεργασία με τα υπουργεία Εμπο-
ρικής Ναυτιλίας και Αι-
γαίου, έχουμε ανα-
πτύξει ένα μεγάλο
πρόγραμμα ανάπτυ-
ξης των νησιωτικών
περιοχών, το πρό-
γραμμα «Αριόδον».

Το πρόγραμμα έχει μεγάλη έκταση και δεν μπορεί να εξαντληθεί εδώ, θα σας πω όμως εν ολίγοις τι περιλαμβάνει:

* Αναδιοργάνωση του δικτύου των εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών σε εντελώς νέες βάσεις.

* Δημιουργία νέου πλαισίου λειτουργίας των επιχειρήσεων και έκδοσης των αδειών σκοπιμότητας, με βάση και την

προοπτική άρσης του cabotage.

* Δημιουργία της απαραίτητης λιμενικής υποδομής για την εξυπηρέτηση του δικτύου και νέο πλαίσιο διαχείρισης λιμένων.

* Ανανέωση και εκσυγχρονισμό του στόλου της ακτοπλοΐας.

* Καθιέρωση κινήτρων για τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων των εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών.

* Δημιουργία πλαισίου για τη χρηματοδότηση και την εγγύηση ναυπηγικών έργων.

* Ανάπτυξη εγχώριας τεχνολογίας και τεχνογνωσίας στη μελέτη και σχεδίαση πλοίων και προσπάθεια τυποποίησης ορισμένων τύπων σκαφών, που θα αυξήσουν τη διεξοδικότητα των ναυπηγικών μας επιχειρήσεων στην αγορά.

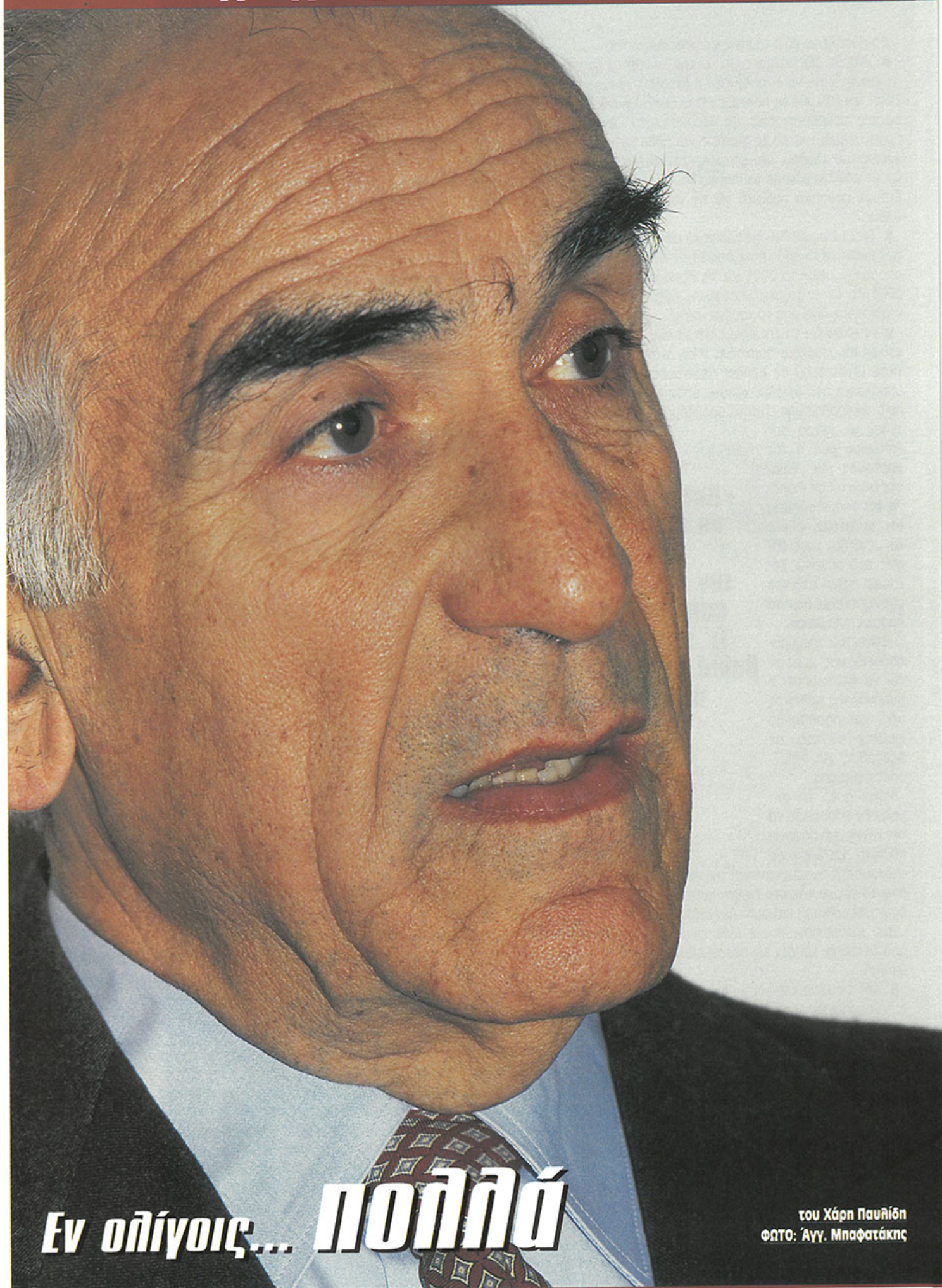
Το πρόγραμμα βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία. Αντιλαμβάνεστε ότι η εμπειρία του είναι ευρύτερη μιας αμιγώς ναυπηγικής πολιτικής, αλλά εκτιμούμε ότι θα αποτελέσει τον καταλύτη για σημαντικές εξελίξεις και στο ναυπηγικό κλάδο.

Κατά καιρούς, έχουμε παρουσιάσει πλευρές της πολιτικής μας, αλλά όχι τη συνοδική πολιτική μας. Σήμερα, μου δώσατε την ευκαιρία να κάνω συνοδική, κατά το δυνατόν, παρουσίαση, και σας ευχαριστώ γι' αυτό. ➡



«Δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν οι στόχοι μας με την κατάσταση που επικρατεί σήμερα. Γι' αυτό, σκύψαμε βαθιά στο πρόβλημα, προετοιμάζοντας την πλήρη ανασυγκρότηση του χώρου»

Α Λ Ε Ξ Α Ν Δ Ρ Ο Σ



Εν ολίγοις... **ΠΟΛΗΔΩ**

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Το πολιτικό κόστος σε δεύτερη μοίρα

Σας ρείνει το γραφείο σας στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας;

Μου ρείνει, με την έννοια ότι το γραφείο αυτό απετέλεσε πεδίο έντονης δραστηριότητας σε έναν τομέα που συμβάλλει όσο κανείς άλλος στην προβολή της Ελλάδας διεθνώς και, βέβαια, μετέχει ενεργά στην οικονομική πρόοδο του τόπου μας.

Έτσι, η ανάμνησή μου από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν συνδέεται με τον υπουργικό θώκο, το γραφείο, αλλά με τη ναυτιλία, που ιδιαίτερα αγάπησα και αγαπώ.

Θυμάστε ποια ήταν η πλέον δυσάρεστη στιγμή στη θητεία σας;

Οι δυσάρεστες στιγμές στη θητεία ενός υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, και φυσικά και της δικής μου, συνδέονται με τα ναυτικά ατυχήματα, για τα οποία και εγώ, ως ναυτικός, είναι φυσικό να έχω ιδιαίτερη ευαισθησία.

Η πιο ευχάριστη;

Η ραγδαία αύξηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία, που έφθασαν τα 3.500, και η σκέψη ότι η γαλανόλευκη κυμάτιζε σε όλη τη μήκη και τα πλάτη της υδρογείου.

Περισσότεροι οι φίλοι ή οι εχθροί σας;

Δεν θα μιλούσα για εχθρούς. Φίλοι, ναι. Πολλοί και σταθεροί, μέχρι και σήμερα. Υπήρξαν βέβαια και διαφωνούντες. Ποτέ όμως εχθροί. Εκ φύσεως δεν εχθρεύομαι και δεν δημιουργώ, νομίζω, τέτοιας κατηγορίας συναισθήματα.

Τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία είναι επαρκή;

Εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται ότι, προφανώς, τα μέτρα είναι ανεπαρκή. Δυστυχώς, παρατηρείται συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας. Τρεις παράγοντες επιδρούν στη συρρίκνωσή της αυτή, και αποτελούν το γόρδιο δεσμό που πρέπει να λύσει το ελληνικό κράτος:

1ον) Το υψηλό κόστος εκμεταλλεύσεως των πλοίων. Στο σημείο αυτό πρέπει με μεγάλη προσοχή να μελετηθούν τα μέτρα που λαμβάνονται από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, προκειμένου να ενισχυθεί η εθνική σημαία τους και στις οποίες παρατηρείται αύξηση του εθνικού νηολογίου τους.

2ον) Το υψηλό κόστος συντηρήσεως, που βεβαίως συναρτάται με τη μεγάλη ηλικία και το μέγεθος μεγάλου αριθμού πλοίων και τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις σημερινές μεταφορικές απαιτήσεις. Βεβαίως, υπάρχει σοβαρή τάση ανανεώσεως των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας, αλλά δυστυχώς σε μεγάλο ποσοστό τρέπονται σε ξένες, ελκυστικές σημαίες.

3ον) Ο αδυσαίματος ανταγωνισμός με τις ξένες σημαίες. Σε αυτό βασικά μειοεκτούμε ως χώρα, λόγω ελλιπίμωας εθνικών φορτίων.

Στους ανωτέρω τρεις τομείς, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καλείται να πραγματοποιήσει ταχέως βήματα για να επαναφέρει την ελληνική σημαία στα επίπεδα που ήταν στο παρελθόν.

Μια καινούργια στήλη «καταπλέει» σήμερα στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών», φιλοξενώντας στο παρθενικό της ταξίδι τον πρώην υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και σήμερα βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Αλέξανδρο Παπαδόγονα. Η ονομασία αυτής της νέας στήλης, «Εν ολίγοις... πολλά», ακολουθεί τους σύγχρονους ρυθμούς και τις απαιτήσεις των καιρών. Κοφτές ερωτήσεις, γρήγορες απαντήσεις και πολλές «ειδήσεις». Με λίγα λόγια, «Εν ολίγοις... πολλά».

Εν ολίγοις, ο Αλέξανδρος Παπαδόγονας:

- Αγάπησε και αγαπά τη ναυτιλία.
- Δυσάρεστη στιγμή, τα ναυτικά ατυχήματα...
- Ευχάριστη, η ραγδαία αύξηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία (επί υπουργίας του).
- Δεν έκανε εχθρούς...
- Ανεπαρκή τα μέτρα που λαμβάνονται...
- Θα υπάρξει όφελος από το ευρώ υπό προϋποθέσεις...
- Ρυθμιστικός ο ρόλος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας...
- Σε δεύτερη μοίρα το πολιτικό κόστος...
- Αναδιάρθρωση δρομολογίων και αντικατάσταση παλαιών πλοίων....
- Και τα «... πολλά»...

Μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να εφαρμοστούν το ταχύτερο, και στα επιβοτηρά πλοία, δεδομένου ότι η άρση του cabotage είναι επί θύραις.

Η Νομισματική Ένωση, πλεονέκτημα ή μειονέκτημα για την ελληνική ναυτιλία;

Θεωρώ ότι η ναυτιλία, στο πρώτο στάδιο, θα συνεχίσει να κινείται με βάση το δολλάριο. Εδώ θα παίζει ιδιαίτερο ρόλο η ισοτιμία ευρώ-δολλαρίου. Πιστεύω ότι

το ευρώ πρέπει να είναι λίγο φθηνότερο του δολλαρίου για να βοηθηθούν οι εξαγωγές της Κοινότητας και να διευκολυνθούν οι χρηματοδοτήσεις της εμπορικής δραστηριότητας μέσα στην Κοινότητα με χαμηλό επιτόκιο. Εάν τα επιτόκια δανεισμού είναι χαμηλά, λόγω του ανταγωνισμού ευρώ-δολλαρίου σαφώς θα ωφεληθεί η ναυτιλία, εφόσον βέβαια και η πολιτική που θα διαμορφωθεί από την Κοινότητα βοηθάει προς την κατεύθυνση αυτή.

Ποιος θα μπορούσε να είναι ο ρόλος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με βάση τα νέα οικονομικά δεδομένα;

Θα έλεγα μόνο ρυθμιστικός και επιβοτητικός προς το πλοίο και τον ναυτικό. Θα ήταν εποικοδομητικό να υπάρξει ένα πενταετές πρόγραμμα ναυτιλιακής πολιτικής σε κρίσιμους στόχους, που θα βοηθήσει να επανακάμψει το πλοίο. Αυτό το πρόγραμμα θα δίνει την αίσθηση της σταθερότητας της νομοθεσίας και των μέτρων που θα λαμβάνει το κράτος συνολικά, και όχι αποσπασματικά.

Το πολιτικό κόστος κακός σύμβουλος του εκάστοτε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Κάθε μέτρο προκαλεί αντίδραση από κάποιες πλεωρές εφόσον θίγονται συμφέροντα, και τα συμφέροντα στη ναυτιλία είναι πολύ έντονα. Αλλά εάν πρόκειται για το καλό της ναυτιλίας, το

πολιτικό κόστος θα πρέπει να τίθεται σε δεύτερη μοίρα.

Ο εκσυγχρονισμός της ακτοπλοΐας με ή χωρίς το κράτος;

Η αναδιοργάνωση της ακτοπλοΐας είναι κάτι παραπάνω από επιτακτική και δεν πρέπει να εφησυχάζουμε μέχρι το 2004. Βάση του εκσυγχρονισμού πρέπει να είναι η αντικατάσταση των παλαιών πλοίων και η νέα διάρθρωση των δρομολογίων, με βάση τις νέες ανάγκες και όχι με βάση τις πολιτικές σκοπιμότητες. Το κράτος πρέπει να έχει σοβαρό ρόλο, λόγω του ευαίσθητου της περιοχής του Αιγαίου και των πλοίων προσπριβών που υπάρχουν με τη γείτονα. Ο ρόλος του κράτους πρέπει να είναι διακριτικός. Εδώ θα μου επιτρέψετε να σας εκθέσω και την άποψή μου για την ανεργία των ναυτικών. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να γνωρίζει ακριβώς ποια είναι η αριθμητική βάση του ανθρώπινου δυναμικού και πρέπει να γίνει μια πραγματική απογραφή του δυναμικού της ναυτιλίας, προκειμένου να μετρηθούν όχι μόνο η ανεργία, αλλά και η αποτιμώμενη εκπαίδευση ανωτάτης των ειδικοτήτων, των αναγκών της νέας τεχνολογίας κ.λπ. ➤

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Με την ευκαιρία της συμπλήρωσης ενός έτους από την επανέκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», σας εύχομαι καλή επιτυχία και συνέχεια στο πραγματικά δύσκολο έργο σας και την προσφορά σας στον τομέα της ναυτιλιακής ενημέρωσης.

Εύχομαι και ελπίζω το 1999 να είναι μια χρονιά δημιουργίας και ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας και να φέρει σε όλη την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια πρόοδο, ανάπτυξη και ευτυχία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΥΡΑΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η ελληνική ναυτιλία, όπως και η διεθνής, αντιμετώπισε το έτος που πέρασε σειρά σοβαρών προβλημάτων, που δυσχέραναν την πορεία προς την περαιτέρω ανάπτυξη.

Η παρατενόμενη κρίση της ναυλαγοράς, ως συνέπεια μιας διεθνούς οικονομικής ύφεσης, σε συνδυασμό με την απουσία εθνικής πολιτικής για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, είχε ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση του εθνικού νηολογίου, τόσο από μια ισχυρή τάση φυγής όσο και αποφυγής της σημαίας από τη νεοαποκτώμενη χωρητικότητα.

Με την προσδοκία ότι το νέο έτος θα βελτιωθούν οι γενικότερες συνθήκες και ότι θα υπάρξει κατανόηση των δυσκολιών της ελληνικής ναυτιλίας από μέρους της πολιτείας, η εφοπλιστική κοινότητα θα συνεχίσει την προσπάθειά της για ανάπτυξη και βελτίωση του στόλου τον οποίο διαχειρίζεται, κατ' εξοχήν από τον εθνικό χώρο, προκειμένου να διατηρήσει τη διακεκριμένη θέση που κατέχει σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας και του έθνους.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΩΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Σε λίγες μέρες μπαίνουμε στον τελευταίο χρόνο της δεύτερης χιλιετίας μ.Χ., έναν χρόνο που σηματοδοτείται από τη νομισματική ενοποίηση της Ευρώπης, πράγμα που σίγουρα θα αλλάξει το συσχετισμό των οικονομικών δυνάμεων παγκοσμίως και θα ανοίξει νέες προοπτικές. Ατυχώς, σε αυτόν το χρόνο μπαίνουμε μέσα από τη χειρότερη ναυτιλιακή κρίση πολλών δεκαετιών. Μια κρίση ρευστότητας στη Νοτιοανατολική Ασία, πιθανότατα λόγω αδέξιων χειρισμών της διεθνούς κεφαλαιαγοράς, τείνει να εξελιχθεί σε διεθνή οικονομική κρίση. Ας ευχηθούμε ότι οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Αμερικανικής Κεντρικής Τράπεζας, αλλά και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και αυτής της Ιαπωνίας, του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και της Διεθνούς Τράπεζας θα τελεσφορήσουν και θα αποτραπεί αυτό το ενδεχόμενο.

Ήδη φαίνονται τάσεις σταθεροποίησης στη Νότιο Κορέα και στην Ιαπωνία. Αν αυτό συνεχίσει και δεν δημιουργηθεί άλλος οικονομικός κραδασμός στη Λατινική Αμερική ή στην οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών, υπάρχουν βάσιμες ελπίδες να αρχίσει αναστροφή της ναυλαγοράς από το χρόνο που μας έρχεται. Έτσι και η ναυτιλία θα μπορέσει να μπει στη νέα χιλιετία με την απαραίτητη αισιοδοξία που απαιτούν οι περιστάσεις. Είθε.

Εύχομαι Χρόνια Πολλά και Καλή Χρονιά στα «Ναυτικά Χρονικά» και τους αναγνώστες τους.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ COMMITTEE ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Φεύγει ο παλιός ο χρόνος, ο οποίος μας έβαλε σε ανησυχίες και επιχειρηματικές αγωνίες, που έφερε η απροσδόκητη πτώση της αγοράς στα ξηρού φορτίου πλοία.

Αλλά να αισιοδοξούμε για τον καινούργιο χρόνο. Οι προβλέψεις, οι υπολογισμοί, οι προφητείες, δεν βγαίνουν πάντα σωστά. Όσοι μιλούν για συνέχιση της κρίσης δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθούν σωστοί. Όχι βέβαια ότι τα πράγματα δεν είναι δύσκολα και, όπως νομίζω, δεν θα συνεχίσουν να είναι δύσκολα κατά τους προσεχείς μήνες.

Στη δουλειά όμως της θάλασσας, ευτυχώς, έχουμε μάθει να ζούμε ολόκληρο τον κύκλο. Τον ερχομό της κρίσης, την ανάκαμψη και τον ερχομό των καλών εργασιών.

Με ψυχραιμία, σύνεση, υπομονή και πίστη στη δουλειά μας να υποδεχθούμε το 1999. Και, εάν είναι δυνατόν, όχι νέες κατασκευές. Υπάρχει και θα υπάρξει άφθονο τوناζ για να ικανοποιήσει τις αγοραστικές μας διαθέσεις.

Και να ζήσουμε τη χρονιά με υγεία και ό,τι καλό.

Καλή χρονιά σε όλο τον κόσμο της ναυτιλίας και στους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών».

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

Τρικυμιώδης η κατάσταση της Εμπορικής Ναυτιλίας ολόκληρο το 1998. Η μεγάλη προσφορά τوناζ, η οικονομική κρίση στην Άπω Ανατολή και η έλλειψη προγραμματισμού από τα περισσότερα ναυτιλιακά γραφεία, εδώ στη Νέα Υόρκη, όπως και στον Πειραιά και το Λονδίνο, έχουν φέρει σε απόγνωση σοβαρό ποσοστό Ελλήνων εφοπλιστών. Αγώνα επιβίωσης δίνουν πολλοί από τους συμπατριώτες μας.

Όμως για εμάς, που δώσαμε στη ναυτιλία μια ολόκληρη ζωή, το σημερινό φαινόμενο δεν είναι ούτε πρωτότυπο ούτε κάτι που δεν το περιμέναμε. Αν μελετήσει κανείς την πορεία της ναυλαγοράς τα τελευταία 40 χρόνια, θα διαπιστώσει ότι ύστερα από μια μικρή σχετικά περίοδο παχίων αγελάδων, έρχεται η πτώση της αγοράς και η κακομοιριά στη ναυτιλία.

Δυστυχώς, λίγοι είναι αυτοί που προβλέπουν την κατάσταση και λαμβάνουν τα μέτρα τους όταν ακόμη υπάρχει καιρός, για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αργότερα την κρίση. Καλά θα είναι πάντως να κάνουμε κάθε προσπάθεια ώστε να ξεπεράσουμε τη σημερινή κατάσταση, με την προοπτική ότι αργά ή γρήγορα θα αλλάξουν και πάλι τα πάγματα στην αγορά και ο εφοπλισμός θα ζήσει καλύτερες μέρες. Ας μην απελπιζόμαστε λοιπόν, και ας θυμηθούμε το παλιό λαϊκό ρητό «Η θάλασσα αρρωσταίνει, αλλά ποτέ δεν πεθαίνει». Καλή Χρονιά και ας ευχηθούμε το 1999 να μας χαρίσει καλύτερες μέρες.

ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟΣ Λ.Σ. ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Η επανέκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» αποδείχθηκε ότι ήταν μια πραγματικά επιτυχημένη προσπάθεια, κατακτώντας σπουδαία θέση στον τομέα της ναυτιλιακής ενημέρωσης.

Το 1998 ήταν μια πολύ σημαντική χρονιά για την ελληνική ναυτιλία, η οποία σε ένα δύσκολο διεθνές περιβάλλον κατάφερε να αποδείξει τη δυναμική της.

Εύχομαι το 1999 να προσφέρει σε όλη την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια τη δυναμική που χρειάζεται για να αντεπεξέλθει στο δύσκολο στίβο της ναυτιλίας.

Ε.Η. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΙΜΟ

Με ευχαρίστηση ανταποκρίνομαι στην πρόσκληση των «Ναυτικών Χρονικών» να απευθύνω χαιρετισμό με την ευκαιρία του Νέου Χρόνου.

Στο χώρο ευθύνης και αρμοδιότητας του ΙΜΟ, η χρονιά που φεύγει μπορεί να χαρακτηριστεί επιτυχής αφού, από στατιστικές πληροφορίες, αποδεικνύεται συνεχής η βελτίωση τόσο στους δείκτες ναυτικών ατυχημάτων (και, κατά συνέπεια, στις απώλειες ζωών, πλοίων και φορτίων) όσο και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από ρύπανση προερχόμενη από πλοία ή άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Από τις στατιστικές πληροφορίες που προανέφερα, ιδιαίτερη έμφαση θα έδινα:

* Στην ανακοινωθείσα μείωση κατά 50% των δραστηριοτήτων του Salvage Association από το 1990 και εντεύθεν, συγχρόνως με την αναγνώριση ότι ένας από τους κύριους γενεσιουργούς της μείωσης αυτής παράγοντες υπήρξε η βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας.

* Στις στατιστικές ατυχημάτων που εξέδωσε, με την ευκαιρία της πρόσφατης (Σεπτέμβριος 1998) διάσκεψης της ΙΥΜΙ στη Λισαβόνα, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (ILU), σύμφωνα με τις οποίες οι ολικές απώλειες σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα μειώθηκαν αισθητά στη δεκαετία 1987-1997.

* Στην πληροφορία που δημοσιεύθηκε στο Lloyd's List τον περασμένο Οκτώβριο, ότι τουλάχιστον 80% της παγκόσμιας χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων λειτουργεί σε πλαίσια υψηλών επιπέδων ασφαλείας, και

* Στο συμπέρασμα εκθέσεως της Intercargo ότι πρόσφατα σημειώθηκε εξαιρετικά διαυγής τάση ουσιαστικής μείωσης απωλειών bulk carriers από όλες τις πιθανές αιτίες.

Το αξιοσημείωτο είναι ότι οι πιο πάνω αναφερόμενες βελτιώσεις επετεύχθησαν υπό καθεστώς χαμηλής ναυλαγοράς, η οποία, μαζί με άλλες συνέπειες, συνέβαλε στο να μειώνονται, όλο και περισσότερο, οι παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων - και, κατά συνέπεια, τα ευνοϊκά αυτά αποτελέσματα παρατηρήθηκαν σε ένα διαρκώς γηράσκοντα παγκόσμιο στόλο (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι πλοία μιας κάποιας ηλικίας θα πρέπει απαραίτητα να θεωρούνται sub-standard).

Προσωπικά πιστεύω, και εύχομαι, ότι τα περισσότερα μέτρα του ΙΜΟ, σε συνδυασμό με συντονισμένες προσπάθειες κυβερνήσεως, πλοιοκτησίας, ναυτεργατών, ηγογυμνών και όλων των άλλων συναρμοδίων φορέων θα αποδώσουν σύντομα καρπούς προς όφελος της ναυτικής ασφάλειας, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και, σε τελική ανάλυση, της ομαλής λειτουργίας του διεθνούς κατά θάλασσαν εμπορίου.

Στις νέες στρατηγικές του ΙΜΟ για την επίτευξη των βασικών του στόχων, θα κατέλεγα:

* Την ολοένα αυξανόμενη έμφαση που δίνει ο Οργανισμός στον ανθρώπινο παράγοντα.

* Τις προσπάθειες σωστής εφαρμογής της αναθεωρημένης STCW Συμβάσεως και του Κώδικα ISM.

* Την περαιτέρω ανύψωση των επιπέδων ασφαλείας των bulk carriers.

* Την αποφυγή υιοθέτησεως νέων κανονισμών μη απόλυτα αναγκαίων, και

* Την τόνωση και επιμελή εφαρμογή των προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας προς τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Με αυτές τις σκέψεις, εύχομαι στους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» Καλή Χρονιά, στους πλοιοκτήτες μας προσοδοφόρες δραστηριότητες, στους ναυτικούς μας καλά ταξίδια και σε όλους υγεία.

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Λ.Σ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Θερμά συγχαρητήρια στη νέα διεύθυνση και στους συνεργάτες των «Ναυτικών Χρονικών» για την πολύτιμη προσφορά τους στην Εμπορική Ναυτιλία.

Σε όλη τη ναυτική οικογένεια και στους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» εύχομαι Καλή Χρονιά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται σε καθοριστική φάση διαρθρωτικών αλλαγών και καταβάλλονται από όλες τις χώρες προσπάθειες για βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της.

Η ελληνική ναυτιλία γενικά το 1998 πέρασε σοβαρή κρίση, η οποία και θα συνεχίζεται όσο το κράτος δεν κατανοεί ότι είναι απολύτως αναγκαίο να εναρμονίσει την εθνική μας νομοθεσία με τα ισχύοντα σε άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πράγμα που είναι απολύτως βέβαιο ότι θα οδηγήσει, με τον περιορισμό του κόστους εκμεταλλεύσεως, σε αύξηση της



ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων, επ' ωφελεία όχι μόνο του εφοπλισμού, αλλά και των ναυτικών μας και εν γένει της εθνικής μας οικονομίας.

Τα θετικά του 1998 είναι η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) στις υπόλοιπες μεγάλες κατηγορίες πλοίων, όπως τα κρουαζιερόπλοια, ιστορικό γεγονός και πρωτοποριακός θεσμός στην περαιτέρω αναβάθμιση της ποιότητας του προσωπικού των επιχειρήσεων και των πλοίων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και την ετοιμότητα και ικανότητα διαχείρισης περιστατικών κρίσεων.

Για το 1999 ευχόμεθα να ξεπεραστούν τα εμπόδια στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας με μια νέα και αναγκαία ολοκληρωμένη στρατηγική εκ μέρους του κράτους, όπου κυρίαρχη θέση πρέπει να κατέχει ο στόχος της ενισχύσεως της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της επιβατηγού ναυτιλίας μας. Από την επιτυχία του στόχου αυτού εξαρτάται καθοριστικά και η επιτυχημένη συμμετοχή μας στο διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό, αλλά και η διατήρηση της ελληνικής σημαίας στα πλοία μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Όπως ήταν αναμενόμενο, η οικονομική κρίση στην Άπω Ανατολή, σε συνδυασμό με τη ναυπηγική υπερδραστηριότητα, βύθισε τη ναυτιλία σε βαθιά και αγνώστου τέλους καταστροφική κρίση.

Όλα αυτά ήταν γνωστά και προβλέψιμα. Εκείνο το οποίο ήταν, δυστυχώς, απρόβλεπτο, και είναι βέβαιο ότι θα επιμηνύει και θα βαθύνει το πρόβλημα, είναι η γενναία επίθεση των κορεατικών ναυπηγείων, τα οποία με τις εκπληκτικά χαμηλές τιμές που προσέφεραν για τις νέες κατασκευές, προσείλκυαν και προσελκύουν και νέους πελάτες, και αν αυτό συνδυασθεί με τον καταποντισμό των τιμών SCARP οδηγεί σε εξαιρετικά θλιβερές προοπτικές για το άμεσο μέλλον. Ευτυχώς, η κορεατική οικονομία πηγαίνει πολύ καλύτερα και με ταχύτερους από τους αναμενόμενους ρυθμούς, με άμεσο αποτέλεσμα την ισχυροποίηση του γουάν και επακόλουθο την αύξηση των τιμών των Newbuildings. Ας ελπίσουμε ότι η σύνεση και η επίγνωση του κινδύνου θα αποτρέψει τους συναδέλφους από νέες παραγελίες.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΣΦΗΝΙΑΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΤΑΣ

Το 1998 δεν σημειώθηκαν ιδιαίτερα γεγονότα που να δικαιολογούν την άποψη ότι η ελληνική επιβατηγός ακτοπλοΐα ακολουθεί το σωστό δρόμο για να διαδραματίσει το ρόλο που επιβάλλεται στη νέα τάξη πραγμάτων που θα προκύψει από την άρση του cabotage.

Η ανανέωση και γενικά ο εκσυγχρονισμός των μονάδων, που αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη διατήρηση της ισχύος της ελληνικής ακτοπλοΐας μετά την 1-1-2004, δεν ενθαρρύνθηκε από σοβαρά και συγκεκριμένα μέτρα, που θα έδιναν στους πλοιοκτήτες τα κίνητρα για νέες κατασκευές στα ελληνικά ναυπηγεία.

Οι μεμονωμένες κινήσεις της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, είτε με τη μορφή νέων κατασκευών είτε με τη μορφή της συνένωσης και συνεργασίας, υπήρξαν όντως ενθαρρυντικές. Ταυτόχρονα, δε, και ενδεικτικές της ανησυχίας που διακατέχει τις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Χωρίς όμως την ουσιαστική παρέμβαση της πολιτείας δεν προβλέπεται να υπάρξει ριζική λύση του προβλήματος.

Το 1999 πρέπει να είναι έτος των μεγάλων αποφάσεων για τη λήψη μέτρων που θα ενισχύσουν τις επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό των επιβατηγών πλοίων, χωρίς να συνδέονται απαραίτητα με την ενίσχυση των ελληνικών ναυπηγείων.

Επί του προκειμένου, δεν πρέπει να διαφεύγει ότι τα ξένα ναυπηγεία, εκτός της άριστης τεχνολογίας, της υπευθυνότητας και της συνέπειας με την οποία εκτελούν τις παραγγελίες, προσφέρουν σε συνεργασία με το κράτος και τις τράπεζες ευνοϊκούς όρους επένδυσης, με τη μορφή χαμηλότοκων δανείων και όρων πληρωμής, που δεν προσφέρονται στην Ελλάδα.

Εάν επομένως στοχεύουμε στον εκσυγχρονισμό του επιβατηγού στόλου, που απαιτεί κεφάλαια πενταπλάσια από την αξία των σημερινών επιβατηγών πλοίων που θα πρέπει να αντικατασταθούν, είναι ανάγκη μέσα στο 1999 (διότι δεν υπάρχουν άλλα χρονικά περιθώρια) να ληφθούν γενναία μέτρα, μη συνδεόμενα απαραίτητα με την πολυσυζητημένη ανάπτυξη της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Από τους Έλληνες ακτοπλοΐτες που δραστηριοποιούνται και πορεύονται σήμερα στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, πρέπει να συνειδητοποιηθεί ότι η σύμπραξη μεταξύ τους, με τη μορφή της συνένωσης ή της συγχώνευσης, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τον εκσυγχρονισμό και την επιβίωσή τους.

Προς την κατεύθυνση αυτή είναι ανάγκη να αφήσουν τις οποιεσδήποτε διαφορές που τους χωρίζουν και να προχωρήσουν σε σχήματα που θα οδηγήσουν στη συνένωση των δυνάμεων και στην επικράτηση, στη νέα τάξη πραγμάτων.

Αποτελεί ακλόνητη πεποίθησή μας ότι εκείνα που ενώνουν τους ακτοπλοΐτες είναι περισσότερα και σημαντικότερα από αυτά που τους χωρίζουν.

Πέραν των κινήτρων για τον εκσυγχρονισμό, απαραίτητη προϋπόθεση για τη στήριξη της ελληνικής επιβατηγού ακτοπλοΐας είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική νομοθεσία, για να εκλείψουν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και η μειονεκτική θέση στην οποία βρίσκεται η ελληνική έναντι της κοινοτικής επιβατηγού ναυτιλίας. Η εναρμόνιση πρέπει να είναι πλήρης, σε όλους τους τομείς, είτε αυτή ανάγεται στις κατασκευές και την ασφάλεια των πλοίων είτε στην επάνδρωση είτε στην ηλικία τους. Διαφορετικά, από την 1-1-2004, ή ακόμη και νωρίτερα, τα ελληνικά επιβατηγά πλοία θα εκτοπισθούν από κοινοτικά νέας τεχνολογίας, υψηλών ταχυτήτων και προδιαγραφών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ

Το 1998 υπήρξε για τους Έλληνες ναυτεργάτες μια δύσκολη χρονιά για σειρά λόγων, που για την οικονομία του χώρου μπορούν να εντοπισθούν στη συνέχιση φυγής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο - γεγονός που επιδείνωσε την ανεργία στον κλάδο μας -, τις διεργασίες που συντελέστηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την άρση του cabotage και, τέλος, τις απαιτήσεις των εφοπλιστών της κρουαζιερόπλοιας ναυτιλίας για τη μεταβολή της επάνδρωσης των πλοίων, απαιτώντας εναρμόνιση των συνθηκών εκμετάλλευσης των κρουαζιερόπλοιων αναλόγων εκείνων που έχουν θεσπισθεί από άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ΠΝΟ, στο πλαίσιο των αποφάσεων του 25ου Συνεδρίου της (4-5 Δεκεμβρίου 1997), ανέλαβε πρωτοβουλίες και προέβη σε σειρά ενεργειών, κοινός παρονομαστής των οποίων υπήρξε η απορρόφηση των ανέργων και η διασφάλιση θέσεων εργασίας στους Έλληνες ναυτεργάτες. Παράλληλα, συνεχίστηκαν και ολοκληρώθηκαν οι συνδικαλιστικές παρεμβάσεις μας στα ανασφάλιστα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία της γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας. Με την άσκηση αποτελεσματικού συνδικαλιστικού και κοινωνικού ελέγχου στα πλοία αυτά, τα οποία σημειωτέον φέρουν σημαίες ευκαιρίας, κατορθώσαμε να τα επανδρώσουμε με Έλληνες ναυτεργάτες, οι οποίοι ασφαλίστηκαν στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Κατ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίσαμε θέσεις εργασίας με προοπτική συνέχειας για το μέλλον. Εξάλλου, πετύχαμε, παρά τη σφικτή εισοδηματική πολιτική, να βελτιώσουμε τα επίπεδα αμοιβών των ναυτεργατών, αποσπώντας αυξήσεις στις Συλλογικές Συμβάσεις μεγαλύτερες του πληθωρισμού. Στις προτεραιότητές μας για το 1998 υπήρξε επίσης η αναβάθμιση των συντάξεων, ώστε οι απόμαχοι της θάλασσας, οι πρωτεργάτες και θεμελιωτές της ναυτιλίας μας, να απολαμβάνουν συντάξεων αναλόγων της προσφοράς τους.

Οφείλω να επισημάνω ότι η προώθηση των θεμάτων αυτών πραγματοποιήθηκε σε ένα εξαιρετικά δύσκολο ναυτιλιακό και οικονομικό περιβάλλον και, παρ' όλα αυτά, πιστεύω ότι μοιρασίτη δεν δόθηκαν λύσεις σε όλα τα προβλήματα του κλάδου μας διαμορφώθηκαν οι προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση των λύσεων που επιζητούμε, με την προϋπόθεση βέβαια ότι και οι άλλοι δύο φορείς της ναυτιλίας μας -κυβέρνηση και εφοπλιστές- θα πράξουν το καθ' ο τους αφορά.

Οι προοπτικές μας για το 1999 συζητήθηκαν εκτενώς κατά το πρόσφατο τακτικό Γενικό Συμβούλιο της ΠΝΟ που, ως γνωστόν, πραγματοποιήθηκε την 1η Δεκεμβρίου 1998. Το Γενικό Συμβούλιο της Ομοσπονδίας, εκτιμώντας τη γενικότερη κατάσταση στο χώρο της ναυτικής εργασίας, αποφάσισε να δώσει πρώτη προτεραιότητα στην προώθηση προβλημάτων που αφορούν τους δύο μεγάλους πυλώνες, δηλαδή την απασχόληση και την απορρόφηση των ανέργων, από τη μια μεριά, και την αναβάθμιση όλων των συντάξεων στη βάση του επαναπροσδιορισμού τους, ώστε να καθορισθούν τουλάχιστον στο 80% του μισθού της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Ακτοπλοϊκών Πλοίων και, παράλληλα, οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των Συλλογικών Συμβάσεων χωρίς δεσμευτικές προϋποθέσεις, από την άλλη.

Στο πλαίσιο της παραπάνω ιεράρχησης, θα συνεχίσουμε με σειρά πρωτοβουλιών, ενεργειών, παρεμβάσεων και με όποιο άλλο μέσο προκρίνει η Διοίκηση της ΠΝΟ, με στόχο την προώθηση επιμέρους θεμάτων, όπως η πάταξη της μεσιτείας και η ριζική αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, σύμφωνα με τις προτάσεις της Ομοσπονδίας, η συνέχιση των δραστηριοτήτων μας κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας και η απόκρουση του αθέμιτου ανταγωνισμού που ασκούν τα πλοία αυτά εις βάρος των υπό ελληνική σημαία πλοίων, πράγμα που συνεπάγεται, μεταξύ των άλλων, δυσμενείς επιπτώσεις εις βάρος των ναυτεργατών, των ασφαλιστικών τους ταμείων και της εθνικής οικονομίας, γενικότερα. Η διατήρηση του cabotage στην επιβατηγό ναυτιλία και πέραν από τις ημερομηνίες που καθορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση θα βρεθεί και πάλι στο επίκεντρο της επιθετικής πολιτικής που ασκούμε τα τελευταία χρόνια. Ειδικότερα, θα απαιτήσουμε την εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους υποδοχής για όλα τα θέματα που αφορούν την επάνδρωση των πλοίων, ενισχύοντας την ελληνική νομοθεσία, ώστε να αποκλείεται η ανάπτυξη ξένων δραστηριοτήτων στις ελληνικές θάλασσες.

Παράλληλα, το μείζον για τον κλάδο των ασυρματιστών, αλλά και για την ασφάλεια πλοίοι και επιβαινόντων, θέμα της παραμονής του ασυρματιστή μέχρι το 2004 σε όλα τα επιβατηγά πλοία, σύμφωνα και με την πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού (ΣΕΝ), θα αποτελέσει για μας την ελάχιστη προϋπόθεση για την ανακούφιση του κλάδου. Στο ίδιο πνεύμα, θα κινηθούμε προς την κατεύθυνση τροποποίησης των Π.Δ. 237/87 και 238/87 για την κατοχύρωση των θέσεων εργασίας του κλάδου των ηλεκτρολόγων και θα επιδιώξουμε να είναι υποχρεωτική η πρόσληψη ηλεκτρολόγου στα ποντοπόρα πλοία άνω των 2.000 κοχ και βοηθού ηλεκτρολόγου για τα ακτοπλοϊκά πλοία άνω των 1.500 κοχ.

Τέλος, ζητήματα που αφορούν τα ασφαλιστικά μας ταμεία, όπως αυτά εντοπίστηκαν από το Γενικό Συμβούλιο, και ακόμη η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και η επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των ναυτεργατών, που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55, έχουν ενταχθεί στις προοπτικές μας για το 1999.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΛΙΣΣΑΡΑΤΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ (πάσης τάξεως)

Είναι γεγονός ότι ως χώρα και ως κοινωνία, αλλά και ως έθνος, διερχόμαστε δύσκολους καιρούς και επιβάλλεται συνεχής επαγρύπνηση, αλλά και μεγαλύτερη δυνατή ορατότητα.

Η ελληνική-ελληνόκτητη ναυτιλία, από τη δεκαετία του 1960, προσδιόρισε τις κατακτήσεις της, τοποθετώντας τον Έλληνα πλοίαρχο και γενικά τον Έλληνα ναυτεργάτη ως θεμέλιο λίθο της προσπάθειας για μια συνεχή αναπτυξιακή πορεία. Είναι αυτός ο Έλληνας πλοίαρχος και αυτός ο Έλληνας ναυτεργάτης που συγκροτεί την έξω από τους προβολείς της δημοσιότητας πλευρά της μεγάλης των Ελλήνων ναυτιλίας. Είναι η πλευρά της μεγάλης ναυτιλίας μας, της οποίας, δυστυχώς, τόσο το κράτος όσο και μέρος της πολιτείας αρνούνται πεισματικά να αναγνωρίσουν το μέγεθος και την προσφορά της.

Το ναυτεργατικό μας δυναμικό, είμαι υποχρεωμένος να το τονίσω ακόμη μια φορά, αποτελεί αναγκαίο κρίκο για τη σύνδεση του εμπορικού μας στόλου με τον εθνικό μας χώρο και την ένταξη του στα μεγέθη της εθνικής μας οικονομίας. Γι' αυτό πρέπει να γίνουν πολλά. Καθένας από τη θέση του, με έργα και με λόγια, μπορεί να καλλιεργήσει και να στεριώσει σε όλη την κοινωνική διαστρωμάτωση την πίστη ότι μέσα στο τεράστιο και πολυδιάστατο μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας θα είναι υπαρκτή η σιγουριά του σήμερα και η βεβαιότητα του αύριο για την επιστημονική, επαγγελματική, οικονομική και κοινωνική ανέλιξη, χωρίς όρια και φραγμούς. Εύχομαι ο καινούργιος χρόνος να ικανοποιήσει τις προσδοκίες όλων των συναδέλφων μου πλοίαρχων, πάσης τάξεως, όπως επίσης και όλων των ανθρώπων της ναυτιλίας και της ναυτεργασίας.

Θέλω εκ βάθους καρδιάς να τους ευχηθώ Καλά Χριστούγεννα, Καλή Χρονιά, Υγεία, Ευτυχία, Χαρά, Καλά Ταξίδια και κάθε επιθυμία τους να γίνει απτή πραγματικότητα.

Για την υπέροχη έκδοση του περιοδικού σας, ελικρινά, θέλω να δεχθείτε τα θερμά μου συγχαρητήρια, αφού τα «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν να προσφέρουν ανεκτίμητες υπηρεσίες στα ναυτικά, ναυτιλιακά, ναυτεργασιακά δρώμενα του τόπου μας.

Σε όλους εσάς, που στελεχώνετε το δυναμικό των «Ναυτικών Χρονικών», εύχομαι υγεία, επιτυχίες και ο καινούργιος χρόνος να είναι το εφάπτερο μια καλύτερης και πλέον επιτυχούς πορείας στον ελληνικό δημοσιογραφικό χώρο. Επίσης, να είναι ειρηνικός, δημιουργικός και να δικαιώσει τις προσδοκίες όλων μας για ένα καλύτερο αύριο. Τόσο των προσωπικών μας στόχων όσο και της εμπορικής ναυτιλίας, γενικότερα.

ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΡΛΙΣΤΩΝ
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Όσο κι αν προσπαθήσω, δεν θα μπορέσω να χαρακτηρίσω τη χρονιά που πέρασε θετική. Ιδιαίτερα για τον κλάδο των Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Αντιθέτως, μια σειρά από αρνητικούς παράγοντες, σε συνδυασμό με τη συνεχιζόμενη πτώση της ναυλαγοράς, επέτειναν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε χρόνια τώρα. Το έτος που πέρασε, η πολιτεία εξακολούθησε να κωφεύει στο αίτημά μας και δεν πήρε μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του μεσογειακού πλοίου. Έτσι, πλοίο 5.000 τόνων DW έχει περισσότερους Έλληνες ναυτικούς από ένα vlc ή από ένα bulk carrier.

Ο νόμος για τη ναυτική εκπαίδευση, σε συνδυασμό με τον συνεχώς μειούμενο αριθμό σπουδαστών των ΑΣΔΕΝ, θα επηρεάσει αρνητικά τη ναυτιλία. Αφού δεν επαρκούν οι απόφοιτοι των ΑΣΔΕΝ, πρέπει να αναπτυχθούν και αξιοποιηθούν άλλες πηγές δημιουργίας στελεχών, γιατί εμείς θέλουμε να διοικούν τα πλοία μας Έλληνες.

Η μετεξέλιξη του ΟΛΠ είναι πάρα πολύ σοβαρό θέμα και δεν πρέπει να γίνει βιαστικά. Αφορά το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, που εξυπηρετεί την πρωτεύουσα, και έχει τεράστια γεωπολιτική σημασία. Ο νέος οργανισμός πρέπει να μείνει υπό δημόσιο έλεγχο, αλλά να λειτουργεί με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, να εφαρμόζει την κοινοτική νομοθεσία και να διασφαλίζει την εργασιακή ειρήνη.

Με τις ανωτέρω σκέψεις, θα ήθελα να ευχηθώ σε όλους όσοι ασχολούνται με τη ναυτιλία, ο καινούργιος χρόνος να τους χαρίσει υγεία και να είναι δημιουργικός για το καλό όχι μόνο της ναυτιλίας, αλλά και της πατρίδας μας γενικότερα.





Η
νέα χρονιά
να είναι η πιο
ευτυχισμένη του αιώνα
για τους αναγνώστες
και τους συνεργάτες μας

*Χρόνια πολλά
Season's Greetings*

«Ναυτικά Χρονικά»

ΠΕΡΙΣΧΟΛΙΟ

1998

του Νάσου Πουθακίδα

*Περίληπτικά
οι σημαντικές
στιγμές
της ναυτιλιακής
κοινότητας
το δωδεκάμηνο
που έφυγε*

JANUARY						
S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

«Δεν θα γίνουμε σημαία ευκαιρίας! Ας φύγουν τα πλοία από το νηολόγιο...».

10/1 Στρίντζης και Π. Παναγόπουλος υποβάλλουν αιτήσεις στο ΥΕΝ για χορήγηση αδειών σκοπιμότητας στις γραμμές της Κρήτης.

12/1 Οι Ισραηλινοί συλλαμβάνουν τρία άτομα που θα τιναζαν πλοία ελληνικών συμφερόντων με σκοπό την είσπραξη ασφαλιστών.

14/1 «Ναυάγιο» για τις εταιρείες Στρίντζη και Παναγόπουλου, αφού η ΓΕΑΣ απέρριψε το αίτημά τους για άδειες σκοπιμότητας στις γραμμές της Κρήτης.

16/1 Τα πλοία στα ελληνικά λιμάνια δεν σκάνουν τις άγκυρες λόγω της απόφασης για άρση του cabotage. Ένταση από την απεργία των ναυτικών.



17/1 Βυθίζεται το κυπριακό φορτηγό «Flare» και το με σημαία Ονδούρας «Άγιος Παντελεήμων». Βαρύ το πένθος: πνίγηκαν 8 Έλληνες και 26 αλλοδαποί ναυτικοί· διεσώθη μόνο ένας Έλληνας.

19/1 Εξαγγέλλονται έργα 2,5 δισ. δρχ. για το λιμάνι του Πειραιά.

24/1 Μειώνεται το έλλειμμα του ΟΛΠ, μετά τη συμφωνία με MSC και Norasia.

28/1 «Μίζα» από άνεργους ναυτικούς για ναυτολόγηση τους. Ποινικές διώξεις από την Εισαγγελία Εφετών.

29/1 «Πονοκέφαλος» στο ΥΕΝ από τις συνεχείς βλάβες τουρκικών πλοίων στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

5/1 Έξι ρυθμίσεις-κλειδιά για τα κρουαζιερόπλοια ζητούν οι εφοπλιστές από τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας.

7/1 Σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝ, ο ελληνικός στόλος μειώθηκε το 1997 κατά 90 πλοία.

8/1 Στ. Σουμάκης:

3/2 Σύμφωνα με το πόρισμα για το ναυάγιο του «Δύστος», έξι ήταν οι αιτίες για τη βύθισή του.

5/2 Ερευνώνται ευθύνες και λιμενικών για το ναυάγιο του «Δύστος».

6/2 Γ. Λύρας: «Όχι μόνο φυγή, αλλά και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου». Τον Ιανουάριο υπέστειλαν την ελληνική σημαία 13 πλοία.

9/2 Ετοιμάζεται κοινοπραξία 26 πορθμείων σε Ρίο-Αντίρριο.

14/2 Γενναία κίνητρα επιζητούν οι πλοιοκτήτες για να κινήσουν τη διαδικασία ανανέωσης των ακτοπλοϊκών μονάδων τους.

20/2 Στην Eurocopter τα ελικόπτερα του Λιμενικού Σώματος, έπειτα από περιπέτειες ετών.

26/2 Καταπλέει στο λιμάνι του Πειραιά το «Superfast 3».

FEBRUARY						
S	M	T	W	T	F	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28



33 Η ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων για τα πλοία περνάει το πρώτο τεστ.

5/3 Νέα μείωση του στόλου το Φεβρουάριο. Διεγράφησαν 12 πλοία και ενεγράφησαν μόλις έξι στο νηολόγιο.

9/3 «Τρικυμία» σε πέντε λιμάνια λόγω κατάρρευσης της ρυμούλκησης.

10/3 Αντίθετη η ΕΕΕ στην κρατική ενίσχυση των ναυπηγείων.

16/3 Από την υποτίμηση της δραχμής, ζημιωμένες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Οι ποντοπόροι αναμένουν σημαντική αύξηση κερδών.

28/3 Δραματική επιχείρηση διάσωσης 10 ναυαγών του «Θεοδώρα Κ» στον Κάβο Μαθιλιά.

31/3 Αυξήσεις 8,4% ζητούν οι ακτοπλοίοι εφοπλιστές.

31/3 Αλληλαγή φρουράς στο Λιμενικό. Νέος αρχηγός ο Θ. Παπακωνσταντίνου.

MARCH						
S	M	T	W	T	F	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

APRIL						
S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

8/4 «Ναυμαχία» για την αύξηση στα εισιτήρια. 4% υποστηρίζει ο κ. Σουμάκης, 8,4% οι πλοιοκτήτες.

11/4 Θα καταργηθεί το μονοπώλιο στις ακτοπλοϊκές γραμμές, λέει ο υπουργός Ναυτιλίας.

16/4 Με κατασχέσεις απειλεί η Εμπορική Τράπεζα τη ΔΑΝΕ.

21/4 Π. Παναγόπουλος: «Άμεση απελευθέρωση της ακτοπλοΐας».

24/4 Παραίτηση του προέδρου του ΟΛΠ Γ. Κλαυδιανού.

25/4 Σχέδιο νόμου προς συζήτηση για αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών.

28/4 Γ. Κλαυδιανός: «Υβριστής και άπειρος ο Σουμάκης!...».



3/4 Συνεχίζεται η «αιμορραγία» του ελληνικού νηολογίου. Το Μάρτιο διεγράφησαν άλλα 17 πλοία.

6/4 Στ. Σουμάκης: «Πρέπει να γίνουν και οι ναυτικοί ανταγωνιστικοί».

7/4 Οι Μινωικές ετοιμάζονται για την είσοδό τους στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.



5/5 Προς ξένα νηολόγια «ταξίδεψαν» άλλα 12 ελληνικά πλοία.

7/5 Προφυλακίζεται ο δήμαρχος Πειραιά Στ. Λογοθέτης.

13/5 Για «σκευωρία Σουμάκη» μιλάει από τη φυλακή ο δήμαρχος Πειραιά.

15/5 Ταυτότητα απόψεων Σουμάκη-ΠΝΟ για την άρση του cabotage.

19/5 Το YEN θα αποκτήσει το δικό του σπίτι στην Ηετιώνεια Ακτή.

20/5 «Κόντρες» στο ΝΕΕ για την ελεύθερη ακτοπλοΐα.

24/5 Επεισόδια στον Πειραιά, μετά την εισβολή των ΜΑΤ στο μηχανογραφικό κέντρο της Ιονικής, στην οδό Γούναρη.

30/5 Το λιμάνι του Πειραιά αποδεικνύεται μικρό για να φιλοξενήσει τη «Μεγάλη Πριγκίπισσα». Το κρουαζιερόπλοιο καταπλέει στο Φαληρικό Δέλτα.

MAY						
S	M	T	W	T	F	S
						1 2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

JUNE						
S	M	T	W	T	F	S
						1 2 3 4 5 6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

5/6 Επένδυση 330 εκατ. δολ. από τη ROC για δύο νέα κρουαζιερόπλοια.

6/6 Κόβονται τα περισσότερα «ελεύθερα» στα ακτοπλοϊκά.

10/6 Νέα παραγγελία των Μινωικών Γραμμών. Πειραιάς-Ηράκλειο σε 6 ώρες!

15/6 Ξεκινά η θερινή σεζόν και από την αρχή του έτους έχουν ήδη πνιγεί 55 άτομα στις ελληνικές παραλίες!

16/6 Πενθήμερη απεργία στα λιμάνια, με απόφαση της ΟΜΥΛΕ, για τη μη μετοχοποίηση ΟΛΠ και ΟΛΘ.

17/6 Υπόμνημα των ακτοπλοίων για τα «απαράδεκτα λιμάνια στα νησιά».

23/6 Στο λιμάνι του Πειραιά το νεότευκτο «Πασιφάη» της Μinoan.

JULY						
S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

2/7 Αύξηση του ελληνικού στόλου ύστερα από 22 μήνες. Θεματική εγγραφή 22 πλοίων.

3/7 Ομιλία Κ. Καραμανλή στη Ναυτιλιακή Λέσχη. Ζητά συναίνεση για τη ναυτιλία.

5/7 Στο παρθενικό του

ταξίδι, το «Πασιφάν» προσκρούει σε ύφαλο βόρεια της Κέρκυρας.

6/7 Οι ζημιές στο «Πασιφάν» ανέρχονται σε 200 εκατ. δρχ.

10/7 Το πλήρωμα του «Εξηρές Απόλλων» διασώζει 6 ναυαγούς, σε θαλάσσοταραχή 10 μιοφόρ, ανοικτά της Ίου.

10/7 Το καταμαράν της Ceres αρχίζει δρομοηόγια στον Αργοσαρωνικό.



12/7 Δολοφονική επίθεση με 6 σφαίρες κατά του Κώστα Αγαπητού, στη συμβολή των οδών Αιγάλεω και Κονδύλη. Ο 40χρονος εφοπλιστής διασώζεται ως εκ θαύματος.

14/7 Συλλημβάνεται ο Βαγγ. Βεντούρης, μετά από μαρτυρία του Αγαπητού, ως ο δράστης της απόπειρας.

16/7 Ο Βαγγ. Βεντούρης αρνείται τα πάντα, προβάλλει αλibi, όμως προφυλακίζεται.

17/7 Ο Κ. Αγαπητός και ο πατέρας του αγοράζουν το «Παναγία Τήνου 2».

18/7 Σκληρή κριτική της ΕΕΕ για τις παρεμβάσεις Σουμάκη στην εκπαίδευση.

27/7 Επένδυση 135 δισ. δρχ. από τις «Επιχειρήσεις Αττικής». Παραγγελία νέων Superfast.



AUGUST						
S	M	T	W	T	F	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

17/8 Μπαίνουν, επιτέλους, οι υπογραφές για τα τέσσερα ειδικότερα παντός καιρού.

18/8 Στο 1,8 δισ. δρχ. οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές.

19/8 Ανακοινώνεται η τοποθέτηση 10

προξενικών λιμεναρχών.

21/8 Πέρασαν τις εξετάσεις του ISM τα ελληνικά πλοία.

24/8 Αθ. Τσουροπλής: «Να επιστρέψουν οι εφοπλιστές στην ελληνική σημαία».

24/8 Κατάσχεση μεγάλης ποσότητας κοκαΐνης στο φορτηγό «Κηρόβουλος» οφ Ρόδος.

25/8 Κυρώθηκε η συλλογική σύμβαση εργασίας των πηρωμάτων σε φορτηγά 4.500 τόνων DW και άνω.

SEPTEMBER						
S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

1/9 Εννιά οι «μνηστήρες» για το δημοκρατικό θώκο του Πειραιά.

3/9 Θλιβερό ρεκόρ στις ελληνικές παραλίες, με 262 πνιγμούς.

4/9 Εξακολουθεί η στροφή πλοίων προς

ξένα νηολόγια. Ιούλιο και Αύγουστο διεγράφησαν 19 πλοία από το ελληνικό νηολόγιο.

9/9 Στην τελική ευθεία η μετοχοποίηση του ΟΛΠ, λέει ο νέος πρόεδρος Κ. Μανιατόπουλος.

11/9 Επιδοτήσεις μέχρι το 2003 στη ναυπηγική βιομηχανία.

12/9 Μειώθηκε κατά 1,8% το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το πρώτο τρίμηνο του 1998.

16/9 Άκαρπη σύσκεψη στο YEN, για το θέμα του cabotage.

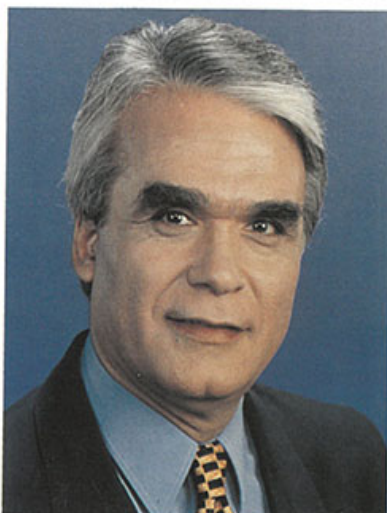
18/9 Σχέδια για το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και από τον Κώστα Αγαπητό.

22/9 Ο Στρίντζης απέσυρε αίτημα για τη γραμμή Πειραιάς-Κρήτη.

23/9 Σύληψη 81 λαθρομεταναστών από την Αίγυπτο, στο Κερατσίνι.

24/9 Στην τέταρτη θέση παγκοσμίως υποχωρεί ο ελληνικός στόλος.

OCTOBER						
S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



5/10 Λόγω οικονομικής κρίσης, έχουν «δέσει» 237 πλοία Ελλήνων εφοπλιστών.

9/10 Σώο το 25μελές πλήρωμα του φορτηγού «Beluga», που τυλίχθηκε στις φλόγες ανοικτά του Γερολιμένα.

11/10 Ο Χρ. Αγραπίδης συγκεντρώνει το 43% των ψήφων και ο Δ. Αβραμόπουλος με... περίπατο επανεκλέγεται δήμαρχος Αθηναίων.

14/10 Η ANEK βρίσκεται στο τελικό στάδιο διαπραγματεύσεων για δύο νέα πλοία.

15/10 Βήμα για περαιτέρω μείωση του πληθωρισμού η καθιέρωση των εμπορικών εκπτώσεων στην ακτοπλοία.

18/10 Ο Χρ. Αγραπίδης είναι ο νέος δήμαρχος Πειραιά, με 58% τη δεύτερη Κυριακή των εκλογών.

27/10 «Ομίληση» για τις εταιρείες ποντοπόρων στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

NOVEMBER						
S	M	T	W	T	F	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

5/11 Ξεκινούν οι διαβουλεύσεις για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο και της ANEK.

9/11 Τζίρος 3,1 δισ. δρχ. σε ένα χρόνο για τη Minoan Lines Highspeed.

12/11 Εκπτώσεις στα πλοία της

ακτοπλοίας μέχρι και 50%.

14/11 Διαμαρτυρία ακτοπλόων εφοπλιστών για τα τέλη ελλιμενισμού, που αυξήθηκαν κατά 197%.

15/11 Με Π.Δ. του ΥΕΝ, εισιτήρια στα πλοία με... ονοματεπώνυμο από 1ης Ιανουαρίου του 2000.

18/11 Αντίδραση της ΠΝΟ για την απαγόρευση συμμετοχής ναυτεργατών σε εργασίες συντήρησης στις ναυπη-



γοεπισκευαστικές ζώνες.

18/11 Δίνεται στη δημοσιότητα το σχέδιο νόμου για μετοχοποίηση ΟΛΠ και ΟΛΘ.

21/11 Νέα επένδυση 140 εκατ. δολλαρίων από τις Μινωικές. Παραγγελία δύο πλοίων στη Νότια Κορέα.

25/11 Αποφυλακίζεται με όρους ο Βαγγ. Βεντούρης.

26/11 Κοινή διαπίστωση: Τα ναυπηγεία της Άνω Ανατολής φθηνότερα κατά 30% σε σχέση με τα ευρωπαϊκά.

DECEMBER						
S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

2/12 Σε... φτωχά πλοία κι-νήθηκε το νηολόγιο το Νοέμβριο.

4/12 Ανακοινώνεται η σύσταση εταιρείας από τις Μινωικές και τη Ceres.

4/12 Η ΠΝΟ με τη λήξη του ετήσιου τακτικού γενικού συμβουλίου της ζητεί «εθνική ναυτιλιακή πολιτική».

5/12 Συνάντηση Στ. Σουμάκη και Χρ. Αγραπίδη επί 2ωρο για ανταλλαγή απόψεων σχετικά με το μέλλον του Πειραιά.

8/12 Μ. Μπεντενιώτης: «Εθνική υπόθεση αποτελεί η ελληνική σημαία στα πλοία».

9/12 Αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στην Εφεύσινα.

11/12 Ξεκινά η πενήνταμερη απεργία της ΟΜΥΛΕ. Τάσσεται κατά της αλληλαγής του θεσμικού πλαισίου για ΟΛΠ και ΟΛΘ.

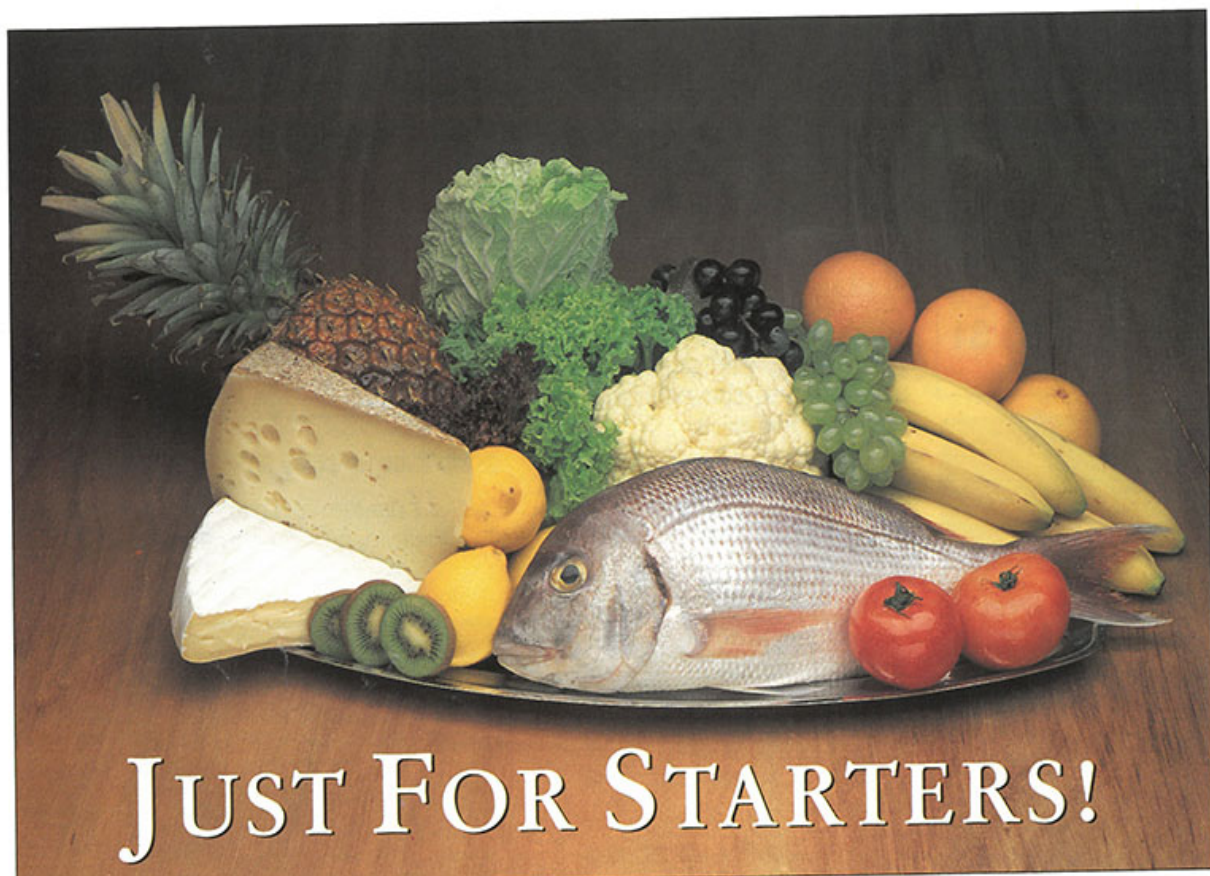
12/12 «Καμπάνα» 3 δισ. δρχ. από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε έξι ναυτιλιακές εταιρείες για «καρτέλ» στις γραμμές της Αδριατικής.

13/12 Οι εταιρείες υποστηρίζουν πως θα προσφύγουν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

15/12 Μέσα στο λιμάνι του Πειραιά γίνεται «κάρβουνο» το πλοίο της ΔΑΝΕ «Λέρος».

16/12 Στον εισαγγελέα ο 24χρονος φύλακας του «Λέρος», που ομολόγησε ότι η φωτιά ξεκίνησε από αναμμένο κερί, το οποίο βρισκόταν στην καμπίνα του.





Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with 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 100 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 21 years.

Lavinia always try to satisfy even the most discerning and rare tastes!



ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens
Tel: 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061
Fax: 30-1 6806762-4
or
Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
Tel: 49-40 391433
Fax: 49-40 3903492

Also directly represented in: London, Las Palmas, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Seoul and The Falkland Islands.



Ταξιδεύοντας με τα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ανασκόπηση

1998

των Χάρη Παυλίδη και
Νάσου Πουθακίδα

Πρώτη χρονιά για το ανανεωμένο και υπό νέα ιδιοκτησία περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά», το οποίο έπειτα από 67 χρόνια δοκίμασε με επιτυχία να πλεύσει σε γνωστές ήδη θάλασσες, αλλά κάτω από διαφορετικές συνθήκες. Από την «καθέλκυση» του πρώτου τεύχους μέχρι το δρομολόγιο με το οποίο ήδη ταξιδεύουμε αυτό το μήνα, τα «Ναυτικά Χρονικά» παρακολούθησαν όλες τις μεγάλες και μικρές στιγμές της ελληνικής ναυτιλίας και φιλοξένησαν στις σελίδες τους τα πρόσωπα και τα γεγονότα που σημάδεψαν τη χρονιά που πέρασε. Μαζί, λοιπόν, θα αναπολήσουμε αυτές τις στιγμές, επιχειρώντας να καταγράψουμε το χρονικό μιας πορείας, παράλληλης με την ελληνική ναυτιλία, όπως την είδαμε από το «κατάστροφα» του περιοδικού.

ΣΤ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας**«Επιστρέψτε
στο ελληνικό νηολόγιο»**

«Ν.Χ.»: Από τα μέτρα ανταγωνιστικότητας του περασμένου Ιουλίου είναι γεγονός ότι η φυγή πλοίων δεν περιορίστηκε. Πρόσφατα ο πρωθυπουργός ξεκαθάρισε στην τηλεόραση ότι η εφαρμογή των μέτρων είναι κυβερνητική απόφαση. Πώς βλέπετε το μέλλον του νηολογίου μας;

Στ. Σουμάκης: «Τα μέτρα που πήραμε τον περασμένο Ιούλιο ήταν προϊόν μακρών και επίπονων συζητήσεων μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών, και είχαν δύο στόχους: Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και την παράλληλη διατήρηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Σύμφωνα με αυτά, παρέχονται ευέλικτες δυνατότητες στελέχωσης των πλοίων μας χωρίς να θίγονται τα επίπεδα ασφαλείας και οι λοιπές απαιτήσεις των διεθνών οργάνων, ώστε τα ελληνικά πλοία να ανταγωνίζονται με επιτυχία τα ξένα.

Πιστεύω ότι αυτά ήταν η καλύτερη δυνατή λύση, η "χρυσή τομή", αν θέλετε, για τα υπάρχοντα προβλήματα, και είμαι πεπεισμένος ότι κλειδί για την ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων είναι η επιστροφή τους στο ελληνικό νηολόγιο.

Η ελληνική σημαία είναι βέβαιο ότι παρέχει όλα τα εχέγγυα και την αναγκαία μέριμνα για κάθε πρόοδο και ανάπτυξη στη νέα χιλιετία που ανατέλλει. Αυτό πιστεύω ότι θα πρέπει γρήγορα να γίνει κατανοητό από όλους.

Προς την ίδια κατεύθυνση είναι και τα μέτρα που λαμβάνονται για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης και την αναμόρφωση του εκπαιδευτικού «συστήματος», ώστε να εξασφαλιστεί η δημιουργία του απαραίτητου ειδικευμένου δυναμικού, με δυνατότητα άμεσης πρόσβασης στην αγορά ναυτεργασίας του σήμερα. Θεσμικού πλαισίου από το οποίο θα καταστεί δυνατή η περιγραφή του τι σημαίνει "επαγγελματίας ναυτικός",

ώστε να εξηλιφθεί το φαινόμενο της "μαύρης εργασίας".

Η προτροπή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας δεν εισακούστηκε. Το ελληνικό νηολόγιο κάθε μήνα συρρικνώνεται. Ας ελπίσουμε το 1999 να είναι έτος ανάκαμψης και επιστροφής πλοίων στην ελληνική σημαία.

ΑΘ. ΤΣΟΥΡΟΠΛΗΣ γενικός γραμματέας ΥΕΝ**«Βαθύτερες τομές για το NAT»**

«Ν.Χ.»: Κύριε γενικέ, υπάρχει ελπίδα για το NAT;

Αθ. Τσουροπλής: «Η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει για την κατάρτιση του μητρώου ναυτικών είναι το βασικό μέσο για την εξυγίανση του NAT. Επιπλέον, με το νόμο του ΥΕΝ που ψηφίστηκε πρόσφατα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, προωθήθηκε η επίλυση χρόνιων προβλημάτων του NAT, όπως διακανονισμοί οφειλών προς το ταμείο, υποχρεώσεις πλοιοκτητών προς το NAT, συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις ναυτικών πολιτικών προσφύγων, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας του ταμείου και θέματα διοίκησης αυτού.

Τα παραπάνω αποτελούν σημαντικά βήματα και απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε βαθμιαία να μειωθούν τα ταμιακά ελλείμματα, που υπονομεύουν το φορέα ασφάλισης των ναυτικών μας. Βεβαίως, η ουσιαστική εξυγίανση του NAT απαιτεί βαθύτερες τομές, που πιστεύω ότι θα γίνουν στο πλαίσιο της ευρύτερης ασφαλιστικής και κοινωνικής πολιτικής της κυβέρνησης».

Αν και πέρασαν 11 μήνες, «βαθύτερες τομές» για την εξυγίανση του πολιούθου NAT ούτε ακούσαμε ούτε είδαμε...

**Περιθώρια αποδόσεων
για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες**

«Απόηλους» με το καλημέρα του '98 και τα «Ν.Χ.» επισημαίνουν τα μεγάλα περιθώρια αποδόσεων για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Άρθρο προφητικό, αφού μέσα στο '98 Μινωικές και ANEK θα έβαζαν πλώρη για τη Σοφοκλέους. Το ρόλο της κεφαλαγοράς στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του κλάδου εξηγούσε η μελέτη των δεδομένων της εταιρείας χρηματοοικονομικών συμβούλων Επενδυτική Α.Ε.

Οι επιπτώσεις από την επιβολή ΦΠΑ στα ναυλοσύμφωνα των επαγγελματιών σκαφών αναψυχής το '97 είχαν επιδράσει αρνητικά στον κλάδο. Τα «Ν.Χ.» επιχειρούσαν με τους όρους Διεθνής Πλοίας, Πλοίας Μεγάλης Ακτοπλοΐας και Πλοίας Μικρής Ακτοπλοΐας να εξηγήσουν τα ανεξήγητα, τα οποία τελικά επικράτησαν στον κλάδο. Από τους πρώτους μήνες του '98 το επαγγελματικό σκάφος... συνήθισε να ζει με τον ΦΠΑ. Ήταν από τις λίγες εξαγγελίες του '97 που υλοποιήθηκαν το '98.

Εξελιξείς στην ακτοπλοΐα

Ανοίγει ο δρόμος για τα ιδιωτικά λιμάνια, σύμφωνα με τις προβλέψεις του νόμου για τις βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές. Βέβαια, ιδιωτικά λιμάνια δεν είδαμε, αλλά η ελπίδα πεθαίνει τελευταία, από τη στιγμή που η δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ζει ακόμη...

«Πάντα υπάρχει καιρός για μια τομή στο σημερινό τέλμα», έλεγε σε μεγάλη συνέντευξή του ο Παντελής Σφηνιάς και φρόντισε μέσα στο '98 να το επιβεβαιώσει με μια σειρά επιχειρηματικών πρωτοβουλιών που έφεραν τις Μινωικές στην πρώτη γραμμή. Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφορηιστών Ακτοπλοΐας, «ανοίγοντας» το χαρτί του, μιλούσε για τον κρατικό παρεμβατικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας και για το «Ikarus», αλλά και για την πορεία του Highspeed. Για τις εξελίξεις στην Ακτοπλοΐα μιλούσε και ο πρόεδρος της ΠΕΝΠΑ (Πράκτορες Ακτοπλοΐας) Ανδρέας Πανάγος. Πρώτο θέμα η ηλεκτρονική κράτηση θέσεων και τα προβλήματα προσαρμογής της. Κάθε αρχή και δύσκολη, ήναι, κι ως ευχόμαστε το '99 να έχει λιγότερα προβλήματα απ' όσα ο χρόνος που πέρασε.

«Η κόρτα επιβίβασης θεωρώ ότι συμπληρώνει το στρατηγικό σχεδιασμό και αναβαθμίζει όχι μόνο το επάγγελμά μας, αλλά την άνετη και χωρίς προβλήματα διακίνηση του επιβατικού κοινού».

Ε, μην τα θέλετε, κ. Πανάγο, και όλη δικά σας. Και το '99 τι θα 'χουμε να συζητάμε;

Η αδιαφορία της πολιτείας απέναντι στο ιδιωτικό σκάφος αναψυχής δεχόταν σκληρή κριτική από τις σελίδες του περιοδικού, αφού η Τουρκία αξιοποιώντας τα λάθη μας γέμιζε τις μαρίνες της με σκάφη που ελλιμενίζονταν στις ελληνικές μαρίνες. Τάσης φυγής, που συνεχίστηκε στη διάρκεια του '98...



Κ. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ πρόεδρος Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT)

«Πέντε προτάσεις για τη σωτηρία του NAT»

«Ν.Χ.»: Κύριε Γκιζιάκη, υπάρχει ελπίδα για το NAT όταν, με βάση τα στοιχεία του προϋπολογισμού του 1998, οι συνταξιούχοι ανέρχονται σε 61.400 και οι θέσεις εργασίας των ναυτικών σε 28.000;

Κ. Γκιζιάκης: «Το NAT είναι ένα από τα αρχαιότερα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης στην Ευρώπη. Διαδραματίζει, και έχει διαδραματίσει, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ακόμη και σήμερα, που το ταμείο αντιμετωπίζει τεράστια οικονομικά προβλήματα, υπάρχει δυνατότητα και πρέπει να ορθοποδήσει.

Οι βασικές κατευθύνσεις προς τις οποίες πρέπει να κινηθούν η εξυγίανση και ο κοινωνικός διάλογος για την επιβίωση του NAT είναι:

- 1) Ανταποδοτικές συντάξεις με τριμερή συμμετοχή.
 - 2) Διεύρυνση της ασφαλιστικής βάσης του ταμείου, δηλαδή ένταξη στην ασφάλιση και άλλων κατηγοριών επαγγελματιών, συναφών με το ναυτικό επάγγελμα.
 - 3) Επέκταση της δυνατότητας προαιρετικής ασφάλισης Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία (οι θέσεις εργασίας σε ελληνόκτητα πλοία δεν είναι 28.000, αλλά 100.000).
 - 4) Κατάργηση των προνομίων της ναυτικής ασφάλισης σε περιστασιακούς ναυτικούς ή σε κατηγορίες ασφαλισμένων σε επαγγέλματα ξηράς.
 - 5) Δυνατότητα προαιρετικής αύξησης των εισφορών, με ανταπόδοση μεγαλύτερων και περισσότερων παροχών.
- Καθώς οι προτάσεις, όμως, αν παραμείνουν μόνο προτάσεις, στα συρτάρια των αρμοδίων, τότε...

ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ:

«Προς κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας»

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, μιλώντας στο «Τουριστικό Πανόραμα», ανέφερε τις παρεμβάσεις ώστε να αλλάξει η σημερινή μορφή της ακτοπλοΐας:

- 1) Αλλαγή του καθεστώτος δρομολόγησης των πλοίων και καθιέρωση του θεσμού των συμβάσεων, όπως π.χ. «σύμβαση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας». Πολιτική εφαρμογή αυτού του θεσμού θα αποτελέσει η προωθούμενη για έγκριση αστική θαλάσσια συγκοινωνία Θεσσαλονίκης, η οποία εκτιμάται πως θα δώσει νέα πνοή.
 - 2) Αναδιάρθρωση των δρομολογίων κατά περιοχή γραμμών με το σύστημα κόμβων και ανταποκρίσεων. Γνώμονας θα είναι η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών και η όσο το δυνατόν συχνότερη επικοινωνία τους με το κέντρο.
 - 3) Παροχή εμπορικών εκπτώσεων στους ναύλους επιβατών και οχημάτων.
 - 4) Δρομολόγηση ταχυπλοίων νέας τεχνολογίας, υπό καθορισμένους όρους και προϋποθέσεις, τα οποία θα αλλάξουν την παραδοσιακή εικόνα για το θαλάσσιο ταξίδι, αφού θα είναι γρήγορα και άνετα.
 - 5) Πλήρης εφαρμογή του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, με ταυτόχρονη εφαρμογή του check in.
 - 6) Σταδιακή προσαρμογή των δρομολογημένων πλοίων σε ενιαίους κανόνες και πρότυπα ασφαλείας που καθιερώνει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα ελληνικά πλοία είναι ασφαλή και στο σύνολό τους έχουν πιστοποιηθεί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά.
- Από τις έξι παρεμβάσεις που ανακοινώθηκαν, μόνο μία (η 3η) έχει υλοποιηθεί. Μέχρι το 2004 πιστεύουμε να... προχωρήσουν και οι υπόλοιπες.

Υπόθεση ΔΑΝΕ -Οι επενδυτές εμπιστεύονται το θαλάσσιο τουρισμό

«Το χρονικό ενός... ναυαγίου» γράφαμε για την υπόθεση της ΔΑΝΕ, που είχε ταράξει τα σχετικά ήρεμα (επιφανειακά) ύδατα της ελληνικής ακτοπλοΐας. Το χρονικό μιας υπόθεσης, τα απόνερα της οποίας ταλαιπωρούν και σήμερα το στόλο της δωδεκανησιακής εταιρείας.

Ένα σίριαλ που ξεπέρασε σε επεισόδια τη «Λάμψη». Με ταχύτητα έμπαινε στη ζωή μας εκείνο το μήνα το «Superfast III». «Η ταχύτητα φέρνει κέρδη» ήταν ο τίτλος του άρθρου και μια καινούργια εποχή συμπληρωνόταν, τον ίδιο μήνα, με το «Superfast IV». Η επένδυση έφθανε τα 48 δισ. δρχ.

Δύο μεγάλα ονόματα του σκάφους αναψυχής στο ίδιο τεύχος. Ο Γιώργος Βερνίκος και ο Σταύρος Κυριακούλης. Ο πρώτος εφ' όλης της ύλης και ο δεύτερος λίγο προτού η δική του εταιρεία «αγκυροβολήσει» στο Χρηματιστήριο, όπου η υπερκάλυψη της δημόσιας εγγραφής κατά 33,7 φορές επιβεβαίωσε τη δυναμικότητα του κλάδου.

Θα περιμένουμε το νέο καθεστώς για τις άδειες σκοπιμότητας

Το «αντίπαλον δέος» των Μινωικών, ο Περικλής Παναγόπουλος των Επιχειρήσεων Αττικής, καταθέτοντας τις απόψεις του για τη φιλελευθεροποίηση της ακτοπλοΐας, τόνιζε:

«Το πρόβλημα έγκειται στο ότι, ενώ ζητάμε επενδύσεις, και ιδίως από τους Έλληνες εφοπλιστές, στην ουσία τις απωθούμε, προβάλλοντας εμπόδια τα οποία, σε ορισμένες περιπτώσεις, αγγίζουν τα όρια του παραλόγου. Το επενδυτικό κλίμα της Ελλάδας, έτσι θα το αποκαλούσα, πρέπει να βελτιωθεί σημαντικά για να δεχθεί και να αξιοποιήσει επενδύσεις. Ας μην ξεχνάμε τον παρόντα γραφειοκρατία, σε συνδυασμό με το ότι η χώρα μας έχει πάρα πολλά κλειστά επαγγέλματα και μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις, οι οποίες κατά κανόνα, με θράσος και απειλές, εμποδίζουν κάθε πρόοδο.

Όσο για τη «φιλελευθεροποίηση» καλή είναι, αλλά μόνο όταν ισχύει για τους άλλους, και αυτό θα ισχύσει τουλάχιστον μέχρι το 2000. Το «Pasiphae» ερχόταν και οι Μινωικές «κατέπλεαν» θριαμβευτικά στο Χρηματιστήριο. Το αδελφάκι του «Ikarus» ερχόταν στην καλύτερη χρονική περίοδο για την εταιρεία και το επενδυτικό κοινό ανταποκρινόταν στο εκσυγχρονιστικό πρόγραμμα των Μινωικών με εντυπωσιακή υπερκάλυψη της δημόσιας εγγραφής.



Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ

πρόεδρος του Εμπορικού Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ)

«Τι απαιτείται στο λιμάνι του Πειραιά»

«Η πολυδιάστατη διαρκής δραστηριότητα του λιμανιού απαιτεί ιδιαίτερη προσπάθεια για διαρκή βελτίωση και εκσυγχρονισμό, ώστε να είναι προσαρμοσμένη πάντα στις ανάγκες της εποχής. Ιδιαίτερα απαιτείται: Ανάπλαση και επέκταση του λιμανιού, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ποταμοχτικές απαιτήσεις.

Μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες και των πλεόν σύγχρονων πλοίων, γεγονός που θα φέρει στην πόλη, και γενικότερα στη χώρα, πολύτιμο συνάλλαγμα. Οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα και την ηπειρωτική Ευρώπη.

Έργα οδοποιίας που θα αποσυμφορήσουν και θα διευκολύνουν τους ήδη υπερφορτωμένους και καταπονημένους δρόμους της πόλης. Εξεύρεση επαρκούς και κατάλληλου χώρου για την αποθήκευση, κατασκευή και διακίνηση ειδών "τρέντζο".

Η προσαρμογή στις νέες μεθόδους και τα πρότυπα λειτουργίας των ευρωπαϊκών απαιτεί πλήρη εκσυγχρονισμό του λιμανιού στους τομείς μηχανοργάνωσης και πληροφορικής.

Ταυτόχρονα, θα πρέπει να αναβαθμιστεί η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, ώστε το λιμάνι να γίνει περισσότερο παραγωγικό και ανταγωνιστικό».

Μέχρι και σήμερα, που διαβάζονται αυτές οι γραμμές, οι προτάσεις... μελετώνται.

Γ. ΧΑΛΑΣ

γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ)

«Cabotage και δράση»

«Ν.Χ.»: Κύριε Χαλά, πολλὰ ακούστηκαν και γράφτηκαν τελευταία για το cabotage. Από πλευράς ΠΝΟ ποιες ενέργειες θα γίνουν, και κατά πόσο συμπαρίστανται στο ναυτεργατικό κόσμο πολιτεία και εφοπλιστές;

Γ. Χαλάς: «Το ζήτημα του cabotage εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή δράσης της ΠΝΟ, η οποία και το έχει αναγάγει σε μείζον, για το παρόν αλλά και πολύ περισσότερο για το μέλλον, της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών θέμα. Από την άλλη μεριά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ειδικότερα ο επίτροπος ο αρμόδιος για τις μεταφορές, Neil Kinnock, αλλά και η ίδια η αγγλική προεδρία, αναπτύσσουν ιδιαίτερες πρωτοβουλίες με στόχο την κατ' αρχήν συζήτηση σχεδίου τροποποίησης του άρθρου 3 του Κανονισμού 3577/92. Το περιεχόμενο της παραπάνω πρότασης της Επιτροπής, μοιλιόντι σκοπεύει στη διασφάλιση των θέσεων εργασίας των κοινοτικών ναυτεργατών, όπως υποστηρίζει η σχετική συνοδευτική εισηγητική έκθεση, παρ' όλη αυτά η ήδη εκφρασμένη βούληση της Επιτροπής δεν διατυπώνεται με σαφήνεια στο σχετικό κείμενο, με αποτέλεσμα να προκύπτει σύγχυση και ασάφεια.

Για την Ομοσπονδία κυρίαρχο θέμα αποτελεί η συνέχιση, και μετά την παρέλευση της μεταβατικής ημερομηνίας (2004), του σημερινού καθεστώτος που αφορά το cabotage, καθεστώτος που εγγυάται την απρόσκοπτη απασχόληση Ελλήνων ναυτεργατών στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία. Την ίδια ακριβώς θέση υποστηρίζει η ΠΝΟ και για την κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία, η οποία τελικά περιελήφθη στο πεδίο εφαρμογής της πιο πάνω πρότασης».

Πράγματι, ακόμη και σήμερα το cabotage βρίσκεται στην πρώτη γραμμή δράσης.

Καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας

Και ξαφνικά, οι ναυτιλιακοί συντάκτες τρέχουν να ανακαλύψουν τι ακριβώς είχε στην έκθεση «Τουριστικό Πανόραμα» ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας:

«Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών της χώρας έχει ολοκληρώσει τον κύκλο του και δεν μπορεί πλέον να αντεπεξέλθει στις νέες απαιτήσεις και προκλήσεις του 21ου αιώνα, και ιδιαίτερα με δεδομένη την άρση του cabotage το 2004». Κεραυνός εν αιθρία; Όχι ακριβώς, αφού ο Σταύρος Σουμάκης στη συνέχεια εκείνης της δήλωσης έλεγε αυτό που όλη τα στόματα σιγοψιθυρίζουν. Δηλαδή, ότι «η μη ορθολογική διάρθρωση του δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών και κατανομής του στόλου, η ανομοιόμορφη κατανομή προσεγγίσεων στα υπάρχοντα δρομολόγια και η απουσία σύγχρονων πλοίων σε ορισμένες γραμμές είναι διαπιστωμένες δυσλειτουργίες του υφιστάμενου συστήματος».

Το μήνυμα που είχε σταλεί τότε θα βρει αποδέκτες το '99; Εδώ είμαστε...

Το ενδιαφέρον των Μινωικών για τη ΛΑΝΕ φθάνει μέχρι τον αρραβώνα; Οι μήνες που θα ακολουθήσουν κρύβουν εκπλήξεις...

Είμαστε ενδέκατοι στην Ευρώπη

«Είμαστε ενδέκατοι στην Ευρώπη, απαντούσε με νόημα ο γενικός τεχνικός διευθυντής του Ελληνικού Νηογνώμονα, Διονύσης Μετσίτσος».

Μια απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η εταιρεία δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις για να μπει στο... club. Αλλά ως θυμηθούμε μερικά χαρακτηριστικά αποσπάσματα της συνέντευξής του:

«Πράγματι, ο Ελληνικός Νηογνώμων, έπειτα από επιθεώρηση εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Κομισιόν), απεδείχθη ότι πληροί τα κριτήρια της επιτροπής και αναγνωρίστηκε. Έτσι, όποιο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιθυμεί, μπορεί να τον εξουσιοδοτήσει να εκδίδει κυβερνητικά πιστοποιητικά για λογαριασμό του.

Προκειμένου όμως τα κράτη-μέλη, πέραν της αναγνώρισης, να υποχρεούνται επιπλέον να εξουσιοδοτήσουν έναν αναγνωρισμένο Νηογνώμονα να εκδίδει για λογαριασμό τους κυβερνητικά πιστοποιητικά, θα πρέπει ο Νηογνώμων αυτός να πληροί ορισμένες ακόμη προϋποθέσεις. Ορισμένες εξ αυτών είναι η πλήρης νομική εγκατάστασή του στο κράτος-μέλος που θα τον εξουσιοδοτήσει, το να παρακολουθεί περισσότερα από 1.000 ποντοπόρα πλοία, το να έχει 100 και πλέον επιθεωρητές αποκλειστικής απασχόλησης και το συνολικό gross tonnage των πλοίων του να είναι μεγαλύτερο των 5 εκατομμυρίων. Αυτούς τους επιπλέον όρους, που είναι κυρίως ποσοτικά κριτήρια, οι εμπειρογνώμονες της Κομισιόν, ακολουθώντας δική τους ερμηνεία για την προσμέτρηση των παραπάνω, εισηγήθηκαν στην υπηρεσία τους ότι δεν τους πληρούμε. Έτσι, ενώ αναγνωρίστηκαμε, οι ευρωπαϊκές χώρες δεν υποχρεούνται αλλά δύνανται, εφόσον το επιθυμούν, να μας εξουσιοδοτήσουν να



εργαζόμαστε για λογαριασμό τους».

Η απάντηση του Δ. Μεθισσανού έβαζε το ζήτημα που είχε προκύψει με την IACS στη σωστή του διάσταση.

Το '99 έφθανε σχετικά νωρίς για τα κρουαζιερόπλοια. Τα «Ν.Χ.» έγραφαν στο εισαγωγικό του άρθρου «Αίρεται το cabotage στα κρουαζιερόπλοια»:

«Επείγοντως παυσιμόνα ταχείας δράσης θα υποχρεωθεί να αναζητήσει στις αρχές του '99 ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, προκειμένου να αντιμετωπίσει το άηλος που προκαλεί η κατάργηση του cabotage στα κρουαζιερόπλοια. Η κυβέρνηση, και κυρίως ο υπουργός, θα πρέπει εντός του τρέχοντος εξαμήνου να πάρει σημαντικές αποφάσεις έτσι ώστε να δώσει κίνητρα στους επιχειρηματίες της τουριστικής ναυτιλίας να αντιμετωπίσουν τις έντονες πιέσεις που θα αναπτυχθούν από την είσοδο αλλοδαπών στο χώρο της κρουαζιέρας. Όπως πολλοί έχουν επισημάνει ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Επιβατηγού Ναυτιλίας, Ανδρέας Ποταμιάνος, η κυβέρνηση πρέπει άμεσα να προχωρήσει στην αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου που αφορά τα νηολόγια για τα κρουαζιερόπλοια.

Όπου να 'ναι εκπνέει η... «προθεσμία».

Ο υπουργός Τουρισμού, Βιομηχανίας και Εμπορίου της Κύπρου κ. Ροζιάνδης σε αποκλειστική συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.», τόνιζε μεταξύ άλλων, όσον αφορά τα... μαθήματα που έπαιρνε από την Ελλάδα:

«Παρακολουθούμε τα τεκταινόμενα αλλιά σε κάθε περίπτωση παίρνουμε και χρήσιμα μαθήματα. Γιατί και η Κύπρος -τουλάχιστον οι Έλληνοκύπριοι- αποτελεί μια προέκταση του ευρύτερου ελληνισμού. Τελικά, το αντικείμενο είναι να βάλουμε στην Ευρώπη ολόκληρη την Κύπρο, στην οποία θα μετέχουν ασφαλώς και Έλληνες και Τούρκοι. Είμαστε της γνώμης ότι έστω και αν μιλάμε για οικονομία πρέπει να προσέξουμε τους λιμνικούς χειρισμούς που χρειάζονται σε μία χώρα, όπως είναι η Κύπρος, με τα δύο κοινοτικά στοιχεία, για να μην καταστρέψουμε τις ισορροπίες που μπορεί τελικά να οδηγήσουν σε προβληματική συνέχεια».

ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

πρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

«Η μεσογειακή ναυτιλία έχει αφεθεί στην τύχη της...»

«Ν.Χ.»: Από τα μέτρα του Ιουλίου του 1997 για την ανταγωνιστικότητα των πλοίων, τα μεσογειακά Φ/Γ εξαιρέθηκαν. Πώς βλέπετε το μέλλον του εθνικού νηολογίου;

Σπ. Αλεξανδράτος: «Όπως έχω πει και στο παρελθόν, ο κλάδος των μεσογειακών Φ/Γ πλοίων επηρεάζεται πολύ περισσότερο από τα ποντοπόρα πλοία, από την έλλειψη της κατάλληλης πολιτικής για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου. Έτσι τα μέτρα του Ιουλίου 1997 δεν αφορούσαν τα μεσογειακά πλοία. Για τα μεσογειακά πλοία, έχουμε ξεχάσει από τότε έχουν να ληφθούν κάποια μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους. Θα έλεγε κανείς ότι η μεσογειακή ναυτιλία έχει αφεθεί στην τύχη της. Η συνεχής ροιπή των πλοίων αυτών από το εθνικό νηολόγιο είναι φυσιολογική.

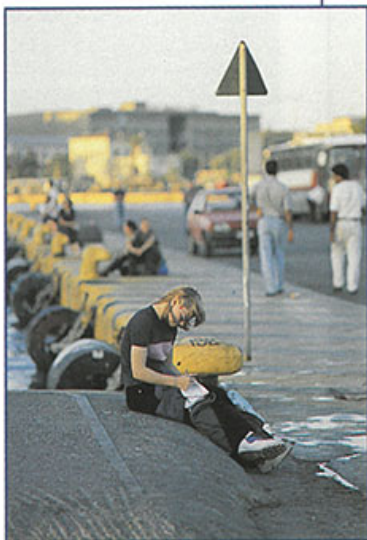
Είναι γνωστό ότι τα μεσογειακά πλοία δεν έχουν την ευελιξία χειρισμών διαχείρισης που έχουν τα ποντοπόρα πλοία και ότι, δραστηριοποιούμενα στη λεκάνη της Μεσογείου και της Ελλάδας, αντιμετωπίζονται δυσχερέστερα από τις λιμενικές Αρχές. Επίσης, έχουν μεγαλύτερο κόστος επάνδρωσης αναλογικά με τα ποντοπόρα πλοία.

Παρ' όλα αυτά, η πολιτεία θεωρεί απολύτως φυσιολογικό (μέτρα του Ιουλίου 1997) ένα πλοίο 19.999 κοχ να έχει σύνθεση 13 άτομα με 8 Έλληνες και ένα πλοίο 2.999 κοχ να έχει σύνθεση 13 άτομα με 9 Έλληνες.

Πώς λοιπόν να μην εξαφανιστεί το υπό ελληνική σημαία μεσογειακό πλοίο, με τέτοια αντιμετώπιση; Με την ευκαιρία, τονίζω ότι το αίτημά μας για την εξάλειψη της ανωτέρω διάκρισης δεν έχει ικανοποιηθεί ακόμη. Εμείς πάντως εξακολουθούμε να περιμένουμε, γιατί το αίτημά μας είναι δίκαιο.

Αν λοιπόν ληφθούν συμπληρωματικά μέτρα για τη ναυτιλία, θα πρέπει αυτά οπωσδήποτε να αφορούν πρώτα τα μεσογειακά πλοία. Διαφορετικά, τα πλοία που θα μείνουν στην ελληνική σημαία θα είναι αυτά που θα διενεργηθούν ακτοπλοία και θα είναι εκ του νόμου υποχρεωμένα να έχουν την ελληνική σημαία, όσα αντέξουν».

Μάλιστα θα περιμένετε αρκετά, κύριε πρόεδρε, για τη λήψη συμπληρωματικών μέτρων...



Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ πρόεδρος Νέας Δημοκρατίας

«Εθνική πολιτική για τη ναυτιλία»

Εθνική πολιτική για τη ναυτιλία, πέρα από τις κομματικές αντιπαράθεσεις, ζήτησε ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης κ. Κ. Καραμανλής, μιλώντας σε ακροατήριο επιφανών στελεχών της ναυτιλιακής κοινότητας κατά τη διάρκεια γεύματος στη «Ναυτιλιακή Λέσχη».

«Υπάρχουν όληα πεδία για αντιπαράθεσεις. Η ναυτιλία είναι από τους λίγους τομείς που χρειάζεται συναίνεση», τόνισε χαρακτηριστικά ο αρχηγός της Ν.Δ. Ο κ. Καραμανλής ζήτησε ειλικρινή συνεννόηση και καλή συνεργασία από τον εφοπλιστικό κόσμο, και υποστήριξε πως από τη Ν.Δ. δεν θα ακουστούν όληα λόγια τώρα και όληα μετά τις εκλογές. Ο λόγος μας είναι ευθύς, είπε. Ανέφερε ότι πρέπει να σταματήσει το κράτος να παριστάνει τον επιχειρηματία, ζήτησε να δοθεί περισσότερο πεδίο δράσης στους ιδιώτες και υποστήριξε ότι ο μεγάλος ασθενής σήμερα είναι ο δημόσιος τομέας. Για το κόμμα της Ν.Δ., σύμφωνα με τον κ. Καραμανλή, η ναυτιλία αποτελεί πρωταρχικό κλάδο.

Όχι μόνο για τη Ν.Δ., αλλά για όλους πρέπει η ναυτιλία να αποτελεί πρώτη προτεραιότητα.

Η Κύπρος 5η ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως

Τα «Ν.Χ.» ταξίδεψαν στην Κύπρο και, αφιερώνοντας μεγάλο μέρος της ύλης τους στο «Money Show '98», συμμετείχαν στον προβληματισμό για το... ενιαίο οικονομικό δόγμα. Το ίδιο και η υφυπουργός Ανάπτυξης Άννα Διαμαντοπούλου, με άρθρο της που είχε θέμα το «Οικονομικό στοίχημα της Κύπρου». Ο υπουργός Μεταφορών της Κύπρου Λεόντιος Ιεροδιακόπου δήλωσε ότι είναι αναγκαία η «κοινή δράση με την Ελλάδα στην Ε.Ε.» και, σημειώνοντας ότι η Κύπρος είναι 5η ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, τόνισε:

«Η Κύπρος είναι η πέμπτη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο, με ολική χωρητικότητα 26,6 εκατομμύρια τόρους. Εκτός από τα 2.700 σκάφη που φέρουν τη σημαία μας, η Κύπρος έχει καταστεί ένα πολύ σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο, με 100 και πλέον πλοιοδιαχειριστικές εταιρείες, οι οποίες απασχολούν πάνω από 2.500 υπαλλήλους και ενισχύουν την οικονομία με 100 και πλέον εκατομμύρια δολάρια».

Χ. ΨΑΡΑΥΤΗΣ γενικός διευθυντής του ΟΛΠ**«Το μοντέλο του ΟΛΠ πρέπει να αλληλέξει»**

«Ν.Χ.»: Κύριε Ψαραύτη, πώς βλέπετε το σχέδιο ιδιωτικοποίησης ΟΛΠ και ΟΛΘ, σύμφωνα με τις κυβερνητικές εξαγγελίες;

Χ. Ψαραύτης: «Το μοντέλο βάσει του οποίου λειτουργεί ο ΟΛΠ (αλλά και ο ΟΛΘ) είναι μοντέλο της δεκαετίας του '60 και είναι καιρός να αλληλέξει αν θέλουμε το λιμάνι να παρακολουθήσει τις διεθνείς εξελίξεις, οι οποίες τρέχουν με αμείλιτους ρυθμούς. Η αλληλέγγυα αυτή πρέπει οπωσδήποτε να γίνει το ταχύτερο δυνατό. Η διαδικασία είναι δύσκολη και πρέπει να γίνει σωστά».

Με το καλό να δούμε και το καινούργιο μοντέλο.

**ΑΘ. ΤΣΟΥΡΟΠΛΗΣ** γενικός γραμματέας ΥΕΝ**«Κάποιοι λογαριάζουν χωρίς τον... καπετάνιο»**

«Ν.Χ.»: Κύριε Τσουροπλή, τελευταία, υπήρξαν πάλη δημοσιεύματα για κατάργηση του ΥΕΝ. Ποιοι είναι τελικά αυτοί που τροφοδοτούν τα ΜΜΕ με τέτοια σενάρια;

ΑΘ. Τσουροπλής: «Έχω τη γνώμη ότι η φιλολογία περί κατάργησης του ΥΕΝ δεν έχει να κάνει με τον κόσμο της ναυτιλίας. Φορείς και πρόσωπα του ναυτιλιακού χώρου γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα πόσο απαραίτητο είναι το ΥΕΝ και πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος που έχει να παίξει στα χρόνια που έρχονται, οπότε η σημαντική αλληλέγγυα στους ναυτιλιακούς κανόνες, τόσο στην Ε.Ε. όσο και παγκοσμίως, θα απαιτεί ειδικευση και γρήγορες αποφάσεις. Η κυβέρνηση έχει γνώση των θεμάτων αυτών και αυτός είναι ο λόγος που διά στόματος του υπουργού κ. Στ. Σουμάκη, εν αρχή, και του πρωθυπουργού κ. Κ. Σημίτη, ακολούθως, διέψευσε κατηγορηματικά τα σχετικά σενάρια».

Συνεπώς, είναι εκτός ναυτιλίας οι εμπνευστές τέτοιων σεναρίων, και πιθανόν άτομα ή κύκλοι που φρονούν ότι είναι καλύτερο να ψαρεύουν σε θολά νερά. Λογαριάζουν όμως χωρίς τον... καπετάνιο».

Ο μίνι ανασχηματισμός του Οκτωβρίου απέδειξε ότι, όντως, κάποιοι λογαριάζαν χωρίς τον καπετάνιο!

Ακτοπλοϊκό μανιφέστο

Το «Ακτοπλοϊκό Μανιφέστο» φέρνει στην επιφάνεια μια σειρά προβλημάτων που θίγει η ΕΕΑ, η οποία καταθέτοντας τις προτάσεις της στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας Χ. Πάττα ζητάει την ένταξη της ακτοπλοΐας στο αναπτυξιακό πρόγραμμα 2000-2006. Στην επιστολή τους, οι ακτοπλοϊκοί έγραψαν για τα λιμάνια των νησιών ότι «οι κίνδυνοι από πλευράς ναυσιπλοΐας είναι σημαντικοί λόγω των ανύπαρκτων μόλυνων, των υδάτινων και της ανεπαρκούς προστασίας σε πνευματικούς ανέμους. Επιπλέον, δεν υπάρχουν terminals και οι προσβάσεις είναι ανύπαρκτες αφού, με εξαίρεση λιμάνια που μετρούνται στα δάκτυλα του ενός χεριού, οι πόλεις περισφίγγουν τους λιμενικούς χώρους, που τις περισσότερες φορές χρησιμοποιούνται για τουριστικές και εμπορικές υπηρεσίες».

Η ΑΝΕΚ κάνει πρόσω ολιστικά για το χρηματιστήριο έπειτα από απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων της. Στο Δ.Σ. επιστρέφει ο Σήφης Βαρθολομαίου. Στόχος της ΑΝΕΚ είναι η άντληση κεφαλαίων, ύψους 14 δισ. δρχ., τα οποία θα διατεθούν για τη ναυπήγηση δύο σύγχρονων πλοίων. Την ίδια περίοδο συγκρούονται Στρίντζης-ΝΕΛ και τα «Ν.Χ.» γράφουν χαρακτηριστικά:

«Η πρόθεση της Strintzis Lines να δρομολογήσει το "Ionian Bridge", που είναι δρομολογημένο στη γραμμή της Ιταλίας, στη γραμμή Πειραιά-Χίου, προκάλεσε το αιχμηρό σχόλιο της ΝΕΛ για "ένα πλοίο 22 ετών, το οποίο δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές που έχει θέσει το ΥΕΝ για τις γραμμές Χίου-Λέσβου».

Επί της ουσίας, το συγκεκριμένο πλοίο είναι χωρητικότητας 850 επιβατών και μπορεί να μεταφέρει 140 Ι.Χ. και 65 νταλίκες.

Πάντως η εταιρεία Strintzis Lines είναι αποφασισμένη να ακολουθήσει επιθετική πολιτική, και αυτό φάνηκε όταν ανακοίνωσε, στις αρχές Αυγούστου, την αγορά ενός Ro-Pax για τη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα. Η συμφωνία της με τη Hayashi Marine Co Ltd για την αγορά του Ro-Pax Ferry, το οποίο αναμενόταν να παραδοθεί στο τέλος του προηγούμενου μηνός και θα δρομολογηθεί το Δεκέμβριο του '98, προηγήθηκε της δημοσιοποίησης του ενδιαφέροντος για τη γραμμή της Χίου και είναι ενδεικτικό της πολιτικής που προτίθεται να ακολουθήσει η εταιρεία».

Οι άνθρωποι της ΝΕΛ, αντιδρώντας, αποκαλύπτουν στο περιοδικό ότι θα ζητήσουν άδεια σκοπιμότητας στην Κεφαλονιά. Τελικά, δεν υπήρξαν «θύματα»...

Ο 6 υποψήφιοι του Πειραιά μιλούν για τα προβλήματα της ναυτιλίας

Προεκλογική περίοδος και το Μεγάλο Λιμάνι στο προσκήνιο. Οι υποψήφιοι δήμαρχοι ανοίγουν τα χαρτιά τους και τοποθετούνται στο ερώτημα αν μπορεί ο Πειραιάς να εξελιχθεί σε διεθνές ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κέντρο.

Θα σταθούμε στην άποψη του δημάρχου πλέον Χρήστου Αγραπίδη, ο οποίος έλεγε τότε:

«... εφόσον υπάρξουν οι προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν στην πόλη μας να ξεπεράσει τις αδυναμίες της στο θέμα της υποδομής, κυρίως όσον αφορά τις τηλεπικοινωνίες. Πρέπει η πολιτεία να σκύψει με ενδιαφέρον πάνω στα προβλήματα του Πειραιά, να διαθέσει τα απαραίτητα χρήματα για τα έργα που πρέπει να γίνουν. Όλοι μας θα βγούμε κερδισμένοι. Και η πόλη και η εθνική οικονομία. Ο δήμος θα αγωνιστεί ώστε ο Πειραιάς να πάρει αυτά που δικαιούται».

Ο χρόνος θα δείξει...

Οι άδειες σκοπιμότητας και πάλι στο προσκήνιο και στις σελίδες των «Ν.Χ.» η μελέτη για τις επιπτώσεις από την άρση του cabotage. Από ένα ερωτηματολόγιο που φθάνει στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών συντάσσεται η μελέτη που αφορά τις, Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Γαλλία και Αγγλία.

Δ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

πρόεδρος Διευνός Ναυτικής Ένωσης

«ΟΛΠ και συναγωνισμός»

«Ν.Χ.»: Κύριε Γιαννόπουλε, τα τελευταία χρόνια, ο Πειραιάς βρέθηκε εκτός συναγωνισμού σε σχέση με άλλα λιμάνια, ιδιωτικά και μη, στην ανατολική Μεσόγειο, αλλά φάνηκε να επανέρχεται στα τέλη του '98 με την «τιμολογιακή επίθεση» που έκανε. Είναι αρκετό αυτό να τον κρατήσει εντός συναγωνισμού ή όχι, και τι ενδεχομένως πρέπει να γίνει;

Δ. Γιαννόπουλος: «Δεν έχω διαπιστώσει κάποια «τιμολογιακή επίθεση» - με τη γενικότερη έννοια - από πλευράς ΟΛΠ.

Ο ΟΛΠ το μόνο που έκανε πρόσφατα, ήταν η προσαρμογή των τιμολογίων "in transit" φορτοεκφόρτωσης containers στα επίπεδα του ανταγωνισμού, προκειμένου να προσελκύσει συγκεκριμένο διαμετακομιστικό φορτίο. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο ΟΛΠ βρίσκεται εντός συναγωνισμού. Ο ΟΛΠ μάλλον αποτρέπει την τελευταία επιλογή ναυτιλιακών εταιρειών προκειμένου να επιλεγεί ως hub port, ενώ αρκετοί χρήστες εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου ευχαρίστως θα επέλεγαν άλλες λύσεις εάν αυτές ήταν υπαρκτές».

Εντός, εκτός και επί τα αυτά, λοιπόν, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Κ. ΜΑΝΙΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

πρόεδρος του ΟΛΠ

«Το λιμάνι θα παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο»

«Ν.Χ.»: Έχει προχωρήσει ο διάλογος με τους εργαζόμενους; Έχουν βάση οι ανησυχίες τους για μη μετατροπή σε Α.Ε., με το αιτιολογικό ότι ο ΟΛΠ είναι κερδοφόρος και δεν πρέπει να υπάρξει αλλαγή του θεσμικού πλαισίου;

Κ. ΜΑΝΙΑΤΟΠΟΥΛΟΣ: «Ο διάλογος με τους εκπροσώπους των εργαζομένων θα γίνει ουσιαστικός με την ολοκλήρωση της διατύπωσης του νέου θεσμικού πλαισίου, που θα καλύπτει ασφαλή και θέματα αμέσου ενδιαφέροντος των εργαζομένων, όπως το εργασιακό και το ασφαλιστικό. Στις μέχρι σήμερα προκαταρκτικές ανταλλαγές απόψεων εντοπίζονται θέματα για τα οποία υπάρχουν, από πλευράς εργαζομένων, απορίες ή χρειάζονται μεγαλύτερη αποσαφήνιση.

Εκτιμώ ότι ο διάλογος θα παραμείνει ειλικρινής και ουσιαστικός, και αυτό είναι απαραίτητο, γιατί έρχεται κάτι καινούργιο να ανατρέψει, όπως ανέφερα και παραπάνω, παλαιές νοοτροπίες και αντιλήψεις.

Ο ισχυρισμός ότι ο Οργανισμός είναι κερδοφόρος δεν μπορεί να αποτελέσει αληθινό ότι δεν χρειάζεται να προχωρήσει η μετεξέλιξη του σε μετοχική εταιρεία. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός και θα πρέπει να τον αντιμετωπίσει και ο Πειραιάς με επιτυχία, αν θέλει να έχει μέλλον. Τίποτε δεν μπορεί να διασφαλίσει την κερδοφορία του Οργανισμού, εάν δεν γίνουν οι τομές που έχουν ήδη δρομολογηθεί».

Ο διάλογος έγινε τόσο ουσιαστικός, που σε πρώτη φάση η ΟΜΥΛΕ προχώρησε σε πενήνημη απεργιακή κινητοποίηση από τις 11 μέχρι τις 15 Δεκεμβρίου.

Πολιτικές ναυμαχίες

«Πολιτικές ναυμαχίες» και οι βουλευτές Γιώργος Καλός (Ν.Δ.) και Γιάννης Διαμαντίδης (ΠΑΣΟΚ) τοποθετούνται στα ζωτικής σημασίας προβλήματα της ναυτιλίας. Σε ένα από τα ερωτήματα, αν πρέπει να καταργηθούν οι άδειες σκοπιμότητας, οι βουλευτές προσεγγίζουν το θέμα ως εξής.

Γιάννης Διαμαντίδης: «Εάν το δούμε το θέμα αυτό στο πλαίσιο της ελεύθερης οικονομίας και του θεμιτού ανταγωνισμού, ασφαλώς και πρέπει να καταργηθούν. Αυτό όμως θα πρέπει να γίνει με συγκεκριμένους κανόνες, με διάλογο όλων των ενδιαφερομένων πλευρών, χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα που ενδεχομένως θα οδηγήσουν σε ανεξέλεγκτες καταστάσεις».

Και ο Γιώργος Καλός: «Το ορθό ερώτημα είναι αν είμαστε έτοιμοι να προχωρήσουμε σε ένα ανοικτό και πλήρως φιλελεύθερο σύστημα δρομολόγησης πλοίων στην ακτοπλοία μας. Το σημερινό σύστημα έκδοσης αδειών σκοπιμότητας είναι σαθρό και διορθώσιμο. Σύστημα μεροληπτικό και αδιαφανές, που θα μπορούσε να αντικατασταθεί από ένα Εθνικό Συμβούλιο Ακτοπλοίας, το οποίο, χωρίς την παρέμβαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), θα αποφασίζει με πλήρη διαφάνεια τη χορήγηση αδειών...»

Τελικά, στην Κρήτη τρώνε κουφέτα, αλλά όχι από τις Μινωικές, αφού τελικά η ΑΝΕΚ είναι αυτή που κέρδισε τη ΛΑΝΕ. Μια συμφωνία στρατηγικής σημασίας, που συνδέθηκε και με τις διαπραγματεύσεις για δύο υπερσύγχρονα πλοία.

Αν δεν ληφθούν ριζοσπαστικές αποφάσεις τα κρουαζιερόπλοια θα αηδίζουν-σημαία. Σήμα κινδύνου, και τα «Ν.Χ.» έγραψαν: «Ο μεγάλος κίνδυνος, έτσι όπως προδιαγράφεται μετά το διαφανόμενο αδιέξοδο στις σχέσεις εφοπλιστών και θαλαμηπόλων, είναι η μαζική φυγή από το ελληνικό νηολόγιο. Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων δεν έκρυψε ποτέ τις προθέσεις του και πολύ περισσότερο τις θέσεις του για το βοηθητικό προσωπικό, δηλαδή το ξενοδοχειακό, το οποίο δεν θεωρεί πλήρωμα.

Αυτές οι θέσεις ενόχλησαν σφόδρα την ηγεσία των θαλαμηπόλων, η οποία θεωρεί ότι ο Ανδρέας Ποταμιάνος προσπαθεί να απομακρύνει όλους τους Έλληνες θαλαμηπόλους από τα ελληνικά επιβατηγά πλοία».

Η ελληνική σημαία είναι εθνική υπόθεση

«Η ελληνική σημαία είναι εθνική υπόθεση», σημείωνε σε συνέντευξή του ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Μ. Μπεντενιώτης, ο οποίος ερωτηθείς για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ επέμεινε στο δημόσιο χαρακτήρα του Οργανισμού.

«Το λιμάνι του Πειραιά, αλλά και όλα τα λιμάνια, είναι επιχειρήσεις δημοσίου συμφέροντος, με ιδιαίτερη συμβολή στην οικονομία και την ανάπτυξη της χώρας μας.

Η διοίκηση και η διαχείριση πρέπει να διέπονται από τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Αυτό όμως δεν σημαίνει και κερδοσκοπική εκμετάλλευση, εις βάρος μάλιστα του εθνικού συμφέροντος.

Αν δούμε το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμενικών οργανισμών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διαπιστώνουμε ότι, εκτός της Βρετανίας, στην οποία τα λιμάνια είναι ιδιωτικά, έχουμε μεικτό σύστημα. Η σύγχρονη τάση είναι υπέρ αυτής της λύσης. Το κράτος έχει την ευθύνη των βασικών υποδομών, ενώ μπορεί μερικές υπηρεσίες να εκχωρηθούν σε ιδιωτικά συμφέροντα, με την προϋπόθεση βέβαια της κατοχύρωσης μερικών πραγμάτων, που θα διασφαλίζουν πάντα το κοινωνικό και δημόσιο συμφέρον».

Η μεγάλη σύγκρουση Ελλήνων εφοπλιστών και DnB έρχεται στο φως της δημοσιότητας και τα «Ν.Χ.» παρουσιάζουν τα «θύματα» της νορβηγικής τράπεζας. Στο ίδιο τεύχος, κατ' αποκλειστικότητα, το τραγικό τέλος του εφοπλιστή Γ. Μουργινάκη, ο οποίος λίγες ημέρες πριν αυτοκτονήσει υποχρεωνόταν από το Ανώτατο Δικαστήριο της Νέας Υόρκης να καταβάλει στις αδειχές Βενιζέλου 26,3 εκατομμύρια δολλάρια ΗΠΑ.

Ένας χρόνος φεύγει...

Η αντιπολίτευση *κρίνει*

του Χάρη Παυρίδη



ένος χρόνος έρχεται...

Η ελληνική ναυτιλία, στο μεταίχμιο της αλλαγής του χρόνου, «απολογείται» για το '98 και «προσδοκά» από το '99.

Την πορεία αυτή μέσα στο χρόνο κρίνουν οι βουλευτές που προσκλήθηκαν σε αυτό το «ταξίδι».

Ποια ήταν η εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας το χρόνο που πέρασε; Θετική ή αρνητική; Και, επιπλέον, η χρονιά που αρχίζει αφήνει υποσχέσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της; Ποια μέτρα ενδεχομένως θα πρέπει να ληφθούν για να κρατηθούμε στην κορυφή;

Οι βουλευτές: Ντόρα Μπακογιάννη, Στέφανος Μάνος, Στέλλα Αλφιέρη, Ιωάννης Τζωάννος, Εύαγγελος Βλασσόπουλος και Θανάσης Βαρίνος απαντούν στα ακόλουθα δύο ερωτήματα:

- Εκτιμάτε ότι η χρονιά που πέρασε ήταν θετική ή αρνητική για την ελληνική ναυτιλία;
- Ποια μέτρα θεωρείτε αναγκαία για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας;

ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ, ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

1. Νομίζω ότι η ναυτιλία βρίσκεται σε βαθιά και πολυπληθής κρίση, η οποία απειλεί το σύνολο της ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής δραστηριότητας. Τα στοιχεία μιλούν μόνα τους. Ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία συνέχισε την πτωτική πορεία του. Την 1η Νοεμβρίου του 1998 το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 1.880 πλοία, ενώ στην αρχή του ίδιου έτους αριθμούσε 1.913 πλοία. Στο εννεάμηνο του 1998, από την ελληνική σημαία έφυγαν 124 πλοία, ενώ ήρθαν 81 πλοία. Συνολικά, ο ελληνικός στόλος μειώθηκε κατά 43 πλοία. Παράλληλα, το ναυτιλιακό σύνολο παρουσίασε μείωση κατά 7%. Καθ' όλο το 1997 εισέρρευσαν 2.015 εκατομμύρια δολλάρια, έναντι 2.266,2 εκατομμυρίων δολλαρίων που εισέρρευσαν το 1996. Αυτή την αρνητική πορεία ακολουθεί το ναυτιλιακό σύνολο και το πρώτο τρίμηνο του 1998, σύμφωνα με τον προϋπολογισμό. Συνολικά, εισέρρευσαν 495 εκατομμύρια δολλάρια, έναντι 504 εκατομμυρίων δολλαρίων το πρώτο τρίμηνο του 1997. Δηλαδή, περαιτέρω μείωση κατά 1,8%. Όλα αυτά δείχνουν ότι τα μηνύματα είναι πολύ δυσόλινα.

2. Είναι σαφές ότι επιβάλλεται να μελετηθεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο μέτρων τόνωσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων. Μέτρων ικανών να στηρίξουν την ελληνική σημαία απέναντι στο διεθνή ανταγωνισμό, ιδιαίτερα αυτών που αναπτύσσεται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Ιταλία ή η Ολλανδία. Για να είναι ανταγωνιστική η ελληνική ναυτιλία, στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί, πρέπει να εξετάσουμε μέτρα ευελιξίας και προσαρμογής, έτσι ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες προκειμένου το πλοίο να παραμείνει υπό ανταγωνιστικές συνθήκες στο ελ-



ληνικό νηολόγιο. Θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς θα υπάρχουν μόνο εφόσον τα πλοία βρίσκονται σε χέρια Ελλήνων. Παράλληλα, επιβάλλεται να υιοθετηθεί σύνολο μέτρων, όπως:

- Η ανάπτυξη νέων χρηματοπιστωτικών εργαλείων από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα για τη στήριξη και ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας.
- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών που παρέχονται από τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, όπως και από τους υπόλοιπους περιφερειακούς λιμένες της χώρας.
- Κίνητρα για την εγκατάσταση και παραμονή των ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά, με παράλληλη υποστήριξη της δημιουργικής λειτουργίας όλων των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών.
- Ανάδειξη της Ελλάδας σε διεθνές κέντρο ναυτικής εκπαίδευσης.
- Εξυγίανση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και του Οίκου του Ναύτου.
- Ουσιαστική παρέμβαση της Ελλάδας στη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

1. Ασφαλώς ήταν αρνητική. Πρώτον, διότι η κρίση στις ασιατικές αγορές περιόρισε τα φορτία και, δεύτερον, διότι το ελληνικό κράτος -παρά την κρίση- συνέχισε την πολιτική της στρουθοκαμήλου (που χρόνια ακολουθεί) σε ό,τι αφορά την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Δυστυχώς, δεν είναι ακόμη ορατή η έξοδος από την κρίση στις αγορές της Ασίας, και συνεπώς και η επόμενη χρονιά θα είναι δύσκολη.

2. Η μεγαλύτερη συμβολή στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας



Η α ν τ ι π ο ῖ ῖ

μπορεί να προέλθει από το ξεκαθάρισμα των προτεραιοτήτων της ναυτιλιακής πολιτικής του ελληνικού κράτους. Μόνο ένα τέτοιο ξεκαθάρισμα θα περιορίσει τις αντιφατικές σημερινές πολιτικές. Αν, για παράδειγμα, επιθυμούμε μια πιο ανταγωνιστική ναυτιλία, πρέπει να αφήσουμε να δημιουργηθεί ένα πολύ πιο ευέλικτο εργασιακό περιβάλλον. Πρέπει επίσης να καταργήσουμε τις απαράδεκτες μονοπωλιακές καταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί στην ακτοπλοία με το ισχύον καθεστώς αδειοδοτήσεων.

Θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρω και την ανάγκη αναβάθμισης του επιπέδου κατάρτισης των ναυτικών στα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα.

ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΥ

1. Είναι ένα ερώτημα που δεν μπορεί κανείς να απαντήσει μονολεκτικά, και θέλω να γίνω συγκεκριμένη. Η χρονιά που πέρασε ήταν αρκετά θετική για ένα μεγάλο κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας, τους εφοπλιστές. Συγκεκριμένα, αναφέρομαι στις αλληλαγές των οικονομικών ενδιαφερόντων των Ελλήνων εφοπλιστών. Παρακολουθώντας την ανάπτυξη της ναυτιλίας και σε άλλους τομείς, διαπιστώνουμε ότι ο αριθμός εγκατεστημένων εταιρειών, όχι μόνο στον Πειραιά, αλλά και σε άλλες αστικές επώνυμες, ακόμη και μη παράλιες περιοχές, και της λεωφόρου Συγγρού, είναι αρκετά μεγάλος, με τάση περαιτέρω αύξησης.



Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες ναυτιλιακού περιεχομένου αυξάνουν στην Ελλάδα και ικανός αριθμός στελεχών, απόφοιτοι πανεπιστημίων και ναυτιλιακών σπουδών, που σήμερα διαχειρίζονται το σύγχρονο management, γίνονται πόλος έλξης των Ελλήνων εφοπλιστών. Η ελληνική ναυτιλία μετατοπίζει το κέντρο βάρους σε άλλους, πιο επικερδείς τομείς. Από την άλλη μεριά, η ελληνική σημαία και ο Έλληνας ναυτικός γίνονται όλο και λιγότερο χρήσιμοι στο ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο, με αποτέλεσμα να συρρικνώνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν ελληνική σημαία και να μειώνεται ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία.

Θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ ότι η μείωση των ναύλων, η παλαιότητα του στόλου και η άρση του cabotage δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στην ελληνική ναυτιλία και καίεται η κυβέρνηση να τα αντιμετωπίσει με σύγχρονο πνεύμα, που θα δίνει λύσεις προς τη ναυτιλία του 2000, με σεβασμό στις θέσεις εργασίας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και με στόχο η ελληνική ναυτιλία να διατηρήσει την πρωτιά της. Την Ευρωπαϊκή Ένωση αποσολεί η ανάπτυξη της ναυτιλίας και επισημαίνει ότι η διασφάλιση των θέσεων εργασίας των κοινοτικών ναυτικών, η σύγχρονη εκπαίδευση και η αντιμετώπιση της κοινωνικής σημαίας με ενιαίες πολιτικές είναι προτάσεις που πρέπει να αποσοληθούν και την ελληνική κυβέρνηση. Σε αντίθεση όμως με αυτές τις κατευθύνσεις, η κυβέρνηση επιμένει στην αποσύνδεση της ανάπτυξης της ναυτιλίας από τη ναυτική εργασία και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης με νομοσχέδια όνεια βαρύτητας και περιεχομένου. Η κυβέρνηση και οι εφοπλιστές έχουν ξεχάσει ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας έχει σχέση με την παρουσία και την εργασία του Έλληνα ναυτικού. Παραγνωρίζουν ακόμη ότι η ελληνική κοινωνία θεωρεί, και κατά τη γνώμη μας ορθά, τη ναυτιλία ως παραδοσιακή μορφή οικονομικής δραστηριότητας, με την οποία έχει ταυτιστεί, και μάλιστα με επιτυχία.

Ο Συνασπισμός επιμένει ότι σε μια ευνομούμενη κοινωνία δεν είναι δυνατόν να περιθωριοποιούνται μεγάλα κομμάτια του πληθυσμού και να απομονώ-

νεται από την οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή του τόπου. Θεωρούμε ότι οι πολιτικές επιλογές της κυβέρνησης πρέπει να λάβουν ταυτόχρονα υπόψη τους την αξιοπρέπεια του εργαζόμενου πολίτη και το κέρδος του εφοπλιστή.

2. Επιμένουμε ότι χρειάζεται:

α) Η χάροξη ενιαίας κοινοτικής και εθνικής πολιτικής για την αντιμετώπιση της σημαίας ευκαιρίας με άξονα την ενιαία σημαία όλων των κοινοτικών πλοίων.

β) Να δοθούν κίνητρα, μέσω επικυρηγήσεων και χαμηλότοκων δανείων, με την προϋπόθεση δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, για την ανανέωση του εμπορικού στόλου και τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών, υπό την προϋπόθεση ότι η κατασκευή των πλοίων θα γίνεται στα ελληνικά ναυπηγεία.

γ) Η ανάπτυξη υποδομών στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, ώστε να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες ανάγκες. Η κυβέρνηση πρέπει να σταματήσει να εξισώνει το νομικό καθεστώς και τις εργασιακές σχέσεις ως αποκλειστικούς παράγοντες για τη δημιουργία ανταγωνιστικής αγοράς. Το λιμάνι του Πειραιά αναπτύχθηκε και έδωσε ζωή και θέσεις εργασίας όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε εθνικό επίπεδο. Σήμερα η ενίσχυση του δημόσιου και κοινωνικού χαρακτήρα του ΟΛΠ είναι αναγκαία γιατί συνδέεται με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

δ) Ο εκσυγχρονισμός της Ν.Ζ. Περάματος, που ως σημειωθεί ότι στη χώρα μας έχει το πλεονέκτημα να λειτουργεί κάτω από ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες. Ανάπτυξη πολιτικής για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

ε) Η σύναψη νέων διακρατικών συμφωνιών, αλλά και η ενεργοποίηση όλων συμβάσεων ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων και περιλαμβάνουν ναυτιλιακές δράσεις, όπως με τη Μολδαβία, αλλά και άλλα κράτη των παρευξείνων περιοχών και της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

στ) Ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς την εξυπηρέτηση των αναγκών της ναυτιλίας, αλλά και ως προς την αγορά με την αναδιάρθρωση του ΓΕΝΕ, την κατάργηση της μεσιτείας και την ουσιαστική προσφορά υπηρεσιών.

ζ) Ο εκσυγχρονισμός διοίκησης και πολιτικής των Οργανισμών Λιμένων και των τελωνείων.

η) Η καθιέρωση ενιαίου φορολογικού συστήματος στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ι. Γ. ΤΖΑΝΝΟΙΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

1. Το 1998, σε γενικές γραμμές, μπορεί να θεωρηθεί ως έτος αρνητικών εξελίξεων για την ελληνική ναυτιλία. Δεν είναι μόνον η συνεχιζόμενη διεθνή ναυτιλιακή κρίση, που εκφράζεται μέσω του αυξανόμενου αριθμού παροπλισμένων πλοίων, που σκιαγραφεί το αρνητικό κλίμα, αλλά και η αδιάφορη στάση της κυβέρνησης Σημίτη στην απώλεια διεθνούς ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία εμπορικού πλοίου. Η απώλεια αυτής της ανταγωνιστικότητας προϋπήρξε της διεθνούς κρίσεως και, κατά συνέπεια, η κυβέρνηση δεν μπορεί να επικαλείται το διεθνές οικονομικό περιβάλλον ως αίτιο της δικής της αδράνειας, λόγω του κακώς εννοούμενου πολιτικού κόστους. Είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικό του αρνητικού κλίματος, που έχει δημιουργηθεί, κύριο άρθρο του Lloyds List, που έθετε το αδιανόητο ερώτημα κατά πόσον το ελληνικό κράτος έχει απολέσει το ενδιαφέρον του για την ποταπόνο ναυτιλία.

Θα ήταν παράλειψη, ωστόσο, να μην επισημανθούν οι θετικές εξελίξεις στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού επιβατηγού στόλου με νεότευκτα πλοία υψηλής τεχνολογίας. Η ανανέωση αυτή οφείλεται αποκλειστικά σε επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και όχι σε κυβερνητικές.

2. Δεδομένου ότι η ελληνική ποταπόνο ναυτιλία δεν στηρίζεται και δεν πρέπει να στηρίζεται σε κρατικές επιδοτήσεις, ούτε σε προστατευτικό μέσο της κατανομής φορτίων, επιβάλλεται να πρυτανεύσει στη διαμόρφωση

ΕΥΣΟΝ ΚΡΙΝΕΙ

πολιτικής η αρχή του «κόστους ευκαιρίας», δηλαδή των επιπτώσεων που θα έχει η συνέχιση της παρούσας κατάστασης σε ό,τι αφορά το συντελεστή εργασία και τους δεσμούς του κλάδου με την ελληνική οικονομία. Αν συνεχιστεί η διαρροή πλοίων από το εθνικό νηολόγιο, θα χαθούν πολύ περισσότερες θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών, μάλιστα στις ειδικότητες εκείνες από τη σύνθεση του πληρώματος που προϋποθέτουν υψηλό βαθμό know-how, και θα σπάσει ένας βασικός συνδετικός κρίκος της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Πρέπει συνεπώς να βρεθεί η «χρυσή τομή» στη σύνθεση πληρώματος, λαμβάνοντας υπόψη και τις τάσεις που διαμορφώνονται στην προσφορά αξιωματικών και εξειδικευμένων μελών του κατώτερου πληρώματος από ελληνικής πηγεύρας.

Παράλληλα, επιβάλλεται η εισαγωγή νέων μεθόδων εντατικής και συνεχιζόμενης επαγγελματικής εκπαίδευσης για τους Έλληνες ναυτικούς, που θα ανταποκρίνονται στις συνεχώς αυξανόμενες διεθνείς προδιαγραφές για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τις νέες τεχνολογίες.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΠΑΣΟΚ

1. Το 1998 δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η καλύτερη χρονιά για τη ελληνική ναυτιλία, καθώς τα νηολόγια μας έγιναν ακόμη πιο φτωχά. Η σημαία μας κατέβηκε από πολλά καράβια και οι ναυτικοί μας, λόγω cabotage, δεν αισθάνονται πλέον ασφαλείς.

Κανείς όμως δεν θα πρέπει να παραγνωρίζει τις προσπάθειες της κυβέρνησης και της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου για την αναβάθμιση της εκπαίδευσής τους, τον εκσυγχρονισμό του NAT και του Οίκου Ναύτου, καθώς και την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των δύο οργανισμών.

Η κυβέρνηση, το 1998, έριξε κυρίως το βάρος της στην αναβάθμιση της θέσης του Έλληνα ναυτικού, που υπήρξε πάντα ο κυρίαρχος των θαλάσσιων και ο καλύτερος πρεσβευτής της χώρας μας.

2. Η ελληνική ναυτιλία οφείλει και πρέπει να αποκτήσει την παλιά αίγλη της. Οι Έλληνες, κατ' εξοχήν ναυτικός λαός, πρέπει να ξεπεράσουν τις δυσκολίες που παρουσιάζονται διεθνώς και να βρεθούν και πάλι στην πρώτη γραμμή.

Για να επιτευχθεί όμως αυτός ο στόχος, χρειάζεται η συστράτευση και η συνεργασία όλων.

Οι Έλληνες εφοπλιστές θα πρέπει να προχωρήσουν σε ανανέωση του στόλου τους, ιδιαίτερα μάλιστα εκείνοι, που έχουν «κουρασμένα» επιβατηγά πλοία.

Παράλληλα, θεωρείται αναγκαίος και ο εκσυγχρονισμός των εμπορικών πλοίων. Η πολιτεία οφείλει, από τη δική της πηγεύρα, να ασχοληθεί με τη δημιουργία σύγχρονων λιμανιών, που θα προσελκύουν και δεν θα απωθούν τους τουρίστες, αλλά και θα διευκολύνουν τις εργασίες στα εμπορικά λιμάνια.

Οι αρμόδιοι θα πρέπει επίσης να επιχειρήσουν την προσέγγιση ανάμεσα στους Έλληνες εφοπλιστές και τα ελληνικά πληρώματα. Η δυσσέσκεια του ναυτικού μας και η αντιπαρόθεσή του με τον Έλληνα πλοιοκτήτη δεν εξυπηρετεί την ανάπτυξη της ναυτιλίας μας. Τέλος, χρειάζεται να δοθούν κίνητρα προκειμένου η ελληνική σημαία να γίνει ανταγωνιστική και να κυριαρχήσει και πάλι στις θάλασσες.

ΘΑΝΑΣΗΣ ΒΑΡΙΝΟΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η χρονιά που πέρασε ήταν δύσκολη για την εμπορική μας ναυτιλία. Η συνεχόμενη κρίση στη ναυλαγορά, σε συνδυασμό με την έλλειψη κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής, οδήγησαν στη φυγή του υπό ελληνική σημαία πλοίου και τη δραματική αύξηση της ανεργίας.

Όμως, λαθεμένοι χειρισμοί έγιναν υπό το ΥΕΝ και σε θέματα που αφορούν

το NAT, τον Οίκο Ναύτου και τη ναυτική εκπαίδευση.

Τα νομοσχέδια του ΥΕΝ, που ψηφίσθηκαν στη Βουλή μόνο από τους βουλευτές του ΠΑΣΟΚ (σε όλα τα νομοσχέδια του ΥΕΝ ήμουν εισηγητής της μειοψηφίας), δεν έβλεπαν τα προβλήματα, απεναντίας δημιουργούσαν νέα.

Παρά την προσπάθεια να μειωθούν τα στοιχεία στα χαρτιά, στις αρχές Νοεμβρίου τα παροπλισμένα ελληνόκτητα πλοία έφθασαν τα 140, οι διαγραφές από την ελληνική σημαία τα 124 πλοία και οι άνεργοι ναυτικοί οι καταγεγραμμένοι στο ΓΕΝΕ σε 4.382.

Το NAT και ο Οίκος Ναύτου παρουσιάζουν οργανικό έλλειμμα-ρεκόρ, που θα φθάσει τα 144,25 δισ. δρχ. το 1999.

Ο Οίκος Ναύτου αδυνατεί να καλύψει τη στοιχειώδη ιατροφαρμακευτική περιθαλψία, έτσι οι ναυτικοί και οι απόμαχοι του κύματος στους ναυτότοπους, σε όλη τη χώρα, πληρώνουν οι ίδιοι τους γιατρούς, τα φάρμακα και τις εξετάσεις για να εισπράξουν αυτά που έχουν πληρώσει μετά από 2-3 μήνες, σχηματίζοντας ατελείωτες ουρές μπροστά στα άδεια ταμεία του Οίκου Ναύτου.

Οι άνεργοι ναυτικοί σπίζουν με κουπίνα της Εστίας Ναυτικών.

Αυτή είναι η δραματική εικόνα του μαΐου 1998 της εμπορικής μας ναυτιλίας, για την οποία έχει αποκλειστική ευθύνη ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης.

Δεκάδες φορές μέχρι τώρα ζητήσαμε στη Βουλή από τον κ. Σουμάκη να πάρει ουσιαστικά μέτρα στήριξης του ελληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού. Δυστυχώς, ο υπουργός αγνόησε τις συγκεκριμένες προτάσεις μας.

Η εξασφάλιση θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς έχει ως προϋπόθεση την πολυπληγή στήριξη του υπό ελληνική σημαία πλοίου.

Γι' αυτό χρειάζεται να ληφθούν γενναία μέτρα, ανάλογα με το είδος του πλοίου, που αφορούν τη φορολογία πλοίων και ναυτικών, τις οργανικές συνθήκες των πλοίων, τις ασφαλιστικές εισφορές, τις επισκευές κ.λπ.

Πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ) της Ε.Ε. όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα των πλοίων μας.

Επιδιώξή μας πρέπει να είναι η διατήρηση του cabotage για εθνικούς λόγους, αλλά και για να διαφυλάξουμε έτσι την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ακτοπλοϊκών και κρουαζιερόπλοίων. Επίσης, έτσι θα διατηρήσουμε τις

θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, ενώ σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ισχύει η νομοθεσία της χώρας υποδοχής για όλα τα θέματα.

Χρειάζομεθα έμπειρους και καλά μορφωμένους Έλληνες αξιωματικούς Ε.Ν., οι οποίοι θα μπορούν να αντεπεξέλθουν στις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Γι' αυτό πρέπει να οργανώσουμε ανάλογα τις ναυτικές μας σχολές.

Πρέπει να προχωρήσει η εξυγίανση του NAT και του Οίκου Ναύτου με τη λήψη ουσιαστικών μέτρων προς την κατεύθυνση της κατάρτισης όλων των χαριστικών και πριμοδοτικών διατάξεων για εισφορές και αποδοχές.

Οι παροχές να βασίζονται στην ανταποδοτικότητα. Να ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός τους και η πλήρης λειτουργία του μηχανογραφικού συστήματος σε όλους τους τομείς, με στόχο την άμεση εξυπηρέτηση των πλοίων, των ναυτικών και των απομώχων του κύματος.

Η εμπορική ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση, γι' αυτό χρειάζεται συνεχής διάλογος με τα κόμματα και τους φορείς, ώστε να λαμβάνονται μέτρα και να δίδονται λύσεις που θα έχουν ευρύτερη στήριξη και αποδοχή.

Δυστυχώς η κυβέρνηση, και ιδιαίτερα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σουμάκης, δεν μπορεί να επιλύσει τα προβλήματα, γι' αυτό το 1999 προβλέπω ότι θα είναι ακόμη χειρότερο από το 1998, που φεύγει. ♦♦





Η «έκρηξη» της Σοφοκλέους

Κατά τη διάρκεια της διετίας 1997 - 1998 το ελληνικό χρηματιστήριο βιώνει μία εκρηκτική ανάκαμψη διαρκείας, έχοντας απεγκλιωβιστεί από την περίοδο της απειθιστικής στασιμότητας της διετίας 1995 - 1996, κατά την οποία οι ανακολουθίες στην εφαρμοζόμενη οικονομική πολιτική, οι τραγελαφικές παλινωδίες μεταξύ των ουσιαδών υπουργείων, η ασθένεια και ο θάνατος του Α. Παπανδρέου, τα χρηματιστηριακά σκάνδαλα, καλλιέργησαν επί μακρόν κλίμα ρευστότητας και αβεβαιότητας, που δεν επέτρεψε τη θετική προεξόφληση σταθερών βελτιώσεων σε ορισμένα βασικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας. Κατά το 1997 όμως, με την πανηγυρική επιβεβαίωση της λήξης του φαινομένου του στάσιμου πληθωρισμού, την πιστή εφαρμογή του προγράμματος σύγκλισης, τη συνεχιζόμενη βελτίωση των μακροοικονομικών μεγεθών και την αποκλιμάκωση των επιτοκίων και του πληθωρισμού, το χρηματιστήριο κινήθηκε με θεαματικούς ανοδικούς ρυθμούς. Κινητήριοι μοχλός των δραστηκών μεταβολών υπήρξε η είσοδος χιλιάδων νέων ιδιωτών επενδυτών, οι οποίοι υπερέβησαν τις 350.000, με χαρακτηριστικό στοιχείο αυτών των μεταβολών το γεγονός ότι, ενώ το 1996 οι θεσμικοί επενδυτές κάλυπταν το 52,4% και οι ιδιώτες επενδυτές το 47,6% των συναλλαγών σε μέσο ημερήσιο όγκο 7,9 δισ. δραχμών, το 1997 οι θεσμικοί επενδυτές κάλυπταν το 38,9% και οι ιδιώτες επενδυτές το 61,1% των συναλλαγών σε ημερήσιο όγκο 21,5 δισ. δραχμών. Σε απόλυτα μεγέθη, οι συναλλαγές των ιδιωτών σχεδόν τετραπλασιάστηκαν το 1997 σε σχέση με το 1996, αυξάνοντας απότομα το βάθος της αγοράς και προκαλώντας αρκετά προβλήματα στις κινήσεις των θεσμικών επενδυτών, ειδικά με την επιτυχημένη δημόσια εγγραφή του ΟΤΕ και την ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004, καθώς υποεκτιμήθηκε η ισχύς τους. Οι εξελίξεις αυτές προδίκασαν τις εντυπωσιακές κινήσεις της αγοράς του 1998, τόσο κατά τη διάρκεια της εκρηκτικής ανόδου του πρώτου εξαμήνου του 1998 (μετά την υποτίμηση της δραχμής) όσο και κατά τη διάρκεια της μεγάλης κρίσης των διεθνών κεφαλαιαγορών κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1998.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ Γ.Δ.: -5,69%.

Όγκος συναλλαγών 317,6 δισ. δραχμές

Πτωτικά κινήθηκε το χρηματιστήριο κατά τον μήνα Ιανουάριο, επηρεαζόμενο κυρίως από την αιφνιδιαστική άνοδο των επιτοκίων των εντόκων γραμματίων του ελληνικού Δημοσίου κατά μία ποσοστιαία μονάδα στις αρχές του έτους. Η κατάσταση επιδεινώθηκε περί τα μέσα του μηνός, λόγω κλυδωνισμών στις αγορές της Άπω Ανατολής, οι οποίες προκάλεσαν περιοδικές πιέσεις στη δραχμή.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ Γ.Δ.: +1,70%.

Όγκος συναλλαγών 347,6 δισ. δρχ.

Οι πιέσεις στη δραχμή συνεχίστηκαν και κατά τη διάρκεια του Φεβρουαρίου και, παρά το γεγονός ότι δεν είχαν την ένταση του Οκτωβρίου του 1997, προκάλεσαν ανησυχίες, καθώς η κυβέρνηση εμφανίστηκε να παλινωδεί σε πολλά θέματα, εγκλωβισμένη σε ένα τέλημα, με κυρίαρχο χαρακτηριστικό την αδυναμία λήψης αποφάσεων. Το μοναδικό ελπιδοφόρο γεγονός προήλθε από το μέτωπο του πληθωρισμού, με την αποκλιμάκωσή του στα επίπεδα του 4,3%.

ΜΑΡΤΙΟΣ Γ.Δ.: +41,33%.

Όγκος συναλλαγών 1.157,7 δισ. δραχμές

Ο Μάρτιος υπήρξε ο σημαντικότερος μήνας της ελληνικής κεφαλαιαγοράς, της τελευταίας διετίας, καθώς με την απόφαση για την ένταξη της δραχμής στον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Συναλλαγματικών Ισοτιμιών και τη συνεπακόλουθη υποτίμησή της κατά 14% εκδηλώθηκε πρωτοφανής για τα ελληνικά δεδομένα εισροή ξένων κεφαλαίων. Οι μαζικές ρευστοποιήσεις εγχωρίων θεσμικών επενδυτών, οι οποίες εντός μόλις τριών συνεδριάσεων προσέγγισαν τα 200 δισ. δραχμές, απορροφήθηκαν με πρωτοφανή ευχέρεια, στοιχείο που ενίσχυσε σημαντικά το κλίμα ευφορίας της αγοράς. Έως το τέλος του μηνός, οι αλληλοδοποι θεσμικοί επενδυτές κατείχαν το 4% της συνολικής κεφαλαιοποίησης του Χρηματιστηρίου, έχοντας υπερδιπλασιάσει τις θέσεις τους σε σχέση με προγενέστερες περιόδους.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ Γ.Δ.: +31,81%.

Όγκος συναλλαγών 1.649,4 δισ. δραχμές

Συνεχίστηκαν με αμείωτη ένταση οι τοποθετήσεις των αλληλοδοπών θεσμικών επενδυτών, οι οποίες έφθασαν να καλύπτουν συνολικά, κατά το πρώτο δεκάημερο του μηνός, το 6% της συνολικής κεφαλαιοποίησης. Η αιφνιδιαστική μεταβολή του βάρους της αγοράς υποχρέωσε τους εγχωρίους θεσμικούς επενδυτές να προβούν σε μαζικές επανοτοποθετήσεις, δημιουργώντας ισχυρό φαινόμενο αυτοτροφοδοτούμενης ανόδου. Παράλληλα, η εξαγορά από τον όμιλο της Πειραιώς του 35% της Τράπεζας Μακεδονίας-Θράκης σηματοδότησε την αφετηρία μιας σειράς καταλυτικών εξελίξεων για τον ελληνικό τραπεζικό κλάδο.

ΜΑΪΟΣ Γ.Δ.: -3,26%.

Όγκος συναλλαγών 1.485,6 δισ. δραχμές

Σημεία σταθεροποίησης εμφάνισε η αγορά κατά τη διάρκεια του Μαΐου, παρά το γεγονός ότι η εντεινόμενη κρίση στις αγορές της Άπω Ανατολής θα μπορούσε να προκαλέσει ρευστοποιήσεις θέσεων αλληλοδοπών θεσμικών, για την κάλυψη ζημιών. Ορισμένες μικρές ρευστοποιήσεις απορροφήθηκαν με μεγάλη ευχέρεια, καθώς η αγορά συντηρούσε ψηλές προσδοκίες, αναμένοντας την πώληση της Ιονικής-Λαϊκής.

ΙΟΥΝΙΟΣ Γ.Δ.: -6,73%.

Όγκος συναλλαγών 1.304,7 δισ. δραχμές.

Σημεία κόπωσης εκδηλώθηκαν κατά τη διάρκεια του Ιουνίου, που εντάθηκαν λόγω της μαζικής ρευστοποίησης της θέσης της Templeton, η οποία υπέστη καταστροφικές ζημιές στις αγορές της Νοτιοανατολικής Ασίας. Σε γενικές γραμμές όμως, η αγορά παρουσίασε ισχυρές αντιδράσεις, ενισχυμένη και από την εισαγωγή της ΔΕΠ, στα τέλη του μηνός.

ΙΟΥΛΙΟΣ Γ.Δ.: +17,91%.

Όγκος συναλλαγών 1.581,4 δισ. δραχμές

Ισχυρή ανάκαμψη παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του Ιουλίου, σε πείσμα της διογκούμενης κρίσης στις αναδυόμενες αγορές της Άπω Ανατολής, της Λατινικής Αμερικής και της Ανατολικής Ευρώπης. Το κλίμα ευφορίας συντηρήθηκε από τις δύο διαδοχικές εξαγορές των τραπεζών Κρήτης και Αθηνών από τον όμιλο Λάτση, στοιχείο που προέκρινε για το ευρύ επενδυτικό κοινό τη θετική έκβαση του εγχειρήματος πώ-

λησης της Ιονικής-Λαϊκής. Στη γενική αισιοδοξία, πέρασε απαρατήρητη σχεδόν η αποτυχία πώλησης των ΚΑΕ, στα τέλη του μηνός.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ Γ.Δ.: -22,00%.

Όγκος συναλλαγών 968,7 δισ. δραχμές

Η κατάσταση ανεστράφη δραστικά κατά τη διάρκεια του Αυγούστου, καθώς η αγορά υπέκυψε στις συνδυασμένες πιέσεις διαφόρων παραγόντων, από τους οποίους οι κυριότεροι ήταν η άνευ προηγουμένου κρίση στις διεθνείς κεφαλαιαγορές και οι διαδοχικές αποτυχίες πώλησης των τραπεζών Κεντρικής Ελλάδος και Ιονικής-Λαϊκής.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ Γ.Δ.: -6,13%.

Όγκος συναλλαγών 870,5 δισ. δραχμές

Αν και κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου η αγορά εκδήλωσε τάσεις αντίστασης, επηρεαζόμενη θετικά από την εξαγορά ισχυρής μειοψηφικής συμμετοχής στην Τράπεζα Εργασίας από τον όμιλο Λάτση, την πώληση της Τράπεζας Κεντρικής Ελλάδος στην Τράπεζα Εγνατία, την πώληση των ΚΑΕ στο σχήμα Saresco-Σαράντης-Παπαελλήνων, οι πιέσεις από το εξωτερικό συνεχίστηκαν, ενώ και η αναθέρμανση του πληθωρισμού στα επίπεδα του 5,2% επιδείνωσε το ήδη βεβαρημένο χρηματιστηριακό κλίμα.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ Γ.Δ.: +5,91%.

Όγκος συναλλαγών 752,8 δισ. δραχμές

Κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου εκδηλώθηκαν οι χειρότερες πιέσεις στην αγορά, λόγω μαζικών ρευστοποιήσεων κεφαλαίων αναχίτησης (Hedge Funds), και ο Γενικός Δείκτης υπέστη απότομη καθίζηση προς τα επίπεδα των 1.750 μονάδων. Ταχύτητα πάντως εκδηλώθηκαν σημεία ανάκαμψης, που εντάθηκαν με την επιτυχή διάθεση των μετοχών του ΟΤΕ (10%) και την αποκλιμάκωση του πληθωρισμού στα επίπεδα του 4,8%. Στην ενίσχυση της αγοράς συνέβαλε και η επιφυλακτική, αλλά θετική πάντως, στάση των μακροπρόθεσμων αλληλοδοπών θεσμικών επενδυτών, που προχώρησαν σε επιλεκτικές τοποθετήσεις.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ Γ.Δ.: + 16,13%.

Όγκος συναλλαγών 1.434,0 δισ. δραχμές

Αποτελώντας φωτεινή εξαίρεση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, ο Νοέμβριος υπήρξε σταθερά ανοδικός, σηματοδοτώντας την επάνοδο της αγοράς στα επίπεδα των 2.500 μονάδων. Σημαντικά γεγονότα, που επηρέασαν την ελληνική κεφαλαιαγορά, πέραν της επιτυχημένης διάθεσης των μετοχών του ΟΤΕ και της αποκλιμάκωσης του πληθωρισμού, υπήρξαν η ομαλοποίηση της πορείας των διεθνών αγορών, μετά τις τρεις αλλεπάλληλες μειώσεις των αμερικανικών επιτοκίων, και η αναζωπύρωση της κινητικότητας στο χώρο των τραπεζών, με πρώτη εντυπωσιακή κίνηση την εξαγορά (μέσω ανταλλαγής μετοχών) ισχυρού μειοψηφικού μεριδίου της Τράπεζας Χίου από τον όμιλο Πειραιώς.

Το κλίμα ευφορίας της αγοράς διατηρείται λόγω της μείωσης των ευρωπαϊκών επιτοκίων, της περαιτέρω κάμψης του πληθωρισμού στο επίπεδο του 4,2%, που καλλιεργεί προσδοκίες για μείωση και των ελληνικών επιτοκίων, και των εντεινόμενων κινήσεων στο χώρο των τραπεζών για εξαγορές και συγχωνεύσεις.

Μοναδικό, αλλά σοβαρό στοιχείο ανησυχίας αποτελούν οι διεθνείς αγορές, όπου εκφράζονται φόβοι για νέα ενδεχόμενη υποχώρησή τους.

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΟΝ 4, ΠΛ.ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ ΤΗΛ. (0241) 39730-39731

ΓΡΑΜΜΗ ΙΣΔΝ (FAX): 70070 email: epend@rdo.forthnet.gr

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:

ΑΝΤΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121 Τηλ: 7295306, 7295307

ΓΡΑΜΜΗ ΙΣΔΝ (FAX): 7290326 email: epend@ath.forthnet.gr

23 ημεάνια σε φάση αναβάθμισης

**Καθυστερούν τα έργα στις Κυκλάδες
Μηδενική η πορεία σε Πάτμο και Κουφονήσια**

Μέχρι το τέλος του προσεχούς Μαΐου αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί το «λίφτινγκ» σε όλα, σχεδόν, τα λιμάνια της χώρας. Το πρόγραμμα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για παρεμβάσεις στα λιμάνια έχει προχωρήσει με ικανοποιητικούς ρυθμούς. Εξαίρεση αποτελούν οι Κυκλάδες, όπου στα λιμάνια Σύρου, Τήνου, Πάρου, Νάξου, Αμοργού και Μυκόνου έχει εκτελεστεί μόλις το 10% έως 20% των προβλεπόμενων έργων.

του Νάσου Πουθακίδα

Και αυτό, γιατί οι δύο μηχανικοί που έχουν αναλάβει την επίβλεψη των έργων στα Κυκλαδονήσια... τρέχουν και δεν φθάνουν. Αν και εδρεύουν στη Σύρο, για να μεταβούν στη Σίφνο έρχονται στον Πειραιά και από εδώ με αήλιο πλοίο φθάνουν στον προορισμό τους... Πάντως, το ρεκόρ κατέχουν Κουφονήσια και Πάτμος, με... πορεία έργων 0%! Τα έργα θα κοστίσουν συνολικά 1 δισ. δρχ. Από το ποσό αυτό, 400 εκατ. χορηγεί το ΥΕΝ. Μέχρι τώρα έχουν δοθεί από το υπουργείο τα 200 εκατ. και τα υπόλοιπα θα απορροφηθούν, το νέο έτος, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Ακόμη, για τα έργα συνεισφέρουν ΥΠΕΧΩΔΕ, Ευρωπαϊκή Κοινότητα, λιμενικά ταμεία, δήμοι και κοινότητες. Τον επόμενο μήνα, θα γίνει καταγραφή των έργων στα λιμάνια Σάμου, Χίου, Μυτιλήνης, Λήμνου, Κοβαλάς, Θάσου, Κέρκυρας και Κεφαλονιάς.

Σύμφωνα με αναλυτική έκθεση, που συντάχθηκε πριν από λίγες ημέρες, κατά το προσεχές διάστημα αναμένεται να γίνουν στα λιμάνια οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

ΑΝΔΡΟΣ: Επέκταση στεγάστρων, επισκευή πυλώνων και ηλεκτροφωτισμός, κατασκευή λιμενοφυλακίου.

ΤΗΝΟΣ: Μεταφορά περίφραξης, ενδεικτικές πινακίδες πληροφοριών σήμανσης, σημαίες, διαγραμμίσεις, κάλυψη φρεστών, επέκταση ασφαλήστρωσης οδού, επισκευή δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης.

ΜΥΚΟΝΟΣ: Κατασκευή νέων στεγάστρων, προσκρουστήρες, περίφραξη της νέας πύλης, επισκευή υποσκαφών.

ΠΑΡΟΣ: Κατασκευή δύο στεγάστρων, ενδεικτικές πινακίδες πληροφοριών σήμανσης, ρύθμιση κυκλοφορίας τροχοφόρων.

ΝΑΞΟΣ: Περίφραξη, τοποθέτηση σημαίων, πύλες εισόδου και εξόδου, ηλεκτροφωτισμός στεγάστρων και γενικές επισκευές.

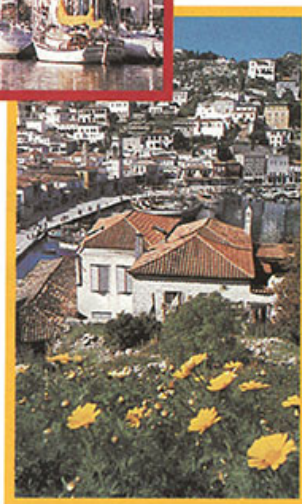
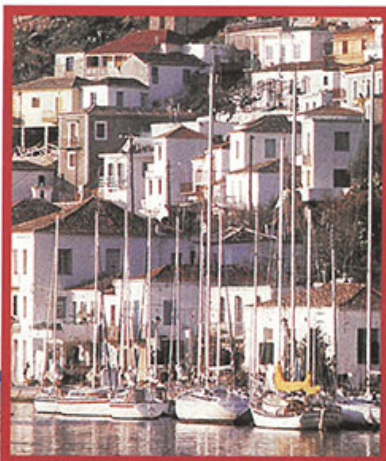
ΑΜΟΡΓΟΣ: Στέγαστρο, κινητά κικλιδώματα, επέκταση προβλήτα.

ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ: Περίφραξη, κατασκευή στεγάστρου, τοποθέτηση σημαίων και ενδεικτικές πινακίδες σήμανσης.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Περίφραξη, στέγαστρο, πύλες εισόδου και εξόδου, μπάρες, μεγαφωνική εγκατάσταση, ρύθμιση τροχαίας κίνησης, διάνοιξη υφιστάμενου χώρου στάθμευσης.

ΣΙΦΝΟΣ: Κινητά κικλιδώματα, μπάρες ελέγχου, πινακίδες σήμανσης, μεγαφωνική εγκατάσταση, δημιουργία χερσαίου χώρου.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Στέγαστρο, περίφραξη, μπάρα ελέγχου, δέστρα, ηλεκτροφωτι-



σμός, πινακίδες σήμανσης.

ΗΡΑΚΛΕΙΟ: Πύλες εισόδου-εξόδου, στέγαστρο, ενδεικτικές πινακίδες σήμανσης, ηλεκτρονικοί πίνακες πληροφοριών.

ΧΑΝΙΑ (Σούδα): Στέγαστρο στο χώρο αναμονής ταξί, ελεγχόμενος χώρος στάθμευσης Ι.Χ. και φορτηγών, προγραμματισμός για επιβατικό σταθμό.

ΡΕΘΥΜΝΟ: Διαχωριστική νησίδα και τοποθέτηση στηλών φωτισμού, κατασκευή πεζοδρομίου, τοποθέτηση ηλεκτρονικού πίνακα.

ΚΩΣ: Κατασκευή στεγάστρων επιβατών, περίφραξη, πύλες εισόδου και εξόδου, διαγραμμίσεις χώρων, ρύθμιση τροχαίας κίνησης.

ΠΑΤΜΟΣ: Περίφραξη, στέγαστρο επιβατών, διαγραμμίσεις χώρων, πινακίδες σήμανσης, σημαίες και τοποθέτηση ηλεκτρονικού πίνακα.

ΒΟΛΟΣ: Πινακίδες σήμανσης οδικών προσβάσεων του λιμένα, διαχωρισμός ροών επιβατών και τροχοφόρων.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Ηλεκτροφωτισμός, πινακίδες σήμανσης, θάλαμοι ΟΤΕ, διαγραμμίσεις χώρων, φωτισήμανση κυ-

ματοθραύστη.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ: Λιμενικό φυλάκιο, ρύθμιση τροχαίας κίνησης, πινακίδες σήμανσης, θάλαμοι ΟΤΕ, τοποθέτηση ηλεκτρονικού πίνακα, αντικατάσταση κατεστραμμένων στηλών φωτισμού του λιμανιού.

ΚΥΛΛΗΝΗ: Ηλεκτροφωτισμός, νέα οδός προσπέλασης εισόδου, περίφραξη, λιμενικό φυλάκιο, πινακίδες σήμανσης, θάλαμοι ΟΤΕ, εκβάθυνση, μελέτη για καθορισμό χώρου αναμονής των τροχοφόρων.

ΡΑΦΗΝΑ: Χώροι αναμονής ταξί και πούλμαν, πινακίδες σήμανσης. Κινητά κικλιδώματα, κατασκευή νέου φυλακίου, ρύθμιση τροχαίας κίνησης, τοποθέτηση ηλεκτρονικού πίνακα.

ΑΙΓΙΝΑ: Ελεγχόμενος χώρος στάθμευσης οχημάτων, αντικατάσταση περίφραξης, διαγραμμίσεις χώρων, φωτισήμανση κυματοθραύστη, αντικατάσταση στεγάστρων, ηλεκτρονικός πίνακας πληροφοριών.

ΥΔΡΑ: Στο πλαίσιο εφαρμογής των λειτουργικών παρεμβάσεων (στέγαστρο, πινακίδες κ.ά.) έχει ζητηθεί έγκριση από την Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων.

ΚΥΘΗΡΑ: Κυκλοφοριακή ρύθμιση χερσαίου χώρου και οδού προσπέλασης, προστασία στηλών φωτισμού, εκβάθυνση, βελτίωση βάσης, κίσκι με τέσσερα καρτοτηλέφωνα, κτίσμα στεγάσης υπηρεσίας εποχικού λιμενικού φυλακίου. ➡

MINOAN FLYING DOLPHINS

Η νέα εταιρεία υψηλών ταχυτήτων

Πριν από μερικούς μήνες είχαμε διαβλέψει τις τάσεις που επικρατούν στις διεθνείς αγορές, οι οποίες, προσαρμοζόμενες στις απαιτήσεις της παγκοσμιοποίησης, απαντούν με συγχωνεύσεις στο νέο σκηνικό που έρχεται με τον 21ο αιώνα. Δείγματα αυτής της τάσης (η οποία το επόμενο διάστημα θα είναι κυρίαρχη) είδαμε σε άλλους χώρους, αλλά και στην ακτοπλοΐα με την ANEK. Όμως, η συμφωνία των Μινωικών με τη Ceres είναι το γεγονός της χρονιάς για την ακτοπλοΐα, λόγω του μεγέθους των δύο εταιρειών.

του Χάρη Παυλίδη
Φωτό: Αγγ. Μπαφατάκης

Η συγχώνευση των δύο εταιρειών, ή καλύτερα η συνένωσή τους, οφείλεται στην έμπνευση του προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, Παντελή Σφηνιά, ο οποίος κάλλιστα θα μπορούσε να ανακηρυχθεί «άνθρωπος της χρονιάς», αν κάποιος είχαν προνοήσει να θεσμοθετήσουν τέτοιο τίτλο για τον πλέον επιτυχημένο επιχειρηματία της θάλασσας. Και χωρίς αμφιβολία, ο μεγαλομέτοχος των Μινωικών θα ήταν κάτοχος αυτού του τίτλου, όχι μόνο για τη συνένωση, αλλά και για την είσοδο της εταιρείας στο Χρηματιστήριο, όπως και για σειρά πρωτοβουλιών που είχαν ως αποτέλεσμα την καλή πορεία των Μινωικών. Η συμβολή του Π. Σφηνιά δεν είναι μόνο διαπίστωση δική μας, αλλά και του ευρωβουλευτή και προέδρου της εταιρείας, Κ. Κληρονόμου, ο οποίος αναγνώρισε στο πρόσωπο του «στενού συνεργάτη του», όπως είπε, τον «εμπνευστή αυτής της συνένωσης».

Η νέα εταιρεία θα έχει το διακριτικό τίτλο C&M, το 70% των μετοχών θα κατέχουν οι Μινωικές και η θυγατρική τους Minoan Lines Highspeed, ενώ το υπόλοιπο 30% θα ανήκει στη Ceres. Ο νέος κυρίαρχος του παιχνιδιού στις ακτοπλοϊκές έχει στη δύναμή του 32 πλοία υψηλών ταχυτήτων και το F/B «Ariadne», ενώ η αξία των επενδεδυμένων κεφαλαίων σε πλοία, μαζί με τα διαθέσιμα, ξεπερνά τα 100 εκατ. δολάρια.

Το ενδιαφέρον για τη Ceres είχε ξεκινήσει από τον Οκτώβριο και σε αυτό το διάστημα οι διαπραγματεύσεις ήταν ακηλές, μια και, εκτός των Μινωικών, τόσο οι Επιχειρήσεις Αττικής όσο και η Strintzis Lines είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους.

Μια ματιά σε κάποια ενδιαφέροντα στοιχεία που δόθηκαν στους δημοσιογράφους αμέσως μετά την επίτευξη της συμφωνίας αποκαλύπτει το εύρος της νέας εταιρείας. Η νέα εταιρεία λοιπόν συνδέει μεταξύ τους 62 λιμάνια, διαθέτει το τελειότερο on-line σύστημα κρατήσεων, μεταφέρει 2.350.000 (1998) επιβάτες σε 100.000 αναχωρήσεις το χρόνο και διανύει

1.500.000 μίλια το χρόνο.

Η Minoan Flying Dolphins έρχεται χρονικά σε μία κρίσιμη στιγμή προσαρμογής της ελληνικής ακτοπλοΐας στα νέα δεδομένα που θα ισχύσουν με την άρση του προστατευτισμού στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Αυτό άλλωστε υποδηλώνει όχι μόνο η συνένωση, αλλά και ο στόχος, που είναι η αναδιάρθρωση του στόλου, η οποία θα προσφέρει άνετη διακίνηση στους επιβάτες και υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Θα πρέπει επίσης να αναμένονται «εκπλήξεις» στις διαδρομές, κάτι που άφησε να εννοηθεί ο πρόεδρος της εταιρείας Κ. Κληρονόμος, λέγοντας: «Στόχος μας είναι να προσφέρουμε μια άλλη ποιότητα, συνεκώς εξελίξιμη, στη διακίνηση των επιβατών στις θαλάσσιες μικρές αποστάσεις του Αιγαίου, του Ιονίου και όχι μόνο».

Αυτό το «όχι μόνο» λέει πολλά, αφήνει να εννοηθούν περισσότερα, αλλά ασφαλώς, ακόμη και ο πλέον αμύητος, όταν έχει μπροστά του τρία catamaran, 26 δελφίνια και 3 mega dolphins, δεν μπορεί παρά να περιμένει κάτι διαφορετικό από αυτή τη συνένωση.

Εύκολα πάντως μπορεί κανείς να ερμηνεύσει τις δύο λέξεις, «όχι μόνο», αρκεί να απλώσει το χάρτη και να σημειώσει: Αργοσαρωνικός, Σποράδες, Παρόναξ, Πελοπόννησος, Θεσσαλονίκη και Χαλκιδική. Με 55 άδειες σκοπιμότητας, η θέση ισχύος της Minoan Flying Dolphins δεν είναι απλώς καθοριστική, αλλά εκτιμάται ότι αποτελεί αφετηρία ραγδαίων εξελίξεων στην ακτοπλοΐα.

Κατά τη διάρκεια της επίσημης παρουσίασης στον Τύπο της συμφωνίας των δύο εταιρειών, ο Κ. Κληρονόμος αναφέρθηκε μεταξύ άλλων στο γενεσιουργό αίτιο της συνένωσης.

«Η Ευρώπη, ο κόσμος όλος ζει μία νέα πραγματικότητα στον τομέα της οικονομίας, που είναι οι συνενώσεις εταιρειών, με απώτερο σκοπό την αύξηση του μεριδίου αγοράς, την απόκτηση νέων δικτύων διανομής και την επίτευξη οικονομιών κλίμακος».

Τι ευτυχέστερο ροιπόν, όταν με τη συνένωση αυτή έχουμε την ιδεωδέστερη οικονομική και επιχειρηματική οντότητα των μητρικών εταιρειών, το ιδεωδέστερο know-how στη νέα τεχνολογία, την πληρέστερη εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού των δύο εταιρειών, προκειμένου να υλοποιήσουμε αναπτυξιακούς στόχους που, στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης, δεν περιορίζονται πλέον στα εθνικά μας σύνορα! Η νέα τεχνολογία υψηλών ταχυτήτων εκμηδενίζει τις αποστάσεις και μας επιτρέπει να μην έχουμε σύνορα.

Θέλω ιδιαίτερα να τιμήσω τους καινούργιους μας συνεργάτες και στο πρόσωπό σας, κ. Πάτερ Λιβανέ, τον πατέρα σας Γιώργο, που αυτά για τα οποία εμείς σήμερα καυχώμεθα, δηλαδή την ποιότητα και τις υψηλές ταχύτητες, αυτός ξεκίνησε να τα προσφέρει ως μέσο μεταφοράς στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της πατρίδας μας πριν από 25 χρόνια».

Στην ομιλία του, ο κ. Πάτερ Λιβανός στάθηκε στον πατέρα του Γιώργο Λιβανό που, πριν από 23 χρόνια, ξεκίνησε με τα νέας τεχνολογίας ταχύπλοα σκάφη τη σύνδεση των νησιών. Αναφερόμενος στη διορατικότητα του Γ. Λιβανού είπε:

«Επιθυμία και όραμά του ήταν να προσφέρει στο ταλαιπωρημένο κοινό της ακτοπλοΐας το τετράπτυχο ταχύτητα, ασφάλεια, συνέπεια, άνεση. Στα



23 χρόνια που πέρασαν, κατά γενική ομοφωνία, το όραμα του Γιώργου Λιβανού έγινε πραγματικότητα. Συγχρόνως, η ακτοπλοΐα άνθησε και μεγάλωσε, και το αυξημένο τώρα μέγεθός της επιβάλλει νέες, τοιμήρες και πρωτοποριακές πρωτοβουλίες.

Πιστεύουμε ότι οι ελληνικές εταιρείες πρέπει να συνεργαστούν στενά για να αντιμετωπίσουν τις επικίνδυνες προκλήσεις ξένων φορέων, παραμερίζοντας στενόκαρδες επιφυλάξεις και μικροσυμφέροντα».



Και κατέληξε λέγοντας:

«Με αυτές τις σκέψεις, προχωρήσαμε ταχύτατα στη συνεργασία με τις Μινωικές Γραμμές, από τις οποίες βρήκαμε κατανόηση, καθαρότητα σκέψης, αποφασιστικότητα και σύμπτωση απόψεων. Είμαστε βέβαιοι ότι η συνεργασία μας θα είναι απόλυτα επιτυχημένη και ότι ο νέος φορέας που δημιουργείται θα υπερκαλύψει και τα πιο αισιόδοξα όνειρα του μεγάλου οραματιστή Γιώργου Λιβανού».

Κλείνοντας, δεν πρέπει να παραλείψουμε την αναφορά στις τράπεζες Εθνική, Eurobank, Alpha Πίστωσης και Citibank, οι οποίες συνέδραμαν στην επίτευξη της συμφωνίας, καθώς σε αυτές τις τράπεζες θα στηριχθεί η εταιρεία για τη μεγέθυνση της κεφαλαιουχικής της σύνθεσης, ώστε να εισαχθούν οι μετοχές της προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. ➡



Η ναυτιλία στο τέλος της χιλιετίας

του Μανώλη Παπαρέξη
της Mare Maritime Company S.A.

Ο καινούργιος χρόνος, το 1999, δίνει σε όλους μας έντονη την αίσθηση του τέλους της χιλιετίας, που πλησιάζει, και προμηνύει βασικές και ριζικές αλλαγές στην ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία. Εξελίξεις που επηρεάζουν όλους εμάς που έχουμε σχέση με τη ναυτιλία. Είδαμε ήδη και νιώσαμε τον άνεμο των εξελίξεων με διάφορες μορφές τα τελευταία χρόνια. Είδαμε να αλλάζουν οι ισορροπίες σε πολλούς τομείς του εμπορίου και ειδικότερα του πετρελαίου. Είδαμε τους «πρωταγωνιστές» να αλλάζουν. Ζήσαμε τον «τυφώνα» των νέων κανονισμών και απαιτήσεων και τα «σκαμπανεβάσματα» της ναυλαγοράς. Τον τελευταίο καιρό μας απασχολεί όλους έντονα η συνεχιζόμενη διεθνής οικονομική κρίση, με την οποία η ναυτιλία είναι τόσο συνδεδεμένη.

Αλλάς δούμε πρώτα τα δικά μας! Ας δούμε τη ναυτιλία μας, την πιο πετυχημένη οικονομική ελληνική δραστηριότητα. Παρά τις αντίξοες συνθήκες, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους πιο βασικούς πόρους της εθνικής μας οικονομίας. Αυτή η «άδολος» πηγή φέρνει κάθε χρόνο συνάλλαγμα πάνω από 2 δισ. δολάρια. Με ένα στόλο 3.358 ελληνόκτητων πλοίων, που είναι ο πρώτος στον κόσμο, η ελληνική ναυτιλία δεν προσφέρει μόνο στην ελληνική οικονομία αλλά, ταυτόχρονα, παίζει σπουδαίο ρόλο και επηρεάζει

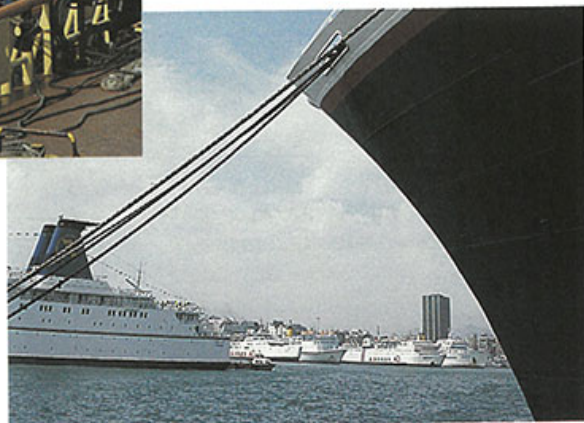


το ελληνικό νοηλόγιο αποτεθεί πλέον «σημείο των καιρών».

Ο πίνακας 1 που παραθέτουμε αποτελεί ένδειξη της δραστηρικής μείωσης του ελληνικού νοηλόγιου. Τα στοιχεία ίσχυαν πριν από λίγους μήνες και πιθανόν να έχουν αλλάξει σήμερα. Δεν θα ασχοληθούμε σε αυτό το άρθρο με τους λόγους αυτού του φαινομένου, της φυγής των πλοίων από το ελληνικό νοηλόγιο. Τα «Ναυτικά Χρονικά» και ο ναυτιλιακός Τύπος, γενικότερα, ασχολούνται με το θέμα συνεχώς και το προβάλουν με την ελπίδα να αναστρέψουν αυτή τη δυσάρεστη πορεία.

Θα δούμε την κατάσταση στους άλλους τομείς. Ο ανθρώπινος παράγοντας έχει τον προεξάρχοντα ρόλο και είναι από τα πρώτα και κύρια θέματα που απασχολούν τον ελληνικό εφοπλισμό. Ο αριθμός των ναυτικών μας, ειδικά των αξιωματικών, είναι ανεπαρκής για να στελεχώσει ένα στόλο 3.358 πλοίων. Παρ' όλα αυτά, γίνεται λόγος για

ανεργία!!! Κάτι δεν πάει καλά, και χρειάζεται διόρθωση. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου είναι απαραίτητη. Ο Έλληνας ναυτικός είναι επίσης απαραίτητος, ώστε να αποφευχθεί ο αφελληνισμός της ναυτιλίας μας. Αν χάσουμε τους ναυτικούς μας σήμερα, θα χάσουμε αύριο τους managers και τους επιθεωρητές. Από τη θάλασσα η διοίκηση της ναυτιλίας μας αντλούσε πάντοτε το δυναμικό της. Πρέπει λοιπόν να βρεθεί η φόρμουλα, ώστε τα δύο αυτά στοιχεία, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ και ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ, να συνυπάρχουν. Το κράτος, που τόσο ωφελείται από την ελληνική ναυτιλία, ας βοηθήσει. Ας



τις εξελίξεις της διεθνούς ναυτιλίας. Μέσω των ΟΟΣΑ, UNCTAD, IMO, INTERTANKO, INTERCARGO, IACS, P&I Clubs, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων διεθνών οργανισμών, συμμετέχει ενεργά στις λαμβανόμενες κάθε φορά αποφάσεις, εκφράζοντας τις απόψεις της. Διαθέτοντας το 50% του ευρωπαϊκού στόλου, η Ελλάδα δύναται να προωθήσει τη γνώμη της και να ενισχύει τις θέσεις της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι γεγονός ότι η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου συνεχίζει με επιτυχία το δρόμο της. Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία ή και να παραγγέλλουν καινούργια. Αυτό όμως δεν συμβαίνει και με τον υπό ελληνική σημαία στόλο. Αυτός ο στόλος μειώνεται συνεχώς με γοργό ρυθμό. Η φυγή από

επιχορηγήσει την πρόσληψη ορισμένων ναυτικών, όπως εξάλλου γίνεται και σε άλλες χώρες.

Και μιλώντας για τον ανθρώπινο παράγοντα, αναπόφευκτα ερχόμαστε στο θέμα της εκπαίδευσης των ναυτικών μας. Δυστυχώς, και σε αυτόν τον τομέα, τα πράγματα παλινδρομούν, χωρίς συγκεκριμένη κατεύθυνση. Το σοβαρό αυτό θέμα προωθήθηκε με νομοσχέδια και διατάξεις, στη διαμόρφωση των οποίων ο ιδιωτικός τομέας παραπονείται ότι δεν συνέβαλε ούτε ρωτήθηκε, ενώ εξακολουθεί να προκαλεί στους κόλπους των ενδιαφερομένων κύκλων ατέρμονες συζητήσεις και ριζικές διαφωνίες με ταυτόχρονη διατύπωση ποικίλων απόψεων και προτάσεων επί του πρακτέου. Εν τω μεταξύ, οι απαιτήσεις της αγοράς για ολοκληρωμένη και υψηλού επιπέδου εκπαίδευση αυξάνουν καθημερινά.

Και προχωρώντας, φθάνουμε στην κρίση της ναυτιλαγιάς. Ο αγώνας επιβίωσης για οικονομικά αδύνατους οργανισμούς αποτελεί καθημερινή διαπίστωση. Φαινόμενα «El Niño» στον Πειραιά δοκιμάζουν τα νεύρα πολλών. Πλοία κατάσχονται, πλοία παροπλίζονται, τράπεζες διαμαρτύρονται και το κακό συνεχίζεται. Όποιος αντέξει!!!!

Ετσι γίνεται συνήθως! Συνοψίζοντας λοιπόν τη γενική αυτή ανασκόπηση για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, μπορεί να λεχθεί εύλογα ότι η κατάσταση στο τέλος της χιλιετίας διαγράφεται προβληματική.

ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ και ΧΑΜΗΛΑ ΝΑΥΛΑ απαρτίζουν το όλο σκηνικό στο οποίο κινείται η σημερινή ναυτιλία. Είναι πράγματι δύσκολη η κατάσταση και η πολιτεία οφείλει, όπου μπορεί, να τείνει «χέιρα βοηθείας» προς τους «αδυνάτους» ώστε να ξεπεράσουν την κρίση.

Ας δούμε όμως πώς είναι η κατάσταση διεθνώς και τι γίνεται στη διεθνή ναυτιλία. Ας αρχίσουμε από τους παράγοντες που την επηρεάζουν: Οικονομική κατάσταση: Η κρίση των χωρών της Ασίας, χωρίς αμφιβολία, αποτελεί αρνητικό παράγοντα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η μεταφορική ανάγκη σε πρώτες ύλες και βιομηχανικά προϊόντα είναι μειωμένη. Η παραγωγή χάλυβα στην Ιαπωνία θα φθάσει φέτος τα 95 εκατομμύρια τόνους, έναντι 104,5 εκατομμυρίων το 1997. Οι ναύλοι των φορτηγών πλοίων παραμένουν επί πολλούς μήνες σε οριακά επίπεδα για την κίνησή τους. Ο παροπλισμός τους συζητείται πλέον ευρέως και ενδείξεις για ανάκαμψη, ή έστω μικρή βελτίωση, δεν υπάρχουν.

Στον τομέα του πετρελαίου τα πράγματα είναι κάπως καλύτερα. Η παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου αυξάνει συνεχώς τα τελευταία χρόνια και προβλέπεται ότι η τάση αυτή θα συνεχιστεί με ρυθμό αύξησης περίπου 1,2% το χρόνο. Η παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου προβλέπεται να ανέλθει στα 75 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα το 1998 έναντι 73,8 εκατομμυρίων που ήταν το 1997. Το πετρέλαιο εξακολουθεί να αποτελεί την κινητήρια δύναμη. Το 39% της παγκόσμιας ενεργειακής ζήτησης καλύπτεται από το πετρέλαιο. Οι ΗΠΑ παραμένουν ο μεγαλύτερος καταναλωτής, απορροφώντας 8,43 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου και 2,08 εκατομμύρια βαρέλια παράγωγα πετρελαίου ημερησίως. Και ενώ η τιμή του Brent Crude άγγιξε τα 11 δολάρια ΗΠΑ το Νοέμβριο 1998, οι χώρες του ΟΡΕC συνεχίζουν να προβληματίζονται και να διαφωνούν με τη χαμηλή τιμή και την παραγωγή του πετρελαίου.

Εν τω μεταξύ, η αύξηση της παραγωγής πετρελαίου στην Κεντρική

και Νότια Αμερική, καθώς επίσης και στη Βόρεια Θάλασσα, άλλαξε τις μεταφορικές ανάγκες. Μειώθηκαν τα Per Ton-Miles διότι η Βόρεια Αμερική καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τις πολλές ανάγκες της σε πετρέλαιο από την Καραβαϊκή και τη Δυτική Αφρική και όχι πλέον από τη Μέση Ανατολή, όπως συνέβαινε παλαιότερα. Η Ευρώπη, επίσης, καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών της από πετρέλαιο της Βόρειας Θάλασσας, ενώ η Άπω Ανατολή εξαρτάται σχεδόν πλήρως από το πετρέλαιο της Μέσης Ανατολής.

Σε αυτό το σκηνικό λοιπόν έχουν να κινηθούν τα δεξαμενόπλοια, τα οποία πάντως εργάζονται σε ναυτιλαγιά υγιέστερη αυτής των πλοίων ξηρού φορτίου.

Ας δούμε όμως πώς είναι ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος στο τέλος της χιλιετίας. Ο πίνακας 2 δείχνει καθαρά την παγκόσμια χωρητικότητα, όπου περιλαμβάνονται πλοία πάνω από 1.000 DWT.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 1.000 Κ.Ο.Χ)
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1998

(α) ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ		ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑ	
ΠΛΟΙΑ	946	ΠΛΟΙΑ	3.358
ΚΟΧ	27.818.180	ΚΟΧ	78.900.847
DWT	47.893.221	DWT	133.646.831

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ 7ΜΗΝΟ		ΣΥΝ. ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ
BULKARRIES	TANKERS	
1997 144	288	729
1998 65	100	400

(Πηγή: Fairplay/Det Norske Veritas)

Οι παραγγελίες για καινούργια πλοία είναι πράγματι αυξημένες για μερικές κατηγορίες, ενώ κατά τη διάρκεια του 1998 επήλθε αισθητή μείωση στις νέες παραγγελίες. Ευχόμαστε η τάση αυτή να συνεχιστεί, προκειμένου να αποφευχθεί η υπερπροσφορά tonnage.

Ένα καινούργιο φαινόμενο, πρόσφατο στη ναυτιλία, είναι οι συνενώσεις και οι συνεργασίες μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών και μάλιστα μεγάλων, όπως TEXACO/STENA, FRONTLINE/LOF, CP SHIPS/MARIT MEXICANA, EVERGREEN/LLOYD TRIESTINO, MITSUI/NAVIX κ.λπ.

Το γνωστό σύνδρομο του «supermarket», που εξαφάνισε από την αγορά τα παντοπωλεία, φαίνεται ότι έρχεται πλέον και στη ναυτιλία. Ίσως η ελληνική ναυτιλία, η οποία απορτίζεται από πολλή μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, μμηθεί αυτό που γίνεται παγκοσμίως. Ίσως χρειάζεται συσπείρωση, συνεταιριστικό πνεύμα ή τουλάχιστον συνεργασίες. Εκτιμάται πάντως ότι στη νέα χιλιετία οι ΜΕΓΑΛΟΙ θα επικρατήσουν.

Οι αυξημένες ανάγκες διαχείρισης πλοίων και ο έλεγχος της αγοράς από μεγάλους οργανισμούς θα περιορίσει σοβαρά τη λειτουργία των μικρών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ας κινηθούμε λοιπόν πριν να είναι αργά.

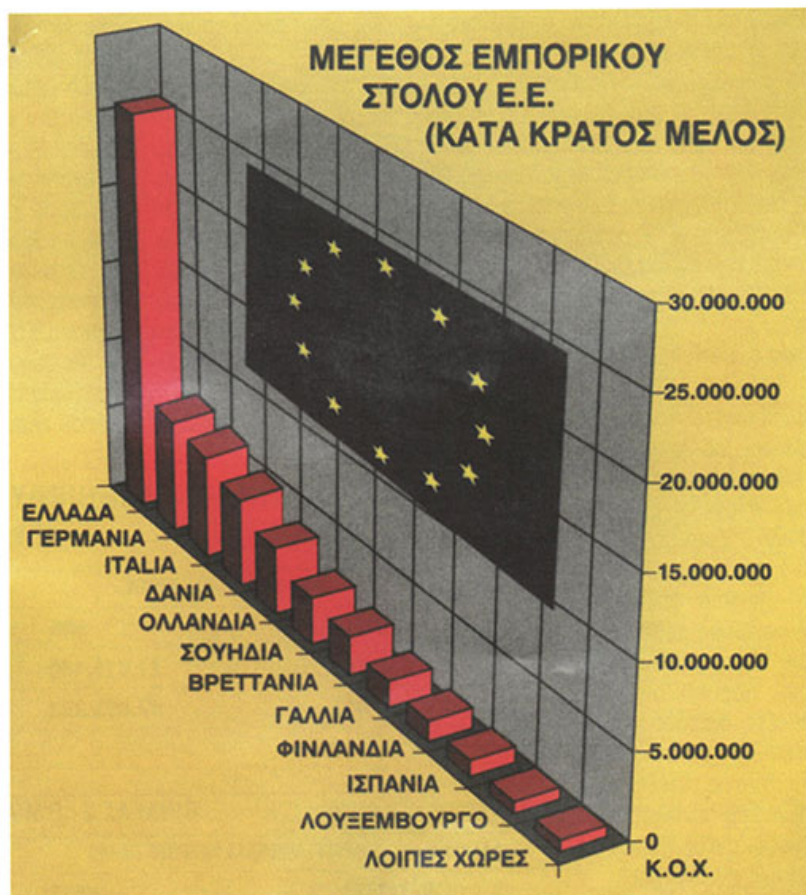
Πριν κλείσουμε, θα έπρεπε να πούμε δυο λόγια και για τη ναυπηγική βιομηχανία. Στην Ευρώπη τα ναυπηγεία αντιμετώπιζουν σοβαρό πρόβλημα. Στην Άπω Ανατολή, μετά την οικονομική κρίση, μειώθηκε το ναυπηγικό κόστος με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ακόμη πιο σοβαρό πρόβλημα στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Συγκεκριμένα, οι τιμές των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής έχουν μειωθεί σε τέτοιο βαθμό, που στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία αντίστοιχο ποσό δεν αρκεί ούτε για την αγορά των υλικών ναυπηγησης. Η European Union of Shipbuilders Association παραπονείται μάλιστα ότι κεφάλαια του IMF που παρέχονται στην Κορέα χρησιμοποιούνται για τη μείωση των τιμών των καινούργιων πλοίων.

Εν όψει των ανωτέρω, η λήψη μέτρων για την ενίσχυση και την εξασφάλιση της λειτουργίας των ευρωπαϊκών ναυπηγείων κρίνεται, χωρίς αμφιβολία, επιβεβλημένη για το καλό της ναυτιλίας. Και τούτο διότι, όπως εύλογα μπορεί να συμπεράνει κανείς, τυχόν διατήρηση και επιβίωση μόνο των ναυπηγείων της Άνω Ανατολής θα δημιουργήσει με την πάροδο του χρόνου μονοπωλιακό καθεστώς με τις εντεύθεν βλαπτικές συνέπειες για την παγκόσμια ναυτιλία.

Τον μακροπρόθεσμο όμως αυτό κίνδυνο δεν τον βλέπουν οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, οι οποίες ακολουθούν πολιτική μείωσης των επιδοτήσεων και όχι αύξησής τους. Θα πρέπει, επομένως, να επέλθει αλλαγή στην ακολουθούμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση πολιτική και να υποστηριχθεί καταλλήλως η ναυπηγική βιομηχανία, διά της εξασφαλίσεως κινήτρων προς τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, ώστε να προβαίνουν σε παραγγελίες ναυπηγήσεων «εντός» των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ίδωμεν!!!!

Συνοψίζοντας, λοιπόν, και για να επιστρέψουμε στον τίτλο αυτού του άρθρου, η ΝΕΑ ΧΙΛΙΕΤΙΑ βρίσκει (εκτός εάν το 1999 μας επιφυλάσσει εκπλήξεις) την ελληνική, αλλά και την παγκόσμια ναυτιλία, με σοβαρά προβλήματα.

Η χιλιετία που φεύγει και που έκανε την ελληνική ναυτιλία τόσο μεγάλη, ώστε να ξεπεράσει πριν από μερικά χρόνια τα 4.000 πλοία, τώρα την απειλεί. Επαγρύπνηση λοιπόν, συσπείρωση και συνεργασία για να αντιμετωπιστεί η κρίση. Ίσως ο καινούργιος χρόνος να... κάνει το θαύμα του. ➡



action

ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΗΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ

ΤΑΕKWON DO

KICK BOXING

ΞΙΦΑΣΚΙΑ

ΤΟΞΟΒΟΛΙΑ

ΤΕΝΙΣ

ΔΙΔΥΜΟ

JUJITSU TEAM

Πραξιτέλους 183 & 2ας Μεραρχίας (πάνω από το θέατρο Αυλαία), Πασσαλιμάνι, Πειραιάς
Τηλ. 4296484 - 4296046



**Αποτελεί τη Νοτιοανατολική Πύλη
της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**Βρίσκεται στο σταυροδρόμι των θαλασσιών
λεωφόρων που συνδέουν την Ευρώπη με
τον υπόλοιπο κόσμο**

**Κατέχει την πρώτη θέση στην Ανατολική
Μεσόγειο στην κίνηση Containers**



**Διαθέτει σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή και εξειδικευμένο
προσωπικό**

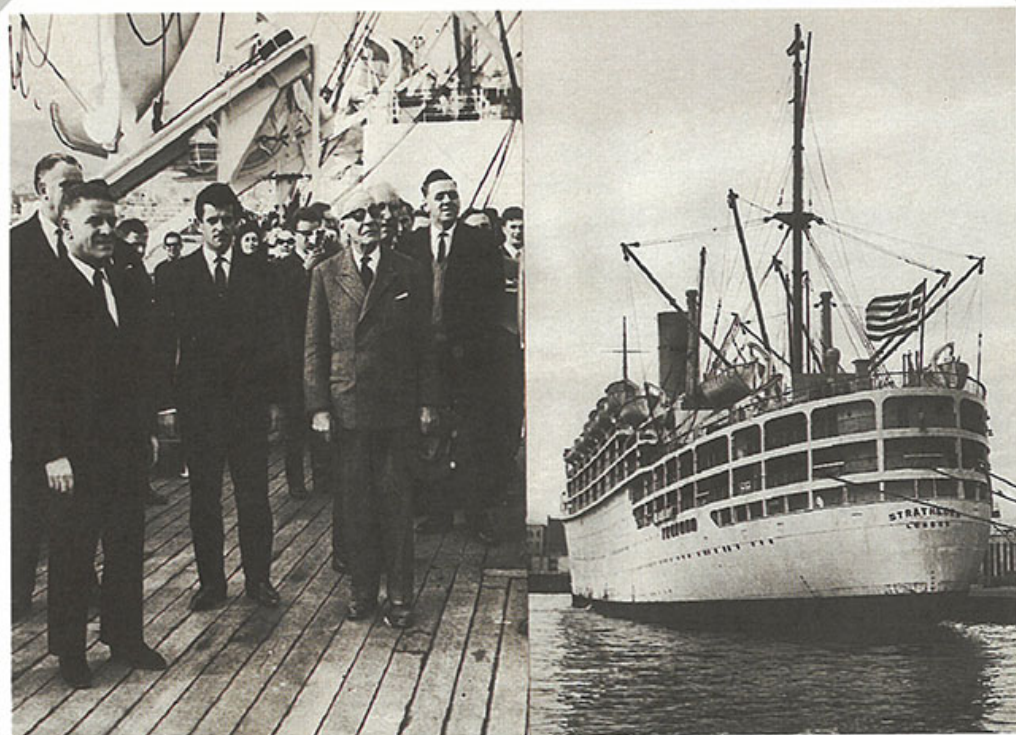
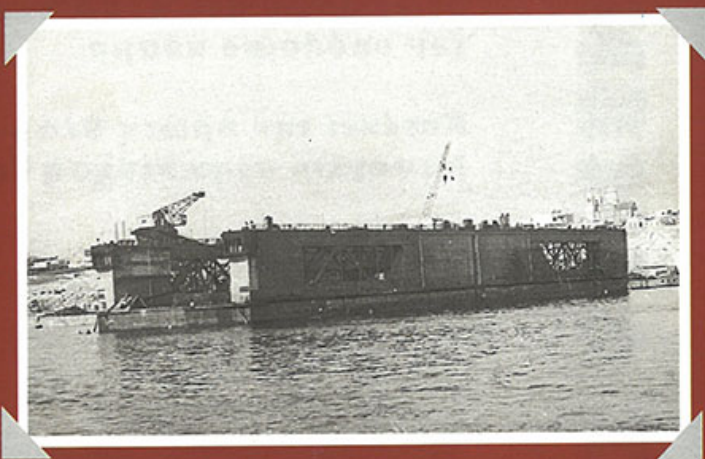
**Οι Ναυτιλιακές εταιρίες προτιμούν τον Πειραιά και για τα
ανταγωνιστικά τιμολόγιά του**





Ήταν η περίοδος που η ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Περάματος ανθούσε και τα επιβατηγά-οχηματαγωγά τύπου «παντόφλας» καθελκύνονταν το ένα μετά το άλλο. Ένα από αυτά και το «Αίγινα», το οποίο, όπως προδίδει και το όνομά του, θα εξυπηρετούσε τη γραμμή του Αργοσαρωνικού. Σωτήριο έτος 1966.

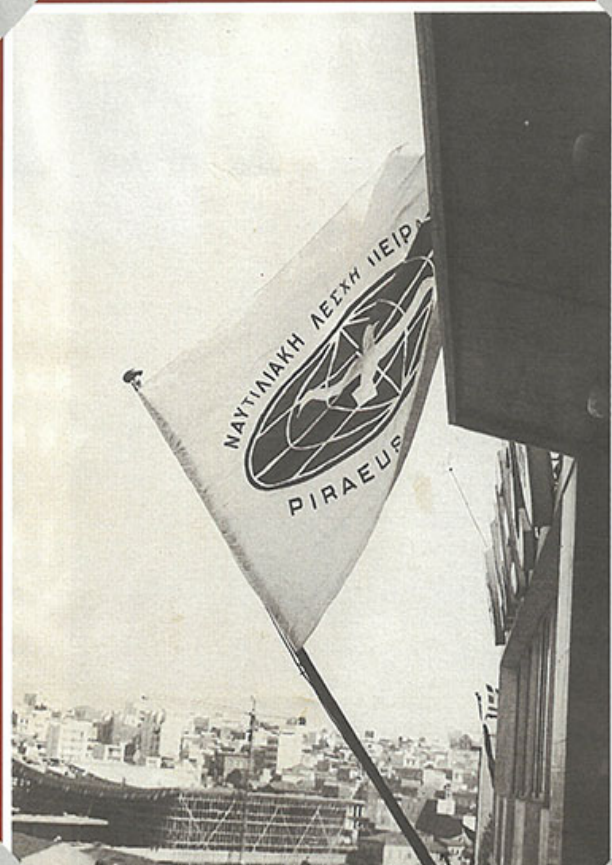
Η πλωτή αυτή δεξαμενή είναι του Νεωρίου της Σύρου, την εποχή που το ναυπηγείο ανήκε στην οικογένεια Γουλανδρή. Ετοιμάζεται να ρυμουλκηθεί για επισκευή στον Τάρανδα, προκειμένου να εγκατασταθεί εκ νέου στο Νεώριο.



Το υπερωκεάνιο «Stratheden» αλλάζει όνομα και μετονομάζεται σε «Εριέτα Λάτση», υψώνοντας την ελληνική σημαία. Από την τελετή αυτή είναι και το στιγμιότυπο, στο οποίο διακρίνεται, νέος τότε, ο καπετάν Γιάννης Λάτσης.



Μία σπάνια φωτογραφία. Η υπόκλιση είναι βαθιά και σύμφωνα με το πρωτόκολλο, κατά την υποδοχή της Άννας-Μαρίας. Ο υποκλινόμενος, ο Έλληνας μεγιστάνας Αριστοτέλης Ωνάσης. Πίσω από την Άννα-Μαρία διακρίνεται η πριγκίπισσα Ειρήνη. Διακρίνονται, ακόμη, ο Αθανασιάδης-Νόβας, ο Κωστόπουλος και ο Στέφανος Στεφανόπουλος.



Πρώτη φορά κυματίζει στην Ακτή Μιαούλη η σημαία της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς. Ήταν τότε που το όραμα ορισμένων ανθρώπων της ναυτιλίας να αποκτήσουν τα στελέχη της στέκι, έγινε πραγματικότητα. Από τους σκαπανείς, ο Νίκος Κοτζίας, ο Απόστολος Δεπάστας και άλλοι, που αξίζουν την τιμή της ανάμνησης από τους σημερινούς ανθρώπους της ναυτιλίας.



Τριάντα πέντε χρόνια πριν. Η εταιρεία Λάτση -τότε μόνο ακτοπλοϊκή- εορτάζει την Πρωτοχρονιά με μία εκδήλωση για τα παιδιά των ναυτικών της εταιρείας. Η εκδήλωση έλαβε χώρα επί του επιβατηγού «Νεράιδα» και περιελάμβανε το κόψιμο της πατροπαράδοτης βασιλόπιτας και διανομή πλούσιων δώρων.

ΑΡΜΕΝΙΑ

του Κ. Τσόντου*

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

ΣΕ ΜΙΑ ΧΩΡΑ

ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, παρατηρούμε με προσοχή τις ραγδαίες εξελίξεις που διαδραματίζονται στις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Παρά τα προβλήματα (πολιτικά, θεσμικά, οικονομικής σταθερότητας κ.λπ.), είναι γεγονός ότι η μεγάλη αυτή αγορά επηρεάζει σημαντικά τον παγκόσμιο κοινωνικό-οικονομικό χάρτη και δημιουργεί ένα νέο πεδίο ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Μία από τις χώρες με σημαντικά επιτεύγματα στη θετική εξέλιξη της οικονομίας, που μόλις πρόσφατα δημιούργησε ένα πλαίσιο τόνωσης του επενδυτικού της κλίματος, είναι η Αρμενία.

Κύρια χαρακτηριστικά

Η Αρμενία είναι μια μικρή -αλλά με στρατηγική γεωγραφική θέση- χώρα, με έκταση 29.800 τετρ. χλμ. και πληθυσμό περί τα 4 εκατομμύρια κατοίκους. Βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της Τουρκίας, συνορεύοντας παράλληλα και με τη Γεωργία, το Αζερμπαϊτζάν και το Ιράν.

Πρωτεύουσα είναι η Yerevan και μεγαλύτερες πόλεις το Gyumri και το Vanadzor. Η γλώσσα είναι τα αρμενικά, αλλά όλοι οι κάτοικοι μιλούν ρωσικά και οι περισσότεροι αγγλικά.

Ο τερματισμός των εκθροισμών με το Αζερμπαϊτζάν (πριν από μία διετία, περίπου) σηματοδότησε μια δυναμική αρχή στην ανάπτυξη της, η οποία δεν έλαβε χώρα νωρίτερα, όπως συνέβη σε άλλα κράτη (δηλαδή με την κατάρ-

πρηνή του σοβιετικού καθεστώτος), για τον επιπρόσθετο λόγο της σημαντικής καταστροφής που είχε υποστεί από το σεισμό του 1988.

Πηλοτοπαραγωγικές πηγές

Η Αρμενία είναι πλούσια σε φυσικούς πόρους. Διαθέτει σημαντικά μεταλλευτικά αποθέματα χρυσού, χαλκού, μόλυβδου, ψευδαργύρου, αλουμινίου και άνθρακα, καθώς και φυσικό ανθρακούχο μεταλλικό νερό σε αφθονία (από πηγές).

Υπάρχουν μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις (σε διάφορους κλάδους, όπως χημικά, φαρμακευτικά, ορυχεία, ορυχεία, μηχανουργία κ.ά.), οι περισσότερες από τις οποίες είναι ανενεργές ή υπολειπόμενες. Γι' αυτό το λόγο, η κυβέρνηση έχει αρχίσει ένα πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων και προσέλκυσης ξένων επενδυτών, που εξελίσσεται με γοργούς ρυθμούς.

Οικονομία

Από τον ενεργά απασχολούμενο πληθυσμό - ο οποίος ανέρχεται μόλις σε 1,5 εκατομμύριο - το ένα τρίτο απασχολείται στη γεωργία, το ένα τέταρτο στη βιομηχανία, το ένα πέμπτο στον κατασκευαστικό κλάδο και στις μεταφορές, ενώ το υπόλοιπο σε επικοινωνίες, ξενοδοχεία, εμπόριο-διανομή και λοιπές υπηρεσίες.

Το τοπικό νόμισμα είναι το dram και η ισοτιμία του με το δολάριο ΗΠΑ είναι 1 \$ = 512 drams. Το μέσο ετήσιο επιτόκιο τραπεζικού δανεισμού ανέρχεται σε 43,3% (στοιχεία: μέσα Οκτωβρίου 1998).

Η κυβέρνηση υποστηρίζει ένα πρόγραμμα ανάπτυξης, μέσω πολιτικών ανοικτού εμπορίου, δημιουργίας ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, αποτελεσματικής διαχείρισης εγχώριων πόρων και ιδιωτικοποιήσεων. Το 90% της αγροτικής γης έχει ήδη ιδιωτικοποιηθεί. Οι προτεραιότητες που έχει θέσει η κυβέρνηση για τα επόμενα χρόνια εστιάζουν στην:

- Επίτευξη μακροοικονομικής σταθερότητας.
- Απελευθέρωση της αγοράς, του εμπορίου και των τιμών.
- Αναβάθμιση του τραπεζικού συστήματος.
- Προστασία των κοινωνικά ευαίσθητων κλάδων.

Συγκεκριμένα, για τον πληθωρισμό (που το 1997 ήταν 1,8% μηνιαίως) ο άμεσος και ρεαλιστικός στόχος είναι η μείωσή του στο 1% μηνιαίως.

Οι κυριότερες εξαγωγές της χώρας κατά τα τρία προηγούμενα έτη αφορούσαν κοσμήματα, χρυσό, μη πολυτίμητα μέταλλα και μηχανολογικό εξοπλισμό.

Το φορολογικό καθεστώς είναι ίδιο τόσο για τους ντόπιους όσο για τους ξένους επενδυτές, καθώς και για ιδιώτες ή επιχειρήσεις. Έτσι, ανάλογα με το ύψος των ετήσιων κερδών, η φορολογία κυμαίνεται από 12-30%. Εξαιρέση αποτελούν οι τρόπεζες και οι ασφαλιστικές εταιρείες, για τις οποίες ο φορολογικός συντελεστής ανέρχεται σε 45%.

Πολιτική ξένων επενδύσεων

Ο σχετικός νόμος του 1994 καθορίζει φιλελεύθερη πολιτική με σκοπό την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων.

Συγκεκριμένα, παρέχει προστασία ενάντια σε ενέργειες κρατικοποίησης και κατάσχεσης (πλην περιπτώσεων σοβαρού νομικού πταίσματος, όπου και πάλι όμως παρέχεται πλήρης αποζημίωση). Επιτρέπει και εξασφαλίζει, επίσης, τη μεταφορά των κερδών ή ενεργητικού στο εξωτερικό χωρίς κανένα κώλυμα.

Για ξένες επιχειρήσεις ή joint ventures (με επενδύσιμο κεφάλαιο τουλάχιστον 30%) τα κέρδη δεν φορολογούνται κατά την πρώτη διετία, ενώ για τα επόμενα έτη η φορολογικός συντελεστής είναι 70% του κανονικού (για εταιρείες με συμμετοχή ξένου κεφαλαίου πάνω από 50% ο συντελεστής μειώνεται στο 50% της κανονικής φορολογίας). Επιχειρήσεις με ξένο ιδιοκτησιακό καθεστώς έχουν δικαίωμα εισαγωγής εξοπλισμού σε duty-free βάση, ενώ εται-

ρείες με ξένο μετοχικό κεφάλαιο πάνω από 30% δικαιούνται απαλλαγές από διαδικασίες αδειοδοτήσεων στις εισαγωγές και εξαγωγές.

Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του ΟΤΕ, που εξαγόρασε το 90% του τοπικού τηλεπικοινωνιακού οργανισμού ArmenTel. Κατά το τέλος του 1998 αναμένεται η εισαγωγή ψηφιακού συστήματος από τη Siemens.

Περί τα μέσα του 1995, 1.100 επιχειρήσεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους μετατράπησαν σε joint stock companies με διανομή του 20% των μετοχών τους στους εργαζόμενους. Μέχρι το Νοέμβριο του 1997 είχαν ιδιωτικοποιηθεί 5.708 επιχειρήσεις (σε σύνολο 7.479), συμπεριλαμβανομένων και 1.500 εταιρειών μεσαίου και μεγάλου μεγέθους.

Μέχρι το Δεκέμβριο του 1997, 1.042 ξένες εταιρείες πραγματοποίησαν επενδύσεις στη χώρα, γεγονός που συνετέλεσε στη γενικότερη τόνωση του ανταγωνιστικού ρυθμού της Αρμενίας. Μερικές από τις μεγάλες ξένες εταιρείες που άρχισαν να λειτουργούν στη χώρα είναι οι: Bristol Myers Squibb, Castel, Coca-Cola, Caritas, First Dynasty Mines, Huntsman, IBM, Italtel, Midland bank, Macmillan, KPMG, Amyot Exco.

Το 1995 οι άμεσες ξένες επενδύσεις ανήλθαν σε 18 εκατ. δολάρια, το 1996 σε 35 εκατ. δολάρια και το 1997 σε περίπου 52 εκατ. δολάρια. Το πρώτο εξάμηνο του 1998 έφθασαν τα 87 εκατ. δολάρια, ενώ στο τέλος του 1998 το ποσό των άμεσων ξένων επενδύσεων αναμένεται να έχει φθάσει τα 200 εκατ. δολάρια.

Για την ενθάρρυνση και την προστασία των ξένων επενδυτών έχει ιδρυθεί ένας ειδικός οργανισμός, ο State Investment Promotion and Protection Board (SIPPB), ο οποίος αναφέρεται απευθείας στον

πρωθυπουργό της χώρας.

Επενδυτικές ευκαιρίες

Ενδεικτικά, σημαντικοί τομείς που προσφέρονται για επενδύσεις είναι οι ακόλουθοι:

- Computer Software engineering
- Biotechnologies
- Chemicals
- Electrical power systems - renewable energy
- Electronics engineering and assembly
- Mining - metallurgy
- Construction materials
- Food processing
- Textiles

Υπάρχουν και άλλοι σημαντικοί τομείς που προσφέρονται για επενδύσεις, όπως οι υπηρεσίες γενικά, το εμπόριο-εξαγωγές και οι μεταφορές.

Συμπερασματικά, η Αρμενία είναι μια χώρα με μεγάλη ιστορία, ισχυρές παραδόσεις και φιλόξενο κατοίκους. Ο θεσμός της οικογένειας αποτελεί θεμελιώδη ήθο για την κοινωνία και η φιλία και εμπιστοσύνη θεωρούνται οι βάσεις για την έναρξη οποιασδήποτε επιχειρηματικής δραστηριότητας. Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία που παρατέθηκαν προηγουμένως, σήμερα αποτελεί μια χώρα με πολιτική σταθερότητα, ανοδικούς ρυθμούς ανάπτυξης και θετικό επενδυτικό κλίμα, με αποτέλεσμα να αναδύονται σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες.

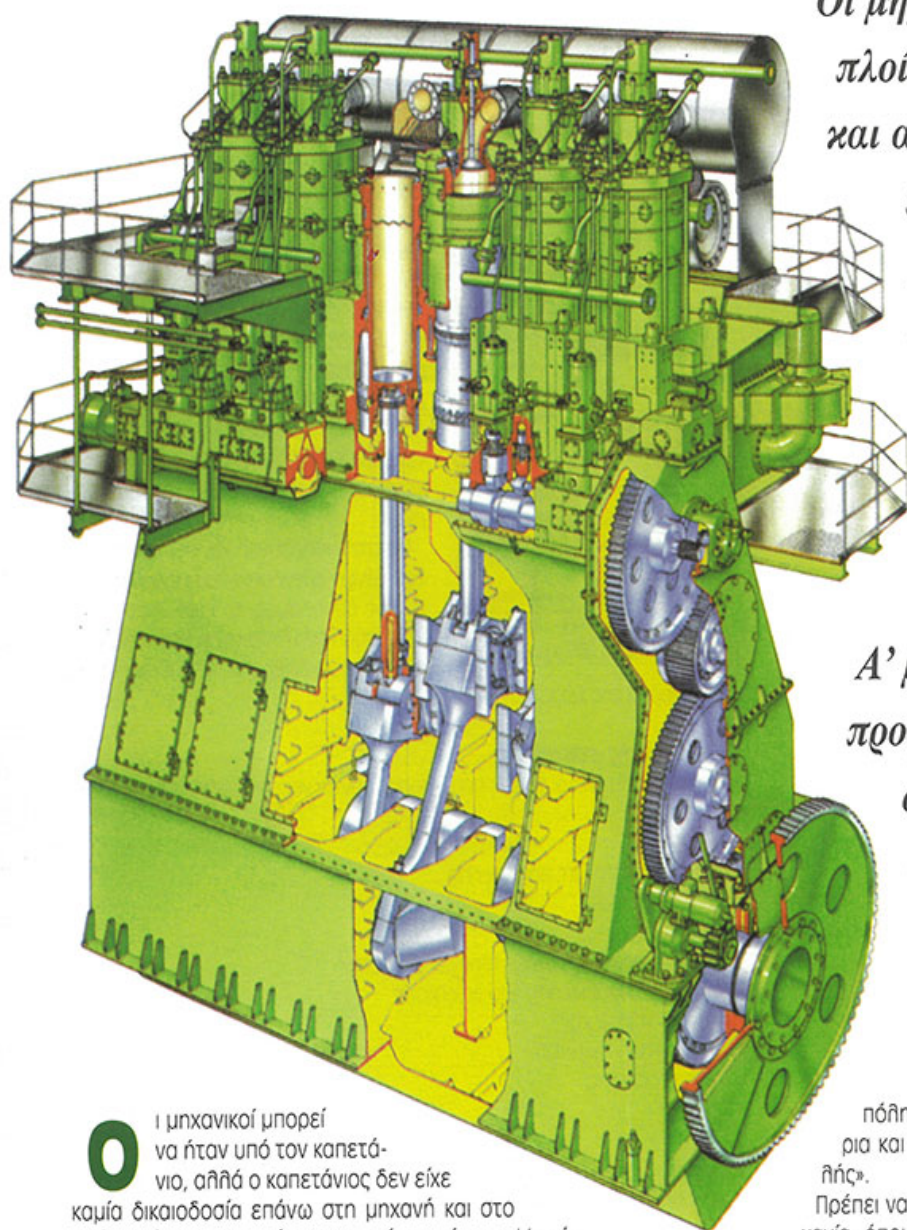
Σε περίπτωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, μπορείτε να επικοινωνήσετε για πληροφορίες ή παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών με τον κ. Αναστάση Μιχαήλ (τηλ. 01-2286865, 095-226162).

* Ο κ. Κωνσταντίνος Τσόντος είναι προϊστάμενος του τμήματος Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων και Ενδοτήσεων της εταιρείας TVX Hellas.



ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Ε.Ν.

Μια τάξη με ιδιαιτερότητα



Οι μηχανικοί ανέβηκαν στα ελληνικά πλοία με την εμφάνιση του ατμού και αποτέλεσαν νέα κατηγορία στα πληρώματά τους. Επειδή ο πρώτος μηχανικός ήταν υπό τον καπετάνιο, πέρασε πολύς καιρός μέχρι οι παραδοσιακές οικογένειες των καραβοκύρηδων να αρχίσουν να βγάζουν μηχανικούς. Για το λόγο αυτό, οι Α' μηχανικοί ήταν συνήθως ξένοι προς το υπόλοιπο πλήρωμα, το οποίο αποτελούνταν από συγγενείς και συμπατριώτες του πλοιοκτήτη.

**του Απ. Δόμβρου,
διπλ. μηχαν/γου-ηλεκτρολόγου,
επίτιμου προέδρου ΕΛΙΝΤ**

Οι μηχανικοί μπορεί να ήταν υπό τον καπετάνιο, αλλά ο καπετάνιος δεν είχε καμία δικαιοδοσία επάνω στη μηχανή και στο πλήρωμά της. Αφ' ενός το γεγονός αυτό και αφ' ετέρου επειδή ο μηχανικός ήταν συνήθως εκτός της οικογένειάς του πλοιοκτήτη, δημιουργήθηκε αντιπαλότητα ανάμεσα στην τάξη των ναυτιλίων και των μηχανικών, κάτι που παρατηρείται και σήμερα. Επίσης, η ανεξαρτησία των μηχανικών από την οικογένεια των πλοιοκτητών είχε ως αποτέλεσμα να είναι ανοικτοί στα νέα πολιτικά ρεύματα που εμφανίστηκαν στις αρχές του αιώνα, κάτι που ακόμη και σήμερα επικρατεί στα συνδικάτα των μηχανικών.

Οι οικογένειες των καραβοκύρηδων συνεταιριζόνταν για να αγοράσουν ένα παλιό ατμόπλοιο και το επάνδρωναν με μηχανικούς, οι οποίοι έβγαιναν τότε στον Πειραιά από τη νυχτερινή σχολή «Προμηθέας», ενώ παράλληλα την ημέρα αποκτούσαν πρακτικές γνώσεις στα εργοστάσια της

πόλης, που τότε, στην αρχή του αιώνα, ξεφύτρωναν σαν μανιτάρια και έδωσαν στον Πειραιά το παρανόμι «Μάντσεστερ της Ανατολής».

Πρέπει να πούμε ότι οι μηχανικοί αυτοί, με πενταετή θητεία στη βιομηχανία, όπου ακολουθούσαν συγκεκριμένο πρόγραμμα (σημειωτέον ότι ο χρόνος της μαθητείας αναγνωριζόταν μόνο αν το εργοστάσιο πληρούσε από πλευράς εξοπλισμού και εργασιών ορισμένους όρους) και τις θεωρητικές γνώσεις της σχολής, στην οποία φοιτούσαν επίσης πέντε ολόκληρα χρόνια, έβγαιναν πολύ καλά κατηρτισμένοι.

Μπορούμε να πούμε ότι το πλήρωμα της μηχανής της εποχής εκείνης ήταν σε θέση να επισκευάσει επί του πλοίου και με δικά του μέσα κάθε βλάβη που παρουσιαζόταν στο μηχανοστάσιο. Φυσικά, η τεχνολογία της εποχής εκείνης ήταν απλούστερη της σημερινής.

Όταν σιγά σιγά το ένα βαπόρι της τότε εφοπλιστικής εταιρείας γινόταν δύο ή τρία, τότε ο αρχαιότερος Α' μηχανικός εγκαθίστατο στο γραφείο του Λονδίνου ή του Πειραιά, με την πείρα του αναλάμβανε να αντιμετω-

πίζει τα τεχνικά προβλήματα του μικρού στόλου και τα κατάφερε με επιτυχία.

Στο μεταξύ, η ναυτική τεχνολογία προχωρούσε. Στην παλινδρομική μηχανή προστέθηκε η ηλεκτρική και η ψυκτική, και στη συνέχεια έγινε την εμφάνισή της η διηλεκτρική. Παρόληθλα, η ελληνική βιομηχανία δεν αναπτύχθηκε ανάλογα και τα εργοστάσιά της έμειναν στο προπολεμικό επίπεδο.

Στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα των σχολών Μηχανικών προστέθηκαν νέα μαθήματα, περί διηλεκτρικών κτλ., αλλά η πρακτική εξάσκηση των μαθητών στους νέους αυτούς τομείς ήταν σχεδόν αδύνατη. Έτσι, οι δόκιμοι μηχανικοί μετά τη σχολή άρχισαν να εκπαιδεύονται, ταξιδεύοντας, στα νέα πλοία, και η εκπαίδευσή τους η πρακτική είχε σχέση με τον εκάστοτε εξοπλισμό του μηχανοστασίου του πλοίου τους.

Έτσι, άρχισε να ακούγεται, «αυτός ο Α' μηχανικός είναι καλός στις μηχανές SULZER, αυτός στις MAN» κ.ο.κ.

Η ναυτική τεχνολογία συνέχισε τον καθησασμό της προς τα εμπρός. Έχουμε εξηλεκτισμό των πλοίων, αυτοματισμό κτλ. Στις σχολές των Μηχανικών προστίθενται νέα μαθήματα. Οι σχολές γίνονται μάλιστα ανώτερες και η πρακτική εξάσκηση σχεδόν μηδενίζεται.

Σήμερα, οι δόκιμοι μηχανικοί των μοντέρνων πλοίων φθάνουν να ξεκινούν από πλεωυράς πρακτικής εξάσκησης σχεδόν από το μηδέν, στα μηχανοστάσια των πλοίων. Έχουμε δηλαδή συνεχώς νέες τεχνολογίες και μηχανικούς με άσπρους γιακάδες και με χέρια που δεν «πιάνουν», αλλά, επιπρόσθετα, με τον αέρα του επιστήμονα, όχι όμως και την ουσία του.

Φυσικά, όλα τα μηχανήματα έχουν «Manuals», γραμμένα στα αγγλικά ή σε ακόμη δυσκολότερες γλώσσες, π.χ. γερμανικά, και άντε τώρα να τα ξιδέψεις ένα βαπόρι με το βιβλίο στο χέρι.

Στο μεταξύ, οι πιο πεπειραμένοι μηχανικοί παίρνουν το δρόμο προς το γραφείο του Πειραιά, με τον τίτλο του αρχιμηχανικού, και στο βαπόρι παραμένουν αυτοί που μαθαίνουν, προκαλώντας ζημιές.

Τι πρέπει λοιπόν να γίνει; Σε ποιους θα εμπιστευθούμε τα μηχανοστάσια των πλοίων μας, που κοστίζουν εκατομμύρια δολλάρια και από πλεω-

υράς εγκατεστημένης ισχύος μόνο με τα εργοστάσια παραγωγής της ΔΕΗ μπορούν να συγκριθούν;

Κατά τη γνώμη μου, ένα τέτοιο πλοίο θέλει μηχανικούς πολυτεχνει-ακού επιπέδου από πλεωυράς θεωρίας και «Προμηθέα» από πλεωυράς πείρας και, συγχρόνως, με άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας, και μάλιστα της αγγλικής τεχνικής ορολογίας.

Τα πόστα δε των αρχιμηχανικών θα πρέπει πια να καλύπτονται από τους άριστους μηχανικούς των βαποριών της κατηγορίας που περιγράψαμε.

Όταν τέλειωσα, το 1961, το Πολυτεχνείο και έγινα μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, είχα αριθμό μητρώου οκτώ χιλιάδες τόσο. Ο γιος μου είχε αριθμό μητρώου πενήντα οκτώ χιλιάδες τόσο. Σήμερα, ο αριθμός αυτός έχει φθάσει τις εβδομήντα χιλιάδες. Δηλαδή, μέσα σε μια γενιά προστέθηκαν στην ελληνική αγορά εργασίας σχεδόν εβδομήντα χιλιάδες μηχανικοί πανεπιστημιακού επιπέδου. Από τότε μέχρι σήμερα πόσο αυξήθηκαν οι ανάγκες της ελληνικής βιομηχανίας και, εν γένει, της αγοράς; Όχι πάνω από πέντε-έξι χιλιάδες, ενώ συνεχώς βγαίνουν νέοι μηχανικοί. Οι δε Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού δέχονται σπουδαστές ούτε καν με εξετάσεις, αλλά με βάση το βαθμό του απολυτηρίου, και καθένας καταλαβαίνει ποιο είναι το επίπεδό τους.

Κατά τη γνώμη μου, θα πρέπει να στρέψουμε νέους ναυπηγούς, μηχανολόγους, ηλεκτρολόγους μηχανικούς, πτυχιούχους ανωτάτων σχολών προς τη θάλασσα. Να ταξιδέψουν στα πλοία πέντε-δέκα χρόνια. Να μάθουν τη θάλασσα, τις συνθήκες της, τη γλώσσα του μηχανοστασίου, τους διεθνείς κανονισμούς, που ξεφυτρώνουν κάθε μέρα, για να μπορούν έτσι να αντιμετωπίζουν στα ίσια και χωρίς κομπίνες τους διάφορους επιθεωρητές. Οι καλύτεροι από αυτούς θα προωθούνται στα γραφεία και θα γίνονται επάξια αρχιμηχανικοί, με γλώσσες, θεωρητική και πρακτική πείρα, και δεν θα μεταφράζουν την «κύρια μηχανή» σε «Lady Engine».

Από την όλη, θα αποσυμφορηθεί και το τεχνικό ακαδημαϊκό προλητα-ριό, που τώρα ή είναι άνεργο ή συντάσσει καταστάσεις στο τμήμα προ-σωπικού της ΔΕΗ και του ΟΤΕ. ♦♦

isis response management

an development,

aintenance & management

ills & crisis simulation drills

aining

echnical services

arine

onsultancy

MARISPOND INC.



HEADQUARTERS: MARISPOND INC.

37, Chestnut str., Suite 208, Philadelphia, PA 19106 USA

Telephone: 1 (215) 928 6140, Fax: 1 (215) 928 6150

MARISPOND (HELLAS) INC.:

81, Akti Miaouli, Piraeus 185 38, 6th Floor, Suite No. 6

Telephone: (01) 428 7713 - 15, Fax: (01) 428 7716

ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΙΓΑΙΟΥ



του δικαίου της θάλασσας και του ναυτικού δικαίου

του Αντώνη Μ. Αντάπαση,
καθηγητή του Εμπορικού Δικαίου
στο Πανεπιστήμιο Αθηνών

Πέρα όμως από αυτό, η Ρόδος έχει ιδιαίτερη σημασία για το Δίκαιο της Θάλασσας όχι μόνο λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αλλά και λόγω των επεκτατικών βλέψεων της Τουρκίας στο σύμπλεγμα των νήσων του Αιγαίου και ειδικότερα της Δωδεκανήσου. Το Ινστιτούτο διοικείται από ενδεκαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο διορίζεται από τον υπουργό Δικαιοσύνης, ύστερα από προτάσεις του Πανεπιστημίου Αιγαίου, των Τμημάτων Νομικής των Πανεπιστημίων Αθηνών, Θεσσαλονίκης και Θράκης, του Πάντειου Πανεπιστημίου και των Δικηγορικών Συλλόγων Ρόδου και Κω. Τα έσοδα του Ινστιτούτου προέρχονται από επιχορηγήσεις των υπουργείων Εξωτερικών, Δικαιοσύνης και Αιγαίου, του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Δικηγορικού Συλλόγου Ρόδου, καθώς και από δωρεές ιδιωτών που προσφέρονται να βοηθήσουν το έργο του.

Το Ινστιτούτο έχει -από την έναρξη της λειτουργίας του (1994) μέχρι σήμερα- να επιδείξει αξιοζήλευτο έργο, που αφορά ειδικότερα αφ' ενός τη διενέργεια συνεδρίων, σεμιναρίων και μαθημάτων στο γνωστικό αντικείμενο του Δικαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, αφ' ετέρου τη δημοσίευση ειδικών διατριβών στο ίδιο γνωστικό αντικείμενο. Το έργο αυτό έκρινα σκόπιμο να φέρω σε γνώση των ενδιαφερομένων για την εμπορική ναυτιλία.

Πιο συγκεκριμένα, έχουν γίνει:

1. Από τις 22-25 Μαΐου 1994, σε συνεργασία με το Center for Oceans Law and Policy του Πανεπιστημίου της Βιργίνιας (ΗΠΑ), συνέδριο για την έναρξη της ισχύος της διεθνούς σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας.

2. Τον Ιούνιο 1994 διαλέξεις και μαθήματα (δύο τουλάχιστον) στους φοιτητές που παρακολουθούν τα μαθήματα που οργανώνει το Πανεπιστήμιο Tulane της Λουιζιάνας (ΗΠΑ) κάθε χρόνο στη Ρόδο. Η παροχή των μαθημάτων αυτών γίνεται από τότε ανελλιπώς. Εκτός από τους Αμερικανούς μάλιστα φοιτητές, τα μαθήματα του

Με το νόμο 1989/1991 που ψήφισε ομόφωνα η Βουλή των Ελλήνων, ιδρύθηκε στη Ρόδο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου υπό την επωνυμία «Ινστιτούτο Αιγαίου του Δικαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου». Κύριος σκοπός του Ινστιτούτου είναι η προαγωγή της έρευνας και της διδασκαλίας στα γνωστικά αυτά αντικείμενα. Η Ρόδος ορίστηκε ως έδρα του Ινστιτούτου για λόγους ιστορικούς και εθνικούς. Όπως είναι γνωστό, ο «Νόμος Ροδίων Ναυτικός» έλαβε τέτοια διάδοση κατά τη ρωμαϊκή και βυζαντινή περίοδο, ώστε να καταστεί κοινό για όλους τους ναυτιλλομένους δίκαιο.

Πανεπιστημίου Tulane παρακολουθούν ανελλιπώς οι φοιτητές-υπότροφοι του Ινστιτούτου, Έλληνες και ξένοι (προερχόμενοι κυρίως από τις χώρες Αλβανία, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Κροατία, Ουκρανία και Τυνησία). Το Ινστιτούτο χορήγησε έως τώρα 49 υποτροφίες για το σκοπό αυτόν.

3. Στις 8 και 9 Σεπτεμβρίου 1994, σε συνεργασία με την Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, συμπόσιο με θέμα «Επίκαιρα Ζητήματα Ευρωπαϊκού Ναυτικού Δικαίου». Αξιοσημείωτο είναι ότι στις εργασίες του συμποσίου έλαβαν μέρος 46 δικηγόροι από τον Πειραιά, ειδικευμένοι στις ναυτικές διαφορές.

4. Στις 4 και 5 Νοεμβρίου 1994, υπό την αιγίδα του υπουργείου Εξωτερικών και σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κέντρο, συνέδριο με θέμα: «Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας».

5. Στις 13-15 Ιουλίου 1995 έλαβε χώρα στη Ρόδο η 1η Ελληνο-Κυπριακή Συνάντηση Ναυτικών Εμπειρογνομώνων, η οποία και ασχολήθηκε με επίκαιρα ζητήματα του Δικαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου. Στις 5-7 Σεπτεμβρίου 1996 πραγματοποιήθηκε η 2η Ελληνο-Κυπριακή Συνάντηση και στις 21-23 Νοεμβρίου 1997 η 3η στη Λευκωσία.

6. Το 1995 η έναρξη εφαρμογής του Κοινοτικού Προγράμματος Med Campus για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου, στο οποίο και συμμετέχει το Ινστιτούτο.

7. Στις 15 Ιουλίου-2 Αυγούστου 1996 η 1η Σύνοδος της Ροδιακής Ακαδημίας, που έχει συγκροτηθεί από τέσσερα πανεπιστημιακά Ινστιτούτα (το Κέντρο Θαλάσσιου Δικαίου και Πολιτικής Διαχείρισης των Θαλάσσιων του Πανεπιστημίου της Βιργίνιας (ΗΠΑ), το Ινστιτούτο Συγκριτικού Δημόσιου Δικαίου και Διεθνούς Δικαίου «Max Planck» του Πανεπιστημίου της Χαϊδελβέργης, το Ινστιτούτο για το Δίκαιο της Θάλασσας του Πανεπιστημίου της Ουτρέχτης και το δικό μας Ινστιτούτο) και σκοπό έχει την προαγωγή της διδασκαλίας και της έρευνας στο γνωστικό πεδίο του Δικαίου της Θάλασσας. Στις 14 Ιουλίου 1997-2 Αυγούστου 1997 έγινε η 2η Σύνοδος, ενώ η 3η Σύνοδος της Ακαδημίας πραγματοποιήθηκε στις 13 Ιουλίου-1 Αυγούστου 1998. Για την παρακολούθηση των μαθημάτων το Ινστιτούτο χορήγησε συνολικά 54 υποτροφίες. Ο υψηλός νομικός λόγος των διδασκόντων -επιστημόνων διεθνούς ακτινοβολίας- και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον των φοιτητών, προερχομένων από 45 χώρες, υπήρξαν οι κύριοι παράγοντες της εξαιρετικής επιτυχίας που είχε έως τώρα η λειτουργία της Ακαδημίας.

8. Από τις 3-6 Ιουνίου 1997 το Ινστιτούτο συμμετέσχε στη 2η Συνεδρίαση για το Δίκαιο του Περιβάλλοντος, που έλαβε χώρα στο Σάο Πάολο της Βραζιλίας.

9. Τον Ιανουάριο 1998 το Ινστιτούτο διοργάνωσε την πρώτη συνάντηση των ερευνητικών ιδρυμάτων της Ευρώπης και της Λατινικής Αμερικής στο γνωστικό πεδίο της προστασίας του περιβάλλοντος.

10. Από τις 30 Απριλίου μέχρι τις 5 Μαΐου 1998 συμμετέσχε στο συνέδριο για την «Αειφόρο ανάπτυξη στα νησιά και το ρόλο της έρευνας και της εκπαίδευσης σε αυτή».

11. Από τις 8 έως τις 2 Ιουνίου 1998 διοργανώθηκαν, σε συνεργασία με το Centro di Recerche Giuridiche per la Pesca e la Navigazione, που εδρεύει στην Πεσκάρα, μαθήματα στην ιταλική γλώσσα για μεταπτυχιακούς φοιτητές, στα γνωστικά αντικείμενα του Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου της Θάλασσας.

Πέρα όμως από τις επιστημονικές εκδηλώσεις, το Ινστιτούτο έχει έως τώρα εκδώσει τις ακόλουθες ειδικές διατριβές:

1. Δημητρίου Λέτσιου, Das Seegesetz der Rhodier (Νόμος Ροδίων

Ναυτικός) 1996 (στη γερμανική).

2. Αντώνη Αντάναση, Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από τη σκοπιά του κοινοτικού δικαίου (1996), σελ. 178.

3. Θεοδώρου Καρυώτη, Οικονομικές διαστάσεις του Δικαίου της Θάλασσας και η περίπτωση της Ελλήδος (1996), σελ. 227.

4. Greece and the Law of the Sea, edited by Theodore Kariotis (1997) σελ. 347.

Παράλληλα, το Ινστιτούτο έχει συμβάλει στην έκδοση των «Rhodes Papers», που επιμελείται το «Center for Oceans Law and Policy» του Πανεπιστημίου της Βιργίνιας (ΗΠΑ) και προχωρεί στην έκδοση των πρακτικών των Συναντήσεων των Ελλήνων και Κυπρίων Ναυτικών Εμπειρογνομώνων.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ινστιτούτου έχει επίσης συγκεντρώσει την προσοχή του στην οργάνωση μιας άρτιας και σύγχρονης βιβλιοθήκης στο Δίκαιο της Θάλασσας και το Ναυτικό Δίκαιο, η οποία και θα είναι ευχερώς προσιτή στον επιστημονικό ερευνητή και τον εφαρμοστή του Δικαίου.

Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της πολιτείας και του νομικού κόσμου της χώρας για τη λειτουργία του Ινστιτούτου αποτελεί το πιο σημαντικό στήριγμα για την αποτελεσματική συνέχιση της επιστημονικής και εθνικής αποστολής του. ➡





Ποια είναι η σχέση **ISM CODE** και **P&I CLUBS**

**του Αλέξανδρου Γουλιέλμου, καθηγητή στο Τμήμα
Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς**

Η αποδοχή ήδη του ISM Code από τη ναυτιλία, και μάλιστα σε ποσοστό 87% του συνόλου των πλοίων (Lloyd's Ship Manager), ήταν πράγματι κάτι πέρα από ό,τι πολλοί ανέμεναν. Σε ό,τι αφορά στα clubs τίθεται το ερώτημα: Μήπως ο ISM Code αναμένεται να αποζημιώσει τους πλοιοκτήτες μέσω της μείωσης των ασφαλιστρών στα P+I Clubs; Πριν προχωρήσουμε στην απάντηση του πιο πάνω ερωτήματος, ας σημειώσουμε τις απόψεις των clubs. Τα clubs πιστεύουν ότι οι ναυτιλιακοί managers οφείλουν να εφαρμόσουν τον ISM Code στις καθημερινές τους ενέργειες και να μη μείνει η όλη προσπάθεια μόνο στα χαρτιά. Το feedback από τα Port State Controls είναι ήδη ότι τα Συστήματα Ασφαλείας (Safety Systems) δεν έχουν εφαρμοστεί κατάλληλα στα πλοία, παρά τους ελέγχους των οργανισμών που επιβλέπουν την εφαρμογή του ISM Code (Lloyd's Ship Manager, σελ. 27).

Ο ρόλος των clubs

Εκείνο που είναι βέβαιο είναι η σημαντική αύξηση, τα τελευταία δέκα χρόνια, του κόστους των P+I Clubs (Quality Shipping, 1998). Σύμφωνα με μία εκτίμηση, το κόστος ασφάλισης ενός μικρού (30.000 dwt) καινούργιου δεξαμενόπλοιου το 1980 (Α. Γουλιέλμος, 1996) ήταν περίπου 9% του κόστους λειτουργίας, ενώ το 1998 (σύμφωνα με το North of England (P+I Club) το ποσοστό ανέβηκε στο 50%, ειδικότερα για τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια (Lloyd's Ship Manager, σελ. 29).²

Βέβαιο επίσης είναι ότι η αιτία της πληροψηφίας (80%) των ναυτικών ατυχημάτων αποδίδεται σε ανθρώπινο λάθος, επομένως οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται από τα clubs σε επιπλέον δαπάνες για εκπαίδευση, πληροφόρηση και εξάσκηση του ανθρώπινου δυναμικού, κυρίως του πλοίου.

Αιτιολογείται επίσης ότι σοβαρή προσπάθεια των clubs είναι να αναχαιτίσουν το υψηλό κόστος, αν είναι δυνατόν, με την αποφυγή εκείνων των ατυχημάτων που πράγματι είναι δυνατόν να αποφευχθούν. Το ερώτημα είναι ποια είναι αυτά τα ατυχήματα;

Και ναι μεν στα clubs «η τύχη είναι κοινή και το μέλλον αβέβαιο», αλλά για να γίνει αποτελεσματικός ασφαλιστής ο κάθε πλοιοκτήτης του κάθε άηλου μέλους, οφείλει να γνωρίζει τα επίπεδα διοίκησης, συντήρησης και λειτουργίας που το κάθε μέλος υιοθετεί. Είναι αυτό δυνατόν; Αντί αυτού η είσοδος ενός πλοίου, ή και υπάρχοντος, στο club απαιτεί επιθεώρηση, προφανώς για την εξακρίβωση του επιπέδου συντήρησής του. Και η προσφιής σε ορισμένους πλοιοκτήτες στρατηγική του hopping, δηλαδή πηγαίνοντας από club σε club, φαίνεται να έφθασε

στο τέλος με τις μαύρες λίστες του IACS.

Πρέπει κανείς να παραδεχθεί ότι δύο σημαντικά ατυχήματα έχουν πέσει, ιδιαίτερα, στους ώμους των clubs: απώλεια ζωής, ρύπανση περιβάλλοντος. Και πράγματι, δεν είναι τυχαίο αυτό που αναφέρθηκε πιο πάνω. Διότι όταν στις αρχές του περασμένου αιώνα έγιναν τα πρώτα «clubs» στη Βρετανία, τα μέλη ήταν πλοιοκτήτες «φιλικού ανταγωνισμού», όπως αναφέρει ο Riley (σελ. 108), και ο ένας γνώριζε καλά τον άλλο. Αλλά ο ίδιος παραδέχεται ότι η ποιότητα λειτουργίας του πλοιοκτήτη που αναζητούν τα clubs, είναι μεν πράγματι η πιο σπουδαία, αλλά και η πλέον δύσκολη να εκτιμηθεί. Βέβαια, κανείς δεν έχει αυταπάτες, διότι από τη φύση των κινδύνων που καλύπτονται από τα clubs, σε μεγάλο αριθμό περιπτώσεων θα σημειωθεί η ανθρώπινη αποτυχία του συστήματος (ατύχημα, ζημία). Το club βέβαια προσαρμόζεται αρνούμενο κλήση αν ο πλοιοκτήτης είναι reckless³ ή διέπραξε λάθος από πρόθεση.

Τα clubs έχουν πάρει διάφορες πρωτοβουλίες, όπως: να βοηθήσουν τα μέλη τους με τη συμμόρφωση με τον ISM Code, αλλά δεν είναι η δουλειά τους να υποδείξουν στους πλοιοκτήτες πώς να λειτουργούν τα πλοία τους.

Συμπεράσματα

Τα clubs φυσικά έχουν ως πρώτιστο ενδιαφέρον να μειωθούν οι απαιτήσεις (claims) και κατ' επέκταση το κόστος ασφάλισης για τα μέλη τους. Προς αυτή την κατεύθυνση, όμως, είναι αδύναμο να επιτύχουν οτιδήποτε.

Είναι, πράγματι, η ευθύνη αυτή τριών όψεων:

(1) Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να λειτουργούν τα πλοία τους σε αποδεκτά επίπεδα.

(2) Ο IMO οφείλει να προάγει την ασφάλεια και να ανυψώνει τα λειτουργικά επίπεδα των πλοίων, και

(3) Οι σημαίες οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τα πρότυπα επίπεδα και εκείνα των διεθνών συμβάσεων και νόμων. Το τελευταίο είναι πράγματι γνωστό ότι πάσχει για ορισμένες σημαίες. Εδώ μπορεί κανείς να προσθέσει και το λάθος του πιλότου/πληρογού, υπεύθυνου για το 7% των claims. Στο ίδιο κεφάλαιο και τα Port State Controls, που δίδουν για το ίδιο παράπτωμα του ISM Code τρεις διαφορετικές ερμηνείες, αλλά και για άλλες αδυναμίες αυτού του συστήματος, που απαιτεί εκ βάθρων μελέτη.

Παρά τα ανωτέρω, όλα αυτά παραβλέπουν το ανθρώπινο λάθος: λάθος αξιωματικών πλοίων που ευθύνονται για το 25% των claims, λάθος μηχανικών 2%, λάθος πληρώματος 16%, λάθος πληρογού 7%, λάθος χειραίου προσωπικού 10%, σύνολο 60%.⁴ Θα γίνει άραγε κάτι στον τομέα αυτό;

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Lloyd's Ship Manager, 1998, P+I Clubs, Balancing their Costs, November, p. 25-30.

2. «Quality Shipping, Market Mechanisms for Safer Shipping and Cleaner Oceans», Ed. H. Haralambides, Erasmus Publishing, 1998, σελ. XXVII.

3. Α. Μ. Γουλιέλμος, 1996, «Λειτουργική Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», J+J Hellas, Πειραιάς, σελ. 29.

4. Riley J.C.W. 1998, Ship Operating Standards and the Role of P+I Clubs, στο Quality Shipping... ref. No 2.

5. Α. Γουλιέλμος και Κ. Γκιζιάκης, 1997, «Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο», εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα.

1. Σύμφωνα με στοιχεία του IMO, το 87% των πλοίων που όφειλαν να προσαρμοσθούν στον ISM Code απέκτησαν ήδη για τα Documents of Compliance και Safety Management Certificates (Νοέμβριος 1998).

2. Ειδικότερα αυξήθηκαν οι αποζημιώσεις για θανάτους και τραυματισμούς, για ρυπάνσεις από πετρέλαιο, για τα ασφαλιστικά φορτία, οι ζημιές σε εγκαταστάσεις/ εξοπλισμούς λιμένων (Quality Shipping).

3. Reckless= αψηφώντας τις συνέπειες ή τον κίνδυνο. Reck= ενδιαφέρομαι, με απασχολεί. Recklessness= παρατηρήθηκε στο ατύχημα του πλοίου Herald of free enterprise, σύμφωνα με το αγγλικό δικαστήριο.

4. Στοιχεία UK Mutual Steamship Ass. (Bermuda Ltd.) (Α. Γουλιέλμος, 1997). ♦



ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Raiffeisen Zentralbank Oesterreich AG

v

National Bank of Greece SA

Queen's Bench Division, Commercial Court Tuckey J

του Ιωάννη Ρόκα, καθηγητή

Λιβεριανή εταιρεία, η εταιρεία S, και ελληνική εταιρεία, η εταιρεία A, συνήψαν σύμβαση ναυπήγησης σύμφωνα με την οποία η εταιρεία A θα ναυπηγούσε κρουαζιερόπλοιο έναντι 170 εκατομμυρίων δολαρίων. Στη σύμβαση αυτή θα εφαρμοζόταν το αγγλικό Δίκαιο και οι διαφορές θα υπόκειντο σε διαιτησία στο Λονδίνο.

Στη συνέχεια, η εταιρεία S συνήψε σύμβαση με δύο ελληνικές τράπεζες για χορήγηση δανείου ύψους 110 εκατομμυρίων δολαρίων έτσι ώστε να εξασφαλίσει χρηματοδότηση για το σκάφος που επρόκειτο να κατασκευασθεί. Η εναγόμενη τράπεζα είχε οριστεί διαχειρίστρια (Agent Bank) της δανείστριας τράπεζας σε σχέση με το εν λόγω δάνειο, το οποίο και διέπετο από το ελληνικό Δίκαιο και υπόκειτο στην αποκλειστική αρμοδιότητα των ελληνικών δικαστηρίων.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της σύμβασης δανείου, το δάνειο επρόκειτο να εκταμιεύεται κατά τη διάρκεια των εργασιών κατασκευής και η τελευταία εκταμίευση ύψους 10 εκατομμυρίων δολαρίων επρόκειτο να πραγματοποιηθεί έπειτα από επιτυχημένη δοκιμή των μηχανών, γεγονός που αποτελούσε το στάδιο 9 της σύμβασης κατασκευής. Στο χρονικό διάστημα μεταξύ Απριλίου 1991 και Ιουνίου 1992, η ενάγουσα αυστριακή τράπεζα χορήγησε τρία βραχυπρόθεσμα δάνεια στην εταιρεία H, τη λιβεριανή μητρική εταιρεία της S, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η εταιρεία S στην εκπλήρωση των ενδιάμεσων υποχρεώσεων της προς την εταιρεία A, σύμφωνα με τη σύμβαση ναυπήγησης. Τα δάνεια αυτά θα αποπληρώνονταν έπειτα από εκταμιεύσεις από την αρχική σύμβαση δανείου. Τα δύο πρώτα (βραχυπρόθεσμα) δάνεια αποπληρώθηκαν. Το τρίτο βραχυπρόθεσμο δάνειο, ύψους 10 εκατομμυρίων δολαρίων, συνήφθη σύμφωνα με όρους, οι οποίοι περιείχονταν σε επιστολή της ενάγουσας προς την εναγομένη. Σύμφωνα με αυτή, η εκταμίευση θα επραγματοποιείτο εφόσον είχε πληρωθεί σχετικός όρος σύμφωνα με τον οποίο η H (μητρική εταιρεία) θα παρείχε στην ενάγουσα αμετάκλητη δέσμευση της εναγομένης, ότι αυτή (η εναγομένη) θα κατέβαλλε το τίμημα των 4,2 εκατομμυρίων δολαρίων είτε κατά το στάδιο 9 της σύμβασης κατασκευής, είτε στις 30 Απριλίου 1992, σε οποιοδήποτε από τις δύο χρονικές στιγμές θα ήταν συντομότερη, καθώς και επιβεβαίωση ότι δεν υπήρχε αδυναμία εκπλήρωσης ή παραβίαση συμβατικού όρου της σύμβασης δανείου. Εφαρμοστέο δίκαιο στη συμφωνία αυτή ήταν το αγγλικό δίκαιο, ενώ τα αγγλικά δικαστήρια είχαν μη αποκλειστική δικαιοδοσία.

Η εναγομένη, επιδιώκοντας τη συμμόρφωση με τον όρο αυτό, έστειλε επιστολή στην ενάγουσα δηλώνοντας ότι δεν υπήρχε αδυναμία εκπλήρωσης της σύμβασης δανείου, ότι θα κατέβαλλε στη δανείστρια για το στάδιο 9 της κατασκευής το ποσό των 10 εκατομμυρίων δολαρίων και συμφώνησε να καταβάλει στην ενάγουσα το ποσό των 4,2 εκατομμυρίων δολαρίων με την ολοκλήρωση του σταδίου 9 της κατασκευής. Έπειτα από τις διαβεβαιώσεις αυτές, η ενάγουσα επέτρεψε την εκταμίευση του δανείου προς την εταιρεία H. Όμως, κατά την πορεία, το ποσό των 4,2 εκατομμυρίων δολαρίων δεν καταβλήθηκε και η κατασκευή του σκάφους δεν ολοκληρώθηκε.

Η ενάγουσα κίνησε διαδικασίες στην Αγγλία κατά της εναγομένης για

το ποσό των 4,2 εκατομμυρίων δολαρίων, ισχυριζόμενη, μεταξύ άλλων, ότι η εναγομένη παρέβη σιωπηρό όρο της επιστολής, αφού επέτρεψε την εκταμίευση που αφορούσε το στάδιο 9 πριν από την προβλεπόμενη επιτυχημένη δοκιμή των μηχανών και ως εκ τούτου κατέστη υπόχρεη να καταβάλει 4,2 εκατομμύρια δολάρια σύμφωνα με το σιωπηρό όρο. Η ενάγουσα ισχυρίστηκε ότι, εφόσον ο σιωπηρός όρος αποτελούσε την κύρια υποχρέωση στην οποία βασίστηκε η εν λόγω συμβατική αξίωση και αφού ο τόπος παροχής της υποχρέωσης αυτής είναι η Αγγλία, τα αγγλικά δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (η οποία έχει τεθεί σε ισχύ στο Ηνωμένο Βασίλειο), το οποίο ορίζει ότι «πρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους μπορεί να εναχθεί σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος, ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή». Η εναγομένη αμφισβήτησε τη δικαιοδοσία των αγγλικών δικαστηρίων να κάνουν δεκτό το αίτημα της ενάγουσας για εκδίκαση ενώπιον των δικαστηρίων αυτών, ισχυριζόμενη, μεταξύ άλλων, ότι σιωπηρός όρος σύμβασης δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η κύρια παροχή για τους σκοπούς της σύμβασης.

Το δικαστήριο έκρινε ότι τα αγγλικά δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία. Για την εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 1 της σύμβασης την «επίδικη παροχή» αποτελούν τα δικαιώματα της ενάγουσας, τα οποία απορρέουν από τη σύμβαση και στα οποία στηρίχθηκε η αγωγή της. Αν υπάρχουν περισσότερες από μία επίδικες παροχές το δικαστήριο θα εξετάσει την κύρια παροχή. Αν μπορεί να στοιχειοθετηθεί μία βασική αγωγή για την ύπαρξη συμβατικής υποχρέωσης, δεν υπάρχει κατέναντα λόγος γιατί μια τέτοια αξίωση δεν μπορεί να αποτελέσει την κύρια επίδικη παροχή, σύμφωνα με το άρθρο 5 της σύμβασης, εκ μόνου του λόγου ότι αυτή προκύπτει από σιωπηρό όρο της σύμβασης οπότε και η ύπαρξή του δεν μπορεί να αποδειχθεί με την ίδια βεβαιότητα που μπορεί να αποδειχθεί απαίτηση που προκύπτει από ρητό όρο της σύμβασης.

Στην παρούσα περίπτωση υπήρχε βάσιμος λόγος ότι ένας τέτοιος όρος ήταν σιωπηρός και ο όρος αυτός ενσωμάτωνε την κύρια παροχή στην οποία στηρίχθηκε η αξίωση από τη σύμβαση. Εφόσον η Αγγλία αποτελούσε τον τόπο παροχής του σιωπηρού όρου, το δικαστήριο έκρινε ότι είχε δικαιοδοσία να εκδικάσει την υπόθεση.

Παρατηρήσεις:

Η απόφαση του Αγγλικού Εμποροδικείου (Queen's Bench Division, Commercial Court) της 23ης Ιουλίου 1998 αφορούσε τη δικαιοδοσία

των αγγλικών δικαστηρίων, όπως το ζήτημα ανέκυψε από σύμβαση δανειοδότησης για τη χρηματοδότηση σύμβασης ναυπήγησης.

Το δικαστήριο κλήθηκε να ερμηνεύσει, αν σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ.1 της Σύμβασης των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, σιωπηρός όρος μπορεί να αποτελέσει την κύρια παροχή της σύμβασης και, κατά συνέπεια, να στοιχειοθετείται δικαιοδοσία των δικαστηρίων του τόπου εκπηλήρωσης της παροχής.

Το αγγλικό συμβατικό δίκαιο διακρίνει τρεις μορφές σιωπηρών συμβατικών όρων:

α) όρους οι οποίοι, αν και δεν αναφέρονται ρητά στη σύμβαση, θα πρέπει ερμηνευτικά να συναχθεί ότι αποτελούσαν τη βούληση των μερών,

β) όρους οι οποίοι, αν και δεν περιελήφθηκαν ρητά στη σύμβαση, αποτελούν υποχρέωση από το νόμο και θα πρέπει να θεωρηθεί ότι δεσμεύουν τα μέρη, ακόμη και αν αυτά δεν τους περιέλαβαν στη σύμβαση, και

γ) όρους οι οποίοι ανάγονται στα συναλλακτικά ήθη.

Στην παρούσα υπόθεση, ο σιωπηρός όρος αφορούσε αποκλειστικά την υποκείμενη σύμβαση. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αγγλικά δικαστήρια έχουν θεσπίσει το κριτήριο της αποτελεσματικότητας της επιχείρησης (business efficacy). Ως σιωπηρός όρος θεωρείται όρος αναπόσπαστος της σύμβασης, ο οποίος, αν και δεν έχει διατυπωθεί ρητά, είναι απαραίτητος ώστε οι πράξεις των αντισυμβαλλομένων να έχουν την απαραίτητη αποτελεσματικότητα, στην οποία αποσκοπούσαν τα μέρη. *Luxor (Eastbourne) Ltd. v Cooper* (1941) AC 108, 137.

Το Αγγλικό Εμπορικό Δίκαιο έκρινε ότι, όταν υπάρχει βάσιμη αγωγή που αφορά την ύπαρξη σιωπηρού συμβατικού όρου, ο όρος αυτός μπορεί να αποτελέσει την κύρια επίδικη παροχή για τους σκοπούς

του άρθρου 5 παρ.1 της Σύμβασης των Βρυξελλών.

Το δικαστήριο έκρινε ότι για τους σκοπούς του άρθρου 5 παρ.1 της σύμβασης, την παροχή αποτελούσε το συμβατικό δικαίωμα στο οποίο στηρίχθηκε η αγωγή της ενάγουσας αυστριακής τράπεζας (επίδικη παροχή). Στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότερες από μία παροχές, το δικαστήριο κρίνει ότι έχει δικαιοδοσία το δικαστήριο του τόπου εκπηλήρωσης της κύριας παροχής. Υπόθεση *Shenavai v Kreischer* ΔΕΚ 15.01.1987. Η ενάγουσα ισχυρίσθηκε ότι στην παρούσα περίπτωση ο σιωπηρός όρος αποτελούσε την κύρια παροχή, στην οποία στηρίχθηκε η συμβατική απαίτηση.

Το δικαστήριο έκρινε ότι, αν υπάρχει βάσιμη αγωγή ως προς την ύπαρξη συμβατικού όρου, είναι λογικό μία αξίωση, η οποία βασίζεται στον όρο αυτό, να αποτελέσει την κύρια παροχή, όπως αυτή ορίζεται για τους σκοπούς του άρθρου 5 παρ.1 της Σύμβασης των Βρυξελλών, παρά το γεγονός ότι η ύπαρξη της δεν μπορεί να αποδειχθεί το ίδιο εύκολα με την ύπαρξη μιας ρητά διατυπωμένης συμβατικής παροχής.

Το ζήτημα αυτό δεν έχει απασχολήσει μέχρι στιγμής το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Αποτελεί όμως σημαντική συμβολή στο συμβατικό δίκαιο, γιατί εξομοιώνει τους σιωπηρούς συμβατικούς όρους με όρους ρητά διατυπωμένους, τουλάχιστον στο θέμα της δικαιοδοσίας των δικαστηρίων. Η ερμηνεία, επομένως, μιας σύμβασης και η εξεύρεση της πραγματικής βούλησης των συμβαλλομένων μερών θα αποβεί ιδιαίτερα κρίσιμη, όχι μόνο όταν εξετάζεται η ουσία μιας υπόθεσης, αλλά και όταν ανακύπτουν δικονομικά ζητήματα που αφορούν τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων. Απομένει να διαπιστωθεί, αν το Ανώτατο Δικαστήριο κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα υποβάλει προδικαστικό ερώτημα επί του ζητήματος αυτού ενώπιον του ΔΕΚ, ώστε να δοθεί μια ενιαία ερμηνεία. ➡

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
για όσους σχετίζονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΣΤΙΑ

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

«Η ΕΣΤΙΑ είναι η καλύτερη ενημέρωση για τον κόσμο»

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ

ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

«ΦΤΩΧΗ»

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΤΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟ

«Φτωχός» αποδείχθηκε ο Νοέμβριος από πλευράς κίνησης του ελληνικού νηολογίου, αφού την τελευταία διετία ήταν ο μοναδικός μήνας με μόλις οκτώ εγγραφές και διαγραφές. Πιο συγκεκριμένα, τον περασμένο μήνα, σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπέστησαν την ελληνική σημαία πέντε πλοία συνολικής χωρητικότητας 74.000 κόρων. Δύο σκάφη πήγαν για διάλυση και τρία πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς. Το Νοέμβριο στο νηολόγιο ενεγράφησαν τρία πλοία (μέσος όρος ηλικίας 12 χρόνια) με συνολική χωρητικότητα 123.000 κόρους.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1998

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
P/K	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ	N.Π. 7968	1984	Δ/Ε	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ	N.Π. 10594	1974
				Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΚΑΠΕΛΛΑ	N.Π. 10596	1998
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 157 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 14 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 123.146 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
A/K	ΓΛΑΡΟΣ	N.Π. 1881	1970	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΔΙΟΝ	N.Π. 10058	1984	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
Δ/Ε	ΣΕΡΙΦΟΣ	N.Π. 9476	1967	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ-ΕΜΠ.ΦΟΡ.	ΓΟΥΣΤΜΕΝΤ	N.Π. 8826	1972	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	N.Π. 7887	1980	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.182 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 29 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 72.899 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 19 ΕΤΗ				

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYPT 14/10/98	ΣΕΜΕΛΗ SEMELE	Φ/Γ CARGO	Π.Ν.Ε/Π.Λ/Χ	N.YORKHSE	ΜΕΚ(1) 5.320 BHP	1976	5.945	2.715	1 δολ. ΗΠΑ και όλητες οξείδωτες ποροχές	MADINA SHIPPING SA (ΛΙΒΕΡΙΑ) Εκπρ. Μεθάνιτου Αφροδίτη τηλ.: 4221643

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SV7255 1 / 10 / 98	ΠΕΝΤΕ PENTE	P/K TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.360	ΜΕΚ(1) 1.320 BHP	1940	136	70	1 δολ. ΗΠΑ και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVNV 1 / 10 / 98	ΣΚΟΠΕΛΟΣ SKOPELOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.139	ΜΕΚ(1) 14.000 BHP	1978	15.011	8.777	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SV4318 1 / 10 / 98	ΕΙΚΟΣΙ ΔΥΟ IKOSI DIO	P/K TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2.364	ΜΕΚ(1) 1.000BHP	1962	207	54	1 δολ. ΗΠΑ και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZNA 1 / 10 / 98	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ PRINARITIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3.579	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1974	20.905	13.390	USD \$953.613	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVID 5 / 10 / 98	ΠΕΡΛ PERL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.204	ΜΕΚ(1) 4.800 BHP	1984	6.483	3.096	1 δολ. ΗΠΑ. και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXZC 6 / 10 / 98	ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΑ CARMEN CARA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.597	ΑΤΜΟΣΤΡ.(1) 38.000 SHP	1976	35.530	13.620	USD \$1.793.721	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZSA 6 / 10 / 98	ΣΗ ΛΑΝΤ ΙΜΠΕΡΙΑ SEA LAND IMPERIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.606	ΑΤΜΟΣΤΡ.(1) 38.000 SHP	1976	35.530	13.620	USD \$1.793.721	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZWJ 6 / 10 / 98	ΡΕΝΑ RENA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.507	ΜΕΚ(1) 13.554 BHP	1981	35.350	21.359	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SKVS 7 / 10 / 98	ΖΙΜ ΚΟΛΟΜΠΟ ZIM COLOMBO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.373	ΜΕΚ(1) 39.450 BHP	1969	30.491	13.191	USD \$1.741.350	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigner
SVUZ 8 / 10 / 98	ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΗΡ GOLDEN EMPIRE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.813	ΜΕΚ(1) 600 BHP	1976	16.184	10.100	USD \$662.180	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigner
SV5630 8 / 10 / 98	ΕΙΡΗΝΗ IRINI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.416	ΜΕΚ(1) 6.000BHP	1951	445	260	δρχ. 26.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3227 9 / 10 / 98	ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ AGIOS DIONISIOS	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΟΡΘΕΜΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2.043	ΜΕΚ(2) 2X500 BHP	1943	880	705	-	Διάλυση Dissolution
SV4267 9 / 10 / 98	ΠΟΣΕΙΔΩΝ POSEIDON	P/K TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	1.781	ΜΕΚ(1) 650 BHP	1944	122	24	USD. \$14.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigner
SZYK 16 / 10 / 98	ΙΓΚΛ EAGLE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.821	ΜΕΚ(1) 15.000SHP	1979	31.826	15.987	USD \$11.400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVYG 16 / 10 / 98	ΞΙΦΙΑΣ XIFIAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.307	ΜΕΚ(1) 8.000 BHP	1978	14.151	8.787	USD \$1.150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWSR 22 / 10 / 98	ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ IRENES VISION	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.159	ΜΕΚ(1) 16.700 BHP	1982	76.055	48.106	1 δολ. ΗΠΑ. και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWPT 23 / 10 / 98	ΦΑΝΑΡΙ FANARI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.520	ΜΕΚ(1) 15.200 BHP	1982	35.370	24.123	1 δολ. ΗΠΑ. και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW5947 26 / 10 / 98	ΣΕΝΙΟΡΙΤΑ SENIORITA	Ε/Τ-Ο/Γ PASSENGER F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.683	ΜΕΚ(1) 830 BHP	1965	1.002	392	1 δολ. ΗΠΑ. και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXDX 29 / 10 / 98	ΜΑΡΚΑ Λ MARKA L	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5.541	ΜΕΚ(1) 12.000BHP	1975	16.224	8.955	USD \$1.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWQO 30 / 10 / 98	ΓΛΟΜΠΑΛ ΒΙΚΟΡ GLOBAL VIGOR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.481	ΜΕΚ(1) 14.500BHP	1982	35.603	20.900	1 δολ. ΗΠΑ. και όλλης αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYHA 5/ 10/98	ΣΤΕΝΑ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ STENA COMMODORE	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10505	ΜΕΚ (1) 19.040 BHP	1997	56.127	32.751	Μετονομάστηκε σε ΘΗΡΑΣΙΑ Renamed to THERASSIA
SVCQ 6/ 10/ 98	ΣΙΤΥ ΟΦ ΝΤΑΜΠΛΙΝ CITY OF DUBLIN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.239	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	16.471	6.895	Μετονομάστηκε σε ΓΟΥΕΣΤΜΕΝΤ ΙΙ Renamed to WESTMEND II
SVAM 22/ 10/ 98	ΛΟΥΝΤΟΛΦ ΟΛΝΤΕΝΟΡΦ LUDOLF OLDENDORFF	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.676	ΜΕΚ(1) 14.560 BHP	1984	35.914	23.673	Μετονομάστηκε σε ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ Renamed to NORTH MARCHIONESS
SV2073 27/ 10/98	ΚΑΛΥΨΟ KALIPSO	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9539	ΜΕΚ(1) 282 BHP	1963	103	63	Μετονομάστηκε σε ΚΑΛΥΨΟ Ο ΘΡΥΛΟΣ Renamed to KALIPSO O THRYLOS

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX2532 14 /10 /98	ΑΝΤΙΓΟΝΗ ANTRIGONI	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.208	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	246 426	172 135

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX7017 2/ 10/ 98	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ SALAMINIA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.445	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	587 587	220 220
SZGK 7/ 10/ 98	ΑΡΙΕΣ ARIES	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.563	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	14.231 14.231	11.059 11.059
SZWV 7/ 10/ 98	ΚΑΠ ΖΑΝ CAP JEAN	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.552	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.148 81.148	46.543 46.543
SXTE 13/ 10/ 98	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΙΕΪΣΟΝ WORLD CREATION	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.544	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	156.505 156.505	108.374 108.374
SVMV 14/ 10/ 98	ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ MARIA TSAKOS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.575	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	57.925 57.925	31.693 31.693
SX5295 14/ 10/ 98	ΠΑΡΑΝΤΙΣ PARADIS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.438	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	223 223	67 67
SWJJ 30/ 10/ 98	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ATLANTIS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.584	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurament figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	78.845 78.845	47.271 47.271

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVRE 1/ 10/ 98	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ MSC ADRIATIC	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.585	MEK(1) 23.200 BHP	1978	20.408	7.743	USD \$3.725.000	HUMBER SHIPPING LIMITED (ΜΑΛΤΑ) Αντικλ: Α. ΔΡΑΓΝΗΣ τηλ. 96.70.300
SVGN 2/ 10/ 98	ΚΑΠ ΡΟΜΟΥΑΛΝΤ CAP ROMUALD	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.586	MEK(1) 20.940 BHP	1998	81.148	46.543	USD \$52.750.000	ULTRA TRANSPORT LTD (LIBERIA) Αντικλ: Σ. ΚΟΚΟΝΗΣ τηλ. 45.91.000
SVJO 6/ 10/ 98	ΕΣ ΝΤΙ ΓΛΟΡΥ SD GLORY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.587	MEK(1) 10.150 PS	1987	35.954	21.952	1 δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιόλογες παροχές	SEA MASTER LEGEND SA (PANAMA) Αντικλ: Η. ΒΡΑΤΣΑΝΟΣ τηλ. 46.10.900
SVOF 9/ 10/ 98	ΑΚΟΥΑΝΤΟΝΝΑ AQUADONNA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.588	MEK(1) 16.846 KW	1995	81.272	53.173	USD \$29.000.000	RINOMATO FINANCIERA SA (PANAMA) Γ. ΣΠΑΝΟΥΔΗΣ τηλ. 4292760
SWGN 15/ 10/ 98	ΣΗΣΤΑΡ SEASTAR	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.589	MEK(1) 15.540KW	1998	61.617	32.750	USD \$45.000.000	CALANDRO HOLDNES LTD (LIBERIA) Αντικλ: Γ. ΜΟΛΦΕΤΑΣ
SX7020 22/ 10/ 98	ΑΝΝΕΤΑ ANNETA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.590	MEK(2) 620HP	1961	740	568	USD \$42.500	ΑΛΣΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ: Α. ΙΣΤΥΠΛΗΣ τηλ. 55.77.420
SVAY 26/ 10/ 98	ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ AQUABELLA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.591	MEK (1) 16.858KW	1995	81.272	53.173	USD \$29.000.000	EOLO FINANCIERA SA (PANAMA) Αντικλ: Γ. ΣΠΑΝΟΥΔΗΣ τηλ. 45.92.760-4
SX7022 27 / 10/ 98	ΑΣΤΗΡ ASTIR	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.593	MEK(2) 4080KW	1998	214	64	USD \$5.000.000	Π ΚΑΙ Ρ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ Αντικλ: Γ. ΓΡΥΣΜΠΟΛΑΚΗΣ τηλ. 93.25.331
SX4503 30 / 10/ 98	ΒΕΡΓΙΝΑ VERGINA	Ρ/Κ TUG	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	864	MEK(1) 3.060HP	1983	196	59	USD \$30.000	ΦΙΛΙΠΠΟΣ 2 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Αριθμός μερίδος: 4009

Αριθμός αποφάσεως: 6501/24-11-98

ΕΠΩΝΥΜΟ: Μ. ΖΑΦΕΙΡΑΤΟΣ-Ε. ΦΑΤΣΕΑΣ Ο.Ε.

ΟΜΟΡ. ΜΕΛΗ: 1) ΖΑΦΕΙΡΑΤΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος

2) ΦΑΤΣΕΑΣ Εμμανουήλ του Ιωάννη

ΕΔΡΑ: ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ, Άργους 27

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΑΦΜ 92057414

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 1-1-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο το δικηγόρο Πειραιά Αφεντουλίδη Ματθαίο, κάτοικο Πειραιά, Σκουζέ 6, τηλ. 4294297. Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 17-12-1998, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

25-11-98: Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου (8-1-1999).

ΑΙΤΟΥΣΑ: Εταιρεία LINDE HELLAS ΕΠΕ, έδρα Αθήνα, Λ. Αμφιθέας 74.

Αριθμός μερίδος: 4011

Αριθμός αποφάσεως: 6542/27-11-98

ΕΠΩΝΥΜΟ: ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΑΣ ΕΠΕ

ΕΔΡΑ: Πειραιάς, Κάστορος 41

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΑΦΜ 94192484

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 10-1-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο το δικηγόρο Πειραιά Ασημάκη Παναγιώτη, κάτοικο Πειραιά, Νοταρά 71, τηλ. 4117223. Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 8-1-1999, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

ΑΙΤΩΝ: Παπαλέξης Σωτήριος του Νικολάου, κάτοικος Πειραιά, Πειραιώς

41.

Αριθμός μερίδος: 4012

Αριθμός αποφάσεως: 6543/27-11-98

ΕΠΩΝΥΜΟ: ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΠΛΟΙΑΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ: Πειραιάς, Κάστορος 41

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΕΠΙΣΚΕΥΗ-ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΑΦΜ 94192484

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 15-11-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο το δικηγόρο Πειραιά Ασημάκη Πάρη, κάτοικο Πειραιά, Ακτή Ποσειδώνος 10, τηλ. 4225181. Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 8-1-1999, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11-12, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου. ΑΙΤΩΝ: Παπαλέξης Σωτήριος του Νικολάου, κάτοικος Πειραιά, Πειραιώς 41.

7-12-98: Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου (13-1-1999).

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

30-12-98

Φ/Γ SEBES, σημαίας Ρουμανίας, κοχ 3493.

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: Στέφ. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, τηλ. 4520922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μεθρομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, τηλ. 3810449

ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δολάρια ΗΠΑ 180.000

13-1-99

Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΣΙΝΟΗ, Ν.Π. 5337, κοχ 1.318,69

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: Θεόδωρος ΤΣΕΒΔΟΜΑΡΙΑΣ, τηλ. 830160, Καβάλα

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ελένη ΤΣΑΛΙΚΗ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗ, Καβάλα

ΤΟΠΟΣ: Δήμος Καβάλας

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δραχμές 800.000.000

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1998

του Γ. Μπάνου, μεσίτη αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυτομεσιτικής εταιρείας George Moundreas & Company S.A.

*Το παρόν άρθρο
συντάσσεται στα μέσα
Δεκεμβρίου 1998 και,
για την ακρίβεια των
παρατιθεμένων
στοιχείων, προϋποθέτει
την απουσία νέων
πράξεων μετά τις 15
Δεκεμβρίου, πράγμα
που, εν όψει των
εορτών, δεν μπορεί να
θεωρηθεί και τόσο
παράδοξο. Τα στοιχεία
έχουν ληφθεί εξ
ολοκλήρου από το
αρχείο της μεσιτικής
εταιρείας George
Moundreas &
Company S.A., της
οποίας, ως γνωστόν, ο
γράφων τυγχάνει
στέλεχος, υπεύθυνο
στον τομέα
ναυπηγήσεων.*

Για μεγαλύτερη ακρίβεια, έγινε διασταύρωση με τα εγκυρότερα στατιστικά στοιχεία του διεθνούς ναυτιλιακού τύπου ώστε, στο μέτρο που αφορά την ελληνική δραστηριότητα, μπορούμε να θεωρήσουμε τα εδώ αναφερόμενα στοιχεία σχεδόν απολύτως ακριβή. Πριν από κάθε σχετικό σχολιασμό, ας ρίξουμε μια ματιά στη σημερινή πραγματικότητα και τις διαχρονικές διαφορές.

Στις 31 Δεκεμβρίου 1997, ο αριθμός των υπό παραγγελία σκαφών για Έλληνες εφοπλιστές ανερχόταν σε 80, συνολικού deadweight (πλήρη επιβατηγών) 7.074.395 τόνων. Εξ αυτών, πλοία χύδην φορτίου 19 (1.494.394 τ.), δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου 27 (4.451.500 τ.), πλοία παραγωγών πετρελαίου 22 (1.076.435 τ.) και 6 πλοία ψυγεία (52.000 τ.). Λοιποί τύποι επιβατηγών-οχηματαγωγών 3, κρουαζιερόπλοιο 1 και ταχύπλοο επιβατηγών 2.

Με την παραπάνω προϋπόθεση, στις 31 Δεκεμβρίου 1998, ο αντίστοιχος αριθμός και όγκος θα έχει ως εξής: Σύνολον υπό παραγγελία σκαφών 117 συνολικού deadweight 7.337.523 τ. Εξ αυτών, πλοία χύδην φορτίου 19 (1.358.350 τ.), δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου 22 (3.524.140 τ.), πλοία παραγωγών πετρελαίου 33 (1.844.590 τ.), πλοία ψυγεία 8 (74.468 τ.), ενώ εμφανίζονται και πάλι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) 11 (439.975 τ.) και πλοία πολυπληθούς χρήσεως 8 (96.000 τ.). Στα επιβατηγών, έχουμε 8 επιβατηγών-οχηματαγωγών, 2 επιβατηγών με στοιχεία Ro/Ro, και 6 κρουαζιερόπλοια. Εκ των ανωτέρω, οι παραγγελίες που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια του 1998 και που, φυσικά, περιλαμβάνονται στα μόλις παρατεθέντα στοιχεία, είναι οι εξής:

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	DEADWEIGHT
Χύδην φορτίου	3	219.000
Δεξαμενόπλοια αργού	14	2.370.000
Πλοία παραγωγών	16	861.500
Πλοία ψυγεία	2	22.000
Εμπορευματοκιβωτίων	11	439.975
Σύνολο φορτηγών	46	3.912.475

Επιπλέον, πλοία επιβατηγών ή παρόμοιας χρήσης

(Ro/Ro):

Επιβατηγών-Οχηματαγωγών	7
Ταχύπλοο	2
Ro/Ro	2
Κρουαζιερόπλοια	2
Σύνολο επιβατηγών κ.λπ.	13

Ο συνολικός αριθμός νέων παραγγελιών κατά τη διάρκεια του 1998 ανέρχεται έτσι σε 59 μονάδες με ανάληψη ως ανωτέρω.

Χάριν συγκρίσεως, αλλὰ και προς εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς την τρέχουσα «δυναμική» του ελληνικού εφοπλισμού, η αντίστοιχη δραστηριότητα κατά το 1997 είχε ως εξής:

Χύδην φορτίου	11	809.390
Δεξαμενόπλοια αργού	13	2.364.500
Πλοία παραγωγών	13	768.000
Σύνολο φορτηγών	37	3.941.890

Επιβατηγών ή παρόμοιας χρήσης:

Κρουαζιερόπλοια	3
Ταχύπλοο	2
Σύνολο επιβατηγών κ.λπ.	5

Ο συνολικός αριθμός νέων παραγγελιών κατά τη διάρκεια του 1997 ανήλθε, ως εκ των ανωτέρω, σε 42 μονάδες.

Οι χώρες τοποθέτησεως των κατά την 31η Δεκεμβρίου 1998 υφισταμένων παραγγελιών είναι οι εξής (εντός παρενθέσεως οι αντίστοιχοι αριθμοί της 31-12-97): Κορέα 51 (30), Ιαπωνία 19 (17), Κίνα 14 (6), Ουκρανία 12 (12), Ταϊβάν 7 (4), Γερμανία 6 (-), Γαλλία 4 (1), Ιταλία 2 (-), Πολωνία 1 (-), Ολλανδία 1 (-).

Παρελήφθησαν στο σύνολο της παραπάνω παρουσίασης μερικές πράξεις, των οποίων η διαπλοκή με ξένα συμφέροντα καθιστά την ελληνικότητα συζητήσιμη. Ομοίως, δυνατόν να παραληφθούν μερικές πράξεις για πλοία μικρού μεγέθους σε ναυπηγεία που δεν περιλαμβάνονται στους στατιστικούς πίνακες και περί των οποίων δεν υπήρξαν επαρκείς ανακοινώσεις. Παραλείπονται, επίσης, παραγγελίες υπό αίρεση (optional orders). Το σύνολο των εν λόγω πιθανών παραλείψεων, εν πάση περιπτώσει, ουδόλως επηρεάζει την ουσία των εξαγομένων γενικών συμπερασμάτων.

Ως προς τους τύπους και μεγέθη των επιμέρους κατηγοριών των κατά την 31 Δεκεμβρίου 1998 υπό παραγγελία πλοίων:

Εκ των χύδην πλοίων: 1 capesize (170.000 τ.), 12 panamax (73.000-75.000 τ.), 2 handymax (48.000 τ.) και 2 handysize (29.000 τ.).

Εκ των δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου: 4 VLCC (300.000 τ.), 11 suezmax (150.000 τ.), 6 framax (110.000 τ.) και ένα μικρό πλοίο.

Εκ των πλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου: 4 aframax (110.000 τ.), 4 panamax (65.000-75.000 τ.) και 21 handymax (45.000 τ.).

Εκ των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships): 5 των 6.200 TEU, 5 των 2.200 TEU και 1 των 1.700 TEU.

Στα πλοία-ψυγεία, τέλος, τα 6 είναι της τάξεως των 10.000 τ. και 2 των 5.200 τ.

Αν η μελέτη των δεδομένων, των σχετικών με τις παραγγελίες πλοίων, εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών, κατά το χρόνο της συντάξεως του παρόντος, επιτρέπει σχετικά μεγάλη ακρίβεια, η παραβολή τους με τα παγκόσμια δεδομένα δεν τυχάνει εξίσου ασφαλή. Θα πρέπει εν προκειμένω να χρησιμοποιήσουμε τα στοιχεία του Νοεμβρίου με την αυθαίρετη παραδοχή ομοιότητας με εκείνα του Δεκεμβρίου, αν ο ρυθμός των εν τω μεταξύ παραδόσεων και νέων παραγγελιών ήθελε θεωρηθεί ο αυτός.

Με αυτή, λοιπόν, την κάπως αυθαίρετη αλλαγή εν πολλοίς ασφαλή παραδοχή, οι κατά προσέγγιση αριθμοί Νοεμβρίου 1998 έχουν ως εξής (εντός παρενθέσεως η ελληνική ποσοστιαία συμμετοχή): ο σε παγκόσμια βάση συνολικός αριθμός των υπό παραγγελία πλοίων ήταν περίπου 2.800 μονάδες (4,18%), εκ των οποίων πλοία χύδην φορτίου 420 (4,52%), δεξαμενόπλοια (γενικώς) 680 (8,1%), containerships 310 (3,55%), πλοία-ψυγεία 50 (1,6%), πολυπλοκή χρήση 500 (1,6%) και επιβατηγά, περιλαμβανομένων των Ro/Ro και κρουαζιεροπλοίων, 180 (8,9%).

Επί ενός συνολικού deadweight τεκμαιρόμενου περί τους 95.000.000 τ., η ελληνική συμμετοχή ανέρχεται στο 7,72% σε όρους εις βάρος μεταφορικής ικανότητας.

Όπως είναι φυσικό, τα παραπάνω στοιχεία μπορούν να οδηγήσουν σε ποικίλα συμπεράσματα, ανάλογα με το βαθμό και τη φύση των επιμέρους ενδιαφερόντων ενός εκάστου μελετητή. Στην έκταση που η γνώμη του γράφοντος μπορεί να έχει κάποια αξία, παρατηρούνται τα εξής:

1. Παρά τα περί του αντιθέτου νομιζόμενα, το ποσοστό συμμετοχής του ελληνικού εφοπλισμού στις τρέχουσες ναυπηγικές παραγγελίες είναι σχετικά χαμηλό και, εν πάση περιπτώσει, σαφώς κατώτερο του ποσοστού συμμετοχής του στον εν υπηρεσία παγκόσμιο στόλο.

2. Ο αριθμός των εκκρεμούντων παραγγελιών κατά την 31-12-98 σε σχέση με εκείνον της 31-12-97 (117 έναντι 80) σημαίνει, βεβαίως, αύξηση σε όρους αριθμού πράξεων της τάξεως του 46%, που δεν αντικατοπτρίζεται όμως στη σε βάρος μεταφορική ικανότητα που πρακτικά παρέμεινε στάσιμη στα πλοία χύδην φορτίου, μειώθηκε στα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου κατά 21%, περίπου, για να αυξηθεί δραματικά στα πλοία παραγώγων κατά 58%.

3. Θα πρέπει να επισημάνουμε την επανεμφάνιση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με δύο ουσιαστικές παραγγελίες, εκ των οποίων η μεγαλύτερη εμπεριέχει τα γνωστά στοιχεία της μακροπρόθεσμης επένδυσης στη βάση της εξασφαλισμένης απασχόλησης για την πρώτη κρίσιμη περίοδο της εκμετάλλευσής, ενώ, στη δεύτερη περίπτωση, τα άγνωστα επιχειρηματικά σχέδια του αγοραστή επιτρέπουν κάθε σχετική υπόθεση.

4. Η εντυπωσιακή άνοδος της Κορέας στη λήψη ελληνικών παραγγελιών πρέπει επίσης να επισημανθεί με ιδιαίτερη έμφαση, και σαφώς να αποδοθεί στην κάθετη πτώση των τιμών, που και αυτή με τη σειρά της πρέπει να αποδοθεί: 1) στην κατά 50%, περίπου, πτώση της ισοτιμίας του

κορεατικού νομίσματος ως προς το δολάριο, 2) στην έντονη προσπάθεια των ναυπηγών να εξασφαλίσουν απασχόληση κάτω από τις αντιξοές συνθήκες της νομισματικής και, γενικότερα, οικονομικής κρίσης που έληξε τη χώρα και 3) στην περαιτέρω βελτίωση της παραγωγικότητας. Στην κρίση του γράφοντος οι ευρωπαϊκές αιτιάσεις περί άμεσου πριμοδοτήσεως των ναυπηγών εκ μέρους του κράτους δεν έχουν επαρκή βάση και ευσταθούν μόνο στο βαθμό που αναφέρονται σε έμμεσες διευκολύνσεις, η ουσιαστικότερη των οποίων είναι η παροχή τραπεζικών εγγυήσεων (refund quarantees), αδιακρίτως και άνευ παροχής εξασφαλίσεων εκ μέρους των ναυπηγών.

5. Βιώνουμε περίοδο κρίσεως στις σχέσεις μας με την ισπανική ναυπηγοβιομηχανία για δύο κυρίως λόγους, που έχουν άμεση σχέση με την προσπάθεια συγκράτησης του ναυπηγικού κόστους, δηλαδή: 1) με τη σχετική υποβάθμιση των προσφερομένων προδιαγραφών και 2) με το δραστικό περιορισμό του δικαιώματος του αγοραστή να επιβλέπει τη διαδικασία κατασκευής του πλοίου. Το μη προβλεψίμο της ισοτιμίας του γεν πρέπει επίσης να ληφθεί υπ' όψιν.

6. Η άνοδος της συμμετοχής της Κίνας στις ελληνικές παραγγελίες δεν σημαίνει απαραίτητα και πτώση του κόστους κατασκευής και, εν τω μεταξύ, θα ήταν δυνατόν να χαρακτηριστεί ευκαιριακή ή τυχαία. Υπό τη σκιά του ανταγωνισμού από Κορέα και, σε κάποιο μέτρο, από Ιαπωνία, και υπό το βάρος του υψηλής ισοτιμίας εθνικού νομίσματος (yuan), η Κίνα κυριολεκτικώς σύρεται σε χαμηλές τιμές στην προσπάθεια εξασφάλισης στοιχειώδους απασχόλησης προς χάρη της κάλυψης των κοινωνικών παραμέτρων (αντιμετώπιση ανεργίας) μάλλον, παρά λόγω προσδοκίας κέρδους. Αληθές όμως τυχάνει ότι, χάρις στην επίμονη και όληως επιτυχή προσπάθεια για πρόσβαση στις νέες τεχνολογίες, η ποιότητα των κατασκευών συνεχώς βελτιώνεται και ήδη εγγίζει το επίπεδο των πλέον ανεπτυγμένων χωρών.

7. Μέρος των ελληνικών παραγγελιών, που κυρίως αφορούν πλοία παραγώγων και πλοία-ψυγεία, δύναται να χαρακτηριστεί επισφαλές ως προς την ικανότητα των ναυπηγών να ανταποκριθούν στις συμβατικές υποχρεώσεις τους, ιδίως ως προς το χρόνο παραδόσεως. Και ο παλαιός μελετητής των ναυπηγικών μας προγράμτων δεν μπορεί παρά να έχει ήδη σημειώσει τη μεία και επανάληψη των ιδίων παραγγελιών από χρονιά σε χρονιά, πράγμα που επιδρά επί της αξίας των σχετικών πινάκων ως στοιχείων διάγνωσης της τρέχουσας πραγματικότητας και πρόβλεψης των επικείμενων εξελίξεων.

8. Σημαντική, επίσης, τυχάνει και η απομάκρυνση του Έλληνα εφοπλιστή από το πλοίο χύδην φορτίου (bulkcarrier), προφανές προϊόν τούτου της σοβούσης κρίσης της ναυτιλαγίας ξηρού φορτίου και των φτωχών έως αβέβαιων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων προοπτικών.

9. Μια τελευταία παρατήρηση που αναφέρεται στα επιβατηγά, με την ευρεία έννοια του όρου, πλοία. Φαίνεται ότι εισήλθαμε οριστικά σε περίοδο εφαρμογής μεθόδων ανανέωσης των στόλων με ναυπηγικές παραγγελίες. Τούτο μπορεί να εξηγηθεί: 1) από την πίεση που φέρει η προοπτική εισόδου του ξένου πλοίου στον ελληνικό χώρο με την άρση του cabotage, 2) από την απουσία πλοίων από δεύτερο χέρι στη διεθνή αγορά, σε τιμές και προδιαγραφές αποδεκτές από τη νέα ελληνική πραγματικότητα, έστω και μετά από τη σχετική μετασκευή, 3) από τις νέες χρηματοδοτικές συνθήκες, ιδίως την προσφυγή στο χρηματιστήριο ως εναλλακτική λύση της μέχρι τώρα τραπεζικής χρηματοδότησης.

10. Μια ειδική αναφορά στα ταχύπλοα, στα οποία παρατηρείται ακόμη συγκράτηση. Απαιτείται ακόμη πολλή μελέτη προκειμένου να προσδιορισθούν τύποι και μεγέθη πλοίων για κάθε περιοχή και πλοίου. Ακόμη και αυτή η ταχύτητα, καθοριστικό στοιχείο του συγκεκριμένου τομέα, θα απαιτήσει ιδιαίτερη προσοχή προκειμένου να αποφευχθούν υποβάθμιση ή ακρότητες. Το θέμα επιτρέπει παραπέρα ανάπτυξη και σχολιασμό. Ήδη όμως σταματώ, σεβόμενος τόσο το χώρο του ανά χειράς περιοδικού όσο και το χρόνο του αναγνώστη. Μια τελευταία, αναγκαία, παρατήρηση: Παρατιθέμενα στοιχεία και σχολιασμός δίδονται με όλη την καλή πίστη, χωρίς διεκδίκηση αυθεντίας, για την οποία ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης θα πρέπει να κάνει τις δικές του έρευνες. ♦

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 1998

του Τάκη Μακρή
της Overseas Agency Ltd

Είναι δεδομένο πλέον ότι η χρονιά που τελείωσε ήταν μία από τις πιο δραματικές της πρόσφατης ιστορίας των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων. Τα συναισθήματα, καθώς και οι επιπτώσεις από την εξέλιξη των τιμών, είναι ανάμεικτα. Φυσικά, υπάρχουν και ωφελημένοι, αλλά κυρίως ζημιωμένοι. Για μια μερίδα όμως πλοιοκτητών τα αποτελέσματα από τη δραστηριοποίησή τους στις αγοραπωλησίες θα φανούν αργότερα.

Πριν προχωρήσουμε σε περαιτέρω ανάλυση του θέματος, αξίζει να αναφέρουμε μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αφορώντα πλοία ξηρού φορτίου με τις τιμές που εζητούντο νωρίς το 1998 και τις τιμές στις οποίες επωλήθησαν ή αυτές τις οποίες ζήτησαν οι πωλητές τους τελευταίους μήνες του έτους:

* «Global Adventure» Bulkcarrier 24.800 DWT του 1982 που προσεφέρτετο προς πώληση τον Ιανουάριο του 1998 για ποσόν πηλόν των δοηαρίων ΗΠΑ 5.000.000, επωλήθη το Νοέμβριο αντί δοηαρίων ΗΠΑ 3.100.000.

* «Hwalee» Panamax Bulkcarrier 62.700 DWT του 1977 που προσεφέρτετο προς πώληση το Φεβρουάριο του 1998 για ποσόν δοηαρίων ΗΠΑ 3.500.000, επωλήθη το Νοέμβριο του 1998 για διάλυση έναντι δοηαρίων ΗΠΑ 1.800.000 έως 1.900.000, ενώ ίσως πρέπει να σημειωθεί ότι τον Οκτώβριο του 1997 οι απαιτήσεις των πωλητών πηλοίαζαν τα δοηαρία ΗΠΑ 6.000.000.

* «Targa» Tweendecker 18.500 DWT του 1977 που προσεφέρτετο προς πώληση τον Ιανουάριο του 1998 για ποσόν δοηαρίων ΗΠΑ 3.000.000, επωλήθη τον Οκτώβριο του 1998 αντί δοηαρίων ΗΠΑ 900.000.

* «Jag Ravi» Bulkcarrier 36.764 DWT του 1977 για το οποίο οι πηλοκτήτες τον Ιανουάριο του 1998 ζητούσαν ποσόν δοηαρίων ΗΠΑ 3.750.000, δέχονται επί του παρόντος δοηαρία ΗΠΑ 1.500.000, ενώ τον Ιούλιο του 1997 είχαν καθορίσει τιμή δοηαρίων ΗΠΑ 4.500.000 (πέρηου).

Όσον αφορά τα Tankers, η αγορά τους δεν ακολούθησε την ίδια πορεία με αυτή των πηλοίων ξηρού φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω των διακυμάνσεων στις τιμές των ναύλων, οι οποίες έως και τα μέσα πέρηου του 1998 ήταν ιδιαίτερα ικανοποιητικές για αρκετούς τύπους πηλοίων, όπως π.χ. τα VLCCs. Η κατάσταση αυτή επέβαλε στην πηλοιοκτησία να μην επιδιώκουν αρχικά πώληση των πηλοίων τους ή να επιζητούν άκρως υψηλές τιμές, και γι' αυτό δεν είναι εύκολο να εκτεθούν συγκεκριμένα συγκριτικά στοιχεία.

Σε πολλές περιπτώσεις επετεύχθησαν πράγματι υψηλές έως υπερβολικές τιμές, κυρίως όταν παρόληηη με την πώληση ο αγοραστής εξασφάλιζε μακροχρόνιο συμβόλαιο ναυλώσεως είτε σε σύνθετες time charter είτε σε bare boat. Η πώληση όμως κατά το τελευταίο δίμηνο αρκετών VLCCs της προηγούμενης γενιάς -αλλά και μικρότερων- για διάλυση αντικατοπτρίζει πλήρως τη διαμόρφωση της αγοράς των Tankers, με τους ναύλους αρκετών τύπων πηλοίων να έχουν πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα, ενώ σε λίγες περιπτώσεις ορισμένα απασχολούνται με επικερδή αποτελέσματα, κυρίως αυτά που αγοράστηκαν με την πώληση συνοδευόμενη από ναύλωση, όπως ανεφέρθη παραπάνω.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, οι τιμές των 150 έως 160 δοηαρίων ΗΠΑ ανά τόνο light που ίσχυαν στις αρχές του 1998 έχουν πλέον πηλοιάσει τα 100 δοηαρία. Και

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗ

ενώ ο αριθμός των διαλυθέντων πλοίων είναι σημαντικό μεγαλύτερος από ό,τι προηγούμενες χρονιές, υπάρχουν ενδείξεις αδυναμίας απορρόφησης όλων των προσφερόμενων πλοίων από τις χώρες που παραδοσιακά δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό και οι οποίες σχεδόν στο σύνολό τους αντιμετωπίζουν προβλήματα στην εμπορία του παλαιοσιδήρου από τις διαλύσεις πλοίων εκτός του ότι είναι άγνωστες ακόμη οι προθέσεις των κυβερνήσεων τους κατά την κατάρτιση των επόμενων προϋπολογισμών τους.

Όμως θα άξιζε, εκτός από την καθαρά ναυτιλιακή σκοπιά, να δούμε τα πράγματα και από οικονομικής/χρηματοδοτικής πλευράς όπου η κατάσταση, όπως έχουμε ξαναδεί στον παρελθόν και βλέπουμε και τώρα, ακολουθεί με κάποια χρονική απόσταση την πορεία της αγοράς. Επειδή όταν η αγορά βρίσκεται σε ανοδική τάση και βασιλεύει η αισιοδοξία, οι τράπεζες αυξάνουν τα προς τη ναυτιλία δανειοδοτικά κεφάλαια, δημιουργώντας ακόμη και συναγωνισμό μεταξύ τους, όταν αρχίζει η καθοδική τάση και πολλοί δανειοδοτηθέντες δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους τότε και οι τράπεζες δεν μπορεί παρά να συμφωνήσουν και να αποδεχθούν επιστροφή μόνο των τόκων, όπως και σήμερα συμβαίνει.

Όμως αν η χειροτέρευση της ναυτιλαγίας συνεχιστεί και ο πλοιοκτήτης αδυνατεί να πληρώσει και τους τόκους, τότε κυριαρχεί ο πανικός και μια που η αξία της εμπόρευμα της εγγύησης, δηλαδή του πλοίου, καταποντίζεται περισσότερο, ζημιωμένοι αποδεικνύονται οι χρηματοδότες παρά ο πλοιοκτήτης. Επίσης, ζημιωμένοι αποδεικνύονται και κάποιοι μέσου βεληνεκούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι έχοντας αποφύγει αγορές όταν οι τιμές ήταν στο μέγιστο επήλθε τους, θα μπορούσαν να αγοράσουν τώρα φθηνά και καλής ηλικίας πλοία και τυχάνουν άρνησης χρηματοδότησης από τις τράπεζες.

Αυτά έως ότου η κατάσταση κάποτε καλύτερευσει σημαντικά, οπότε αρχίζει πάλι ο ίδιος κύκλος, με την επανάληψη κατά πόσον πιθανότητα του ίδιου σεναρίου και με τις ελάχιστες εξαιρέσεις να επιβεβαιώνουν τον κανόνα.

Ανατρέχοντας λοιπόν στις αρχές του 1998, οπότε η αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου παρουσίασε εμφανή προβλήματα, οι τράπεζες άρχισαν να κλείνουν τις στρόφιγγες, με εκείνες όμως που επιθυμούσαν να συνεχίσουν τις δανειοδοτήσεις να στρέφονται προς τα Tankers, των οποίων η αγορά παρέμεινε υγιής παρ' όλο που ορισμένα σημεία έδειχναν ότι και αυτή είναι εύθραυστη. Τελικά, φθάσαμε στο σήμερα, με την στροφή αυτή να έχει αποδειχθεί όχι και τόσο σωστή.

Από το καλοκαίρι του 1998 και μετά, πολλή τρέλλα - αν όχι όλη - άρχισαν συζητήσεις για αναδιάρθρωση των δανείων, διαπραγματευόμενες κυρίως περιόδους χάριτος, έχοντας ήδη ουσιαστικά και σοβαρά προβλήματα, έστω και αν δημοσίως μπορεί να παρουσιάζουν ότι δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο. Και εφόσον η καθοδική πορεία της αγοράς συνεχιστεί, πιθανόν να μην έχουν ήσυχη άηλη από την κατάσχεση του πλοίου ή την επιβεβλημένη πώληση (έστω για διάλυση), οπότε οι τιμές θα ωθηθούν ακόμη πιο κάτω.

Και ενώ όλα αυτά συνέβαιναν και συμβαίνουν με τις τράπεζες και τους παραδοσιακούς τρόπους χρηματοδότησης, είδαμε τα high yield bonds να βγαίνουν στην επιφάνεια ως νέος τρόπος χρηματοδότησης, αλλά και να παρέχονται σύνομα, μάλλον όμως προσωρινά, καθώς πιστεύεται ότι στην πορεία ο τρόπος αυτός θα διαδοθεί περισσότερο, έστω και κάπως διαφοροποιημένος ως προς τον προσδιορισμό και το μέγεθος του ρίσκου που θα έχουν οι επενδυτές.

Οποσδήποτε όμως θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι η ρευστότητα της κατάστασης της παγκόσμιας οικονομίας και η συνεχής μείωση των επιτοκίων, που καθιστούν τις καταθέσεις στις τράπεζες μη επικερδείς, θα ωθήσουν περισσότερους επενδυτές να επενδύσουν στη ναυτιλία μέσω καινούργιων μεθόδων, που θα εξασφαλίζουν την κατά το δυνατόν μείωση του ρίσκου τους. Σίγουρα αυτό θα αποβεί προς όφελος των εταιρειών με διαπιστωμένη καλή πορεία στο παρελθόν, οι οποίες όμως έχουν επαρκείς προϋποθέσεις για ασφαλή επέκταση και οι οποίες θα εφαρμόσουν την επιθετική επενδυτική πολιτική τους κατά την περίοδο της υφέσεως και της μεγάλης πτώσεως των τιμών. ➡



ΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Κέρδη στον αέρα

του Ηλία Μπίσια

Σε αντιπαράθεση με την κρίση που έπληξε την εμπορική ναυτιλία το 1998, η χρονιά που μόλις έφυγε υπήρξε ιδιαίτερα κερδοφόρος για τους διεθνείς αερομεταφορείς, οι οποίοι διανύουν περίοδο που χαρακτηρίζεται από έντονη αύξηση της διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, όπως και από τάση για σχηματισμό γιγαντιαίων συμμαχιών μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

Κατά τη διάρκεια του 1998, σημαντικός αριθμός αεροπορικών εταιρειών αύξησαν τα καθαρά κέρδη, τον τζίρο αλλά και το συντελεστή πληρότητας στα αεροσκάφη τους. Αυτό επιτεύχθηκε βάσει μιας γενικότερης στρατηγικής, που είχε ως στόχο την περικοπή των μη κερδοφόρων δρομολογίων και υπηρεσιών, αλλά και τον περιορισμό των λειτουργικών εξόδων τους. Συγκεκριμένα, οι περισσότερες εταιρείες έδωσαν έμφαση στην ανάπτυξη νέων στρατηγικών, που αφορούν την προώθηση των πωλήσεών τους, και συνήψαν συμμαχίες με άλλους αερομεταφορείς έτσι ώστε να καλύπτουν περισσότερους προορισμούς. Παράλληλα, βελτίωσαν τον προγραμματισμό των δρομολογίων τους με στόχο την εξυπηρέτηση περισσότερων επιβατών βάσει του υπάρχοντος αριθμού των αεροσκαφών. Παρ' όλα αυτά, εταιρείες που επικέντρωναν τις δραστηριότητές τους στην Άπω Ανατολή επλήγησαν ουσιαστικά από την κρίση στην περιοχή αυτή.

Οι εταιρείες που εξυπηρετούν προορισμούς στην Ελλάδα κινήθηκαν σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα, και σχεδόν όλες βελτίωσαν τα κέρδη τους από τις γραμμές τους προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Σημαντικό γεγονός αποτελεί ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των ξένων επισκεπτών προς την Ελλάδα, αλλά και οι πολύ ικανοποιητικές προσφορές των εταιρειών προς τους Έλληνες επιβάτες.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνθηκαν σε σειρά αεροπορικών εταιρειών, για στοιχεία που αφορούν τόσο την οικονομική πορεία τους κατά το 1998 όσο και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους στην ελληνική αγορά, καθώς και τους περαιτέρω στόχους τους.

Οι απαντήσεις τους δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά:

AIR GREECE

Στον 5ο χρόνο λειτουργίας της η Air Greece, με έδρα το Ηράκλειο, συνεχίζει την ανοδική της πορεία. Η επιβατική κίνηση της εταιρείας το δεκάμηνο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 1998, σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1997, έχει ως εξής:

Ιανουάριος-Οκτώβριος 1997: 276.993 επιβάτες.

Ιανουάριος-Οκτώβριος 1998: 353.045 επιβάτες.

Η πληρότητα κινήθηκε σε ποσοστό 80% επί των πτήσεων. Η αύξηση της επιβατικής κίνησης, συνολικά, ήταν της τάξεως του 15%, με αντίστοιχη αύξηση τζίρου. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της εταιρείας, ο φετινός τζίρος θα ανέλθει σε 6.200.000.000 δρχ.

Η Air Greece, ερμηνεύοντας τα μηνύματα της αγοράς, έχει προχωρήσει σε σειρά «Interline Agreements» με μεγάλες αεροπορικές εταιρείες, σχέδιο το οποίο εξελίσσεται με εντυπωσιακές προοπτικές. Παράλληλα, έχουν υποβληθεί στη Διοίκηση της εταιρείας και εξετάζονται από ειδική επιτροπή αξιολόγησης προσφορές προμήθειας δύο αεροσκαφών την άνοιξη του 1999, τύπου JET, χωρητικότητας έως και 110 θέσεων.

Στα άμεσα σχέδια της εταιρείας είναι η συμπλήρωση του ήδη υπάρχοντος δικτύου της, καθώς και νέοι προορισμοί, που αφορούν το εσωτερικό της χώρας, όπως Μυτιλήνη, Αθήνα-Δρούνιο, Ιωάννινα και Κυκλάδες, σε συνδυασμό με εφικτούς ευρωπαϊκούς προορισμούς της Κεντρικής και Νότιας Ευρώπης.

AUSTRIAN AIRLINES

Επιτυχημένη ήταν η πορεία της Austrian Airlines κατά το 1998 τόσο ως προς τις πτήσεις της από/προς Ελλάδα όσο και ως προς τα οικο-

νομικά αποτελέσματά της.

Στη διάρκεια του έτους, και με την πτήση OS 871, μεταφέρθηκαν 35.000 επιβάτες από την Αθήνα (4.000 περισσότεροι από το 1997) και 34.000 επιβάτες με την καθημερινή πτήση από Θεσσαλονίκη.

Συνολικά, μεταφέρθηκαν 69.000 επιβάτες από Ελλάδα, έναντι 65.000 που είχαν μεταφερθεί το 1997. Κατά το Δεκέμβριο του 1997 είχαν μεταφερθεί 5.800 επιβάτες από Αθήνα προς Αυστρία, ενώ από Θεσσαλονίκη 2.500. Στα ίδια, πολύ ικανοποιητικά επίπεδα, θα κινηθούν οι πωλήσεις της πτήσης OS και τη φετινή περίοδο.

Η OS εγκαίνιασε επίσης τη νέα πτήση με αριθμό 880, που αναχωρεί από την Αθήνα τρεις φορές την εβδομάδα στις 8 π.μ. Κατά το διάστημα από 1-6-98 έως 30-11-98 μεταφέρθηκαν με την πτήση αυτή 6.000 επιβάτες. Μέχρι τέλους του έτους, η OS αναμένει συνολικά καθαρά κέρδη από όλες τις υπηρεσίες της που θα αγγίξουν τα 900 εκατ. αυστριακά σελίνια, ενώ η αύξηση των επιβατών της ως ποσοστό ξεπέρασε το 13,5%.

Η χρονιά προβλέπεται να είναι η πιο κερδοφόρα στα 40 χρόνια λειτουργίας της εταιρείας.

BRITISH AIRWAYS

Πολλά ήταν τα γεγονότα που σημάδεψαν την πορεία της British Airways κατά τη διάρκεια του 1998. Επιγραμματικά, αναφέρουμε τα σημαντικότερα:

Τα εγκαίνια των νέων υπερσύγχρονων γραφείων στην περιοχή Waterside, κοντά στο αεροδρόμιο Heathrow.

Την παραγγελία-μαμούθ 220 νέων αεροσκαφών μικρών αποστάσεων.

Την υπογραφή της συμφωνίας με τις American Airlines, Canadian Airlines, Cathay Pacific και Qantas για τη δημιουργία του συμμαχικού δικτύου oneworld.

Την επένδυση 115 εκατομμυρίων στερλι-



ών για την αναβάθμιση της οικονομικής θέσης στις υπερπόντιες πτήσεις, γνωστής ως World Traveller.

Η εταιρεία ανακοίνωσε κέρδη ύψους 385 εκατομμυρίων στερλινών το πρώτο εξάμηνο του οικονομικού έτους, που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 1998.

Σε τοπικό επίπεδο, σημαντικό γεγονός αποτέλεσε η τοποθέτηση του κ. Βασίλη Δάλλαρη στη θέση του γενικού διευθυντή. Ο κ. Β. Δάλλαρης είναι ο πρώτος Έλληνας στην ιστορία της B.A. που κατέλαβε αυτή τη θέση.

Η British Airways πραγματοποιεί τρεις πτή-

σεις καθημερινώς μεταξύ Αθήνας-Λονδίνου-Αθήνας, ενώ το 1997 μετέφερε περίπου 170.000 επιβάτες από την Αθήνα στο Λονδίνο.

CRONUS AIRLINES

Η Cronus Airlines ιδρύθηκε το 1994 και σήμερα εξυπηρετεί οκτώ προορισμούς από Αθήνα και οκτώ από Θεσσαλονίκη προς Λονδίνο, Παρίσι, Μόναχο, Ντύσσελντοφ, Στουτγάρδη, Φρανκφούρτη και Κολλωνία και δύο από Καβάλα -μία προς Στουτγάρδη και μία προς Κολλωνία.

Στο εσωτερικό δίκτυο, οι πτήσεις στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη είναι τρεις ημερησίως, ενώ τον περασμένο μήνα ξεκίνησαν καθημερινές πτήσεις για το Ηράκλειο και τη Ρόδο.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της Cronus Airlines έχουν ως εξής:

Για το 1998 και 1999 προβλέπονται τα ακόλουθα έσοδα και κέρδη:

1998: έσοδα 16.850.000.000 δρχ., κέρδη 835.000.000 δρχ.

1999: έσοδα 25.500.000.000 δρχ., κέρδη 1.300.000 δρχ.

Η αύξηση των εσόδων της εταιρείας το 1998 ενισχύθηκε από τα παρακάτω γεγονότα:

- Η εταιρεία έγινε πλήρες μέλος της IATA.

- Αύξησε τη συχνότητα των προγραμματισμένων πτήσεων.

- Οι πωλήσεις γίνονται πλέον μέσω CRS.

- Έγινε μέλος των BSP'S.

Επιβατική κίνηση:

Οι συνοδικά μεταφερθέντες επιβάτες με τακτικές και charter πτήσεις έχουν ως εξής:

1997: 241.600

1998: 550.000

1999: 870.000

Η Cronus είναι πλέον μέλος της IATA και ετοιμάζει συνεργασίες με μερικές από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες για τη μεταφορά επιβατών. Η αξιοπιστία των πτήσεων, το υψηλό επίπεδο service, η προσφορά οικονομικών ναύλων στο επιβατικό κοινό, το συνεχώς αναπτυσσόμενο δίκτυο και κυρίως η πιστή τήρηση των ωραρίων των πτήσεων, έχουν ήδη καθιερώσει την Cronus στις πρώτες επιλογές του ελληνικού επιβατικού κοινού.

Τον Απρίλιο του 1999 θα προστεθεί στο στόλο της εταιρείας ένα ακόμη αεροσκάφος B737, ενώ στις 31 Αυγούστου 1998 υπεγράφη με την Boeing συμφωνία για την αγορά ενός, συν ενός (option) αεροσκαφών, ενός B737-700 και ενός B737-800.

EMIRATES AIRLINES

Πολύ ικανοποιητικά ήταν τα οικονομικά αποτελέσματα της αεροπορικής εταιρείας Emirates το έτος 1998. Αναλυτικότερα, τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η εταιρεία έχουν ως εξής:

Το 1998 έκλεισε με ποσοστό πληρότητας 77% στις πτήσεις της Emirates Αθήνα-Ντουμπάι και Ντουμπάι-Αθήνα.

Εδώ θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι από τις 28-

10-98 οι πτήσεις της Emirates Αθήνα-Ντουμπάι αυξήθηκαν από τρεις σε τέσσερις την εβδομάδα, δηλαδή γίνονται κάθε Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή και Σάββατο, με αεροσκάφη τύπου Airbus 300-600R. Παρόληθ, κάθε Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή, η εταιρεία εξυπηρετεί από Αθήνα τη Μόλτα.

Τέλη του 1998 η Emirates εγκαταστάθηκε σε νέα γραφεία και λειτουργεί πλέον αυτόνομα στην ελληνική αγορά.

Κατά τη διάρκεια της 1ης Γιορτής Ελληνικού Τουρισμού, που διοργάνωσε η επαγγελματική τουριστική εφημερίδα «Travel Trade Gazette», η Emirates βραβεύθηκε ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στη Μέση Ανατολή.

Στις δραστηριότητες της Emirates περιλαμβάνονται:

Η παράδοση μέχρι το τέλος του 1998 του ένατου Boeing 777-300.

Η αγορά από την Airbus Industrie έξι αεροσκαφών τύπου Airbus 340-500, τα μεγαλύτερα στον κόσμο, με option για άλλα 10 του ίδιου τύπου. Αυτά τα αεροσκάφη θα χρησιμοποιηθούν στις κατευθείαν πτήσεις της εταιρείας προς ΗΠΑ και Αυστραλία. Η παράδοσή τους θα ξεκινήσει από το φθινόπωρο του 2002.

Η Emirates εγκαινίασε κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου 1998 καθημερινές πτήσεις προς Αυστραλία, με άμεση ανταπόκριση σε Αθήνα.

Στα άμεσα σχέδια της εταιρείας για το 1999, και με βάση το ότι θεωρεί την Ελλάδα σημαντικό σταθμό, από το Μάρτιο του 1999 οι πτήσεις Αθήνα-Ντουμπάι θα αυξηθούν από τέσσερις σε πέντε την εβδομάδα.



Επίσης, στις αρχές Ιανουαρίου 1999, η αεροπορική εταιρεία θα εγκαταστήσει δύο νέους προορισμούς: Λαχώρα και Ισλαμαμπάντ, στο Βόρειο Πακιστάν.

Τέλος, στις 15 Μαρτίου 1999 ανοίγει τις «πύλες» του το «Al Maha Resort». Πρόκειται για τη θυγατρική ξενοδοχειακή μονάδα της Emirates, το πρώτο οικολογικό θέρετρο στον κόσμο. Βρίσκεται στην έρημο του Ντουμπάι (40 χιλιόμετρα με αυτοκίνητο από το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ντουμπάι) και στοίχισε 12,5 εκατ. δολάρια. Η πληρότητά του έφθασε το 80% κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του!

SABENA

Πολύ ικανοποιητικά ήταν τα αποτελέσματα της Sabena σε ό,τι αφορά τις πωλήσεις από το σταθμό των Αθηνών. Συγκεκριμένα, οι πωλήσεις το 1998 αυξήθηκαν κατά 20% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Τα γεγονότα που επηρέασαν θετικά την πορεία της εταιρείας εστιάζονται στην αναδιοργάνωση του τμήματος πωλήσεων και την έμφαση που δόθηκε στις πωλήσεις indoor, καθώς επίσης και στην επιτυχή εφαρμογή της συμμαχίας «Atlantic Excellence». Η συμμαχία αυτή ήρθε ως αρωγός στην προσπάθεια της Sabena για τη διεύρυνση του παγκόσμιου δικτύου της και τη βελτίωση των υπηρεσιών της προς τους επιβάτες.

Εξάλλου, η αεροπορική εταιρεία, στην προσπάθειά της να εξυπηρετήσει τη ζήτηση στην Ελλάδα, από τις 6 Σεπτεμβρίου 1999 αυξάνει τον αριθμό των πτήσεων της σε δύο ημερησίως προς Βρυξέλλες. Η νέα πτήση SN 305 θα αναχωρεί από τις Βρυξέλλες στις 11.45 και θα φτάνει στην Αθήνα στις 16.05. Στη συνέχεια θα αναχωρεί από Αθήνα στις 17.05. Άφιξη τις Βρυξέλλες στις 19.30 (πτήση SN 306). Η πτήση αυτή θα πραγματοποιείται με αεροσκάφη Airbus 319.

Σύγχρονα αεροσκάφη Airbus 321 θα δρομολογηθούν επίσης από τον Απρίλιο του 1999 στην καθημερινή πτήση της Sabena από Αθήνα για Βρυξέλλες και αντιστρόφως (SN 301/SN 302).

SWISSAIR

Ο όμιλος SairGroup πέτυχε πρόσθετες ουσιαστικές βελτιώσεις στα λειτουργικά του κέρδη, στο καθαρό κέρδος και στον τζίρο κατά το πρώτο εξάμηνο του 1998, σε σχέση με την ίδια περίοδο του 1997. Δηλώνει για το πρώτο εξάμηνο του 1998 καθαρά κέρδη 127 εκατ. ελβετικών φράγκων (109 το πρώτο εξάμηνο του 1997). Έτσι, από την 1η Ιουλίου, η μετοχή του ομίλου της SairGroup βρίσκεται στο δείκτη της ελβετικής αγοράς μαζί με τις 23 πρώτες εταιρείες.

Ειδικότερα, οι Swissair, Crossair και Alair/CTA (Sairlines) δηλώνουν θετικά αποτελέσματα, σαφώς μεγαλύτερα από τα αναμενόμενα.

Παράλληλα, η Swissair αύξησε το συντελεστή πληρότητας των 63 αεροσκαφών της στο 70,7%, ενώ περιορίσε τα έξοδά της εν μέρει, λόγω αυξημένης παραγωγικότητας και αυστηρής οικονομικής πολιτικής.

Είναι βέβαιο ότι ο όμιλος θα ανακοινώσει περαιτέρω ευνοϊκά αποτελέσματα και για το δεύτερο εξάμηνο του 1998, αφού παραδοσιακά η χρονική αυτή περίοδος είναι περισσότερο ενισχυμένη.

Σημαντική υπήρξε για την πορεία της Swissair, το 1998, η ανάπτυξη του Qualiflyer, δηλαδή του φορέα που περιλαμβάνει δέκα μέλη-αεροπορικές εταιρείες, με τακτικά δρομολόγια. Η εταιρεία ελπίζει στη δημιουργία ενός παρεμφερούς αεροπορικού ομίλου για ταξίδια charters.

Σημαντικά γεγονότα για την εταιρεία ήταν η απόκτηση μεριδίων στην ιταλική Air Europe, στη γαλλική Air Littoral και στη γερμανική LTU, καθώς και οι συμφωνίες συνεργασίας με τις Qantas, Japan Airlines, Cathay Pacific, Malaysia Airlines και Southafrican Airways.

Στις άμεσες επιδιώξεις της εταιρείας είναι η γενική εναρμόνιση του στόλου με τη δρομολόγηση των νέων Airbus A-330, A-223, των οποίων η παράδοση θα ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2000.

Από την άλλη πλευρά, η Swissotel, η εταιρεία διαχείρισης ξενοδοχείων του SairGroup, εγκαίνισε τρία νέα ξενοδοχεία στη Νότιο Αμερική και την Άνω Ανατολή.

Το 1998 ήταν θετική χρονιά για τη Swissair Αθήνας όσον αφορά την κίνηση επιβατών. Τα τελικά όμως αποτελέσματα του έτους θα δοθούν στη δημοσιότητα το Μάρτιο του 1999, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου που θα δοθεί στη Ζυρίχη.

VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS

Η Virgin Atlantic Airways ανακοίνωσε πρόσφατα τα αποτελέσματα λειτουργίας της εταιρείας, τα οποία παρουσιάζουν άνοδο σε σύγκριση με τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρήσεων. Το χρονικό διάστημα από το Μάιο 1997 μέχρι τον Απρίλιο 1998 ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 943 εκατομμύρια αγγλικές λίρες, ενώ τα κέρδη την ίδια περίοδο ήταν 89 εκατομμύρια αγγλικές λίρες.

Το σύνολο των επιβατών που ταξίδεψαν την ίδια περίοδο με τη Virgin Atlantic έφθασε, παγκοσμίως, τα 2.965.000 άτομα, εκ των οποίων τα 122.083 έκαναν τη διαδρομή Αθήνα-Λονδίνο-Αθήνα. Το πρώτο επτάμηνο του 1998, οι επιβάτες σε αυτή τη διαδρομή αυξήθηκαν κατά 9%, ενώ τα άτομα που ταξίδεψαν με την business class ήταν κατά 62% περισσότερα σε σχέση με το ίδιο διάστημα του περασμένου χρόνου.

Για την επόμενη χρήση, τα κέρδη υπολογίζονται σε 100 εκατ. αγγλικές λίρες, ενώ στα άμεσα σχέδια της εταιρείας περιλαμβάνεται και μία νέα εταιρεία για τη Μεσόγειο, η Virgin Sun Holidays, η οποία αναμένεται να εγκατασταθεί το 1999.

Η Virgin Atlantic δραστηριοποιείται στην Ελλάδα από το 1995 με το καθημερινό δρομολόγιο Αθήνα-Λονδίνο-Αθήνα. Στο πλαίσιο της πρώτης Γιορτής Ελληνικού Τουρισμού, που διοργανώθηκε από την εφημερίδα «Travel Trade Gazette», η Virgin Atlantic αναδείχθηκε μία από τις τρεις καλύτερες αεροπορικές εταιρείες στο υπερηπειρωτικό ταξίδιο.

Παράλληλα, στην αξιολόγηση δύο έγκυρων βρετανικών εφημερίδων («London Times» και «Daily Telegraph»), η Virgin Atlantic κέρδισε την πρώτη θέση.



Συμπεράσματα από το διεθνές συνέδριο «Αερομεταφορές και αεροδρόμια»

ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στις 3 και 4 Δεκεμβρίου πραγματοποιήθηκε το πρώτο διεθνές συνέδριο στην Ελλάδα με θέμα «Αερομεταφορές και αεροδρόμια». Το συνέδριο οργάνωσε ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων υπό την αιγίδα του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, με συνδιοργανωτή την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και βασικούς χρηματοδότες την ΥΠΑ και την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. Το συνέδριο υποστήριξαν οικονομικά, με δωρεές ή με διαφημιστικές καταχωρήσεις τους, πάνω από 25 εταιρείες.

επιμέλεια Ηλίας Μπίσιος

Τα βασικά συμπεράσματα του συνεδρίου συνοψίζονται στα εξής: Η επιτυχία της ανάπτυξης των αερομεταφορών και αεροδρομίων στην Ελλάδα συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη μιας επαρκώς τεκμηριωμένης εθνικής πολιτικής μεταφορών, που θα στηρίζεται στο στρατηγικό σχεδιασμό του συστήματος των αεροδρομίων της χώρας, καθώς και σε λεπτομερείς γενικές μελέτες ανάπτυξης, οργάνωσης και διαχείρισης αερομεταφορών και αεροδρομίων. Η ίδια εθνική πολιτική θα καθορίζει και το ρόλο του κάθε αεροδρομίου στο εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον. Η εθνική πολιτική για τις αερομεταφορές και τα αεροδρόμια πρέπει να βρίσκεται στο πλαίσιο των Οδηγιών και Κανόνων της Ε.Ε. και να λαμβάνει υπόψη την παγκοσμιοποίηση και το άνοιγμα της σχετικής αγοράς, καθώς επίσης και τη σημαντική γεωπολιτι-

κή θέση της χώρας στη ΝΑ Ευρώπη και Ανατολική Μεσόγειο.

Η υλοποίηση, επέκταση και βελτίωση των αεροδρομίων δεν πρέπει να χρηματοδοτείται αποκλειστικά από το κράτος ή από πρόσθετα τέλη επί του εισιτηρίου, αλλά και από οικονομικά ανταποδοτικές επιχειρηματικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται εντός του αεροδρομίου, καθώς επίσης και από άλλους ιδιωτικούς πόρους. Αντίστοιχα, οι επιβάτες δικαιούνται άριστη ποιότητα υπηρεσιών και υψηλό επίπεδο ασφάλειας. Χρηματοδοτικοί πόροι για τα αεροδρόμια διατίθενται και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, με κριτήρια την ένταξή τους στα ευρύτερα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και τη βιωσιμότητα των έργων από τεχνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής πλευράς.

Το αεροδρόμιο και οι μεταφορές πρέπει να λειτουργούν με υψηλή προ-



τεραιότητα για την περιβαλλοντική προστασία και την ασφάλεια των χρηστών. Για το σκοπό αυτό δημιουργείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ειδική υπηρεσία ασφάλειας για τις αερομεταφορές. Ταυτόχρονα, και η πρόσβαση στα αεροδρόμια πρέπει να σχεδιάζεται και να λειτουργεί με τρόπο που να δίδεται υψηλή προτεραιότητα στην περιβαλλοντική προστασία και την ασφάλεια.

Το αεροδρόμιο στα Σπάτα μπορεί να καταστεί αεροδρόμιο hub για τις αεροπορικές εταιρείες της Μέσης Ανατολής και της Ανατολικής Ευρώπης. Η Ο.Α., ως μία από τις δύο εταιρείες της Ευρώπης που δεν ανήκουν σε καμία συμμαχία, πρέπει να αξιοποιήσει την προοπτική αυτή με τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της σε ανάλογα επίπεδα με τις άλλες διεθνείς εταιρείες και με την αξιοποίηση του ρόλου της σε niche αγορές.

Στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, που αποτελεί και σημαντικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, προγραμματίζονται αναπτυξιακά έργα μεγάλης κλίμακας με προοπτική την ανάδειξή του σε μητροπολιτικό κομβικό αεροδρόμιο των Βαλκανίων, με διεθνή εμβέλεια. Βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση αυτού του σχεδίου είναι η ισχυρή παρουσία αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες θα πρέπει να προσφέρουν σημαντικό μεταφορικό έργο και να καλύπτουν πληθώρα αγορών.

Μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την εφαρμογή οποιασδήποτε πολιτικής αερομεταφορών στην Ελλάδα είναι η εξασφάλιση του απαιτούμενου συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Είναι επομένως απαραίτητο να μπει σε άμεση λειτουργία το νέο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας PALLAS, που έχει ήδη εγκατασταθεί. Το γεγονός αυτό θα συντελέσει σημαντικά στη μείωση των παρατηρούμενων υψηλών εποχιακών καθυστερήσεων στον εναέριο χώρο της Ελλάδας και θα συμβάλει θετικά στην ισχυροποίηση της θέσης της στις διεθνείς αερομεταφορές. Για να εξασφαλισθεί η επιτυχημένη λειτουργία του συστήματος, ακόμη και κάτω από έκτακτες συνθήκες, είναι επίσης απαραίτητη η διαμόρφωση contingency plans σε κάθε αεροδρόμιο.

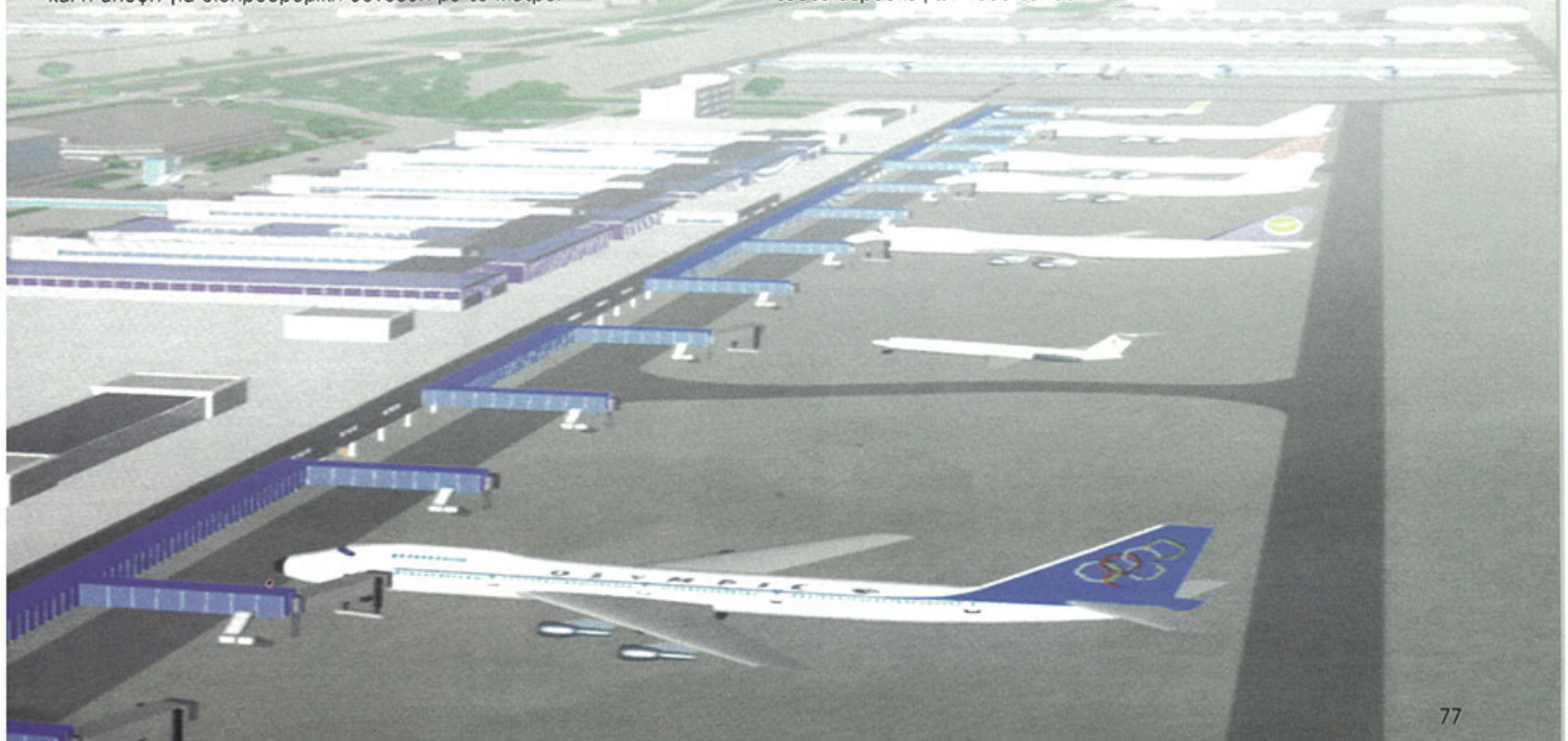
Η συμπληρωματικότητα και διαλειτουργικότητα των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς αποτελεί προϋπόθεση καλής λειτουργίας των αεροδρομίων. Τα αεροδρόμια πρέπει να καταστούν κέντρα συνδυασμένων μεταφορών και, επομένως, η οδική και σιδηροδρομική υποδομή προς/από αυτά πρέπει να ανταποκρίνεται στην υψηλή ποιότητα υπηρεσιών την οποία προσφέρουν αυτά τα ίδια τα αεροδρόμια. Η σιδηροδρομική σύνδεση ενός αεροδρομίου είναι όρος sine-qua-non για τη χερσαία σύνδεσή του με την πόλη που εξυπηρετεί. Η μεγάλη πλειοψηφία σιδηροδρομικών συνδέσεων των αεροδρομίων γίνεται διεθνώς με τρένα προαστιακού σιδηροδρόμου τύπου express, ενώ για το αεροδρόμιο Σπάτων κατατέθηκε και η άποψη για σιδηροδρομική σύνδεση με το Μετρό.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα βρίσκονται σε φάση δομικής, οργανωτικής και λειτουργικής αναδιοργάνωσης μια και έχουν ολοκληρωθεί τα επιχειρηματικά τους σχέδια με τα οποία αναμένεται να μπουν σε φάση εξυγίανσης και κερδοφορίας. Όμως, η έκταση του κρατικού ελέγχου που τους ασκείται θα επηρεάζει αρνητικά την αποτελεσματικότητα των αλλαγών και την ευελιξία τους στην λήψη αποφάσεων. Και οι δύο εταιρείες πρέπει να βελτιώσουν και να αναπτύξουν τα δίκτυά τους μέσα από συνεργασίες και συμμαχίες και να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους με σκοπό την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου για τη διατήρηση της πελατείας τους.

Οι αεροπορικές εταιρείες θα αντιμετωπίζουν ολοένα και μεγαλύτερο ανταγωνισμό από τις εταιρείες χαμηλού κόστους, στις οποίες απαντούν με ειδικούς χαμηλούς ναύλους. Το γεγονός αυτό μπορεί να επηρεάσει αποφασιστικά τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, οι οποίες θα έχουν να αντιμετωπίσουν τον ολοένα αυξανόμενο ανταγωνισμό από άλλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες. Το μονοπώλιο της Ο.Α. συντήρησε την ύπαρξη λανθάνουσας ζήτησης και αποστέρησε τη χώρα από τη δημιουργία συνειδητοποιημένων επιχειρηματιών στο χώρο των αερομεταφορών. Οι συνθήκες της αγοράς θα δώσουν την απάντηση στις εναπομείνουσες στρεβλώσεις στην αγορά, που από την 1-1-1999, θεωρητικά τουλάχιστον, θα πρέπει να εξαφανισθούν.

Ταυτόχρονα, η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα θα αντιμετωπίζουν ολοένα και μεγαλύτερο ανταγωνισμό από άλλα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς σε συγκεκριμένες διαδρομές των εσωτερικών μεταφορών. Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα ανταγωνισμού με τα τρένα υψηλών ταχυτήτων του ΟΣΕ στο διάδρομο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, καθώς και με τα πλοία νέας τεχνολογίας υψηλών ταχυτήτων στην εξυπηρέτηση των νησιών του Αιγαίου και της Κρήτης. Είναι δεδομένο ότι οι επιβάτες επιλέγουν το καταλληλότερο γι' αυτούς μεταφορικό μέσο ή την καταλληλότερη αεροπορική εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη την τιμή του εισιτηρίου, το συνολικό χρόνο μεταφοράς, τις συχνότητες των δρομολογίων και τις προσφερόμενες υπηρεσίες, ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού τους.

Παρ' όλη αυτά, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα, παρατηρείται θεαματική αύξηση της ζήτησης για αερομεταφορές, η οποία αναμένεται μέχρι το 2010 να διπλασιαστεί. Η αύξηση αυτή είναι ακόμη μεγαλύτερη στο περιφερειακό επίπεδο, γεγονός που ευνοεί την Ελλάδα, και ειδικότερα τις αερομεταφορές στη χώρα μας, με τη χρήση κατάλληλων προς τούτο αεροσκαφών νέου τύπου. ➡



ΔΥΟ ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ CRONUS AIRLINES

Καθημερινές πτήσεις από την Αθήνα για το Ηράκλειο και τη Ρόδο εγκαινιάσε πρόσφατα η εταιρεία Cronus.

Παράλληλα, με την άνεση και την ασφάλεια των υπερσύγχρονων Boeing 737-300 της Cronus, οι επιβάτες θα έχουν την ευκαιρία να γευθούν ένα ελαφρύ σνακ ή ζεστό καφέ ή χυμό. Τα δρομολόγια είναι καθημερινά, από Αθήνα για Ηράκλειο στις 07.00 και στις 17.40, ενώ για Ρόδο στις 10.05.



ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ... ΦΤΕΡΑ ΤΗΣ AUSTRIAN AIRLINES

Η Τασκένδη, πρωτεύουσα του Ουζμπεκιστάν, θα αποτελέσει από τις 5-5-99 τον 33ο προορισμό στο δίκτυο διαδρομών προς Ανατολής της Austrian Airlines Aviation Group.

Η πτήση OS 585 θα αναχωρεί από Βιέννη προς Τασκένδη στις 13.30 κάθε Τετάρτη και Κυριακή, με ώρα άφιξης τις 22.10. Η επιστροφή (πτήση OS 586) θα είναι κάθε Δευτέρα και Πέμπτη στις 02.35, με άφιξη στη Βιέννη στις 06.00 (οι αναγραφόμενες ώρες αφορούν τοπική ώρα).

Οι πτήσεις θα εκτελούνται με Airbus A310-300, με βοηθικές αποκρίσεις προς και από Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

GOLDAIR, 1ο ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ AMERICAN AIRLINES

Κατά την πρόσφατη συνάντηση των αντιπροσώπων της American Airlines, που πραγματοποιήθηκε στο Μαϊάμι των ΗΠΑ και στην οποία παρβρέθηκαν εκπρόσωποι από 27 χώρες της Ανατολικής και ΝΑ Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής, του Περσικού Κόλπου και της Αφρικής, η Goldair, που αντιπροσωπεύει την American Airlines στην Ελλάδα, έλαβε το πρώτο βραβείο για τη μεγαλύτερη αύξηση στις πωλήσεις κατά το έτος 1998.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ AIR GREECE

Η Air Greece ανακοίνωσε ειδικές προσφορές σε όσα εισιτήρια κλείνονται με επιστροφή.

Έτσι, από 16ης Νοεμβρίου 1998 ισχύει έκπτωση 10% στα εισιτήρια που κλείνονται και αγοράζονται με επιστροφή, σε όλο το δίκτυο των πτήσεων της εταιρείας.

Παράλληλα, για τις ειδικές κατηγορίες ναύλων (νέοι, στρατιώτες, φοιτητές, κληρικοί κ.λπ.) ισχύει έκπτωση 5%, ενώ για κάθε 10 εισιτήρια με επιστροφή δίνεται ένα δωρεάν.

Οι προσφορές αυτές γίνονται με γνώμονα και βασική λειτουργική φιλοσοφία την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας και την τόνωση της κυκλοφορίας σε αυτά.



AIR

του Ηλία Μπίσια

ΝΕΑ ΠΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗ LUFTHANSA

Αυτό το χειμώνα η Lufthansa προσθέτει επιπλέον μία πρωινή πτήση από Αθήνα, τρεις φορές την εβδομάδα.

Με τη νέα αυτή πτήση, ο επιβάτης θα απολαμβάνει περισσότερο χρόνο παραμονής στην Φρανκφούρτη για να διεκπεραιώσει όλες τις επαγγελματικές του υποχρεώσεις, με δυνατότητα επιστροφής την ίδια μέρα με την καθιερωμένη βραδινή πτήση, που αναχωρεί στις 20.55 από Φρανκφούρτη.

Επίσης, με τη νέα πτήση ο επιβάτης θα φθάνει στη Φρανκφούρτη στις 06.35 με αποτέλεσμα όλες οι ανταποκρίσεις να πραγματοποιούνται άμεσα και με περισσότερη ευκολία.

...Και κερδίστε διπλά μίλια. Όσοι ταξιδέψουν από 9-11-98 έως 14-3-99 με τη LH 3443 και τη LH 3444, θα προστεθούν στο λογαριασμό του Miles & More τα διπλάσια μίλια. Η προσφορά ισχύει και για την οικονομική θέση και για την business class. Έτσι λοιπόν, σε ένα ταξίδι business class προς Φρανκφούρτη μετ' επιστροφής, θα κερδίσετε επιπλέον 4.492 μίλια!



Πτήση	Αναχώρηση	Άφιξη	Ημέρες
LH 3443	Αθήνα 04.30	Φρανκφούρτη 22.00	Τρίτη, Πέμπτη, Σάββατο
LH 3444	Φρανκφούρτη 06.35	Αθήνα 01.45	Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή

ΚΕΡΔΗ 385 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΣΤΕΡΛΙΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ BRITISH AIRWAYS

Η British Airways ανακοίνωσε προ φόρων κέρδη ύψους 385 εκατομμυρίων στερλινών το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος οικονομικού έτους, που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 1998. Τα κέρδη είναι αυξημένα κατά 112 εκατομμύρια στερλίνες σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Τα κέρδη ανά μετοχή σημείωσαν αύξηση 7,1%, φθάνοντας έτσι τις 33,2 πένες. Το προσωρινό μέρισμα, πληρωτέο στους μετόχους, αυξήθηκε κατά 8,5%.

Η παγκόσμια οικονομική ύφεση οδήγησε σε μείωση των εσόδων ανά επιβάτη. Εν τούτοις, αυτή η πτωτική τάση αντισταθμίστηκε από τα οφέλη που προήλθαν από το πρόγραμμα Επιχειρηματικής Αποτελεσματικότητας (Business Efficiency Plan), το οποίο εξοικονομεί στην B.A. περίπου 600 εκατομμύρια στερλίνες κάθε χρόνο.

Παράλληλα με το πρόγραμμα αυτό, η British Airways λαμβάνει μέτρα για την περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της, που αφορούν την καλύτερη και αποτελεσματικότερη χρήση των υπάρχοντων αεροσκαφών και τον εμπλουτισμό του στόλου της με νέα αεροσκάφη. Περισσότεροι από 24 εκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν με την British Airways το τελευταίο εξάμηνο, δηλαδή περίπου 130.000 την ημέρα.



NEWS

NAFTIKA CHRONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE NO 12

January 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

82. WE HAVE WASTED VALUABLE TIME
Interview to the Deputy Minister of Development

86. AIR TRANSPORT
IN AN ERA OF GLOBALISED MARKETS
By Professor Rigas Doganis

90. THE NEW EC REGULATION
ON AIR CARRIER LIABILITY
By John Balfour

91. WILL THE P&I CLUBS SURVIVE?
By Graham Edmiston

92. QUO VADIS CORPORATE LIMITED
LIABILITY IN AMERICAN COURTS
By John G. Poles
and John C. Stratakis

94. THE MARITIME SCENE NEWS

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Advertising and Communication

Manager: Polly Philippopoulou

Art Director: John Koumariannos

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

46, Philonos St & Ag. Spyridonos St.

185 35 Pireaus, Greece

Tel.: 0030-1-4227111

Fax: 0030-1-4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

The views expressed in the following articles do not necessarily reflect the Editorial opinion of the magazine. Every effort has been made to ensure that the information contained in NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the magazine is not liable for any inaccuracy that may have been introduced into it. No text or photograph may be reproduced without express permission in writing beforehand from NAFTIKA CHRONIKA.

EDITORIAL

T

he crisis in our sea transports did not come to test only the resistance of Greek shipping, which yet once more has proven frail. The state itself tried out its policy. As a result there was a move from the Greek Register; this move, beyond any desperate effort to maintain competitiveness of the Greek ship, gave away some uneasiness towards the state, apart from the fact that Greek shipowning always made sure to protect it and its flag.

Nowadays we are facing the problem that we had about thirty years ago. This means that the current crisis is not going to result in a new beginning, like in the past, but in contrast, it is pushing Greek shipping back. The problem is no other than bringing the Greek ship back to its country.

The cost of Greek shipping overshot those limits that allowed its steep development years ago. The measures that are currently being taken are not helping Greek shipping to find its competitiveness but neither are they helping the state find its reliability in the eyes of the shipowners. The settlement of the damages which weakened the Greek Register has to start at this very point. The shipowners' trust towards the Greek flag has to be re-established, as a factor that will help the operation of Greek shipping and not as a means that the state uses just to "milk" the "fat cow".

In times when protectionism in one way or another is standard tactics for preservation of the shipping industry of every country - something that is also evidence of recognition of its flag - Greek shipping should not be pushed away from its home country. If Greek shipping loses its country altogether, Greece will lose its only economic power that is internationally recognised.



We have wasted valuable time

The Deputy Minister of Development Anna Diamantopoulou talks about the crisis in the shipping industry in our country, the policy of the European Union and the programme of the government that refers to the wider area of the ship-repairing zone of Perama. The vice-minister also answers the following questions posed by "Naftika Chronika" specifically.

1. Greece once possessed a glorious ship-building infrastructure for its shipping. Nowadays the ship-building industry in our country is going through a crisis. How is the government thinking of facing this reality?

2. The example of Neorio in Syros can be a model for a similar development of other ship-building units. At what phase is the privatisation programme for these units, if of course there is such a programme?

3. What is the policy of the EU in the ship-building industry and how much could this policy help to keep the local units going at a healthy pace?

4. Perama used to be a very successful repairing basis and a nursery for technicians. What is the government doing to stop the declining course in the wider area and save it from the large percentage of unemployment that has stricken it?

The crisis in our ship-repairing industry is not recent; on the contrary it begins at the start of the 80s. In this phase, the crisis was not a Greek phenomenon, but had the characteristics of an international crisis. The crisis began as a market crisis, that is as a result of a severe fall in the shipping market that had a deflection effect on ship-repair units, but it quickly became a global NEB crisis in the following main areas:

a. A crisis in the technology level and productivity.

b. A crisis of over-capacity

c. A crisis of orientation and approaching of the market

I have to remind you that as a result of this crisis over 55% of the working potential of the shipping industry of Japan lost its job while in Europe the percentage was over 60%, and it never got back on its feet.

In Europe and in particular in the EU special policies for facing the crisis were followed, suggested in the RENAVAL programme and an optimistic total of 8 instructions was given. The basic ideas of the programme were:

a. To reduce the European ship-repairing potential to the levels that the new market conditions allowed.

b. To create a network of security measures for the workers who are affected by the reduction of the potential and to transfer them to other areas of the economy if possible.

c. To modernise the remaining potential and make it competitive with international competition rules.

In Greece, a uniform and complete policy as far as the shipping industry is concerned was never put into effect, while the policy of the EU was not even understood. Neither the RENAVAL programme nor the Community's instructions were put into effect in our country. The first attempt at creating an internal justice that would put the Community instructions into effect was made in 1991 with KYA 30512/91. However, this decision:

a. Ruled the small shipyards and other businesses out of the re-structuring and modernisation measures.

b. While it set the cover for operational damages, it did not set operational back-up in shipping contracts. While it "allowed" shipyards to show damages that the government would cover every so often with strike-offs, it did not allow the support of shipping contracts and reforms when in the EU countries these supports began at 33% (currently at 9%). The argument that Greece is a small country and could not provide the funds for this kind of support was proved greatly wrong when the state was later called to pay up nearly 200 billion drs. Regarding the strike-offs it performed.

c. This decision was never put to effect beyond the aforementioned strike-offs, not even in the measures it was built for.

I apologise for the length of the introduction, but it is the only way to understand the greatness of the effort that we have taken on since 1995.

In effect we have overturned the previous situation and course of action and we have processed a uniform and complete policy, maybe faulty, not to face the crisis passively but to give growth a shove, in order to create a practically new modern and effective shipping industry, which would be equal to the shipping tradition of Greeks.

It is not only Neorio in Syros that took the development road. And here I am also answering your second question. I will tell you what our policy anticipated, and what we have achieved so far.

1. First of all we thought it necessary to set reliable owners in all the ship-repairing units, who would be able to take on the burden of modernisation and setting up the businesses.

This target was not reached as a simple trial to sell some businesses or their properties to individuals. It entailed:

a. The reduction of potential of businesses with serious social protection measures, that among others show the level of our social awareness. At the same time, we took into account the positive utilisation of the great majority of workers that left the shipping units. Experienced workers were used to staff the hygiene and security committees of the Ministry of Labour, the staffing of the Register Administration bureau being created in the municipality of Piraeus, etc.

b. The damages that have been built up were taken over by the state so that the new organisations were free from the burdens of the past and ready for their new start. And we did this with the persuasion that not only will it be the last time

damages are stricken off, but that we will shortly have shipping companies making profits and in the stock exchange.

c. We have put the framework of support towards the shipping industry into effect in its full respect, so that:

1stly, companies are in the position to process complete reform programmes and be funded by 50%

2ndly, shipping works and reforms are funded at equal rates to what is true in the Community. We have reached a framework that at least puts our companies at an equal basis against Community companies.

d. We made it clear that we have a finely processed policy for the support and development of NEB and the political will to take the required measures or to lift the burdens of the past.

In such a framework I will show you what has been achieved so far at a practical level, as a result of our policy:

* Beyond Neorio which, as you know, is going very well, Elefsina Shipyards was also privatised to the organisation that has already shown its effectiveness in Neorio.

* The prototype 51/49 pattern (51% ETBA, 49% workers) was tried at Skaramagkas, and management was given to an independent organisation. We are watching the course of this experiment carefully and appreciate the great effort that is being put in.

*The last great unit, the shipyards in Chalkida, are also going private.

We have therefore assured able owners in all our large units in the sector and I have already answered your second question.

2. Our efforts went deeper to cover the huge problem of the lack of lower-level contractors. We thought it correct to tackle this problem which had never before been dealt with in depth, to the point where the Greek laws and regulations were being questioned in the particular area and activity.

*These businesses are activated mainly in the ship-repairing zone in Perama. As you refer to in your fourth question, the "Zone" used to be the greatest repairing centre in the country with an activity volume of over 55% of the total repairing activity in Greece. It occupied an important number of workers, amounting to around 10000, and it was a nursery for experienced technicians. It was therefore important for us to answer to the chronic problems in the sector which, as you know, after the fall of the Soviet Union, came to know dramatic problems.

*The modern patterns of shipping company operation internationally have put across their lower-level contracting as the only competitive form of organisation of their activities. Before, the large ship-building units occupied a huge number of workers and possessed areas for all the requirements of building a ship; from the construction of the engines to the sewing of the curtains. Nowadays, a large number of small flexible and specialised units is required that either manufacture parts of the equipment of ships, or take on certain specialised jobs, or fill in the potential of the shipyards in certain sectors so that demand fluctuations, unavoidable in shipping, can be controlled.

The situation today in these businesses, however, far from satisfies the demands or creates competitive advantages in Perama but also in the service of the large units. And something which is important: The competition that comes from our neighbours, Turkey, Rumania, Bulgaria and shortly the former Yugoslavia countries, is based on the humiliating pay conditions in those countries. If we want to stand on our feet, we have two choices:

Firstly, the third-world route with the humiliation of the employee, turning a blind eye to black labour, with all its consequences, or

Secondly, the route to modernisation, high specialisation, reduction of times and high quality service. We chose the second route, we believe that it is the only one that suits us as a civilised country, but we also estimate that it is the only effective one in the end.

It is not, however, possible to achieve these targets with the current situation. For this reason we looked deeply into the programme preparing the global domain reform that will complete the global sector reform.

The law for the Ship-repairing company Register is a deep incision creating a modern operational framework in the sector in general; it sets rules, limits the activity in an effort to face the serious environment pollution problems, comes up against chronic problems, such as that of illegal businesses and lastly it urges towards the creation of serious middle sized businesses, which are able to take

on the huge role of improving the substructure, of modernisation and of their ways of operation. At the same time we are opening the road for the introduction of these businesses into the network of community and national programmes that will allow them to quickly reach the levels that are required by the market, the targets and our planning.

The law, as you know, has been unanimously voted by the government, and we have already processed the most important orders and authorisations it anticipated. When it begins to be put into effect, I think the size of our effort and its results will show up. I hope the market circumstances help us a bit at that point, because currently they are at their worst level.

3. As far as putting support measures towards the shipping industry into effect, these are not only established, but they are also operational. Namely:

* The funding programmes for Neorio of 3 billion drs., Skaramagkas of 16 billion drs. and Elefsina of 11 billion drs. have been accepted and they are already operational.

* To date, about nine shipping and reform programmes, amounting to billion drs. have been submitted and accepted in two conventions of the committee in charge, with 9% and 4.5% funding respectively.

* We have put the small businesses of the "Zone" into a series of programmes of Industry's Enterprise Programme for their funding in a series of stock exchange, organisational, ISO elaboration, Cluster creation etc. When the Register law is put into effect I estimate that contemporary problems will be solved and rhythms will improve drastically.

* Only yesterday an order was voted within the "mini insurance" law which arranges the National Insurance debts of businesses located in the "Zone" in a special, particularly favourable, way compared to the rest of the businesses. This measure is part of a global policy of the government to reassemble the sector.

* It is a fact that within the bi-ministerial committee that is operational especially for the "Zone", other specific measures have been taken relating to the immediate confrontation of the problems of the workers and the effects of unemployment but also to the development and the improvement of infrastructure.

I would like to make three points here:

a. We have negotiated the system of support with the Community so that the works being performed in the "Zone" are included, and already a vast majority of the proposals that have been approved has to do with works in Perama. This in conjunction with the aforementioned facts about the Register and other measures for small businesses in the sector does not permit anyone to state that we are looking only at large shipyards and not at Perama. The truth is that we have a global policy for the shipping industry that takes everyone into account.

b. We have contributed to the Community in such a way that the system of support that expired on 31/12/1997 was extended till 2001 for operational support and till 2003 for infrastructure support. This gives us the opportunity to profit from some of the time lost.

c. I am aware that not all the partial measures we take are effective and that there are difficulties or inconsistencies of the state mechanism in many cases. We do not take advantage of promises we once made, even if they were put into effect to the last detail. Problems are our opposition and their solutions act as a measurement of our success or our failure. We are open to dialogue and we believe in often discussions with all the organisations, which is why we keep putting new topics on our agenda.

The centre of our efforts, however, is for the basis of our policy to move on and at the same time we are open to suggestions for partial measures.

To this point one could say that there is a policy which is targeted at

reassembling the shipping industry so that it can find its way among international competition. For two basic reasons, however, we believe that this is not enough:

a. We have wasted a lot of time, in effect over a decade, and this is not easily going to be won back in a competitive environment.

b. Through the crises a picture of unreliability concerning our shipping units has been created; luckily this does not include the quality of work that is thought of as quite high. It does concern the costs and the time aspect. This picture is concrete among the shipowners, the bankers, in the market in general.

We are in a vicious circle where the shipyards have to prove that they are in a position to construct competitive ships, but orders have to be made first.

With these thoughts we have concentrated our efforts on the market sector, and in particular the ways in which we can develop the market for new shipping constructions and reforms in a profitable way for Greek shipping units.

For many reasons the sector of the market that is more accessible to us and that shows more comparative advantages is coastal shipping.

* Coastal shipping is in effect closer to the Greek reality and the Greek ship-repairing units.

* It constitutes a large dynamic market that is already moving with orders from Greek shipowners that, however, are aimed at abroad.

* The cabotage imminent lifting will stir the waters and in some cases may create an intensely dynamic market.

* The new regulations, which demand ship reforms, are aiming in the same direction.

* Coastal shipping constitutes an important sector that has a great effect on the development of the sensitive island areas of the country, but also of the country as a whole. It therefore constitutes an advantageous sector of policy practice.

* At the same time our country has advantages in coastal shipping vessels compared to other types of vessels and coastal shipping is the sector on which we can concentrate, develop technology and become competitive.

Based on the above and in co-operation with the Ministry of Merchant Marine and the Ministry of the Aegean we have created a plan of development of island areas called "ARIADNI". The programme has a great extent and cannot be fully shown here; in short, this is what it entails:

* A reorganisation of the internal sea transport

network on a totally new basis.

* The creation of a new framework of business operation and of convenience licences issuing on the basis that cabotage will be lifted.

* The creation of the necessary port infrastructure for the network and a new framework of port administration.

* Renewal and modernisation of the coastal shipping fleet.

* The institution of motives for the modernisation of internal sea transport businesses.

* The creation of a framework for the funding and guaranteeing of shipping works.

* The development of domestic technology for planning and designing ships and an effort to make a format of certain types of vessel and thus increase the penetrability of our shipping businesses to the market.

* The programme is in full extent in co-operation with the relative ministries; as you understand its capabilities are greater than those of a pure shipping policy, but we estimate that it will act as a catalyst for important developments in the shipping sector.

At times we have presented various sides of our policy, but we have never had the chance to portray our global policy, something that I have done today, and I thank you for this.



Οικονομικός

ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ



Καταγράφει
Σήμερα
την οικονομία
τού **Αύριο**



AIR TRANSPORT

IN AN ERA OF GLOBALISED MARKETS

Professor Rigas Doganis
Rigas Doganis and Associates
Visiting Professor
Cranfield College of Aeronautics



1. Globalization in a Climate of Uncertainty

In recent years, both airline and airport industries have experienced structural instability and dynamic change. This makes assessing the impact of transnational alliances particularly difficult. These difficulties are compounded because we are faced with conflicting signals with regards to the future of air transport. Early in 1998 the United States airlines announced that 1997 had been their best year ever with net profits reaching US\$6 billion. Yet at the same time it is apparent that many Asian carriers are in dire straits. The economic crisis and meltdown that began to affect East Asia in the second half of 1997 has hit Asian carriers hard. The economic downturn has choked off the anticipated traffic growth. On many intra-Asian routes, passenger and cargo traffic has grown much less rapidly than anticipated or dropped dramatically. At the same time, the dramatic devaluation of many airlines' home currencies has significantly reduced the value of their foreign revenues while at the same time increasing those costs denominated in hard currencies. In marked contrast to their US and European competitors many East Asian airlines have been posting large losses for the financial year 1997. Japan Airlines has led the way with a net loss of US\$767 million. Others' losses are not as high, but are still substantial. Asiana, the Korean airline, lost \$425 million, Korean Airlines \$424 million, Philippine Airlines \$253 million, while Malaysia Airlines, All Nippon Airways and Japan Air System have lost around \$100 million among them. In fact, Philippine Airlines stopped flying altogether on 23 September 1998. Only Thai Airways, Cathay Pacific and Singapore Airlines have bucked the trend, though the first two had significantly lower profits than in 1996. But Cathay quickly nose-dived into loss. It recently posted its first loss ever of \$23 million for the first six months of 1998.

Interestingly, the downturn in East Asia coincided with a sudden surge of interest by East Asian governments and airlines in alliances and strategic partners. It may be no coincidence that in the last twelve months Singapore Airlines announced two alliances, one with Lufthansa in November 1997 and another with SAS in September 1998, while Cathay joined the "Oneworld", alliance also in September 1998. Previously Asian airlines had been relatively free of the alliance bug.

The economic downturn in East Asia is already beginning to manifest itself in other parts of the world, notably Russia, but more importantly Latin America. American and European airlines which have performed so well in 1997 can see clouds gathering on the horizon. Hitherto, the long-term traffic forecasts had been

optimistic. But the downturn in the East Asian economies has led to a downward revision of many forecasts. Late in February 1998, IATA predicted a decrease in the average annual growth-rates in passenger traffic in the Asia-Pacific region in the period 1997 to 2001 from 7% to 4.4%. Globally passenger traffic growth is expected to slow from 6.6% to 5.4%. The airline industry appears to be very cyclical. Many economic forecasters have been expecting a downturn in the world's economies some time around 2002, with a parallel decline in air traffic growth. The key question is whether the economic crisis in East Asia will bring forward the expected cyclical downturn to 1999 or 2000, though any downturn is at present not expected to be as severe as that of 1991-93.

Whatever happens to the demand for air travel over the next five to ten years it will be in a market environment of growing concentration and globalization within the airline industries through a frenzy of alliance-making.

Concentration and Globalization of the Airline Industry Any cyclical downturn is likely to accelerate the current trend towards growing market concentration through the headlong rush into a complex of interlocking commercial alliances. Four factors are pushing airlines into transnational alliances.

First, deregulation in the United States showed that, at that time, while cost economies of scale in airline operations were limited, there were significant marketing benefits to be gained from large scale. It was these marketing advantages which enabled most of the US majors to survive during the 1980s despite the emergence of many lower cost new entrants. Through mergers and acquisitions the traditional carriers significantly increased their scale of operations and market power. Surprisingly, only one or two of the low-cost carriers, notably Southwest, have survived. Airlines outside the USA have seen the benefits and market power which accrues from large networks and geographical spread and have tried to achieve these through commercial alliances of various kinds. In Europe the process began in response to the first steps towards liberalisation after 1985. The larger West European airlines embarked on a three-pronged strategy to gain the marketing benefits of large scale. First dominate your home market through take-overs and franchises, secondly, gain a foothold in larger European markets outside your own - namely the UK, Germany or France - and finally, look to setting up alliances to establish a global network. British Airways best exemplifies this threefold strategy.

Secondly, cost reduction has now also become a driver in transnational alliances. This is because partner airlines can share sales offices, airport facilities such as dedicated passenger lounges and reservations/ticketing staff. They can also go for joint procurement of catering, fuel and other goods and services. They can do each other's ground handling. More importantly, by co-ordinating schedules and aircraft they can reduce their fleet requirements. When BA and Qantas joined together to co-ordinate their UK-Australia services they were each able to reduce their aircraft requirements on this route by one Boeing 747 and still provide a better service. In late 1998, Qantas cut its 5-times weekly Sydney-Kuala Lumpur service which has been replaced by extending the three-times weekly London-Kuala Lumpur service to Sydney.

Thirdly, many airlines see alliances, especially when they involve code sharing and capacity rationalisation, as a way of reducing or limiting competition. For instance, the alliance between Swissair and Austrian airlines has undoubtedly reduced price competition on the routes from Brussels to Switzerland, to the detriment of consumers. The same is also true of the alliance between SAS and Lufthansa.

But perhaps the most critical factor pushing airlines into developing alliance strategies are the nationality and ownership rules which constrain international airlines. Air transport, by its very nature the most international of all industries, remains the most narrow and nationally based in terms of its ownership. This is because of the constraints imposed by the bilateral

system which requires airlines to be 'substantially owned and effectively controlled' by nationals of the State in which they are registered. Airlines could not and still cannot achieve scale benefits through purchasing foreign airlines. The only way around the ownership constraints has been to enter into alliances which take many forms and which may cover different aspects of airlines operations such as code sharing, franchising, joint Frequent Flyer Programmes, combined sales outlets, joint cargo operations and so on. In Europe, liberalisation and deregulation, following the 'Third Package' have made the creation of such alliances between EU airlines easier, especially as the ownership restriction on intra-EU services have been removed.

Gradual liberalisation has led to considerable industry concentration in those domestic markets, such as the United States, which have been largely deregulated, and to a plethora of interlocking alliances of many different kinds in international markets where the ownership rules are a constraint. The complexity of such alliances is bewildering. For example, British Airways which at that time owned 19.9% of the American Airline US Air announced in June 1996 that it had agreed a commercial alliance with US Air's rival American Airlines. This new alliance, which has still to be approved by the regulatory authorities, is bitterly opposed by United Airlines as being anti-competitive on the North Atlantic despite United's own alliance with

The airline industry appears to be very cyclical. Many economic forecasters have been expecting a downturn in the world's economies some time around 2002, with a parallel decline in air traffic growth.

Lufthansa. Yet United, together with British Airways, are themselves in alliance as the two major shareholders in the Gallileo CRS system. In May 1997 the United-Lufthansa alliance was further enlarged into 'Star Alliance', with the addition of Air Canada, SAS, Thai Airways and Varig.

In July 1998 the European Commission at last issued its decision on the BA-American Airlines as well as the Lufthansa-SAS alliance which was already in operation. The condition for approving the former alliance was that British Airways and American would have to give up slots at Heathrow and at Gatwick, while SAS and Lufthansa were required to surrender slots at Frankfurt and Copenhagen. The BA-American alliance still awaits approval from the US Department of Transportation.

If the British Airways/American Airlines does go ahead and becomes the core of the "Oneworld" alliance announced in September 1998, then the world's two major global alliances will between them generate nearly one third (31%) of the world's scheduled passenger traffic measured in terms of passenger-kilometres. Moreover, new airlines are indirectly joining these alliances through commercial agreements with individual members of each alliance. Examples include: the code-sharing alliance between JAL and American Airlines and the code-share agreements between LOT and Finnair on the one hand and British Airways on the other. All three were announced in February-March 1998. The four emerging and their associated partners will account for almost 60% of the world's scheduled traffic. Their dominance will be even more marked in particular geographical areas or markets.

In its June 1998 alliance survey, Airline Business identified 502 different airline alliances. To make sense of these, they need to be categorised according to their relative spread and importance.

The simplest but most numerous are Route Specific, alliances, which normally involve code-sharing on a limited number of city pairs. Frequently, on thinner routes only one of the partner airlines will operate the services on behalf of both. Thus Air Mauritius operates the Vienna-Mauritius services which also carries an Austrian Airlines code. Some code-shares may also

involve block space agreements between the two.

Regional alliances are on a much wider scale and may be of two kinds. The first and more widespread is a code-sharing agreement which covers many routes though usually to an from a particular geographical region of a country. Thus Lufthansa has separate alliances with five small regional airlines, one French, one Italian, one Belgian and two Austrian and code-shares with them on 47 city-pair routes. The second kind of regional alliance is a franchise agreement between a larger carrier and a regional or feeder operator. The latter adopts the livery, brand and service standards of the franchiser and normally only carries the latter's flight code. In 1998 British Airways had nine franchisee partners, of which seven were UK airlines operating both domestic and international services, one was a Danish airline and one a South African domestic operator.

The most significant alliances are clearly the Strategic ones. Here the prime purpose is to achieve all the marketing benefits of scope and the cost economies of scale through strategically linking two or more airlines networks. Strategic alliances involve code-sharing on a very large number of routes, but ideally they aim to go much further. They may include schedule co-ordination, joint sales and ground handling, combined frequentflyer

The July 1998 decision of the European Commission on the BA/AA and SAS/Lufthansa alliances shows that the regulators are floundering. They have no explicit strategy of how to deal with the growth of airline oligopolies.

programmes, joint maintenance activities and so on. Such alliances may include mutual equity stakes. The individual members of a strategic alliance may be much wider than is at first apparent. A global alliance is effectively a strategic alliance linking airlines in a different geographical areas so as to provide world-wide network coverage.

The Impact of Airline Alliances.

Globalization and concentration through transnational strategic alliances on this scale has major long-term implications for consumers as well as for airports and regulators. For consumers it may mean less real choice of carriers, and less price competition as on the Scandinavia to Germany market now, and the re-emergence of collusive duopolies on many international routes. Code-sharing and schedule co-ordination on monopoly routes appears little different from the revenue pooling agreements which were deemed uncompetitive by the European Commission in the early liberalisation packages.

The growing concentration within the airline industry and the dominant position achieved in particular markets or routes through airline alliances creates a major problem for the regulators. That is how to ensure that real competition survives and produces benefits for consumers. This was after all the aim of deregulation. The July 1998 decision of the European Commission on the BA/AA and SAS/Lufthansa alliances shows that the regulators are floundering. They have no explicit strategy of how to deal with the growth of airline oligopolies. Nor do they know what tools to use to ensure competition other than the blunt instrument of runway slot redistribution. Both in Europe and in the United States ensuring real competition survives will be a major issue in the coming decade.

For airports, growing concentration among their airline customers is a mixed blessing. Airports fortunate to find themselves as the base hubs of strengthened and larger alliances will find their traffic growing faster than anticipated. But for airports in general, including alliance hubs, some of the consequences of airline concentration may well be adverse:

(a) Some major or secondary airports operating as hubs may decline dramatically if their base airline merges with another carrier with its own hubs. This has happened to Dayton in the United States. It was developed as a hub by Piedmont in the mid-1980s with destinations served increasing

from 19 to 43 and daily departures from 78 to 187. In 1989 USAir took over Piedmont and within three years both destinations and daily departures were halved to 21 and 94 respectively (Dr. N. Dennis; The Impact of Airline Industry Changes on Airports, Airport Economics and Finance Symposium 1998. Universities of Cranfield and Westminster) The withdrawal in 1997 of Swissair's long-haul services from Geneva (except for New York) was linked to the development of its alliances with Austrian and Sabena. Swissair no longer needed its own second hub.

(b) Airports hoping to become secondary hubs may find this is no longer feasible if their main carrier merges with another airline having its own hub or hubs. Thus the alliance between SAS and Lufthansa significantly diminishes the possibility that SAS would develop either Stockholm or Oslo as a secondary hub to complement its main hub at Copenhagen since SAS will also henceforth be feeding Lufthansa's hubs at Frankfurt and Munich. Equally, Hamburg now has little chance of becoming a Lufthansa hub. In other words, some airports may find themselves sidelined if they do not fit into the plans of the few major alliances.

(c) Alliance partners may become very dominant at their hubs or on particular routes. Such dominance creates three problems. It may make airport over-dependent on one airline or airline grouping. It is likely to stifle competition, innovation and traffic growth. Also, lack of competition may encourage regulatory interference in the airport's business.

The development of services at Gatwick during the last ten years illustrate the risks of over-dependence on one operator. In 1987 British Airways operated only 10% of the scheduled weekday departures at London's Gatwick Airport.

Subsequently it took over British Caledonian and Dan Air so that by 1997 its share of scheduled departures was 36%. But its subsidiaries, such as TAT and Deutsche BA, and its franchisees, such as Cityflyer Express, accounted for a further 30%, making the British Airways alliance share 66%. There are, of course, many charter services from Gatwick, but the BA grouping dominates scheduled departures and the grandfathered scheduled slots.

By building up their own traffic on thinner routes with connecting transfer passengers the alliance carriers may make it very difficult or impossible for other carriers to compete against them on such routes.

When the European Commission originally approved the SAS-Lufthansa alliance

in 1995 it imposed conditions intended to facilitate competition on the six business routes between Germany and Scandinavia. In fact, these two airlines became more dominant on these six routes after code-sharing and co-ordinating their schedules so no new carriers have come in to compete directly. Similar efforts to ensure competition for Sabena-Swissair on the Brussels to Geneva and Zurich routes have also failed. Competition tends to generate product innovation and accelerates traffic growth. The absence of real competition on some of their key routes must be a cause of concern for airports.

More recently in July 1998, the European Commission issued its long-awaited decision on the BA/AA and SAS/Lufthansa alliances. It was prepared to approve them provided certain conditions were met. In particular, both alliances had to give up for use by competitors on specific routes. British Airways was required to surrender 234 weekly slots at Heathrow and 33 at Gatwick, while SAS was to give up 15 at Copenhagen and Lufthansa 93 at Frankfurt. Thus major decisions affecting the future of these airports have been taken out of their hands and the traditional accepted methods of slot allocation have been completely by-passed. Moreover a controversy has been opened about whether airlines can actually sell the valuable slots they are being forced to give up at high prices and keep the proceeds. Again, decisions may be made about airport assets without the airports themselves being involved. It is surprising that the airports concerned and the airport associations have stood quietly on the sidelines while others take and possibly benefit from such critical decisions from which airlines but not

airports may benefit.

(d) Alliances may also have costly implications both for the hub airports and other airports used by the alliance partners. First, the alliance partners will almost certainly wish to share facilities at airports which may require costly redesign within the terminals. This is especially so at hub airports where transfer of passengers between the alliance partners will need to become easier and faster. Some facilities may also become under-utilised as a result. For instance, at Chicago O'Hare, if both Lufthansa and British Airways shift their international departures to the terminals used by their alliance partners, the international terminal for foreign carriers may become under-used and uneconomic. Secondly, as alliance partners co-ordinate their schedules to maximise the potential for transfer traffic there will be more 'banking' of flights at arrival and departure times so the traffic peaks will become more marked, creating congestion and capacity problems. Thirdly, if the proportion of transfer passengers increases significantly there may be an adverse impact on revenue generation per passenger because transfer passengers:

- * count as 2 passengers but are one person
 - * spend less in transit than originating passengers
 - * may pay a substantially lower passenger charge than originating passengers, as at Schiphol.
- In other words, revenues may not increase in proportion to passenger numbers though the extra numbers will impose higher costs.

(e) In Europe, concentration through alliances may create a serious barrier to greater competition in ground handling



suddenly pulled out in November 1997 in order to join up with Lufthansa. In 1996 British Airways abandoned USAir, in which it had a 19.9% equity stake, to team up with American. If, as expected, the nationality constraints in air services agreements are progressively abandoned over the next decade, then airline purchases of significant shares in other carriers will become possible. This will undoubtedly destabilise some of the



which is the objective of the European Union's Ground Handling Directive. At Copenhagen, Frankfurt or Munich, for example, Lufthansa and its alliance partners SAS, United, Thai Airways, Varig, Air Canada, SIA, SAA and its subsidiaries such as Condor may all decide to use the same ground handling company, which may have other clients as well. If that is so, there may not be sufficient business from the remaining airlines to allow two or even one additional ground handling company to be economically viable. This is especially likely if competition from the large company handling the alliance partners forces down the ground handling rates.

(f) Far from bringing greater security to airports, transnational alliances must be a cause of some uncertainty. This is because recent history suggests alliance partners are not always firmly wedded. Jurgen Weber, Chairman and CEO of Lufthansa, speaking at a London conference on 28 September 1998, stated that "alliances are more like engagements than marriages". So it would seem. The first and longest surviving global strategic alliance was that between Singapore Airlines, Swissair and Delta established in 1989 and involving share swaps between the three partners. Yet Singapore Airlines

existing alliances and create different groupings.

One should not forget that in marked contrast to the growing concentration described above is a more recent new development in Europe and to a lesser extent in Asia. This is the emergence of low-cost new entrant carriers such as Ryanair, EasyJet, Debonair and Air One. They offer no frills services but at very low fares. They prefer to use smaller secondary airports where they can pay lower landing or other fees and where they can achieve fast aircraft turnarounds - 20 minutes for a 100-seater aircraft is their target. In Europe between them they carried an estimated 7-8 million passengers in 1997. But they are very demanding in terms of what they need from airports. The traditional airlines such as British Airways are beginning also to adopt similar low-cost economics and tactics. BA's response, 'GO' airline, was launched in May 1998. Can the traditional airports satisfy the requirements of this new clientele? Can they offer 20-minute turn-rounds, ensure to ATC or runway delays and charge no more than US\$2 per passenger in aeronautical charges? If not, this rapidly growing traffic will go elsewhere.

Conclusion

The first instinctive response to the creation of ever wider trans-national alliances is that they must be good for airports. This presentation has tried to suggest that, while this is most true for the hub airports of alliance partners, for all airports including these hubs airline alliances will create certain problems, higher costs and some uncertainty.

There is no doubt that trans-national alliances and especially strategic alliances will have both beneficial and adverse impact on particular airports. Thus in examining and assessing their development needs, their future financial performance or the potential for privatisation we must take account of a new and critically important factor - namely the development of airline alliances. Unfortunately, it is a variable which currently is dynamic and unstable. But we cannot ignore it.

THE NEW EC REGULATION ON AIR CARRIER LIABILITY

Council Regulation (EC) 2027/97, which came into force on 18 October, 1998, has introduced important new rules concerning the liability of European airlines towards passengers arising out of aircraft accidents.

by John Balfour*

Background

Most international carriage by air is governed by the Warsaw Convention, which establishes a regime of presumed liability of airlines to passengers in respect of accidents occurring on aircraft, but imposes a financial limit on such liability. For practical purposes, the limit applied by most European airlines prior to 18 October had been the local currency equivalent of 100,000 special drawing rights (c Dr 39 million). Some airlines, however, had already waived this limit, by way of implementing an agreement promoted by IATA and signed by a number of airlines in 1996 (the so-called Inter-Carrier Agreement).

The Warsaw Convention does not apply to domestic carriage (ie, within one country), and in European countries liability in respect of domestic carriage has been governed by various different liability regimes.

The purpose of the EC Regulation is basically to abolish limits of liability in respect of the carriage by air of passengers by European airlines, and to harmonise the position as regards domestic and international carriage. It differs from the IATA agreement in three principal ways: it requires prompt interim payments; it is mandatory, rather than voluntary; and it applies to domestic, as well as international, carriage.

The basic new rules

The Regulation contains three basic new rules for Community airlines:

- they may not apply any financial limit to their liability for death of or injury to passengers;
- they are strictly liable for death of or injury to passengers (subject only to the passenger's contributory negligence);
- they must, within 15 days of the identity of the person entitled to compensation having been established, make an advance payment necessary to meet immediate economic needs on a basis proportional to the hardship suffered (not less than SDR15,000 in the event of death).

Information - Community airlines

The Regulation imposes on Community airlines certain requirements aimed at informing passengers about these rules:

- they must include details of them in their conditions of carriage;
- they must make information about them available, on request, at their check-in counters, points of sale and agencies (including travel agencies);
- their tickets must contain a summary of the rules in plain and intelligible language.

Information - non-Community airlines

The only direct obligation which the Regulation imposes on non-Community airlines is to give passengers information if they do not (voluntarily) apply the provisions of the Regulation, by:

- expressly and clearly informing passengers, at the time of purchase of the ticket at the airline's agencies, travel agencies or check-in counters

in the EC, that they do not apply the Regulation's provisions; and -providing passengers with "a form setting out their conditions".

Problems with information requirements

Although airlines are trying to comply with these information requirements, this is not easy, and indeed in certain respects it is probably impossible. Moreover, the considerable expense involved in compliance is of questionable benefit.

The principal practical problem is that the large majority of airline tickets are in neutral IATA form and issued by travel agents. Hence, it is difficult for airlines to ensure that each one of many thousands of travel agents throughout the Community gives the required notices - particularly for non-Community carriers. As some non-Community carriers have voluntarily adopted the provisions of Regulation and some have not, it is unrealistic to expect travel agents to be able to know which have done so and which have not and issue appropriate notices accordingly.

The problems are compounded with multi-sector, inter-line tickets. The requirements which Community airlines are obliged to satisfy appear to serve no useful purpose, as they have the effect of informing passengers that their legal rights are not artificially curbed or other than they would expect! The purpose of the requirements imposed on non-Community carriers is much clearer, and indeed appears to have been met, because many such carriers, anxious to avoid having to advertise to passengers that they apply a less favourable liability regime than their Community competitors, have "voluntarily" (under considerable pressure) adopted the provisions of the Regulation.

Conclusions

One reason why so many have decided to do so is no doubt that the aviation insurance market is presently extremely "soft". In other words, there is much capacity and competition, and hence insurance premiums have been decreasing. Thus, most airlines have been able to make the move to unlimited liability without paying any additional premium (and indeed in some cases even paying a lower premium than last year), despite the considerably increased risk which the insurers are taking on. However if (almost certainly when) the market hardens again, it is likely that insurers will try to extract a price for the increased risk then.

Concerned about the pressure which has thus been imposed on non-Community carriers, and also about the impracticability of the requirements and that they could represent the "thin end of the wedge", IATA has recently commenced legal proceedings in the UK challenging the validity of the UK Order implementing the Regulation (and thus, indirectly, the Regulation itself) on the grounds that it conflicts with the Warsaw Convention. The case is to be heard in mid-February.

***John Balfour is a solicitor at the London office of BEAUMONT & SON**

Is the mutual P&I Club system under threat?

Three recent developments would suggest that it might be:

1. The International Group's bruising battle with the European Commission's competition directorate over the last three years which has resulted in the Group making concessions to its non rate-cutting agreement in order to increase competition between the Clubs;

2. The growth of fixed premium alternative reinsurers to the Group, including Jonathan Jones' marine syndicate at Lloyd's, which has recruited a senior underwriter from the UK Club;

3. The well-publicised difficulties of the smaller Clubs: the absorption of the Newcastle by the North of England, the financial problems of the

Club managers have a long tradition of acting in a paternalistic and protective manner towards their Members - of interpreting the rule book sympathetically in a difficult case - of finding a way to help a Member who is in difficulties through no fault of his own. This paternalistic and sympathetic approach is changing. Club managers are more inclined to interpret the rule book strictly nowadays - and indeed, on occasions, to find ways to avoid covering their Member. In a difficult case, the Member may find that the lawyers whom the Club instructed, apparently on his behalf, is actually advising the Club on its right to avoid cover.

The traditional paternalistic approach was based on long relationships between Club managers and their Members of mutual trust and respect.

Indeed, these relationships were - and, in many respects, still are - the very essence of the mutual Club system, the main feature which

Will the P&I Clubs survive?

by Graham Edmiston,

Chairman, A Bilbrough & Co Ltd, Managers of the London P&I Club

Liverpool & London and the demise of the non-Group Club, the Ocean Marine Mutual.

However, in my view, the mutual Club system is as strong as ever; and I would cite two main factors in evidence:

1. Financial strength: as at 20 February 1998 the Group had 'real' assets totalling \$5.3bn with which to meet claims and 'free' reserves, i.e. net of known and outstanding claims, totalling \$1.6bn. Most Clubs are financially strong;

2. Representing about 87% of the world's merchant fleet, the Group acts as a unique lobbying and pressure group on behalf of the world's shipowners.

3. The Group still provides a very good service of claims-handling and advice to its Members and, in some respects, that service has been improved by good loss prevention advice, in the form of circulars, publications and videos. Club managements have more technical personnel on their staff, with experience of seafaring and shipmanagement, than ever before.

The Group is probably more competitive now than it has ever been. This is good for shipowners up to a point. Shipowners want to see competition between Clubs in terms of cost so that they get their cover at the lowest possible cost - but not if it means that the consequences of a low initial cost are large Supplementary and Release Calls two or three years later. Members of some smaller Clubs are presently suffering this unpleasant experience right now when the freight markets are at their worst - and some are consulting lawyers as to their legal position.

Cost competition between Clubs is unhealthy and bad for shipowners not only when it damages the financial strength and stability of Clubs but also when it serves to debase the high standards of professional competence and integrity for which Club managers are rightly known.

distinguished it from the commercial insurance market.

The aggressive competition between Clubs also reflects a change in attitude of Club managers. In the old days their approach was much more professional than commercial. For many of us, it still is, but there are some very commercial gentlemen amongst us. Many of the large Club managements are now managing a number of other mutual Clubs for other professions and industries - so that they are no longer totally reliant on the shipping industry for their livelihoods.

Now that the Clubs have agreed to publish their operating costs as a proportion of income - the so-called average expenditure ratio - Club managers who are managing other mutuals will certainly have an advantage. They will not be reliant on their P&I Clubs as their sole source of income.

London remains firmly the centre of the P&I Club world, but even the British Clubs are becoming more and more international institutions. Many have branch offices in shipping centres around the world, to serve their local Members, and many employ a number of different nationalities on their staffs - not just in the branch offices but also in London. This increased internationalism reflects a shift in the balance of power in commercial shipping - particularly towards Far East Asia - and the rapid advance in information technology which is turning the world into a global village.

The Clubs have a capacity for change because they are mutual, because shipowners have a direct voice in the direction and management of their Clubs through their Boards and Committees. For the most part, Club Boards follow the recommendations of their managers, but sometimes they rebel - and the recent controversy over the limit on cover is a classic example.

The key to the future of the mutual Club system lies in the relationship between Club managers and shipowners. If that relationship remains healthy, strong and intimate - based on mutual respect and loyalty of fellow-professionals - then the system will survive and prosper.

QUO VADIS CORPORATE LIMITED LIABILITY IN AMERICAN COURTS

by John G. Poles
and John C. Strataks

**Is there as discernible judicial trend for piercing the corporate veil? Yes.
What is the trend?
A more liberal standard, especially in environmental and maritime cases**

PROTECTION RENDERED BY THE CORPORATE FORM

Traditionally, we have looked upon the corporation, as a legal form, for protection of stockholders, directors and officers, through the concept of limitation of liability. Prudence dictates that the concept of piercing the corporate veil be carefully reconsidered, especially in a case involving large potential liabilities.

Some of our courts, especially in the last two decades, have become ambivalent about the enforcement of the limitation of liability characteristics of the corporation. A few of the broad concepts which have influenced this judicial ambivalence will be discussed herein.

THE CONCEPT IS VAGUE, ILLUSORY AND DISCRIMINATORILY APPLIED TO JUDGES

Piercing the corporate veil is a vague and illusory concept; probably the most confusing concept in American corporate law which is applied by the courts in a seemingly arbitrary manner. It is not codified but is a common law creation. In spite of attempts to formulate comprehensive standards for piercing the corporate veil, none - to date - has worked satisfactorily.

Although the decision of any particular court probably will not specifically state which of the basic corporate justifying theories it has followed, the court's conclusion regarding the piercing of the corporate veil appears to be significantly influenced by the particular Judge's notion of the relationship between (i) the state and the corporation, (ii) the type of case and (iii) the nature of the defendant.

STATE CORPORATE JUSTIFYING THEORIES

1. Privilege - The creation of the corporation is a privilege granted by the State. If a court follows this theory of corporate justification, one should not be surprised by a lower threshold of judicial justification being required to pierce the corporate veil. A court which follows this theory will generally employ language depicting the following general thinking:

"The veil should be pierced when the corporate form is abused or when the public welfare is damaged rather than enhanced by the operation of the corporation."

This judicial approach seems to conform with the newest emerging belief requiring increased social responsibilities by corporations.

2. Contract

Even though the corporation comes into existence by approval of the

State, this theory treats the corporation as nothing more than a contractual arrangement among various individuals; therefore, the State's active involvement should be no more than in any other contract action. If a particular court follows this theory of corporate justification, then a much higher threshold likely will be required in order to pierce the corporate veil.

3. Encourage Investment

If this theory is followed by a court, one can logically expect a flexible threshold depending upon the manner in which the court balances the encouragement of investment against the protection of creditors.

DEFENDANT'S STATUS AND NATURE OF CAUSE OF ACTION MAY INFLUENCE A COURT'S DECISION TO PIERCE

Courts make a distinction between a shareholder as a mere investor and those who actively participate in management and control. Courts are more reluctant to hold passive shareholders personally liable than the corporate parent of a subsidiary or active management. Courts also seem to be more likely to pierce the corporate veil for a tort creditor rather than a contract creditor.

EMERGING UNIQUE APPROACH OF THE FEDERAL COURTS

The Federal cases indicate that there has been an emerging federal common law for piercing the corporate veil. The emergence is recent and is applied particularly when a federal statute or policy is invoked in the case. This public policy-induced justification for piercing the corporate veil was keenly espoused by liberal judges such as Justice Douglas.

"It has often been held that the interposition of a corporation will not be allowed to defeat a legislative policy whether that was the aim or only the result of the arrangement."

Justice Douglas.

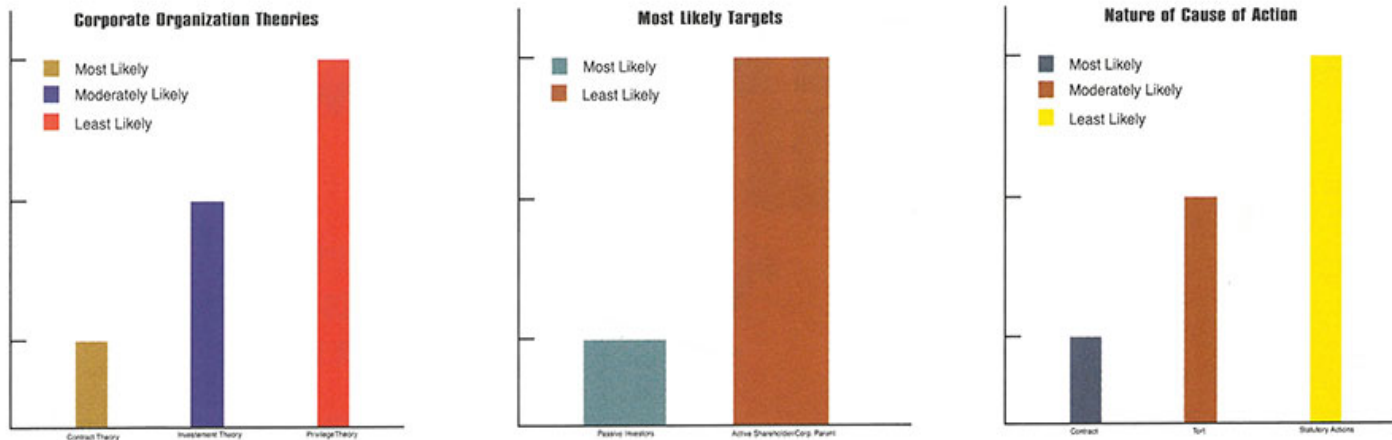
Suffice it to say that the emerging Federal Court approach seems to be: "The corporate entity may be disregarded in the interests of public convenience, fairness and equity."

This expansive Federal Court approach sets forth no specific standard; however, we are clearly advised that the courts have broad discretion to pierce or not to pierce. We are not, however, edified as to which factors actually activate the judicial discretion to pierce. Are we mistakenly looking

for clearly defined legal principles or should we also be looking for social, visceral or political sources as the basis for judicial activation on a case-by-case basis?

The authors' graphic illustration of the preceding text follows:

regularity in the decisions, there is no discernible standard which tells us how many or which of these markers are necessary to induce a particular Court to pierce the corporate veil, ergo, again, does the court consider social,



COURT LIBERALITY REGARDING ENVIRONMENTAL LAW

Environmental law has brought forth many federal common law cases dealing with piercing of the corporate veil. Most of these cases have dealt with responsibility for clean-up costs pursuant to the Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980 (CERCLA). The law in this area seems to make it easier for the Courts to pierce the corporate veil. Again, is the judicial basis social, visceral or political?

The test to be applied on a case-by-case basis seems to depend upon a factual determination of whether the individual, which the Court is seeking to hold responsible, had the responsibility, power or knowledge to prevent or mitigate the contamination and did he or she make a reasonable attempt to prevent or mitigate the contamination. Again we see the importance of active or passive participation.

FEDERAL MARITIME COMMON LAW EASES THE RULES

Traditionally, admiralty courts which have addressed this issue have applied state law. Since corporations are created and governed by state law, this seems the logical path. However, in recent years, a "federal maritime common law" has been developing which dispenses with the adherence to local principles. In particular, federal courts in California, Connecticut and New York have held that the standard for piercing the corporate veil in an admiralty case is clear: The "principals" of a corporation will be held personally liable if they either utterly and completely dominate and disregard the corporate form or they use the corporation to perpetuate a fraud. In contrast, New York state law, for example, requires both of these factors to be proven in order to pierce the corporate veil.

Although the above listed identifying markers recur with

visceral or political factors first? While some answers have been forthcoming, American courts likely will be formulating this body of law for years to come.

For the businessman or businesswoman who seeks the protections afforded by limited corporate liability, there are some important guidelines which can significantly reduce the possibility that the corporate veil will be pierced. As a general rule, the corporation must be operated and managed with its own interests in mind. In other words, decisions involving the corporation must reflect corporate purposes and not the personal needs or whims of a sole or controlling shareholder. Thus, the corporation must not share a bank account with another corporation or with a shareholder.

Also, the people who make decisions should always act to protect the corporation. Therefore, loans made to other companies (if permissible) should be properly documented and collateralized. Another important corporate rule is to hold regular meetings of directors and shareholders. These should be held at least annually, to review the company's activities and to insure that the directors and shareholders are knowledgeable and

informed. Minutes of the meetings should be kept and recorded in the corporate book. Finally, all corporations should be sufficiently capitalised; that is, they should have sufficient funds, or they should generate sufficient funds, to operate their business. A corporation which is kept without funds, and relies on a sole or controlling shareholder for its operating capital, is an inviting target for an activist court seeking to address a perceived social injustice.

Observation of these guidelines can help a business insure that its limited liability under the corporate veil is kept intact. While a corporation exists to protect individuals from personal liability, the courts are scrutinising corporate operations more closely than ever and that protection can be extremely fragile in the face of a cavalierly run corporate operation.

SOME INDICIA LOOKED FOR BY COURTS TO JUSTIFY PIERCING THE CORPORATE VEIL.

- >Common or overlapping stock ownership between parent and subsidiary
- >Common or overlapping directors and officers
- >Use of same corporate office
- >Inadequate capitalization of subsidiary
- >Financing of subsidiary by parent
- >Parent exists solely as holding company of subsidiaries
- >Parent's use of subsidiaries' property and assets as its own
- >Informal intercorporate loan transactions
- >Incorporation of subsidiary caused by parent.
- >Parent and subsidiary's filing of consolidated income tax returns
- >Decision-making for subsidiary by parent and principals
- >Subsidiary's directors do not act independently in interest of subsidiary but in interest of parent.
- >Contracts between parent and subsidiary that are more favorable to parent.
- >Non-observance of formal legal requirements.



the maritime scene

NEWS

A FOURTH DAILY FREIGHTLINER TO OPERATE FROM THAMESPORT

Freightliner has introduced a fourth daily train operating between Thamesport and Manchester and departing at 21:15. This of course, reflects the growing demand for the use of rail transport by Thamesport's customers; the figures have doubled since eighteen months ago, now at a constant 1200 boxes being transported weekly.

NORTH OF ENGLAND MEMBERS AND BROKERS ENDORSE SERVICE LEVELS

Members of the North of England P&I Club and their insurance brokers have endorsed the traditional high levels of service and value for money provided by the club at its annual meeting on November 27. Those present indicated that the club was on the right track with its high levels of service and cost control and did not suggest a change of course. The club feels that it must continue to be innovative and forward looking in its approach and it will thus ensure that its members carry on getting the best possible deal.

THAI SHIPBUILDING AND REPAIRING ASSOCIATION DECLARES SUPPORT FOR THE INTERNATIONAL WORKBOAT SHOW IN SINGAPORE.

The Thai Shipbuilding and Repairing Association was founded in 1976 to act as a centre for co-ordination as well as conduct meetings, to exchange opinions and information on the commercial maritime industry. It also aims to build relationships with other related institutions such as fishery and shipping associations, and its objectives therefore tie in nicely with the International Workboat Show's goal to bring in international players and provide a comprehensive exhibition and conference on Southeast Asia's commercial maritime industry.

On 20 November 1998, at the Ledra Marriott Hotel, the Regional Chief Executive for Greece, Malta & Cyprus Mr P. Peynaud, and the senior staff of Piraeus office of Bureau Veritas welcomed a group of about 50 representatives from the passenger shipping industry to discuss several topics on the High Speed Craft Industry.

Two presentations were given by BV Head Office representatives: Etienne Thibierge, Head of Special Units - Hull department and Francois Teissier, Product manager for passenger vessels.

This successful meeting confirmed that Greece is, and will remain, one of the most important countries in the Mediterranean for the continuous development of high speed craft industry.

TT CLUB ESCAPES EFFECTS OF HURRICANES

Despite the fact that there were great storms and hurricanes in the Caribbean season of 1998, which left behind large damages ranging from long power cuts to massive landslides covering whole villages in the Honduras, TT Club members seem to have fared well through the disasters. However there have been several reports of non-members suffering crane and other handling equipment losses together with damage to container stacks.

TT TALK

Bolero update

Bolero Operations has now reached the Launch Programme and Commercial Launch stages. On December 1, participants in the Launch Programme commenced testing on a fully functional "Beta" service, which will provide the opportunity to run parallel electronic and paper processes. The Bolero mission is to fill the key gaps that currently exist in the market, to create a common platform for electronic trade documentation

The fleet of high speed craft classed with Bureau Veritas was also briefly presented. It includes 160 vessels: monohulls represent 50% of the fleet while catamarans and hydrofoils each represent 25%. Among the top 20 world largest HSC by length, 40% are classed with Bureau Veritas.

The first presentation included a description of applicable Rules and Regulations for High Speed Craft (HSC Code and BV Rules) together with explanations about the main parameters influencing the design (speed, operational limits, type of structure etc.), and the principles governing the implementation of the rules. Several software programs developed by Bureau Veritas and dedicated to High Speed Craft were also presented, in particular MARSPEED which is an interactive software for the design and verification of HSC scantling. The user-friendly character of this software and its large number of graphic-assisted tools make it very successful and popular among the shipyards and naval architects.

SITUATION IN NIGERIA

The situation in Warri has not been stable in recent years. There is evidence that armed pirates patrol Warri port and Escravos river boarding vessels and demanding money. At the time of going to press, Escravos Bar was blocked, Shell and Chevron were evacuating workers from the oil rigs in troubled areas and all movements to and from offshore were being performed by helicopter as service craft were not using the river.

A review of the high speed ferry market in Mediterranean was given. The high speed ferry fleet today represents only 4% of the total capacity, in terms of cars and passengers, of the entire conventional ferry fleet in Mediterranean. A rapid increase of that high speed ferry fleet has been observed over recent years; for 1998 only, the capacity increase has been 40% for cars and 70% for passengers. A comparison between monohull and catamaran designs was made; although monohull high speed ferries are presently much more frequent than catamarans in

Mediterranean, there are no absolute criteria in favour of one type of structure. Required capacity, sea states to be encountered and harbour facilities play an important role in the choice to be made. Another comparison between conventional ferries and high speed ferries (i.e. built in accordance with HSC code) was also presented. The services offered by each type of ferry are different and complement each other. It is expected that the high speed ferry fleet will continue to develop on short or medium distances, but without replacing conventional traffic.

Landmark decision from Hong Kong court of Final Appeal in the case of Bewise Motors Co. Ltd. versus Hoi Kong Container Services Ltd. (1998) the court of Final Appeal in Hong Kong held that the defendant, Hoi Kong Container Services Ltd., could rely on their standard training conditions limiting their liability against a claim in tort from cargo interests, Bewise Motors.

YOUNG FREIGHT FORWARDER OF THE YEAR

The Young Freight Forwarder of the Year Award was launched at this year's FIATA World Congress in Sydney. Sponsored by the TT Club and FIATA, this is an exciting new initiative with the objective of encouraging professional training in the freight forwarding industry. It is hoped that the Award will be developed into one of the most prestigious training programmes in the transport industry.

TIME FOR A RE-THINK

In October 1998 at least four of the world's largest container vessels, APL China, Alligator Strength, APL President Adams, and Ever Union, suffered deck-stow collapses during heavy weather. It has to be pointed out that the vessels themselves were not at risk due to weather conditions. This gave rise to discussion whether containers are stacked too high (the norm is five or six-high); whether the lashing bars are properly tightened and checked throughout the journey. However, many of the collapses happened because of a structural failure in one of the containers in the stack, or because of items breaking loose inside the containers. It was therefore discussed whether there should be a radical change in the design of the containers or at least the lashing system, especially when in the years to come the increase in the size of the ships and thus their ability to take heavier cargo, will demand a more stable and compact container structure.



ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής
στα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΟΔΟΣ: ΑΡΙΘΜΟΣ:

Τ.Κ: ΠΟΛΗ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: FAX:

ΑΞΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- Ιδιώτες: 17.000 δρα.
- Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000 δρα.
- Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000 δρα.

*Παρακαλούμε ταχυδρομήστε το παρόν μαζί με φωτοτυπία κατάθεσης
της αξίας συνδρομής στην Τράπεζα Εργασίας, σε πίστωση Gratia Εκδοτική ΕΠΕ
Αριθ. Λογαριασμού 002/62047 - 00/40*



ANNUAL SUBSCRIPTION FORM

Please enter my subscription
to **NAFTIKA CHRONIKA**

NAME:

COMPANY:

ADDRESS: POSTCODE: CITY:

POSITION:

TELEPHONES: FAX:

SUBSCRIPTION RATES (postage included)

- Greece: 17.000 drs
- Companies: 20.000 drs
- Other Countries: 30.000 drs

*Cheques should be made payable to : GRATIA EKDOTIKI E.P.E .
with ERGOBANK Piraeus, Greece A/C No 002/62047 - 00/40*



ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



**As the winds of time blow change, so get onboard
and take advantage of all the services we can now offer**

One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

The Team at, ChriSoMar Corp, Solomou 5, 145 61 Kifissia, Athens, Greece.

Tel: +30 1 6233063, Mobile: +30 093 488460, Fax: +30 1 62 33 067,

Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr

Mühlhan Hellas s.a

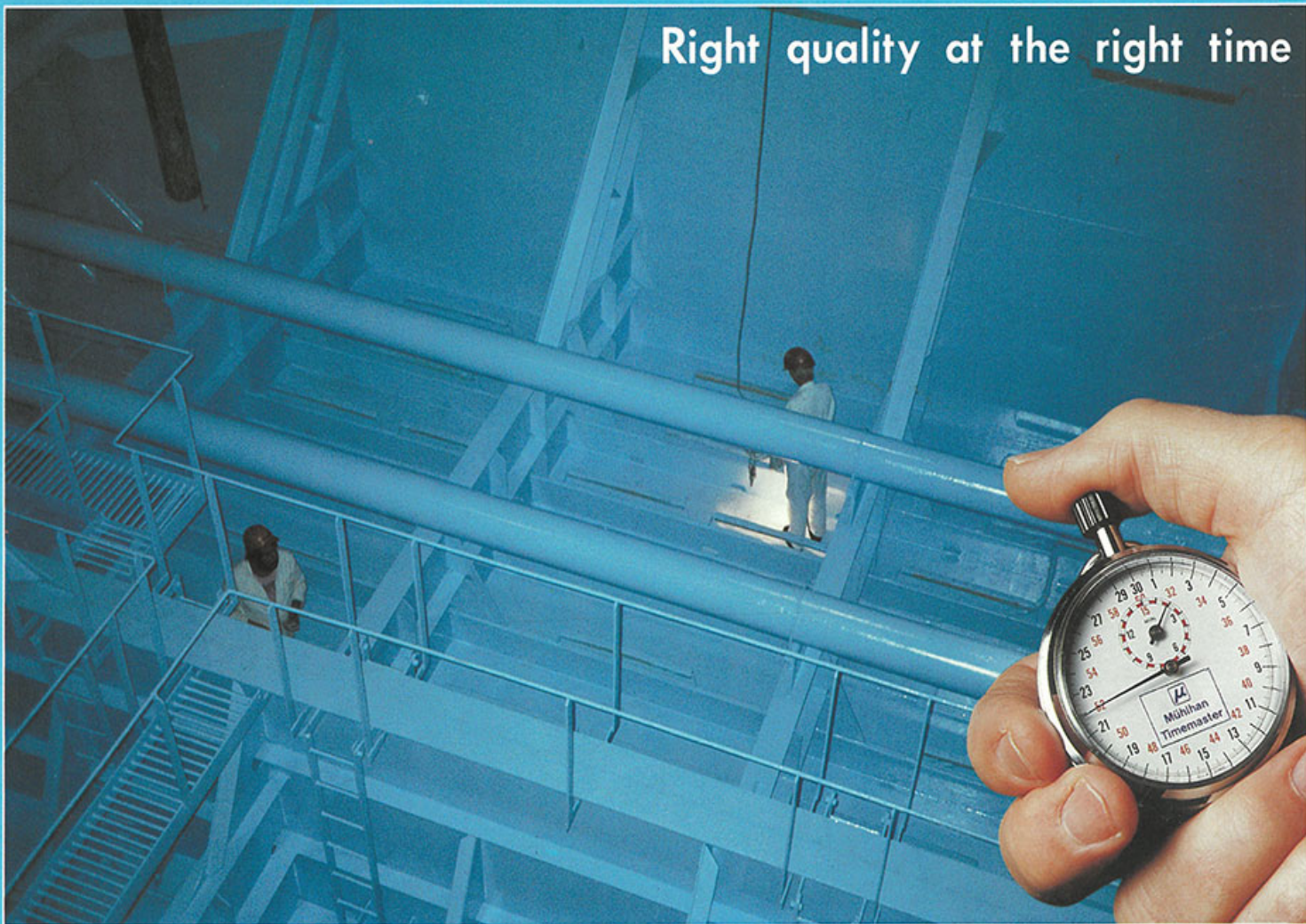
Member of

Mühlhan Group

Corrosion Protection - tank coating



Right quality at the right time



Head Office: Hamburg - Germany

Affiliates: Bahrain, China, Denmark, Greece, Nederland, Poland, Russia, USA

Greek Office: 12 Palaska Str. Skaramanga, 12462 Haidari, Greece

Telefon (301) 5576994, Telefax (301) 5578443