

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 48
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28

www.naftikachronika.gr



«ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ
ΠΑΥΠΗΓΕΙΑ»

ΠΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τι συμβαίνει στην Ελλάδα
Πώς εξελίσσεται διεθνώς

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



WOODWARD



GRAVINER

29 Malakassi st. 187 57 Keratsini, Athens - Greece. Tel +30 10 4001 657, Fax +30 10 4001 652
www.mas.gr e-mail: info@mas.gr

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

- Ανθρώπινο δυναμικό 1200 Ελλήνων ναυτικών.
- Δυναμικός στόλος 14 σύγχρονων πλοίων.
- Ναυπήγηση και δρομολόγηση 3 νέων υπερσύγχρονων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων το 2000.
- Ναυπήγηση 2 υπερσύγχρονων πλοίων στα Ελληνικά Ναυπηγεία και δρομολόγησή τους εντός του 2002.
- Ναυπήγηση 2 υπερσύγχρονων πλοίων στα ναυπηγεία Daewoo στην Κορέα και δρομολόγησή τους εντός του 2002.
- Προσφορά άμεσης απασχόλησης σε 3.500 εργαζόμενους της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.
- Υπερσύγχρονα πλοία, ιδανικά για τις γραμμές του Αιγαίου και της Αδριατικής.



Blue Star Ferries®
STRINTZIS LINES

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Απρίλιος 2002



Φωτ. εξωφύλλου:
Αποψη του ναυπηγείου
ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ
του ομίλου
LAMDA DEVELOPMENT

- 8. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ
- 10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΠΤΕΥΞΗ

- 28. ΕΡΓΑΖΟΜΑΣΤΕ
ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΤΟΙΜΟΙ
Συνέντευξη του αρχηγού Λιμενικού
Σώματος Χρ. Δελμηχάλη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

- 34. ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ
Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΟΥ ΟΛΠ
ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

- 40. ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΛΠ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

- 42. ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΑ ΜΕΓΑΛΗ ΖΗΤΗΣΗ
ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Της Overseas Agency Ltd
- 48. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ
Άρθρο του βουλευτή Παναγιώτη Μελά

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 52. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
ΔΙΝΕΙ ΤΟ ΥΕΝ
- 54. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 58. CONCORDE:
ΞΕΠΕΡΝΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΗΧΟΥ



BEYOND THE COMPASS!



M/v Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999



M/v Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996

*L*avinia 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.

Lavinia fix their course up to your needs!

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 24 years.

 **LAVINIA corp.**
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens
Tel : +30-1-6199090/4, 6106759/60/61
Fax : +30-1-6106762/3
e-mail : athens@laskaridis.gr

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

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

- 62.** Η TELESTET ΣΤΗΡΙΖΕΙ ΤΟΝ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ
64. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
66. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
68. ΝΗΟΛΟΓΙΑ
74. ART: «TREASURED OFFERINGS»

SPECIAL REPORT: SHIPBUILDING INDUSTRY

- 76.** ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ:
Τρέχουσα δομή και προοπτικές
του Γ. Μπάνου
80. ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΟΝΟΜΕΥΣΕ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ
Συνέντευξη του Μάριου Στεργίου
82. THE PROBLEMS OF SUBSIDIZATION
IN THE SHIPBUILDING INDUSTRY
84. THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING ARENA:
EXCLUSIVE COMMENTS ON THE INDUSTRIES OF
FRANCE, KOREA, NETHERLANDS, POLAND, UKRAINE,
U.S.A., CANADA, PANAMA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 48,
Απρίλιος 2002,
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 Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:
Ηλίας Γ. Μπίσιας
Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης
Συντακτική Ομάδα: Νάσος Πουλακίδας,
Γιώργος Φραγκούλης
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης,
Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Κ. Λυριντζή
Διεύθυνση Επικοινωνίας: Γιάννης Καμέτας
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ,
Έλενα Πατριάρχη
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
Παραγωγή διαχωρισμών: Αφει Τζίφα,
Ασκληπιού 61, 106 80, Αθήνα
τηλ. 010.36.36.497, 36.36.186, fax: 010.36.18.172
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση
τηλ. 010.28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές:

Ιδιώτες:	€ 52,82 - 18.000 δρχ.
Ναυτικοί & φοιτητές:	€ 46,95 - 16.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί:	€ 61,62 - 21.000 δρχ.
Χώρες Ε.Ε.:	€ 93,91 - 32.000 δρχ.
Χώρες εκτός Ε.Ε.:	€ 102,71 - 35.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7
185 35 Πειραιάς,
τηλ. 010.42.27.111- fax: 010.42.26.719
e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICOM

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

TS AVLIRIS

Salvage Masters of the World

Services:

- Environmental Protection
- Cargo Preservation
- Pumping Services
- Deepsea Towage
- Casualty Repairs
- Rapid Response
- Marine Salvage
- Wreck Removal
- Sub-Sea Works
- Ocean Rescue
- Anti-pollution
- Fire-Fighting
- Contingency Planning
- Transfer (STS) Operations

Piraeus - Greece

(24 hours operation)
10, Akti Poseidonos
185 31 Piraeus, Greece
Phone: (01) 42 21 000
Fax: (01) 42 21 008
Telex: 212677 TSAV GR
Web site: www.tsavliris.com
E-mail: tsav@ath.forthnet.gr

London - England

Rodwell House, 100 Middlesex Str.
London E1 7HJ, United Kingdom
Phone: (0207) 3776634
Fax: (0207) 3776619
Telex: 884291 TSAV UK G
E-mail: tsav@globalnet.co.uk



Η παραμελημένη βιομηχανία

Αν αποδεχθούμε ως σωστή την αντίληψη περί καθετοποιημένων επιχειρήσεων, τότε, σε ευρύτερη κλίμακα, ένας κλάδος πρέπει να διαθέτει και την ισχυρή υποδομή του για να λειτουργεί αποτελεσματικά. Αυτή η αναγκαιότητα καθίσταται περισσότερο από επιβεβλημένη, όταν μια εθνική οικονομία στηρίζεται κατά σημαντικό βαθμό στο συγκεκριμένο κλάδο. Στην περίπτωση της Ελλάδας, έχουμε μια ισχυρή εμπορική ναυτιλία και μια αναλογικώς ασθενή τεχνική υποδομή, υπό την έννοια ότι η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία που κάποια περίοδο είχε αρχίσει να αναπτύσσεται, για να αποτελέσει την κατάλληλη υποδομή της κραταιάς ελληνικής ναυτιλίας, βρέθηκε να περιδινίζεται σε έναν κύκλο παρακμής, για τον οποίο δεν ήταν άμοιρο και το ίδιο το κράτος και οι λαϊκίστικες πολιτικές που επιχειρήθηκε να εφαρμοσθούν.



Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία σήμερα δεν διανύει και την καλύτερη περίοδό της. Οι επισημάνσεις αυτές γίνονται και υπό τύπον μηνύματος προς την κυβέρνηση, αλλά και έχουν στόχο να υπογραμμίσουν τη διαφορά μεταξύ της ελληνικής πραγματικότητας και των όσων συμβαίνουν σε άλλες χώρες, οι οποίες δεν έχουν μάλιστα και το προνόμιο να διαθέτουν βιομηχανία θαλασσίων μεταφορών τόσο ισχυρή όσο η Ελλάδα. Το τι συμβαίνει αλλού ο αναγνώστης των «Ν.Χ.» θα το διαπιστώσει στο ειδικό αφιέρωμα του περιοδικού για τη ναυπηγική βιομηχανία, στο οποίο Έλληνες και ξένοι ειδικοί του κλάδου αναπτύσσουν τις απόψεις και τις εκτιμήσεις τους για το μέλλον του. Κυρίως δε, έχουν σημασία οι συνεχείς προσπάθειες που κάνουν παραδοσιακές ναυπηγικές χώρες προκειμένου η συγκεκριμένη βιομηχανία τους να παραμένει ανταγωνιστική, διεθνώς, αλλά και να εκσυγχρονίζεται, έτσι ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις εξελίξεις στις οποίες ωθούν τα τεχνολογικά άλματα που γίνονται και που έχουν στόχο τη μείωση του μεταφορικού κόστους, προς τελικό όφελος των καταναλωτών.

Η Ελλάδα, χώρα με σταθερή τροχιά αποβιομηχανοποίησης, θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί τη ναυτιλιακή ισχύ της και να επιχειρήσει να αποκτήσει και πάλι μια ισχυρή ναυπηγική βιομηχανία. Πόσο εφικτό βεβαίως είναι αυτό, όταν καλά-καλά δεν μπορούν να πωληθούν σε ιδιώτες τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά, αυτό είναι μια άλλη παράγραφος...

Nikos Lymas



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

AKTI MIAOULI 47 - 49
PIRAEUS 185 36, GREECE
TEL.: 4580 000, FAX: 4292 576

Αρνήθηκε ευγενικά

Ακόμα και από το πρωθυπουργικό περιβάλλον «πιέστηκε» αρκετά για να αναλάβει τα ηνία του ΟΛΠ, ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Σπύρος Αλεξανδράτος.

Παρά το «στενό μαρκάρισμα», αρνήθηκε ευγενικά. Με την ευκαιρία, να τονιστεί ότι

ο κ. Αλεξανδράτος (αν και είχε υψηλό πυρετό εκείνη τη βραδιά) πήρε άριστα στη διοργάνωση της ομιλίας του υπουργού Οικονομίας κ. Ν. Χριστοδουλίδη, στα μέσα Μαρτίου, στο Ναυτικό Όμιλο της Ελλάδας.

Ήταν μια σωστή εκδήλωση του ΝΕΕ, το οποίο θα πρέπει να «ανοιχτεί» περισσότερο στο ναυτιλιακό Τύπο και όχι μόνον.

Καράβια και λουλούδια

Έχετε προσέξει τις γραβάτες του υπουργού Γιώργου Ανωμερίτη. Όλες, μα όλες έχουν σχέδια με καράβια και λουλούδια! Φαίνεται ότι τόσο αφοσιώθηκε στα υπουργεία Γεωργίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, που το δείχνει τιμώντας τα με τις γραβάτες του! Πέρασε και από το Εθνικής Οικονομίας, αλλ' αφού δεν φορά γραβάτες με... ευρώ, φαίνεται ότι η εκεί παραμονή του δεν ήταν και ό,τι καλύτερο.

Τραγιάσκα και μηχανή

Στη Γένοβα βρέθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης το διήμερο 22-23 Μαρτίου, για την τελετή βάπτισης του Europa Palace των Μινωικών Γραμμών. Όπως πληροφορήθηκα από προσκεκλημένους, ο κ. Ανωμερίτης ήταν απλός και καταδεκτικός με όλους. Με την τραγιάσκα του και τη φωτογραφική μηχανή έδωσε ρεσιτάλ στα ναυπηγεία Fincatieri.

Μάλιστα, κάποιος «ταϊγκλήσε» τον πρόεδρο των Μινωικών, Κώστα Κληρονόμο, λέγοντας ότι ύστερα από δύο χρόνια τον βλέπει για πρώτη φορά τόσο χαρούμενο. Η απάντηση του κ. Κληρονόμου ήταν άμεση: «Με τέτοιον υπουργό και τέτοιον γενικό γραμματέα στο ΥΕΝ, πώς να μην είμαι!»

Και να σκεφτείτε ότι Κληρονόμος και Παπουτσής ήταν επί 5ετία μαζί στις Βρυξέλλες, ως ευρωβουλευτές του ΠΑΣΟΚ...

ΚΟΥΙΖ

Ποιος;

Ακούστηκε και αυτό μετά τις τελευταίες κρίσεις των αξιωματικών στο Λιμενικό Σώμα.

Ναυτιλιακός παράγοντας, μόλις πληροφορήθηκε την προαγωγή και το πόστο που κατέλαβε ανώτατος αξιωματικός, είπε:

«Μα, αυτός θα έπρεπε να τοποθετηθεί διοικητής του Αγίου Όρους!»
Καθό, ε;

Έκαναν το σταυρό τους...

Αϊ-Νικόλα μου, τι είδαν και τι άκουσαν εκατοντάδες επώνυμοι και μη, την ημέρα που παρέδιδε την αρχηγία του Λιμενικού ο Ανδρέας Συρίγος;

Ο επί διετίας αρχηγός του Σώματος, δυστυχώς παρέδωσε τα καθήκοντά του στον Χρήστο Δελημιχάλη στάζοντας χορή.

Αρκετοί σταυροκοπιόνταν με κάποιες ακραίες θέσεις του.

Ας προχωρήσουν στην ιεραρχία, κύριε Συρίγο, και άλλοι συνάδελφοί σας. Υπάρχουν και άλλοι άξιοι και ικανοί. Έτσι δεν είναι;

Εσείς νομίζατε ότι σας χρέωσαν με 108 την αρχηγία;

Γιατί, όταν ομιλούσατε από το βήμα κατά την τελετή παράδοσης, αρκετοί σταυροκοπιόνταν με κάποιες ακραίες θέσεις σας.

Ηρεμία, παιδιά...

Στο Ειρηνοδικείο Πειραιά στις 20 Νοεμβρίου αναμένεται να λύσουν τις διαφορές τους, ο ναυτικός πράκτορας Νικήτας Ρούσσος (έχει πρακτορείο στη Δονούσα)

και η εταιρεία Στρίντζη.

Ο ναυτικός πράκτορας υποστηρίζει ότι η εταιρεία αθέτησε συμφωνία που είχε συνάψει μαζί του, με αποτέλεσμα να υποστεί την περσινή περίοδο ζημιές ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων δραχμών.

Η ίδια εταιρεία θα λύσει στα δικαστήρια τις διαφορές της και με άλλον ναυτικό πράκτορα, της Πάτρας αυτήν τη φορά.

Η αιτία είναι παρεμφερής.

Οι δύο πλευρές, απ' ό,τι πληροφορήθηκα, δεν υπάρχει περίπτωση να τα βρουν. Θα συνιστούσα ψυχραιμία και ηρεμία, αν είναι δυνατόν.

Ο Γιάννης Ρούσσος

MEDITERRANEAN MARITIME S.A.



99, Akti Miaouli
185 38 Piraeus, Greece
Tel.: (+3) 010 4290236, (+3) 010 4290266
Fax: (+3) 010 4290054, Tlx: 212176 MMSA GR
E-mail: meditmar@hol.gr



Ο επαναπατρισμός

**Μία ενδιαφέρουσα
όσο και σημαντική εξέλιξη
είναι ο διαπιστούμενος,
όλο και μεγαλύτερος
σε αριθμό, επαναπατρισμός
ναυτιλιακών γραφείων
από το Λονδίνο
στον Πειραιά.**

Πράγμα το οποίο δείχνει αλλιά και αποδεικνύει ότι ο ελληνικός εφοπλισμός έχει ανάγκη την πατρίδα του, θέλει να αναπτύσσει τις διεθνοποιημένες δραστηριότητές του από την Ελλάδα και η φυγή του, προ ετών, είχε συγκεκριμένες αιτίες, για τις οποίες ασφαλώς τη μεγάλη ευθύνη έχει η ίδια η ελληνική Πολιτεία.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι στόχος των περισσότερων τουλάχιστον κυβερνήσεων ήταν να εξελιχθεί ο Πειραιάς σε ένα αντίστοιχο του Λονδίνου Σίτι. Το ιθαροτραγικό στοιχείο της όλης προσπάθειας αποκρυσταλλώνεται στην εξής εξέλιξη. Ότι έμφαση στην επίτευξη του στόχου αυτού επικείμενη να δώσει η δικτατορία, επειδή είχε ανάγκη το κεφάλαιο και ήθελε να δείξει, ελκύνοντάς το σε επενδύσεις στη χώρα μας, ότι πραγματοποιούνται μεγάλοι ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης. Από την άλλη πλευρά, οι πρώτες μεταδικτατορικές κυβερνήσεις αγκάλισαν τη ναυτιλία, αναγνωρίζοντας τη σημασία του ναυτιλιακού συναγλίσματος σε μια πολύ δύσκολη για τη χώρα οικονομική περίοδο, εξ αιτίας όχι μόνον της πετρελαιοτικής κρίσης αλλά και του σοβαρού οικονομικού υποβάθρου που είχε αφήσει η δικτατορία. Για να φτάσουμε στις πρώτες κυβερνήσεις του Ανδρέα Παπαν-

δρέου, οι οποίες, παρασυρθείσες από την ίδια την αριστεριστική ρητορεία τους, δεν απέφυγαν το λαϊκισμό και σε αυτόν τον ευαίσθητο επιχειρηματικό κλάδο, με αποτέλεσμα να αρχίσει η μεγάλη φυγή των πλοίων που κορυφώθηκε μέχρι τις μέρες μας. Τώρα διαπιστώνεται η αντίστροφη πορεία, όπως επισημάνθηκε πιο πάνω. Υπάρχει όμως ένα σημαντικό πρόβλημα. Δεν πρέπει η Πολιτεία να επαναπαυθεί στη διάθεση αυτή της επιστροφής που επιδεικνύει ο ελληνικός εφοπλισμός. Διότι για να αποκτήσει και πάλι ο Πειραιάς την παλιά του αίγλη, χρειάζεται και η κατάλληλη υποδομή που θα διευκολύνει τη λειτουργία των επιχειρήσεων και των στελεχών τους αντί να τη δυσχεραίνει. Απαιτείται διευκόλυνση στην πρόσβαση, που δεν είναι και ό,τι καλύτερο έχουν να επιδείξουν οι σημερινές συνθήκες, απαιτούνται θέσεις σταθμεύσεως των αυτοκινήτων, ξενοδοχειακή υποδομή, τραπεζική ευελιξία, όρτιο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και όλα ακριβώς αυτά τα οποία μπορεί ο ελληνικός εφοπλισμός να βρει στο Σίτι -το οποίο ούτως ή άλλως δεν πρόκειται να το εγκαταλείψει, διατηρώντας και κάποιο γραφείο εκεί- αλλά του στερούν στην Ελλάδα. Η πρόκληση είναι μεγάλη. Ας την εκμεταλλευθεί η κυβέρνηση.

Οι άλλες προϋποθέσεις

**Αυτά ακριβώς τα οποία επισημαί-
νουμε πιο πάνω είναι και οι προϋπο-
θέσεις τις οποίες ζητεί ο εφοπλισμός
και τις οποίες συνεζήτησε στην κοι-
νή συνεδρίαση των συμβουλίων της
ΕΕΕ και του Committee, στο Λονδίνο.**

Οι τομείς της απασχόλησης, της ασφάλισης και της ναυτικής εκπαίδευσης, μαζί με τη φορολογία, «είναι βασικοί και θεμελιώδεις για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας και η ρύθμισή τους στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών ανταγωνιστών της ναυτιλίας μας θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάκαμψη του εθνικού νηολογίου, την εξασφάλιση και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την ευημερία και ανάπτυξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου...».

Αν δεν θυθεί το μείζον ζήτημα της ναυτι-

κής εκπαίδευσης και της προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αφού χωρίς ικανούς Έλληνες ναυτικούς δεν είναι δυνατόν να επιβιώσει η υπό ελληνική σημαία ναυτιλία, είναι φυσικό να μην είναι δυνατόν να επιτευχθούν και οι μεγαλύτεροι στόχοι, που έχει συμφέρον και η Πολιτεία να βάλει, για μια νέα ελληνική ναυτιλιακή ανασυγκρότηση. Η ελληνική κυβέρνηση με άλλα λόγια καλείται να δείξει ότι τις διαφαίνόμενες προθέσεις της τις υλοποιεί και τις υποσχέσεις της, τις πραγματοποιεί.

Η αναταραχή στον ΟΛΠ

Η αιφνίδια παραίτηση της ηγεσίας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου, ασφαλώς και αποτελεί ένα ζήτημα το οποίο δεν διασκεδάζεται με διαβεβαιώσεις -συνηθισμένες στους πολιτικούς κύκλους- ότι τα πάντα βαίνουν καλώς και κυρίως ότι τα όσα συνέβησαν δεν έχουν καμία σχέση με τη μετοχοποίηση του Οργανισμού.

Άλλωστε, τη σημασία της παραίτησης την προσδιορίζει αυτό ακριβώς το γεγονός, ότι την υπέβαλαν τα δύο κορυφαία στελέχη του Οργανισμού.

Υπ' αυτήν την έννοια δεν είναι πειστικά τα περιλαμβανόμενα στο έγγραφο παραίτησης του κ. Χαρίθαιου Ψαραύτη, ότι η αποδοχή της παραίτησής του, και μάλιστα στη φάση της προσπάθειας μετοχοποίησης του Οργανισμού, «θα θεωρηθεί από τις πάσης φύσεως δυνάμεις που θέλουν να πλήξουν την αξιοπιστία της κυβέρνησης για το εγχείρημα της εισαγωγής του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο...». Και δεν είναι πειστικά διότι ειδικώς αυτή η φράση διατυπώθηκε ως και αν ο παραιτηθείς διευθύνων σύμβουλος ήξερε ότι θα διοικητούνταν η επιστολή παραίτησης και προς τα έξω και έτσι απέβλεπε στο να προφυλάξει την κυβέρνηση και τον υπουργό. Το βέβαιο είναι ότι ουδείς θέλει να πλήξει την αξιοπιστία της κυβέρνησης, ειδικώς μάλιστα στο θέμα αυτό. Μόνη της η κυβέρνηση διατρέχει τον κίνδυνο να πλήξει την αξιοπιστία της, όπως συνέβη -για να αναφέρουμε ένα σχετικό οικονομικό παράδειγμα- με την απόπειρα συγκώνευσης της Εθνικής με την Alpha, την οποία η κυβέρνηση είχε σπεύσει να διαφημίσει, διότι πράγματι θα ήταν ένα γεγονός-

ατμομηχανή και για άλλου είδους συνέργειες στον πολυπλοκό χώρο της Οικονομίας. Επομένως, δεν έχει σημασία μόνον η ευρωστία του Οργανισμού, την έκταση της οποίας μόνον οι παραιτηθέντες και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι σε θέση να γνωρίζουν επακριβώς. Σημασία έχουν και οι προοπτικές του Οργανισμού αλλιώς και ο χρόνος της μετοχοποίησης, η οποία δεν είναι αυτοσκοπός. Τούτο σημαίνει ότι δεν είναι τώρα και ο καταλληλότερος χρόνος, με δεδομένη τη χρηματιστηριακή απραξία και τη δικαιολογημένη επιφύλαξη των επενδυτών, ακόμη και των θεσμικών. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει σωρεία καταγγελιών κατά του ΟΛΠ, αλλιώς και ερωτήσεις βουλευτών που συναρτώνται προς την προσπάθεια μετοχοποίησης του Οργανισμού (Μ. Βαρβιτσιώτης), σε σχέση με την εμφανιζόμενη αδυναμία του ΟΛΠ να ανταποκριθεί στις ανάγκες της αυξημένης κίνησης και που είναι ο πρωτορχικός ρόλος ενός μεγάλου λιμένος. Η κυβέρνηση έχει κάθε λόγο να επείγεται για τις ιδιωτικοποιήσεις και τις μετοχοποιήσεις, πολύ περισσότερο μάλιστα αφού ευεθιπίσται ότι μέσω αυτών θα εισρεύσει χρήμα στο δημόσιο «κορβανά». Το ζητούμενο, όμως, είναι να επιτύχουν οι διαρθρωτικές αυτές αλλαγές και όχι απλώς να γίνουν.

Συκοφάντηση της ναυτιλίας από το... ΧΑΑ

Και επειδή ο λόγος περί Χρηματιστηρίου, υπάρχει και το επίκαιρο θέμα που δημιουργήθηκε από την αντίδραση της ηγεσίας του ιδρύματος στις επενδύσεις της εισηγμένης εφημερίδας ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Με άλλα λόγια, ο πρόεδρος του ΧΑΑ με επιστολή του στον ιδιοκτήτη της εφημερίδας κ. Αρ. Αθαφούζο, τον εγκαλούσε για την αγορά δύο δεξαμενοπλοίων από την ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ και από τα μη επενδεδυμένα κεφάλαια της δημόσιας εγγραφής. Σημασία έχει η κατάληξη της επιστολής: «Συνεπώς, για τη διαφύλαξη των συμφερόντων του επενδυτικού κοινού, συμπεριλαμβανομένων των μετόχων της εταιρείας σας, το διοικητικό συμβούλιο του ΧΑΑ σας υποδεικνύει να απόσχετε της υλοποίησης της επένδυσης που έχετε εξαγγείλει». Και έχει σημασία η παρατήρηση αυτή του προέδρου του ΧΑΑ για δύο βασικούς λόγους: Πρώτον, ότι εγκαλείται μία εταιρεία και ο ιδιοκτήτης της σε μια περίοδο που όλες οι επιχειρήσεις και το ίδιο το Χρηματιστήριο ακολουθούν, εκ συγκυριακών, έστω, λόγων, μια φθίνουσα πορεία, σε αντίθεση με την αύξηση κερδών που εξασφαλίζει στην εφημερίδα η

επένδυσή της στην ποντοπόρο ναυτιλία. Δεύτερον, σε σχέση με την υποτιθέμενη, εκ της επενδύσεως, «άμεση απειλή» κατά των συμφερόντων των επενδυτών, η ηγεσία του Χρηματιστηρίου θα όφειλε να γνωρίζει ότι τα δύο συγκεκριμένα πλοία είναι χρονοναυπηγμένα. Και επομένως, έχουν τις σταθερές προσόδους, τις οποίες δεν μπορεί να εξασφαλίσει το άδηλο μέλλον των λοιπών εισηγμένων επιχειρήσεων, που συναρτάται προς τις διακυμάνσεις της αγοράς. Εκείνο που μπορούμε να πούμε είναι ότι η χρηματιστηριακή παρέμβαση ήταν άστοχη. Και κυρίως, συκοφάντησε έστω και έμμεσα τη μεγάλη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών, προβάλλοντας πρωτίστως τους κινδύνους που διατρέχει και όχι και τα υπέρτοκα κέρδη που εξασφαλίζει. Και όλα αυτά, τη στιγμή μάλιστα που το ΧΑΑ, με δική του πρωτοβουλία, επιχειρεί να φέρει εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική χρηματιστηριακή αγορά.

Κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων ΕΕΕ και ΕΓΕ



Από την κοινή
συνάντηση
των δύο
διοικητικών
συμβουλίων
στο Baltic
Exchange
του Λονδίνου

Η πρώτη για το τρέχον έτος κοινή συνάντηση των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee) πραγματοποιήθηκε

Ο πρόεδρος του
Committee Ε. Εμπειρίκος
και οι αντιπρόεδροι
Σ. Πολέμης και
Σ. Κουλουκουντής

την Παρασκευή, 1η Μαρτίου 2002, στο Baltic Exchange του Λονδίνου.

Μετά τους χαιρετισμούς και τις εισηγήσεις των προέδρων των δύο οργανισμών, κ. Ιω. Κ. Λύρα και Ε.Γ.Ε. Εμπειρίκου αντιστοίχως, ακολούθησε διεξοδική συζήτηση επί των επίκαιρων ναυτιλιακών θεμάτων.

Παρά τη σοβαρότητα των προβλημάτων του παρόντος όπως η κάμψη της ναυλαγοράς, οι συνέπειες στην παγκόσμια οικονομία

από την τρομοκρατική ενέργεια στις ΗΠΑ, την 11ην Σεπτεμβρίου 2001, καθώς και οι επιπτώσεις στη λειτουργία του ναυτιλιακού έργου από το ατύχημα του Δ/Ξ ERIKA, στις συζητήσεις επικράτησε κλίμα αισιοδοξίας. Και τούτο, διότι η υπό ελληνική διαχείριση ναυτιλία διατηρεί την πρώτη θέση διεθνώς, διανύει φάση ευρείας ανανεώσεως του στόλου της, ενώ επισημαίνονται βήματα ρεαλιστικής πολιτικής και καλής

θελήσεως στη ναυτιλιακή πολιτική της κυβερνήσεως. Τα δύο συμβούλια χαιρέτισαν με ικανοποίηση τα πρόσφατα κυβερνητικά μέτρα για τη μείωση της φορολογίας των πλοίων και των ναυτικών καθώς και για την απασχόληση των συνταξιούχων. Εξάλλου, η δήλωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Γ. Ανωμερίτη, ότι θα προχωρήσει σύντομα στη ρύθμιση των άλλων συσσωρευμένων στον κλάδο εκκρεμοτήτων και ειδικότερα στους τομείς της απασχολήσεως, ασφαλίσεως και ναυτικής εκπαίδευσης, χαιρετίζεται επίσης με ικανοποίηση. Οι τομείς αυτοί, μαζί με τη φορολογία, είναι βασικοί και θεμελιώδεις για την ανάκτηση της ανταγωνιστικότητας και η ρύθμισή τους στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών ανταγωνιστών της ναυτιλίας μας θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάκαμψη του εθνικού νηολογίου, την εξασφάλιση και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την ευημερία και ανάπτυξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου, συντελώντας κατ' επέκτασιν στην ευημερία και ανάπτυξη της χώρας μας.

Το κυρίαρχο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης ειδικότερα, που απειλεί με αφελισμό τη ναυτιλία μας, απαιτεί άμεσες ρυθμίσεις, ώστε να καταστεί προσιτή σε όλους τους ενδιαφερομένους και εκ παραλλήλου, διά συντονισμένης και εκτεταμένης εκστρατείας προσελκύσεως, να επιτευχθεί ικανή προσέλευση και επιλογή των μελλοντικών στελεχών αυτής. Με ιδιαίτερη ευχαρίστηση επομένως έγινε γνωστό ότι επιδιώκονται ενεργά από το ΥΕΝ οι ανωτέρω στόχοι και εκ παραλλήλου ότι έχει δρομολο-



γνθεί πρόγραμμα εκτεταμένου εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης.

Συζητήθηκαν επίσης τα μέτρα που προωθούνται συνεπεία του ατυχήματος του ERIKA στο πλαίσιο του IMO αλλά και της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Στο θέμα αυτό υπεγράμμισθη ότι απαιτείται και είναι προς όφελος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας η υποστήριξη του έργου του IMO και η αποφυγή λήψεως μονομερών μέτρων. Ως εκ τούτου, τα νομοθετικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως οφείλουν να υιοθετούν και υποστηρίζουν την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και να προστατεύουν την ευρωπαϊκή ναυτιλία από μονομερείς ή άλλες περιφερειακές ρυθμίσεις που τη φέρουν σε δυσμενή θέση.

Στα ειδικά θέματα συζητήθηκαν τα θέματα που προωθούνται στον IMO, όπως οι προτάσεις για τα μέτρα προς αποτροπή τρομοκρατικών πράξεων, η ασφάλεια των Bulk Carriers, η προσαρμογή στις απαιτήσεις της διεθνούς συμβάσεως STCW, οι κίνδυνοι που εγκυμονούν από την προωθούμενη διεθνή απαίτηση αλλαγής θαλασσέρματος εν πλω, η απαγόρευση χρήσεως υφαλοκρωμάτων TBT και η ανακύκλωση των πλοίων.

Επίσης τονίσθηκε η ανάγκη για ανάπτυξη και καθιέρωση από τους νηογνώμονες ενιστών υψηλών στάνταρ για τις ναυπηγήσεις των πλοίων και υπεγραμμίσθη με ικανοποίηση η θέση του YEN για την ορθή εφαρμογή του κώδικα ISM.

Συζητήθηκαν επίσης θέματα περιορισμού του ελεύθερου ανταγωνισμού που επικρατούν σε ορισμένες χώρες, οι ναυτιλιακές εξελίξεις στις ΗΠΑ, θέματα ναυτικών εταιρειών, η εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ, καθώς και θέματα ναυτικών ασφαλίσεων με αιχμή την αδικαιολόγητη περαιτέρω διατήρηση των υψηλών ασφαλίσεων που επεβλήθησαν μετά την 11 Σεπτεμβρίου 2001.

Σε περίοδο μεγάλων προκλήσεων και προβληματισμών για τη ναυτιλία και σε έντονο διεθνές ανταγωνιστικό κλίμα, είναι πηγή αισιοδοξίας και ενθαρρύνσεως ότι τα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας αναμένεται να προωθηθούν με γοργούς ρυθμούς και να επιτευχθούν οι τεθέντες στόχοι, ώστε να διατηρήσει την παγκόσμια διάκρισή της.

Η επομένη κοινή συνάντηση των δύο συμβουλίων θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά τη 17η Σεπτεμβρίου 2002.

ΠΝΟ: Κάθετα αντίθετη σε οποιαδήποτε μεταβολή του NAT

Με αφορμή δημοσιεύματα του ναυτιλιακού Τύπου σχετικά με το διάλογο που άρχισε για το Ασφαλιστικό και ειδικότερα την υπαγωγή του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) στην εποπτεία του υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, η Διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας σε έκτακτη συνεδρίασή της, αφού προέβη σε διεξοδική και σε βάθος συζήτηση όλων των πτυχών του θέματος και με γνώμονα τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτεργατών, δηλώνει απερίφραστα και σε κάθε κατεύθυνση ότι είναι κάθετα αντίθετη σε οποιαδήποτε μεταβολή της αυτοτέλειας και αυτονομίας του NAT, πράγμα που αποτελεί, εξάλλου, αμετακίνητη θέση όλων των φορέων της ναυτιλίας.

Πάγια και αμετάθετη θέση της ΠΝΟ, όπως αυτή έχει εκφραστεί μέσα από αποφάσεις των καταστατικών οργάνων της, είναι η διατήρηση της αυτοτέλειας και αυτονομίας του ασφαλιστικού φορέα των Ελλήνων ναυτεργατών και κατά συνέπεια, τυχόν προσπάθεια υπαγωγής του Ταμείου υπό την εποπτεία του υπουργεί-



Ο πρόεδρος του NAT
Γ. Καφής

ου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων θα βρει αντιμέτους όλους τους ναυτεργάτες, οι οποίοι δεν θα επιτρέψουν την ανατροπή των όσων μέχρι σήμερα ισχύουν.

Με την ευκαιρία αυτή η Διοίκηση της ΠΝΟ υπενθυμίζει τις δεσμεύσεις της κυβέρνησης, όπως αυτές είχαν εκφραστεί διά στόματος προηγούμενων υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι δηλαδή η διατήρηση της αυτονομίας και αυτοτέλειας του NAT, λόγω της ιδιομορφίας και των ιδιαιτεροτήτων του ναυτικού επαγγέλματος, θεωρείται αυτονόητη και δεν θα θίγει στο πλαίσιο της αναμόρφωσης του ασφαλιστικού συστήματος της χώρας μας.



FRANMAN
LIMITED

TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 355
e-mail: yanmar@franman.gr
www.franman.gr

AUXILIARY ENGINES
(180 - 3200 KWe)

MAIN ENGINES
(450 - 4500 HP)

GENUINE PARTS

TECHNICAL SUPPORT
& SERVICE



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.



Ανέλαβε καθήκοντα ο νέος αρχηγός του Λιμενικού

Ανέλαβε επίσημα τα καθήκοντά του ο νέος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, Χρήστος Δελμηχάλης, κατά τη διάρκεια τελετής, παρουσία του υπουργού Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη, βουλευτών, της νομάρχου Μ. Τσανάκη, του δημάρχου Χρ. Αγραπίδη και εκπροσώπων εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωματείων.

Ο νέος αρχηγός τόνισε, διαβάζοντας την ημερήσια διάταξη, ότι χρειάζεται έργο, αφοσίωση, διαφάνεια, ευρύτητα σκέψης και εργασιακή ειρήνη. «Το Λιμενικό Σώμα αναμένεται και πρέπει να είναι από τους κύριους μοχλούς της απάντησης στις προκλήσεις εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004», υποστήριξε ο κ. Δε-



λημichάλης, ο οποίος ευχαρίστησε τον πρωθυπουργό και το ΚΥΣΕΑ που τον επέλεξαν ως αρχηγό του Σώματος.

Από την πλευρά του, ο επερχόμενος αρχηγός Α. Συρίγος μίλησε με

θερμά λόγια για τον νέο αρχηγό και αναφέρθηκε εκτενώς στο έργο που προσέφερε ο ίδιος την τελευταία διετία.

Ο νέος αρχηγός του Λιμενικού, Χρ. Δελμηχάλης κατά τη διάρκεια της ομιλίας του τόνισε με-



ταξύ άλλων:

«Γνωρίζω τις προκλήσεις μπροστά στις οποίες βρίσκεται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Λιμενικό Σώμα και έχω πλήρη επίγνωση ότι για την ανταπόκριση σε αυτές απαιτείται έργο, αφοσίωση, αποφασιστικότητα, διαφάνεια, ευρύτητα σκέψης, αгаστή συνεργασία, εργασιακή ειρήνη, απόδοση του ανθρώπινου δυναμικού, πλήρης εκμετάλλευση της διατιθέμενης υποδομής και των υλικών μέσων.

Θα προσπαθήσω να επισημάνω τις κυρίαρχες επιδιώξεις μας, όπως τις έχει καθορίσει η πολιτική ηγεσία του υπουργείου με βάση τις ανάγκες του μέλλοντος και τις προσδοκίες του Έλληνα πολίτη. Στον τομέα της αποτροπής και πάταξης του εγκλήματος, στοχεύουμε στην εδραίωση συναισθήματος διαρκούς ασφάλειας και είμαστε αφοσιωμένοι στο σκοπό της τήρησης της τάξης και της νομιμότητας στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Είμαστε αποφασισμένοι, για τα θέματα που μας έχουν ανατεθεί, να συμβάλουμε στην εξασφάλιση της επιτυχούς προετοιμασίας και διεξαγωγής των



Στιγμιότυπα από την ορκωμοσία του νέου αρχηγού Λιμενικού Σώματος Χρήστου Δελμηχάλη, στην οποία παρευρέθηκε σύσσωμη η πολιτική και η στρατιωτική ηγεσία

Ολυμπιακών Αγώνων του έτους 2004.

Η εκτέλεση ομαλών και κυρίως ασφαλών ακτοποϊκών συγκοινωνιών αποτελεί πάγιο και διαρκές αντικείμενο ενδιαφέροντος και προσπάθειών μας. Όσον αφορά τις διεθνείς μας υποχρεώσεις, θα επικεντρωθούμε στη ρεαλιστική υποστήριξη των εθνικών μας συμφερόντων και προετοιμαζόμαστε για την άσκηση της ελληνικής προεδρίας το πρώτο εξάμηνο του έτους 2003, σε επίπεδο που ανταποκρίνεται στο κύρος της μεγαλύτερης ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Εργαζόμαστε για τη διαμόρφωση ρεαλιστικών μέτρων ενίσχυσης του εθνικού μας νηολογίου και τη διατήρηση υψηλών επιπέδων απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών. Παράλληλη επιδίωξή μας είναι η βελτίωση των όρων και συνθηκών εργασίας τόσο στα ελληνικά εμπορικά πλοία όσο και στις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα. Κύριο αντικείμενο ενδιαφέροντος αποτελεί η διαμόρφωση πλαισίου αναβάθμισης της ναυτικής μας εκπαίδευσης, για την παροχή στους ναυτικούς μας όλων των αναγκαίων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων, αποσκοπώντας τόσο στην προ-σέλευση και παραμονή νέων στο

ναυτικό επάγγελμα όσο και στην εξασφάλιση της πλήρους στελέχωσης των ελληνικών πλοίων. Η άμεση, πλήρης και κατά το δυνατόν ταχύτερη ανταπόκριση στα αιτήματα των πολιτών και η αποφυγή περιττών γραφειοκρατικών διαδικασιών βρίσκονται πολύ υψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων μας.

Ο έλεγχος της εφαρμογής της νομοθεσίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ενισχύεται με την αξιοποίηση των ειδικών γνώσεων και της εμπειρίας του προσωπικού μας. Αποδίδουμε ιδιαίτερη σημασία στην ολοκλήρωση της εγκατάστασης σύγχρονου εξοπλισμού επιτήρησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων των διατιθέμενων χειριστών, πλωτών και εναέριων μέσων για την παροχή συνδρομής και τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Παράλληλα, αξιολογούμε ορθολογικά τις ανάγκες μας για την ενίσχυση της υλικοτεχνικής μας υποδομής με σύγχρονα μέσα. Η ρεαλιστική προσέγγιση των αναγκών της χώρας για σύγχρονη λιμενική υποδομή και η συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς για την αναβάθμιση της αποτελούν κύριο στόχο ενδιαφέροντος.



Η πολιτική ηγεσία μαζί με τους εκπροσώπους εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωματείων

Από τους εκπροσώπους των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης αναμένουμε εποικοδομητική, καλόπιστη κριτική, αλλά και αναγνώριση των προσπαθειών και προβολή του έργου του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».



EASTMAN
SHIPPING & TECHNICAL SERVICES LTD

EXCLUSIVE AGENTS: FRANMAN LIMITED

TEL.: +3-010-9532 350

FAX: +3-010-9532 354-5

e-mail: eastman@franman.gr

**GENUINE
YANMAR
PARTS
SUPPLIERS**



YANMAR ENGINEERING CO., LTD.



Ο νέος αρχηγός ΓΕΝ αντιναύαρχος Α. Αντωνιάδης Π.Ν.

Στις 5 Μαρτίου ανέλαβε τα καθήκοντά του ο νέος αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, αντιναύαρχος κ. Αντώνης Αντωνιάδης, ο έως τότε αρχηγός Στόλου.

Η τελετή παράδοσης- παραλαβής του απερχόμενου αρχηγού ΓΕΝ αντιναύαρχου Γεωργίου Θεοδωρουλάκη και του νέου αρχηγού ΓΕΝ αντιναύαρχου Α. Αντωνιάδη πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων στον Πειραιά.

Ο απερχόμενος αρχηγός ΓΕΝ στην ομιλία του κάλεσε όλα τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού να ενεργούν με γνώμονα το δίκαιο, την ηθική και την αξιοκρατία.

Από την πλευρά του, ο νέος αρχηγός ΓΕΝ ευχαρίστησε την κυβέρνηση για την εμπιστοσύνη την οποία έδειξε στο πρόσωπό του σε αυτήν την κρίσιμη περίοδο, κατά την οποία οι Ένο-

πλες Δυνάμεις προσπαθούν να ξεπεράσουν τις αδυναμίες του παρελθόντος και να εναρμονιστούν με τα νέα δόγματα. Ο αντιναύαρχος Α. Αντωνιάδης εξήρε την προσφορά του προκατόχου του και αναφέρθηκε στο έργο που καλείται να επιτελέσει στο Πολεμικό Ναυτικό στο πλαίσιο της νέας αμυντικής στρατηγικής αναθεώρησης.

Ο αντιναύαρχος Αντώνιος Αντω-

νιάδης Π.Ν. γεννήθηκε στην Αθήνα το 1946. Το 1963 εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, απ' όπου αποφοίτησε το 1967 με το βαθμό του σηματοφόρου. Ως κατώτερος και ανώτερος αξιωματικός υπηρέτησε σε διάφορες μονάδες του Στόλου. Διετέλεσε κυβερνήτης στο οχηματογώγ ΡΟΥΣΣΕΝ και στο αντιτορπιλικό ΣΦΕΝΔΟΝΗ.

Ως επιτελής υπηρέτησε στο Αρχηγείο Στόλου και στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ως τμηματάρχης ΓΕΝ/Α3-1 και ΓΕΝ/Β3-2. Επίσης υπηρέτησε στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας ως τμηματάρχης στη Διεύθυνση Αμυντικής Πολιτικής.

Έχει υπηρετήσει ως υπασπιστής Α' ΥΦΕΘΑ και ως επιτελής ΣΑ/ΣΕΒΑΣ στις Βρυξέλλες.

Ως πλοίαρχος διετέλεσε διοικητής Πλοίων Αποβάσεως και Σχολής Αμφιβίων Επιχειρήσεων. Μετά την προαγωγή του στο βαθμό του υποναύαρχου, το 1998, ανέλαβε διοικητής στη Διοίκηση Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού και στη συνέχεια στη Διοίκηση Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Με την προαγωγή του στο βαθμό του αντιναύαρχου, το Μάιο 2000, ανέλαβε τα καθήκοντα

υπαρχηγού ΓΕΕΘΑ, θέση στην οποία παρέμεινε έως τις 27 Φεβρουαρίου 2001, οπότε και τοποθετήθηκε αρχηγός Στόλου. Έχει φοιτήσει σε σχολές εξωτερικού, όπως Σχολείο ΠΒ (ΗΠΑ) και Σχολείο Εκπαίδευσης Πυροβόλου ΟΤΟ ΜΕΛΑΡΑ/ΣΔΒ ΝΑ-10 (Ιταλία). Είναι επίσης απόφοιτος της Σχολής Γενικής Εκπαίδευσης Αξιωματικών Ναυτικού και της Ναυτικής Σχολής Πολέμου.

Σταδιοδρομικά στοιχεία: Σηματοφόρος 1967, ανθυποπλοίαρχος 1970, υποπλοίαρχος 1974, πλωτάρχης 1979, αντιπλοίαρχος 1984, πλοίαρχος 1991, αρχιπλοίαρχος 1995, υποναύαρχος 1998, αντιναύαρχος 2000.

Έχει τιμηθεί με τον Ταξίαρχο του Τάγματος της Τιμής, τον Ανώτερο Ταξίαρχο του Τάγματος του Φοίνικα, το Χρυσό Σταυρό του Τάγματος της Τιμής, το Χρυσό Σταυρό του Τάγματος του Φοίνικα, το Μετάλλιο Στρατιωτικής Αξίας Α', Β' και Γ' Τάξεως, Ευδοκίμου Διοικήσεως Α' Τάξεως, Αξιωματικού Επιτελούς Α' Τάξεως και Αξίας και Τιμής.

Άνεργοι και επιδοτούμενοι ναυτικοί

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας - Τμήμα Ναυτεργασίας και Ανεργίας των Λιμενικών Αρχών για το έτος 2001 (Ιανουάριος-Δεκέμβριος), προκύπτει ότι οι άνεργοι και επιδοτούμενοι ναυτικοί μειώθηκαν από 3.459, που ήταν τον Ιανουάριο του 2000, σε 1.080 τον Δεκέμβριο του 2001 (-69%).

Το ΥΕΝ, με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, θα παρουσιάσει τις τελικές του προτάσεις μέχρι το τέλος του α' εξαμήνου του τρέχοντος έτους 2002.

Από τα διαθέσιμα επίσης στοιχεία προκύπτουν:

Η εποχικότητα της ανεργίας: Άνεργοι παρατηρούνται στις 42 κατηγορίες ναυτικών μόνο το χειμώνα και μόνο σε ορισμένες κατηγορίες (π.χ. ναύκληροι). Επίσης παρουσιάζεται αύξηση των δεικτών τους μήνες Δεκέμβριο-Ιανουάριο λόγω χορήγησης επιδομάτων.

Έλλειψη αξιωματικών: Στις ειδικότητες πλοίαρχων και μηχανικών η έλλειψη πλέον αξιωματικών είναι ιδιαίτερα εμφανής.

Ο μικρότερος αριθμός προσφερόμενων ναυτικών για ναυτολόγηση παρατηρήθηκε το μήνα Σεπτέμβριο 2001, όταν οι άνεργοι ανήλθαν σε 255 μόνο ναυτικούς.



Το YEN στηρίζει τον Ευθ. Μητρόπουλο στον IMO

Την πρόθεση υποβολής υποψηφιότητας για τη θέση του γενικού γραμματέα του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO), του αναπληρωτή γενικού γραμματέα του IMO κ. Ευθυμίου Μητρόπουλου, αποφάσισαν να προωθήσουν τα υπουργεία Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Η υποβολή της επίσημης νότας από την ελληνική κυβέρνηση αναμένεται να γίνει τον Ιανουάριο του 2003, ενώ η εκλογή θα διεξαχθεί κατά τη διάρκεια της 90ής συνόδου του Συμβουλίου τον Ιούνιο του 2003.

Ήδη, το υπουργείο Εξωτερικών με ρηματικές διακοινώσεις προς όλες τις χώρες του οργανισμού και το υπουργείο Εμπο-

ρικής Ναυτιλίας προς τις προξενικές λιμενικές αρχές και τους διεθνείς οργανισμούς, προωθούν την υποψηφιότητα του κ. Μητρόπουλου, την οποία επίσης στηρίζουν οι οργανώσεις του ναυτικού χώρου στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Με τον αναπληρωτή γενικό γραμματέα κ. Μητρόπουλο είχε πολύωρη συνάντηση και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, κατά τη διάρκεια της επίσκεψής του στο Committee και τον IMO τον περασμένο Ιανουάριο.

Όπως είναι γνωστό, η χώρα μας συμμετέχει στον επιτελικό πυρήνα του IMO και είναι η πρώτη φορά, από συστάσής του, που προωθείται στη θέση του γενικού γραμματέα ελληνική υποψηφιότητα.



Η ΠΙΝΟ στο πλευρό των εργαζομένων της Ζώνης

Η Διοίκηση της ΠΙΝΟ κατά τη διάρκεια της τελευταίας συνεδρίασής της ασχολήθηκε και με το φλέγον θέμα αντιμετώπισης της μαστίγας της ανεργίας, που πλήττει ιδιαίτερα την περιοχή του Πειραιά, όπως επίσης και με τα προβλήματα των εργαζομένων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

Η εκτελεστική επιτροπή της Ομοσπονδίας εκφράζει και πάλι την αλληλεγγύη της στον αγώνα των εργαζομένων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, ενώνοντας

παράλληλα τη φωνή διαμαρτυρίας της με τους υπόλοιπους εργαζομένους του Πειραιά και απαιτώντας:

- Την ανάπτυξη του Πειραιά.
 - Προστασία των ανέργων.
 - Αύξηση του χρόνου επιδότησης της ανεργίας και του επιδόματος των ανέργων.
 - Αύξηση των πόρων για τους ανέργους.
 - Στήριξη της απασχόλησης.
 - Τη σωτηρία της Ν/Ζώνης.
 - Εκσυγχρονισμό των υποδομών, εξυγίανση της Ν/Ζώνης.
 - Αύξηση της απασχόλησης.
 - Εκκαθάριση του μητρώου των εργοδοτών.
 - Υλοποίηση των μέτρων υγιεινής & ασφάλειας.
 - Τακτική επιδότηση των ανέργων.
 - Συνταξιοδότηση εργαζομένων και ανέργων άνω των 55 ετών.
- Η Διοίκηση της ΠΙΝΟ καλεί άμεσα την κυβέρνηση και τα αρμόδια υπουργεία να δώσουν λύσεις στα χρόνια προβλήματα των εργαζομένων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, λαμβάνοντας όλα τα αναγκαία μέτρα για τη σωτηρία μιας οικονομικής δραστηριότητας που δίνει ζωή στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

COMAR TRADING

L I M I T E D

Your Reliable Supplier Of Spare Parts And Ship Supplies

COMPETITIVE
PRICES

EFFICIENT
SERVICE

WIDE
RANGE

PROMPT
DELIVERY

EXCLUSIVE AGENTS: FRANMAN LIMITED, TEL.: +3-010-9532 350, FAX: +3-010-9532 354-5, e-mail: comar@franman.gr

Οι επιδοτούμενοι ναυτικοί από το ΓΕΝΕ

Σύμφωνα με τα τηρούμενα στο ΓΕΝΕ στοιχεία, κατά το μήνα Φεβρουάριο 2002 υπήρχαν εγγεγραμμένοι 621 προσφερόμενοι ναυτικοί στο ΓΕΝΕ και 509 προσφερόμενοι στις λιμενικές αρχές.

Κατά τον ίδιο μήνα οι επιδοτούμενοι ναυτικοί στο ΓΕΝΕ ήταν 251 και στις λιμενικές αρχές 406.

Την εβδομάδα από 25/02/2002 έως 01/03/2002 στους καταλόγους προσφερομένων για ναυτολόγηση ναυτικών στο ΓΕΝΕ ενεγράφησαν 17 και διεγράφησαν 14 ναυτικοί και



στις λιμενικές αρχές ενεγράφησαν 33 και διεγράφησαν 34 ναυτικοί.

Επίσης στο ΓΕΝΕ ζητήθηκαν για την προαναφερθείσα εβδομάδα οι

παρακάτω θέσεις ναυτικής εργασίας κατά ειδικότητα: Πλοίαρχος Α' ένας (1), μηχανικοί Β' δέκα (10), μηχανοδηγός Α' ένας (1), ναύτης ένας (1).

Εκδήλωση της ΠΕΠΕΝ

Στο πλαίσιο των επιμορφωτικών και ενημερωτικών εκδηλώσεων, η ΠΕΠΕΝ διοργάνωσε με επιτυχία και πολυάριθμη συμμετοχή απ' όλο το φάσμα της ναυτιλίας, ημερίδα με θέμα «Enhanced Survey Program (ESP) for bulk carrier and oil tanker vessels».

Το θέμα παρουσίασε και ανέπτυξε ο κ. Λάμπρος Χαχάλης, διευθυντής του ναυτιλιακού τμήματος του Bureau Veritas, ο οποίος μαζί με συνεργάτες του επιθεωρητές απάντησε σε ερωτήσεις που του ετέθησαν γι' αυτό το εξαιρετικά ενδιαφέρον θέμα. Η ημερίδα διεξήχθη στην αίθουσα διαλέξεων της ΠΕΠΕΝ και μετά το πέρας ακολούθησε μικρή δεξίωση.



PORTOLOS SALVAGE & TOWAGE

131 Filonos Street, 185 36 Piraeus, Greece

Tel: +3010 4294 253, Fax: +3010 4294 315, e-mail: portolos@otenet.gr

24 HOURS OPERATION FOR 26 CONTINUOUS YEARS
OUR FLEET OF TUGS

ELPIDA, KARTERIA

SPIROS LEKKAS, KAPPA POWER

POLIKOS, PORTOLOS 10, FOTIS P.

HP 3000 BP 40 TONS

HP 2500 BP 35 TONS

HP 2000 BP 25 TONS

NISSOS KALAMOS, P. BAKOGIANNIS

G. AIBAZOGLU, ASPROGIALI

NAFTELLINAS, MIMIS P.

HP 1800 BP 25 TONS

HP 1800 BP 25 TONS

HP 1500 BP 18 TONS



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Kapa Ropes Multi-Strand *(in the ISSA Catalogue)*
- Mooring Ropes
- Mooring Tails
- Ropes
- Wire Ropes
 - Galvanized - Bright
 - Preformed
 - Post pressed (compacted)
 - Normal - Non Rotating
 - R or L Hand Lay

- Combination Ropes

Stockists of:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
 - Woven wire rope
 - Chain
 - Polyester (fiber)
 - Wire
- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 10 4060600 (40 l)
FAX: +30 10 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr

*No matter where you are
we stretch out to reach you...*



Member of EUROCORD & E





Αγγελόπουλος Πελοπίδας

Παπαχριστοδούλου Γεώργιος

Οι κρίσεις στο Λιμενικό Σώμα

Νέος α' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος είναι, από τις 19 Μαρτίου, ο υποναύαρχος Πελοπίδας Αγγελόπουλος, σύμφωνα με την απόφαση του Ανώτατου Συμβουλίου Λιμενικού Σώματος το οποίο έκρινε ως β' υπαρχηγό τον υποναύαρχο Παπαχριστοδούλου Γεώργιο.

Ο νέος α' υπαρχηγός γεννήθηκε στην Πύλο το 1949. Το 1973 εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και ορκίστηκε σηματοφόρος το 1974. Υπηρέτησε μεταξύ άλλων στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Ηρακλείου ως υπολιμενάρχης, στη Σχολή Λιμενοφυλάκων ως υποδιοικητής, στο Κεντρικό Λιμεναρχείο

Πειραιά, τμήμα Ναυτολογίας, στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας, στον Οίκο Ναύτου ως διευθυντής, στο Λιμεναρχείο Καλαμάτας ως λιμενάρχης, όπου και επιτέλεσε σοβαρό έργο στην κρίσιμη περίοδο των σεισμών του 1986 και στην αναστήλωση του λιμενικού καταστήματος της πόλης το οποίο είχε καταστραφεί από τους σεισμούς κ.ά. Ο υποναύαρχος Πελοπίδας Αγγελόπουλος είναι απόφοιτος της Ναυτικής Σχολής Πολέμου και διετελέσε β' υπαρχηγός από τις 8.10.2001 έως τις 19.3.2002. Ο νέος β' υπαρχηγός γεννήθηκε στην Καβάλα το 1948.

Αποφοίτησε από τη Σχολή Νομικών και Οικονομικών Επιστημών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Το ίδιο έτος εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και ορκίστηκε σηματοφόρος Α.Σ. το 1974. Έχει υπηρετήσει στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης ως υπολιμενάρχης και ως λιμενάρχης στις λιμενικές αρχές Πόρτο Λάγος, Ξάνθης και Καβάλας.

Μεταξύ άλλων υπηρέτησε ως εισηγητής και τμηματάρχης στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσί-ου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ, όπου συμμετείχε ουσιαστικά στη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για την πρόληψη και καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης, με την έκδοση αριθμού κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων.

Τοποθετήθηκε στην προεβία της Ελλάδας στο Λονδίνο ως ναυτιλιακός σύμβουλος και συμμετείχε επί διετία σε όλες τις συνόδους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Επίσης το Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος έκρινε και άλλους δεκαπέντε αρχιπλοίαρχους Α.Σ. ως ακολούθως:

Ως διατηρητέους: Τους αρχιπλοίαρχους Α.Σ. Κοντογιάννη Παναγιώτη, Καβαλλιέρη Νικόλαο, Σπυρόπουλο Αχιλλέα,

Μουστάρα Γεώργιο, Χατζηναγνώστου Σωκράτη, Δαούση Χαράλαμπο, Σφονδύλη Ανδρέα, Γιομελάκη Νικόλαο και Παντελέων Φραγκίσκο.

Ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους: Τους αρχιπλοίαρχους Α.Σ. Σαμόλη Χαράλαμπο, Φουρναράκη Ιωάννη, Νικόλια Νικόλαο, Καραφωτιά Κωνσταντίνο, οι οποίοι προάγονται για ένα μήνα στο βαθμό του υποναυάρχου Α.Σ. (εκτός οργανικών θέσεων) και ακολούθως αποστρατεύονται.

Ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους: Τον αρχιπλοίαρχο Α.Σ. Κυρλαγκίτη Κωνσταντίνο, επειδή συμπληρώνει το όριο ηλικίας του βαθμού που φέρει και τον αρχιπλοίαρχο Α.Σ. (εκτός οργανικών θέσεων) Δεμάγγο Σωτήριο, ο οποίος συμπληρώνει 35 χρόνια πραγματικής υπηρεσίας στο Α.Σ.

Ακολούθως συνεκλήθη το Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος υπό μέριμνα σύνθεσης και επέλεξε ως γενικό επιθεωρητή Α.Σ. τον αρχιπλοίαρχο Α.Σ. Κοντογιάννη Παναγιώτη, ο οποίος και προάγεται στο βαθμό του υποναυάρχου Α.Σ.



Τα 4 μεγαλύτερα πλοία του κόσμου (Double-hull) στο νολόγιο των Νήσων Marshall

Στο νολόγιο των Νήσων Marshall ενεγράφη στις 7 Μαρτίου 2002 το νεότευκτο ULCC Hellenespond Alhambra. Το πλοίο κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία της Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd της Κορέας. Ανήκει, δε, στην εταιρεία των Νήσων Marshall Alhambra Corp. και η διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα είναι η Hellenespond

Steamship Corporation. Το σκάφος είναι κατασκευασμένο με τις πλέον εξελιγμένες μεθόδους τεχνολογίας και με προδιαγραφές που υπερβαίνουν κατά πολύ τις απαιτήσεις του ντογώνιμου Lloyds Register of Shipping που το παρακολουθεί. Το πλοίο είναι διπλών τοιχωμάτων (double-hull) και έχει χωρητικότητα 443.000 DWT,

235.000 Gross Tons και 161.400 Net Tons. Το μήκος του φτάνει τα 380 μέτρα και το πλάτος του τα 68, η υπηρεσιακή του ταχύτητα αγγίζει τους 16 κόμβους. Το Hellenic Hellas είναι το πρώτο από μια σειρά τεσσάρων αδελφών πλοίων (όλα υψηλών προδιαγραφών). Το δεύτερο, ULCC Hellenic Metropolis, θα εγγραφεί στο νηολόγιο των Νήσων Marshall περί τα μέσα Απριλίου. Θα ακολουθήσει το τρίτο ULCC Hellenic Tara, που θα εγγραφεί επίσης στο νηολόγιο των Νήσων Marshall περί τα μέσα Ιουνίου και το τέταρτο πλοίο το Hellenic Fairfax το Νοέμβριο του 2002.

Σύμφωνα με τις έως σήμερα αιτήσεις προβλέπεται ότι θα εγγραφούν στο νηολόγιο μέχρι το τέλος του χρόνου περίπου 80 πλοία, οπότε ο στόλος των πλοίων με σημαία Marshall θα φθάσει τα 500, ενώ η χωρητικότητα θα ξεπεράσει τα 15.000.000 Gross Tons.

Το νηολόγιο των Νήσων Marshall κατέχει παγκοσμίως το μικρότερο ποσοστό κρατήσεων (Detention Rate) -πλην MOU on Port State Control- και είναι το μοναδικό από τα ελεύθερα νηολόγια (Open Registries) που έχει λάβει το Qualship 21 από το US Coast Guard. Το ναυτιλιακό (και το πρόγραμμα εταιρειών) των Νήσων Marshall έχει αναλάβει αποκλειστικά για όλον τον κόσμο η International Registries Inc. (IRI) με έδρα την Washington DC/Reston (USA) και κεντρικά γραφεία σε Νέα Υόρκη, Μαϊάμι, Πειραιά, Λονδίνο, Ζυρίχη και Χονγκ Κονγκ. Η International Registries Inc. από το 1948 έως το τέλος του 1999 είχε αναλάβει αποκλειστικά το ναυτιλιακό πρόγραμμα και το πρόγραμμα εταιρειών της Λιβερίας φθάνοντας το νηολόγιο στη δεύτερη θέση παγκοσμίως.

Νέα σειρά ηλεκτρομηχανών Yanmar

Στο Kobe της Ιαπωνίας παρουσίασε πρόσφατα η εταιρεία Yanmar την καινούργια σειρά ηλεκτρομηχανών EY26L Series, της οποίας το εύρος ηλεκτρικής ισχύος κυμαίνεται από 1.300 έως 1.720 KWe, στις 720 στροφές.

Η Yanmar σχεδίασε αυτή τη νέα σειρά μηχανών, βασισμένη στη μέχρι τώρα φιλοσοφία της: Η τεχνολογία πρέπει να εναρμονίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος.

Με αυτήν τη νέα σειρά καλύπτει το προαναφερόμενο εύρος ισχύος διατηρώντας την τεχνολογία και την τεχνολογία της γνωστής σειράς Ecodiesel Saveten, με το ήδη γνωστό και πρωτοποριακό Assign combustion system, αλλά βελτιώνοντας σε μεγάλο βαθμό τα εξής σημαντικά σημεία:

Υψηλή απόδοση λειτουργίας, υψηλή αξιοπιστία, μοντέρνος σχεδιασμός (πιο συμπαγής σε διαστάσεις), ευκολότερη συντήρηση, γρηγορότερη πρόσβαση στην εξάρμωση-συναρμολόγηση μηχανικών μερών της, χαμηλό κόστος λειτουργίας, χρησιμοποιεί ως καύσιμο βαρύ πετρέλαιο μέχρι και 700 cst, χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου, υπολογισμένη στα 179 gr/kw.hr., από τις χαμηλότερες συγκριτικά με τον ανταγωνισμό.

Επίσης, αυξάνει τις ώρες επιθεώρησης μεταξύ των περιόδων συντήρησης, έχει εύκολη εγκατάσταση, χαμηλότερο κόστος συντήρησης κατά 40%, σε σχέση με τις προηγούμενες μηχανές, φιλικότερη προς το περιβάλλον λόγω χαμηλότερης εκπομπής Nox, CO2 και καπνού στα καυσάερα, ευκολότερη πρόσβαση στα δίκτυα νερού ψύξεως και καυσίμου, και-



Επάνω: Από αριστερά οι κ. Junicho Masuda, Κωστής Φραγκούλης, Νίκος Διακάκης, Βελισσάριος Σαμψώνης

Κάτω: Από αριστερά οι κ. Νίκος Διακάκης, Toyohisa Ando, Κωστής Φραγκούλης, Βελισσάριος Σαμψώνης

νούργια σχεδίαση εμβόλων με μειωμένο αριθμό ελατηρίων - 3 ελατήρια ανά έμβολο, καινούργια σχεδίαση χιτωνίων, διωστήρες τριών τεμαχίων, 3-split type. Οι προαναφερόμενες καινοτομίες της νέας σειράς μηχανών της Yanmar προσδίδουν πολλά σημαντικά οφέλη, τόσο στον πλοιοκτήτη όσο και στα ναυπηγεία. Με τη νέα αυτή σειρά η Yanmar ενισχύεται ακόμη περισσότερο

ανταγωνιστικά και ικανοποιεί πλήρως τις ανάγκες της αγοράς.

Η νέα αυτή σειρά προβλέπεται να μπει σε παραγωγή περίπου στο τέλος του 2002.

Η Franman Ltd ως αντιπρόσωπος του division Large Marine Engines της Yanmar Diesel Co. Ltd. στην Ελλάδα οργάνωσε το ταξίδι σε συνεργασία με τη Yanmar Engineering Co. Ltd, Hellas Liaison Office και συνόδευσε στην Ιαπωνία τους εκπροσώπους των ελληνικών και κυπριακών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίοι προσκλήθηκαν για να παρευρεθούν στις εκδηλώσεις που περιλάμβαναν παρουσίαση των νέων μηχανών, περιήγηση στο εργοστάσιο του Amagasaki και ξενάγηση στα αξιοθέατα των περιοχών Ky και Nara.

Βράβευση του Πολεμικού Ναυτικού

Στις 12 Μαρτίου η εταιρεία Shephard Press, η οποία εκδίδει το περιοδικό «Defence Helicopter», και στο πλαίσιο του συνεδρίου «Shephard Annual Sea Award», βράβευσε τη 2η Μοίρα Ελικoptέρων Ναυτικού (Μοίρα Ελικoptέρων τύπου Sikorsky) για τη συμμετοχή της στην επιχείρηση διάσωσης τη 2α Ιανουαρίου, νότια της Κρήτης.

Στη βράβευση, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Brighton της Μεγάλης Βρετανίας, το Πολεμικό Ναυτικό εκπροσωπήθηκε από το διοικητή της Διοίκησης Ελικoptέρων Ναυτικού, πλοίαρχο Α. Ξανάκη.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι κατά τη συγκεκριμένη επιχείρηση ελικoptero του Πολεμικού Ναυτικού περισυνέλεξε 20 άτομα, εκ των οποίων 16 παιδιά, και μετέφερε έναν ασθενή από κινδυνεύον πλοίο στο ολλανδικό HMS Amsterdam.

Τακτικές κρίσεις

Το Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο, κατά τις τακτικές κρίσεις έτους 2002-2003, πλοίαρχων του Πολεμικού Ναυτικού, έκρινε ευδοκίμως τερματίζαντες τη σταδιοδρομία των τους:

Μάχιμοι: Παλληκάρη Αθανάσιο, Δημητριάδη Δημήτριο, Χουλιάρα Γεώργιο, Ζωιδάκη Αντώνιο, Ζαπαρίνη Ιωάννη, Ρόκο Λεωνίδα, Αντωνάκο Αντώνιο, Χρυσικόπουλο Αριστείδη.

Μηχανικοί: Τούσα Ανδρέα, Σιδέρη Γεώργιο, Λυμπερόπουλο Γεώργιο.

Οικονομικοί: Τσιούνη Ηρακλή και υγειονομικοί - φαρμακοποι-



οί: Τζαροδή Εμμανουήλ.

Επίσης, ενέκρινε τους παρακάτω πλοίαρχους ως ακολούθως:

Μάχιμοι:

Προάγονται κατ' εκλογήν: Σαφλιάνης Κων/νος, Παπαχρηστοδούλου Αθανάσιος, Γκάτσος Ηλίας, Λιαπάκης Περικλής, Φουσιάνης Γεώργιος, Σουρβίνος Αντώνιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Σπηλιανάκης Νικόλαος, Λιούλης Ιωάννης. Διατηρητέοι στον αυτό βαθμό: Μαγιάτης Κων/νος.

Ευδοκίμως τερματίζαντες τη

σταδιοδρομία των: Καλλιβρούσης Νικόλαος, Καλογερόπουλος Χαράλαμπος.

Μηχανικοί:

Προάγονται κατ' εκλογήν: Δημητρόπουλος Βασίλειος, Γεωργιάδης Ιωάννης, Σακελαρίου Δημήτριος.

Διατηρητέοι στον αυτό βαθμό: Παραράς Ιωάννης, Κακάμπουρας Παναγιώτης.

Ευδοκίμως τερματίζαντες τη σταδιοδρομία των: Τζανακάκης Εμμανουήλ.

Οικονομικοί:

Προάγονται κατ' εκλογήν: Φλουρής Εμμανουήλ, Λύγουρης Χρήστος.

Υγειονομικοί - Ιατροί:

Προάγονται κατ' εκλογήν: Λάζαρης Γεώργιος, Κότλης Δημήτριος, Νάστος Ηλίας.

Διατηρητέοι στον αυτό βαθμό: Λυμπερής Στέφανος.

Υγειονομικοί / Νοσηλευτικής:

Προάγονται κατ' εκλογήν: Μυλωνάκη-Τσώνη Λουκία.

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι από χθες προσέρχεται στο Ναυτικό Νοσοκομείο Κρήτης, σε εθελοντική βάση, μεγάλος αριθμός στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού, εργαζόμενος στο Ναύσταθμο Κρήτης, προκειμένου να ληφθεί δείγμα αίματος για περαιτέρω έλεγχο ισοσυμβατότητας ώστε να καλυφθεί η απαίτηση δότη για μικρής ηλικίας κοριτσάκι, που νοσηλεύεται σε νοσοκομείο παιδών των Αθηνών. Για τον παραπάνω λόγο το Ναυτικό Νοσοκομείο Κρήτης έχει εξασφαλίσει προσωπικό που θα εργάζεται όλο το 24ωρο, προκειμένου να καλυφθεί η απαίτηση.

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι εκπρόσωπος του Πολεμικού Ναυτικού ανακοίνωσε σήμερα στο δήμαρχο Καβάλας, Ευστάθιο Εριφυλλίδη, την επιλογή της πόλεως της Καβάλας ως την επαρχιακή πόλη κεντρικού εορτασμού της Ναυτικής Εβδομάδας 2002, που θα εορτασθεί από 30 Ιουνίου έως 8 Ιουλίου.



GENERAL TURBOS LTD

**TURBOCHARGERS SPARE PARTS
INSPECTIONS REPAIRS**



121, DIMOKRATIAS AVE. KERATSINI 187 55 PIRAEUS
TEL: 0104002724 - 0104002725 FAX: 0104005709
TELEX: 21 - 3185 TURB GR
235, IRINIS AVE. PERAMA 188 63 PIRAEUS
TEL: 0104417249
e-mail: generalturbos@ath.fortnet.gr

Ομιλία Ν. Χριστοδουλάκη στο ΝΟΕ

«Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί το πιο πετυχημένο παράδειγμα παγκοσμιοποιημένης δράσης»

του Νάσου Πουλακίδα

Με πρωτοβουλία του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Σπύρου Αλεξανδράτου, στις 21 Μαρτίου πραγματοποιήθηκε εκδήλωση στον ΝΟΕ με ομιλήτη τον υπουργό Οικονομίας κ. Ν. Χριστοδουλάκη. Σ' έναν κλειστό κύκλο πλοιοκτετών, ο υπουργός ανέλυσε τη σημερινή κατάσταση της



ελληνικής οικονομίας, τονίζοντας ότι χρειάζονται επενδύσεις, να προωθηθεί η μεταρρύθμιση του ασφαλιστικού συστήματος, ενώ στο θέμα φορολογίας υποστήριξε ότι χρειάζεται αναδιάρθρωση ώστε να γίνει στον Έλληνα πολίτη, πιο φιλικό, απλό και διαφανές.

Για τη ναυτιλία ο κ. Χριστοδουλάκης ανέφερε πως «η ελληνική ναυτιλία αποτελεί το πιο πετυχημένο παράδειγμα παγκοσμιοποιημένης δράσης».

Στη ναυτιλία, όπου επικρατεί σκληρός ανταγωνισμός, οι Έλληνες εφοπλιστές όχι μόνον επιβιώνουν, αλλά και επιτυγχάνουν, συμπλήρωσε ο υπουργός Οικονομίας.

Χαρακτήρισε ηγέτιδα δύναμη την Ελλάδα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ αναφέρθηκε στις προοπτικές προσθέτοντας πως η ποιότητα, το επαρκές μέγεθος και η ανταγωνιστικότητα θα κυριαρχήσουν. Τόνισε πως η ποιοτική ναυτιλία είναι μια επιβεβλημένη πραγματικότητα, όπως είναι ακόμα η ασφάλεια και ο σεβασμός στο περιβάλλον. Ο κ. Χριστοδουλάκης αναφέρθηκε και στη ναυπηγική βιομηχανία και αναρωτήθηκε γιατί γίνονται τόσες ναυπηγήσεις ελληνικών πλοίων στο εξωτερικό. Υποστήριξε ότι η σημερινή κυβέρνηση τολμά και σύντομα θα προχωρήσει η πλήρης ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων. «Αυτόματα θα δημιουργηθούν καλύτεροι όροι ναυπήγησης στην Ελλάδα», είπε χαρακτηριστικά.

Για την ακτοπλοία υποστήριξε ότι η απελευθέρωση της αγοράς δεν πρέπει να γίνει εις βάρος του καταναλωτή, με αύξηση τιμολογίων.

«Οι στρεβλώσεις στην ακτο-

πλοϊκή αγορά πρέπει να αρθούν», είπε ο κ. Χριστοδουλάκης και πρόσθεσε: «Η απελευθέρωση θα πρέπει να οδηγήσει σε ανταγωνιστικότερες τιμές. Πρέπει να εκλείψουν οι δουλειές, οι εξαρτήσεις και οι επιβολές. Πρέπει να υπάρξει όφελος για τον καταναλωτή».

Ακόμα, ο υπουργός Οικονομίας μίλησε για κίνητρα και δεσμεύσεις, τονίζοντας ότι η κυβέρνηση θα απαιτήσει ανταπόδοση σε αυτό το όραμα, δηλαδή στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και στην απλοποίηση της γραφειοκρατίας.

Από την πλευρά του ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Αλεξανδράτος χαρακτήρισε θετικά τα πρώτα μέτρα υπέρ της ανταγωνιστικότητας της ποntonόρου ναυτιλίας.

«Η Πολιτεία θα πρέπει να προστατεύσει το κεφάλαιο που λέγεται ναυτιλία. Έχουμε το 18% του παγκόσμιου στόλου. Είμαστε υπέρ του θεμιτού και ελεύθερου ανταγωνισμού. Επιβιώνουμε και θα μεγαλοφυγούμε», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος του ΝΕΕ.

Ο κ. Αλεξανδράτος ζήτησε την κατανόηση της Πολιτείας τονίζοντας ότι όλοι θέλουμε στην πρόμη μας την ελληνική σημαία. Ο εφοπλισμός είναι πάντα παρών (χτίζει νοσοκομεία - ευαγή ιδρύματα κ.ά.) και κρατάει χαμηλούς τόνους. Όπως ανέφερε, από τη συνεργασία εφοπλισμού και Πολιτείας θα προκύψουν μόνο θετικά αποτελέσματα.

Ο πρόεδρος του ΝΕΕ έκανε και ένα λογοπαίγνιο, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, τονίζοντας: «Στην ελληνική ναυτιλία ανήκει μόνον η 1η θέση. Στους Ολυμπιακούς Αγώνες αν συμμετείχε η ναυτιλία πόσα χρυσά μετάλλια θα έπαιρνε;»

carta



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφική Υφή
- Αναλίσματα Fax, Telex, Computers
- Είδη σχεδίου
- Σχολικά
- Σφραγίδες

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 010.41.71.754, 010.41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823
Telex: 21-3546 LIAK. GR.
Fax: (+3010) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr





Κοντά σε συμφωνία με τα ναυπηγεία Samho της Κορέας φαίνεται ότι είναι η εταιρεία Marmaras Navigation. Σύμφωνα με ναυπηγικές πηγές, το συμβόλαιο θα αφορά την κατασκευή δύο capesize bulkers χωρητικότητας 170.000 dwt το καθένα, με παράδοση η οποία προσδιορίζεται στο δεύτερο τρίμηνο του 2004. Παράλληλα, οι ίδιες πηγές αναφέρουν ότι οι προδιαγραφές των δύο πλοίων θα είναι ακριβώς ίδιες με εκείνες των «Paschalīs D.» και «Pista D.», τα οποία παρέλαβε η Marmaras στις αρχές του έτους, ενώ η τιμή του κάθε πλοίου θα κυμαίνεται μεταξύ 35-37 εκατ. δολ.

Στην απόκτηση ενός ακόμη bulk carrier προχώρησε πρόσφατα Danaos Shipping. Πιο συγκεκριμένα, η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία αγόρασε το χωρητικότητας 69.000 dwt «Ocean Cherry» -ναυπηγήσεως 1994- έναντι 12 εκατ. δολ., το οποίο αποτελεί το έκτο πλοίο που εντάσσει τις τελευταίες εβδομάδες στο στόλο της.

Σε διαδικασία πώλησης έχει τοποθετήσει η ιαπωνική εταιρεία K Line, το bulk carrier



«Lanka Mane!». Το χωρητικότητας 147.000 dwt πλοίο κατασκευάστηκε το 1984 στα ναυπηγεία της Kawasaki και η τιμή πώλησής του δεν έχει γίνει ακόμη γνωστή.

Τη σύσταση μιας νέας εταιρείας με την επωνυμία Coeclerici Ceres Bulk Carriers N.V., αποφάσισαν οι εταιρείες Ceres Hellenic (με ποσοστό 34%) και Coeclerici Shipping N.V. (με ποσοστό 66%). Η νέα εταιρεία θα διαχειρίζεται στόλο 20 bulk carriers κλάσης cape και panamax, με συνολική χωρητικότητα που θα φτάνει τα 2,4 εκατ. τόνους dwt και φιλοδοξεί να αποτελέσει μία από τις ισχυρότερες δυνάμεις στον τομέα μεταφοράς ξηρού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σε ελληνικά συμφέροντα έναντι 4 εκατ. δολ. πουλήθηκε το χωρητικότητας 28.800 dwt products tanker «Iver Splendor», από την ολλανδική εταιρεία Vroon. Το ναυπηγήσεως 1981 πλοίο βρισκόταν σε διαδικασία πώλησης αρκετό καιρό και, σύμφωνα με μεσιτικές πηγές, οι πλοιοκτήτες ανέμεναν να το πουλήσουν τον περασμένο Ιανουάριο έναντι 4,5 εκατ. δολ., κάτι που όμως δεν επετεύχθη.

Στη ναύλωση του δεξαμενοπλοίου «Uranus» (40.000 dwt)

για περίοδο 12 μηνών, προχώρησε η εταιρεία Irving. Το εν λόγω πλοίο ανήκει στον όμιλο Overseas Shipholding και ο ημερήσιος ναύλος του έχει καθοριστεί στα 13.150 δολ.

Ένα νεότευκτο handymax bulker φέρεται ότι ναύλωσε ο όμιλος Clipper για περίοδο 12 μηνών. Πρόκειται για το χωρητικότητας 50.000 dwt «Tai Harvest», το οποίο θα παραδοθεί στους ναυλωτές του στα τέλη του μηνός, απευθείας από το ιαπωνι-

κό ναυπηγείο όπου κατασκευάζεται. Όσον αφορά το ναύλο του, αυτός συμφωνήθηκε στα 7.950 δολ. την ημέρα.

Σε μιαν άλλη συμφωνία, η Star προχώρησε στη ναύλωση του bulker «Chettinad Tradition» -χωρητικότητας 43.000 dwt και ναυπηγήσεως 1985- για έξι μήνες με option για έξι επιπλέον. Στο συγκεκριμένο deal, ο ημερήσιος ναύλος καθορίστηκε στα 6.250 δολ., με παράδοση η οποία θα γίνει στα τέλη Απριλίου στη Βομβάη.

Με το μεγάλο Ναυτιλιακό Συνέδριο που θα πραγματοποιηθεί στο Μέγαρο Μουσικής με τη συμμετοχή διακεκριμένων προσωπικοτήτων από όλο τον κόσμο, αρχί-

ζει τη Δευτέρα 3 Ιουνίου η εβδομάδα των «Ποσειδωνίων 2002».

Η έκθεση «Ποσειδώνια 2002», η μεγαλύτερη και πλέον σημαντική ναυτιλιακή έκθεση στον κόσμο, θα λειτουργήσει και φέτος στον

εκθεσιακό χώρο του ΟΛΠ, που πρόσφατα ανακαινίσθηκε πλήρως. Η έκθεση θα κλείσει τις πύλες της την Παρασκευή 7 Ιουνίου 2002.



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE
TEL: +30-10-4283660 • FAX: +30-10-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



Εργαζόμαστε για να είμαστε έτοιμοι



τακρίνεται για τον ήπιο χαρακτήρα του και την αρτιότητα των γνώσεών του. Ο Χρήστος Δελμηχάλης βρίσκεται στο «πηδάλιο» του Λιμενικού Σώματος περίπου

ένα μήνα και ήδη αφήνει το στίγμα του.

Στην πρώτη αποκλειστική συνέντευξή του μιλάει στα «Ναυτικά Χρονικά» για τους στόχους του Λιμενικού, το εξοπλιστικό πρόγραμμα το οποίο βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, τις ανάγκες από πλευράς έμπυχου δυναμικού, καθώς και το νέο μοντέλο με τις περιφερειακές διοικήσεις.

«Εργαζόμαστε για να είμαστε έτοιμοι.

Μόνο το αποτέλεσμα μπορεί να επιβεβαιώσει την προσπάθεια που ήδη έχει αρχίσει», αναφέρει για το κατά πόσο θα είναι έτοιμο το Λ.Σ. στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Ο αρχηγός του Σώματος αναφέρεται ακόμη στην Ακαδημία του Λιμενικού, στη λαθρομετανάστευση και την αντιμετώπισή της, καθώς και στο πόσο θα είναι έτοιμοι οι άνδρες και οι γυναίκες του Σώματος, να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους την καλοκαιρινή περίοδο, στο νέο τοπίο των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

του Νάσου Πουλακίδα

Ποια ήταν τα πρώτα συναισθήματά σας μόλις πληροφορηθήκατε την απόφαση του ΚΥΣΕΑ για την τοποθέτησή σας στην ηγεσία του Σώματος;

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τη δυνατότητα που μου δίνεται να επικοινωνήσω με το αναγνωστικό κοινό σας και με τον τρόπο αυτό να προσπαθήσω να δώσω μια εικόνα των άμεσων στόχων και προοπτικών του Λιμενικού Σώματος. Από τη στιγμή που ορκίστηκα σημαιοφόρος του Λιμενικού Σώματος, θεωρούσα ως θεμιτή φιλοδοξία να υπηρετήσω και ως ανώτατος αξιωματικός. Η απόφαση του ΚΥΣΕΑ για επιλογή μου ως αρχηγού Λ.Σ. ήταν οπωσδήποτε για μένα μια μεγάλη τιμή, χαρά και ταυτόχρονα συγκίνηση. Για την τιμή που μου έγινε ευχαριστώ τον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη και όλα τα μέλη του ΚΥΣΕΑ και ιδιαίτερος τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη για την πρότασή του. Όμως, σας διαβεβαιώνω ότι τα πρώτα συναισθήματα της χαράς και της συγκίνησης πάρα πολύ γρήγορα υπερκεράσθηκαν από το συναίσθημα της ευθύνης αυτής της θέσης. Πιστεύω όμως ότι ο επαγγελματισμός, οι γνώσεις, η φιλοτιμία και η ποιότητα του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος θα συμβάλουν ώστε να ανταποκριθώ στις απαιτήσεις των καθηκόντων μου ως αρχηγού.

Οι πρώτοι σας στόχοι το 2002 για το Λιμενικό, το οποίο υπηρετείτε πλέον των 30 ετών, ποιοι είναι;

Γνωρίζετε ότι οι αρμοδιότητες και οι αποστολές του Λιμενικού Σώματος είναι πολλές και καμιά δεν υπολείπεται των άλλων.

Στόχος είναι να πετύχουμε σε όλες τις αρμοδιότητες και τις αποστολές μας. Προτεραιότητα έχουν τα θέματα που άμεσα συνδέονται με το σύνολο των Ελλήνων πολιτών και τις πραγματικές ανάγκες του.

Στο πλαίσιο αυτό η διατήρηση και βελτίωση του



συναίσθηματος της ασφάλειας, οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η πρόληψη περιστατικών ρύπανσης βρίσκονται ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων. Παράλληλα τα θέματα που συνδέονται με την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της εκπαίδευσης των ναυτικών μας, η βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης στα πλοία και η εξασφάλιση όρων ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, γνωρίζουμε ότι είναι πεδία από τα οποία θα κριθούμε. Η θέση του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος με επιφορτίζει και με μια ιδιαίτερη ευθύνη, αυτή της βελτίωσης των παροχών διοικητικής μέριμνας για το προσωπικό.

Το εξοπλιστικό πρόγραμμα σε ποια φάση βρίσκεται;

Η υλοποίηση των προμηθειών που βρίσκονται σε εξέλιξη προχωράει με ταχείς ρυθμούς. Με την ερώτησή σας αυτή μου δίνεται την ευκαιρία να εξάρω τις προσπάθειες του προσωπικού του ΥΕΝ που ασχολείται με αυτό το αντικείμενο. Δεν θα ήταν υπερβολή αν έλεγα ότι η κάθε μέρα που περνάει βρίσκει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε πολύ καλύτερη κατάσταση, από όποια εξοπλισμού, από την προηγούμενη. Το Λ.Σ. τα τελευταία χρόνια ενισχύθηκε σημαντικά σε μέσα (πλωτά, εναέρια, χερσαία) και εξοπλισμό με τη διάθεση κονδυ-

λίων ύψους περίπου 45 δισ. δρχ. Σήμερα για το εξοπλιστικό πρόγραμμα του Λ.Σ. έχουν εγκριθεί πιστώσεις συνολικού ποσού 68,5 δισ. δρχ. και βρίσκονται σε εξέλιξη διαγωνισμοί για την προμήθεια πλωτών μέσων (3 ανοικτής θαλάσσης, 12 παράκτια, 12 πνευστά ταχύπλοα), εναέριων μέσων (5 δικινητήρια ελικόπτερα), χερσαίων μέσων (οχήματα, ηλωφορεία, μοτοσυκλέτες) και σύγχρονου ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ενώ έχει προεγκριθεί ποσό 38 δισ. δρχ. στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πληθυσίου Στήριξης (Γ' ΚΠΣ) για την υλοποίηση και άλλων προμηθειών (ελικοπτέρων, σκαφών κ.λπ.).

Όμως, εξίσου μεγάλη πρόκληση, αν όχι μεγαλύτερη, δεν είναι μόνον η αύξηση ποσοτικά και ποιοτικά του εξοπλισμού αλλά και η πλήρης επιχειρησιακή αξιοποίησή του. Στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί δόγμα ότι ο εξοπλισμός που παίρνουμε, αντανάκλα κόπους και προσδοκίες του ελληνικού λαού. Η αξιοθόνηση των αναγκών μας, η λήψη αποφάσεων και η υλοποίησή τους διέπεται από το δόγμα αυτό εξίσου με τη διαφάνεια και τη νομιμότητα. Αποδίδουμε ιδιαίτερη σημασία στη διαρκή εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και στον εκσυγχρονισμό των γνώσεων του προσωπικού μας για την αξιοποίηση του συνόλου των δυνατοτήτων όλων των νέων συστημάτων που τίθενται στη διάθεσή μας.

Από πλευράς έμπυχου δυναμικού ποιες είναι οι ανάγκες για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004;

Θέλω να επισημάνω ότι τα τελευταία χρόνια η Πολιτεία ενίσχυσε αριθμητικά το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Επίσης, οι διαδικασίες κατάταξης που διαμορφώθηκαν σε συνδυασμό με τα επίπεδα εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης ενίσχυσαν και ποιοτικά το ανθρώπινο δυναμικό μας. Η οργανική δύναμη του Λ.Σ. που σήμερα είναι 6.006 θέσεις με τον πρόσφατο νόμο 2935/01 καθορίστηκε σε 10.156 θέσεις, που θα καλυφθούν σταδιακά μέχρι το έτος 2006. Τόσο η προετοιμασία αλλά περισσότερο η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 θα απορροφήσει και θα απασχολήσει ένα σημαντικό μέρος του προσωπικού μας. Έχει ήδη αναπτυχθεί ο κατάλληλος σχεδιασμός ώστε το έμπυχο δυναμικό μας, στο οποίο θα ανατεθούν ειδικά καθήκοντα κυρίως κατά τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, να επικεντρωθεί σε αυτά χωρίς, το ίδιο διάστημα, να μειωθούν τα επίπεδα ανταπόκρισης στις άλλες κύριες αρμοδιότητές μας.

Το 2004, το Λιμενικό Σώμα θα είναι πανέτοιμο για τους Ο.Α.;

Εργαζόμαστε για να είμαστε έτοιμοι. Μόνο το αποτέλεσμα μπορεί να επιβεβαιώσει αυτή την προσπάθεια, που ήδη έχει αρχίσει. Στο πλαίσιο αυτό και σε συνεργασία με ένα ευρύτατο φάσμα εμπλεκόμενων στη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, αξιοποιούμε την εμπειρία από τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του Σίδνεϊ αλλά και αυτών του Σοχτ Λέικ Σίτι και προσαρμόζουμε τα δεδομένα στις συνθήκες που εκτιμάται ότι θα ισχύουν στη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας. Ο σχεδιασμός μας περιλαμβάνει όχι μόνο μέτρα καταστολής αλλά κυρίως μέτρα πρόληψης, τα οποία θα εξασφαλίζουν στον τομέα που μας έχει ανατεθεί ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή των Αγώνων.

Το νέο μοντέλο του Λ.Σ. με τις Περιφερειακές Διοικήσεις θα βοηθήσει;

Η δημιουργία του θεσμού της Περιφερειακής Διοίκησης του Λιμενικού Σώματος είναι μια επένδυση για ευελιξία, αποτελεσματικότερο συντονισμό ενεργειών και επίλυση αιτημάτων πολιτών με τη γένεσή τους. Παρά το γεγονός πως ο θεσμός λειτουργεί



NIKOLAOS ZOUROS

SALVAGE • DEEP SEA & HARBOUR TOWAGE
MOORING & CREW BOATS • ANTI - POLLUTION WORKS

42, 26th Octovriou str * 546 27 * Thessaloniki - Greece
Tel.: +30 31 0 555500, Fax: +30 31 0 555506,
TLX. 410354, 418558 ZOUN GR
www.zouros.gr * e-mail: info@zouros.gr

Don't worry...
everything
is under
our control!!!



CHROMOTYP THESSALONIKI S.A.



γεί ουσιαστικά λιγότερο από τρεις μήνες, υπάρχουν στοιχεία που ήδη έχουν καταδείξει θετική ανταπόκριση στις προσδοκίες μας. Υπάρχουν όλεις οι προϋποθέσεις για την επιτυχία του θεσμού και θεωρώ σκόπιμο να τονίσω την ιδιαίτερα θερμή υποδοχή του και τη συνδρομή που παρέχουν οι τοπικοί φορείς, ιδιαίτερα στις πόλεις όπου ορίσθηκε η έδρα των Περιφερειακών Διοικήσεων του Λιμενικού Σώματος. Οι πόλεις αυτές είναι η Πάτρα, το Ηράκλειο, η Κέρκυρα, η Καβάλα, ο Βόλος και η Τήνος.

Σε ποιο σημείο βρίσκεται η Ακαδημία του Σώματος στην Αλεξανδρούπολη, σε χώρο που ευγενώς έχει παραχωρήσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση;

Έχει παραχωρήσει η διαδικασία παραχώρησης 148 στρεμμάτων στην περιοχή Νέας Χιλής Αλεξανδρούπολης από το υπουργείο Γεωργίας, που έχει παραπέμψει το θέμα στο Υπουργικό Συμβούλιο για έκδοση σχετικής απόφασης. Παράλληλα, γίνονται ενέργειες από την υπηρεσία μας για την ανεύρεση του φορέα που θα αναλάβει τη χρηματοδότηση, την εκπόνηση των μελετών και την εκτέλεση του έργου.

Η θαθρομετανάστευση αποτελεί τεράστια πηγή. Το Λ.Σ. πώς θα βοηθήσει ακόμα περισσότερο στην αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου;

Η αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης εισόδου αλλοδαπών από τα θαλάσσια σύνορα αποτελεί για το ΥΕΝ στόχο άμεσης προτεραιότητας και για την επιτυχία του έχουν δοθεί κατάλληλες οδηγίες στις λιμενικές αρχές, οι οποίες έχουν ενισχυθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια με προσωπικό, σύγχρονα επιχειρησιακά μέσα και τεχνολογικό εξοπλισμό, προκειμένου να ανταποκριθούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο στις αυξημένες υποχρεώσεις τους. Για την περαιτέρω ενίσχυση των λιμενικών αρχών έχει εκπονηθεί και υλοποιείται ήδη εξοπλιστικό πρόγραμμα, που προβλέπει την προμήθεια μεγάλου αριθμού και διαφόρων επιχειρησιακών δυνατοτήτων περιπολικών σκαφών, ελικοπτερών, αεροσκαφών οχημάτων, οπλισμού κ.λπ. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού έχουν κινηθεί ήδη οι προβλεπόμενες διαδικασίες για την άμεση προμήθεια νέων με-

γάλων περιπολικών σκαφών ανοικτής θαλάσσης, τα οποία, σε συνδυασμό με τα ήδη υπάρχοντα δικινητήρια αεροσκάφη Λ.Σ. και τα υπό προμήθεια αστυνομικά ελικόπτερα, θα επιχειρούν σε 24ωρη βάση σε όλη τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και ειδικότερα κατά μήκος των ανατολικών θαλάσσιων συνόρων μας, για την πρόληψη

Αποδίδουμε ιδιαίτερη σημασία

στη διαρκή εκπαίδευση,

μετεκπαίδευση και εκσυγχρονισμό

των γνώσεων του προσωπικού μας

για την αξιοποίηση του συνόλου

των δυνατοτήτων όλων

των νέων συστημάτων που τίθενται

στη διάθεσή μας

και την καταστολή τόσο της παράνομης διακίνησης αλλοδαπών όσο και κάθε άλλης μορφής εγκληματικής δραστηριότητας. Από τον παρελθόντα μήνα Ιούλιο, οπότε φάνηκαν αυξητικές τάσεις του ρυθμού εισόδου θαθρομεταναστών από τα θαλάσσια σύνορα, εντατικοποιήθηκαν τα μέτρα επιτήρησης και συγκεκριμένα:

— Έγινε χωροταξική ανακατανομή των περιπολικών σκαφών του Λ.Σ. και ενισχύθηκαν ιδιαίτερα οι ευαίσθητες περιοχές του Αιγαίου. Σημειώνεται ότι για την επιτήρηση των ανατολικών θαλάσσιων συνόρων μας έχουν διατεθεί σαράντα ένα σύγχρονα περιπολικά σκάφη.

— Πραγματοποιούνται αυξημένες τακτικές περιπολίες από εναέρια μέσα του Λ.Σ.

— Ενισχύονται κατά περίπτωση οι λιμενικές αρχές του Ανατολικού Αιγαίου με ομάδες των Ειδικών Δυνάμεων του Λ.Σ.

— Στη λήψη των παραπάνω μέτρων επιτήρησης των θαλάσσιων συνόρων μας, οι λιμενικές αρχές υποστηρίζονται από τις κατά τόπους στρατιωτικές – ναυτικές μονάδες, τις αστυνομικές αρχές και τις λοιπές υπηρεσίες ασφαλείας στο πλαίσιο του υφιστάμενου σχεδιασμού.

— Στο πλαίσιο των μέτρων επιτήρησης ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών εντάσσεται και η επίβλεψη των διαδικασιών εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος Vessel Traffic Maritime Information System (VTMIS).

Παρά το εξαιρετικά μεγάλο μήκος της ακτογραμμής της χώρας (16.000 χιλιόμετρα), οι λιμενικές αρχές μέχρι τώρα, ενεργώντας με βάση τον υφιστάμενο εθνικό σχεδιασμό και με κατάλληλη αξιοποίηση του προσωπικού και των επιχειρησιακών μέσων που τους έχουν διατεθεί, παρουσιάζουν αυξημένη δραστηριότητα στην αντιμετώπιση της θαθρομετανάστευσης και καταγράφουν σημαντικές επιτυχίες στον τομέα αυτόν. Τέλος, εκτιμούμε ότι για το θέμα θα αποδειχθεί αποτελεσματικότητα και η υλοποίηση του Πρωτοκόλλου Επανεισδοχής Θαθρομεταναστών το οποίο υπέγραψαν, στην Αθήνα, την 08/11/2001, οι υπουργοί Εξωτερικών Ελλάδας – Τουρκίας και του οποίου αναμένεται η κύρωση από τα Κοινοβούλια των δύο χωρών.

Το καλοκαίρι είναι προ των πυλών. Οι άντρες και οι γυναίκες του Σώματος είναι έτοιμοι για να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο μεγάλο τουριστικό ρεύμα που αναμένεται, σύμφωνα με τα πρώτα στοιχεία του 2002;

Ένας από τους κύριους παράγοντες που συνδέονται με την έννοια του τουρισμού και της παροχής υπηρεσιών τουρισμού, ειδικά στη χώρα μας, είναι η ομαλή και ασφαλή εκτέλεση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Σε επιτελικό επίπεδο επιδιώκεται η κάλυψη του συνόλου των ακτοπλοϊκών αναγκών με τα ήδη δρομολογημένα πλοία. Ένα βασικό στοιχείο αυτού του σχεδιασμού είναι η παροχή ευελιξίας για την αντιμετώπιση ειδικών αναγκών ή έκτακτων περιστατικών, εφόσον απαιτηθεί. Στον τομέα της ασφάλειας, ειδικά στα επιβατηγά πλοία, δεν υφίσταται καμιά ανοχή όσον αφορά την εφαρμογή των απαιτήσεων της εθνικής και της διεθνούς νομοθεσίας. Πέρα από τις τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις από κλιμάκια εξειδικευμένου προσωπικού, προγραμματίζονται και εν πλώ επιθεωρήσεις σε όλους τους τομείς. Τέλος, οι λιμενικές αρχές είναι έτοιμες να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα τάξης ώστε να εξασφαλιστεί η εύρυθμη διεκπεραίωση των επιβατών και των οχημάτων από τα λιμάνια.

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



GRIDBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRIDBLASTING
HYDROBLASTING • CLEANING • PAINTING • GAS-FREE

S. HILIOU LTD.

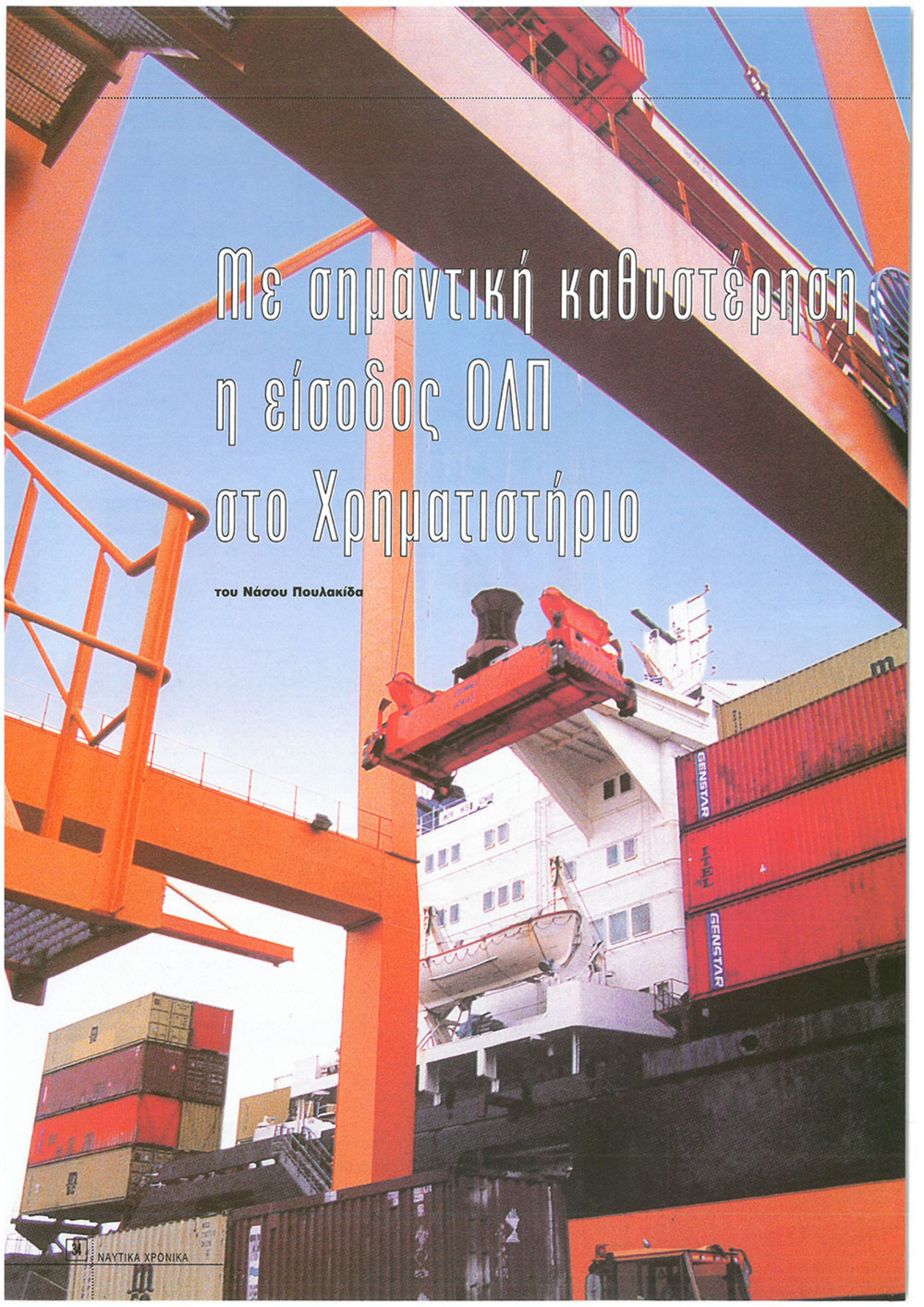
77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

TEL: (+3010) 44 10 431 - 40 20 304

FAX: (+3010) 4416 887 - 40 20 367

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



Με σημαντική καθυστέρηση η είσοδος ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο

του Νάσου Πουλακίδα

Η δημόσια εγγραφή αναμένεται τους καλοκαιρινούς μήνες

Στο πηδάλιο του Οργανισμού ο Σωτήρης Θεοφάνης



ε... θυελλώδεις ανέμους έβαλε «πλώρη» για το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ο ΟΛΠ. Οι παραιτήσεις του

προέδρου Κώστα Μανιατόπουλου και του διευθύνοντος συμβούλου Χαρίλαου Ψαραύτη, οι οποίες έγιναν αμέσως αποδεκτές από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη, έβαλαν φρένο προσωρινά στη διαδικασία μετοχοποίησης.

Οι σχέσεις των κυρίων Μανιατόπουλου και Ψαραύτη δεν ήταν και οι καλύτερες τους τελευταίους μήνες, κάτι που γνώριζαν οι περισσότεροι στην ακτή Μισούλη.

Ο κ. Ανωμερίτης παρά τη διοικητική κρίση υποστηρίζει ότι η πορεία του ΟΛΠ προς το ΧΑΑ θα είναι δυναμική και σε τίποτα δεν θα επηρεαστεί η μετοχοποίηση. Με καθυστέρηση μιας εβδομάδας ο υπουργός όρισε νέο πρόεδρο του ΟΛΠ, ο οποίος ταυτόχρονα θα ασκεί και καθήκοντα διευθύνοντος συμβούλου, τον κ. Σωτήρη Θεοφάνη, μέχρι πρότινος διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΘ. Ο κ. Θεοφάνης είναι πολιτικός μηχανικός με ειδίκευση στο σχεδιασμό και τη διοίκηση λιμένων. Ήταν αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος, από το οποίο παραιτήθηκε προ διετίας. Το πενταετές επενδυτικό πρόγραμμα της ΟΛΠ Α.Ε., με το οποίο αναμένεται να αληθάνει ριζικά η όψη του πειραιϊκού λιμανιού, ανέρχεται στα 75 δισ. δραχμές.

Ο φάκελος της ΟΛΠ Α.Ε. για την επικείμενη είσοδο του 25,5% του Οργανισμού στο ΧΑΑ κατατέθηκε στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και στο Δ.Σ. του Χρηματιστηρίου προ μηνός (ανάδοχοι η Eurobank Εργασίας και η ΑΤΕ), ενώ ο υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης έχει δηλώσει ότι ο Οργανισμός είναι «τεράστιο οικονομικό μέγεθος». Η δημόσια εγγραφή, μετά τις ραγδαίες εξελίξεις, αναμένεται τους καλοκαιρινούς μήνες.

Οι εξελίξεις στη λιμενική αγορά της Μεσογείου, καθώς και η απαίτηση της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας για ταχεία προσαρμογή στους ρυθμούς της Ευρωζώνης, υποδεικνύουν και τις στρατηγικές επιλογές της εταιρείας, που συνοψίζονται στα εξής:

- Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στον πελάτη και στον πολίτη.



- Βελτίωση της αποτελεσματικότητας.
- Αύξηση της κερδοφορίας.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του λιμένα.

Στο πλαίσιο των παραπάνω στόχων και του στρατηγικού και επιχειρησιακού της σχεδίου, η ΟΛΠ Α.Ε. έχει εκπονήσει ένα φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα συνολικού προϋπολογισμού 74,9 δισ. δρχ. (2001 - 2006). Το πρόγραμμα περιλαμβάνει έργα πολιτικού μηχανικού και επενδύσεις σε ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό και νέες τεχνολογίες. Ένα μέρος του προγράμματος αφορά το εμπορικό λιμάνι και άρρη το επιβατικό. Στο τελευταίο εντάσσονται τα έργα ανάπτυξης στον κεντρικό λιμένα και τα έργα προετοιμασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Τα ολυμπιακά έργα θα χρηματοδοτηθούν από ίδια κεφάλαια και πόρους του ολυμπιακού προϋπολογισμού. Τα έργα ανάπτυξης στον κεντρικό λιμένα, μεταξύ των οποίων η κατασκευή δύο πολυτελών ξενοδοχείων και η βελτιωμένη σύνδεση του λιμένα με τον λοιπό αστικό χώρο, θα αποτελέσουν το ορατό έργο προσφοράς της ΟΛΠ Α.Ε. προς τον Πειραιά. Ακόμη μεγαλύτερη όμως αναμένεται να είναι η συνεισφορά της εταιρείας στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής και της εθνικής οικονομίας γενικότερα, με την πε-

ραιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής δραστηριότητας και τη στήριξη της απασχόλησης.

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) αποτελεί τον οικονομικό πνεύμονα του λιμένα. Από τον Πειραιά διακινήθηκαν το 1999 περί τα 956.000 TEU, ενώ το 2000 διακινήθηκαν συνολικά 1.161.000 TEU, σημειώνοντας αύξηση κατά 21,44%, γεγονός που καθιστά τον Πειραιά 46ο λιμάνι στον κόσμο και το πρώτο στην Ανατολική Μεσόγειο. Για το 2001 η συνολική κίνηση εκτιμάται περί τα 1.168.000 TEU. Ο Πειραιάς διαθέτει πλούσιο δίκτυο συνδέσεων από και προς τη Μέση Ανατολή, τη Μαύρη Θάλασσα και όλη τη λεκάνη της Μεσογείου.

Η ΟΛΠ Α.Ε. έχει δρομολογήσει ουσιαστικές ενέργειες ανάπτυξης και επέκτασης των υπάρχουσών υποδομών του ΣΕΜΠΟ. Ειδικότερα προωθεί:

- Την ανακατασκευή δικτύου ρευματοδότησης και μετατροπή γερανογεφυρών του προβλήτα II του ΣΕΜΠΟ με εκτιμώμενο συνολικό κόστος περί τα 800 εκατ. δρχ. Το έργο υπολογίζεται να ολοκληρωθεί εντός του 2002.
- Την κατασκευή του ανατολικού τμήματος του προβλήτα III: Το συνολικό κόστος του έργου υπολογίζεται σε 15 δισ. δρχ. Συντάσσεται η τεχνική μελέτη του έργου το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2006, ενώ έχει ενταχθεί η χρηματοδότησή του με ποσό 11 δισ. δρχ. στο Γ' ΚΠΣ. Με την ολοκλήρωση κατασκευής και των δύο τμημάτων του προβλήτα III (ανατολικής και δυτικής) υπολογίζεται ότι η δυναμικότητα των κερσαίων χώρων αποθήκευσης θα αυξηθεί κατά 69%, ενώ η δυναμικότητα λιμενικής υποδομής του ΣΕΜΠΟ θα αυξηθεί κατά 54%.
- Ο προϋπολογισμός προμήθειας πάσης φύσεως ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού του ΣΕΜΠΟ για την περίοδο 2005-06 υπολογίζεται σε 23,2 δισ. δρχ.

Τα έργα στον κεντρικό λιμένα

Τα έργα στον κεντρικό λιμένα αποτελούν ένα μακρόπνοο σχέδιο και την καλύτερη απόδειξη ότι η ΟΛΠ Α.Ε. μπορεί να συνεχίσει να προ-

σφέρει στον Πειραιά και παράλληλα να διεκδικεί με αξιώσεις τη διατήρηση του τίτλου του κυριότερου επιβατικού λιμανιού της Μεσογείου. Το φιλόδοξο Σχέδιο Ανάπτυξης Κεντρικού Λιμένα προβλέπει την πλήρη ανάπτυξη του λιμένα με την ολοκλήρωση της κατασκευής κερσαίων και θαλάσσιων έργων που είναι ήδη σε εξέλιξη και την υλοποίηση συμπληρωματικών παρεμβάσεων με στόχο την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους επιβάτες και στα πλοία της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας, καθώς και την ουσιαστική σύνδεση της πόλης με το λιμάνι.

Πέραν των ενεργειών στήριξης της επιβατικής κίνησης, έχει εκπονηθεί επενδυτικό πρόγραμμα για την προετοιμασία του λιμένα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και θα επιδιωχθεί η μέγιστη δυνατή χρηματοδότηση των έργων αυτών από τον προϋπολογισμό της ολυμπιακής προετοιμασίας του «Αθήνα 2004». Η σύμβαση ΟΛΠ Α.Ε. - «Αθήνα 2004» - ΥΕΝ υπεγράφη το Σεπτέμβριο του 2001. Τα ολυμπιακά έργα αναλύονται ως ακολούθως:

— Αναπλάσεις, κατεδαφίσεις παλαιών κτιρίων, αναπαλαιώσεις κτιρίων, δασοφυτεύσεις, εξωραϊσμός χώρων κεντρικού λιμένας.

— Ανακατασκευή δικτύου ύδρευσης - αποχέτευσης.

— Περιφράξεις ασφαλείας λιμένας - ανακατασκευή πυλίων - ασφάλεια.

— Έργα - παρεμβάσεις στον κεντρικό λιμένα για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων - ακτοπλοΐας.

— Έργα - παρεμβάσεις στη λιμενική περιοχή Δραπετσώνας - Κεραταινίου για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων - ακτοπλοΐας.

Τα έργα αυτά αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2004 και έχουν συνολικό προϋπολογισμό 11,6 δισ. δρχ. Έχει μέχρι στιγμής εξασφαλισθεί κρατική χρηματοδότηση 2,56 δισ. δρχ. Παράλληλα, έχει δομηθεί η κατασκευή δύο ξενοδοχείων στον κεντρικό λιμένα στις θέσεις «Παλατάκι» (5 αστέρων) και ακτή Βασιλειάδη (4 αστέρων), η κατασκευή νέων θέσεων πλοίων κρουαζιέρας, η κατασκευή επιβατικών σταθμών κρουαζιέρας, η κατασκευή επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας, η κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στο Εκθεσιακό Κέντρο, η αναβάθμιση του Εκθεσιακού Κέντρου, η διαμόρφωση της περιοχής Σιλό - Δεξαμενών και άλλα έργα ανάπτυξης. Πολλά από τα έργα αυτά θα υλοποιηθούν με αυτοχρηματοδότηση και συμβάσεις παραχώρησης με ιδιωτικούς φορείς.

Η εμπιστευτική επιστολή του Χαρ. Ψαραύτη

«Θετικές οι προοπτικές του ΟΛΠ για το ΧΑΘ»

Μία ημέρα πριν από την παραίτησή του, ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ Χαρ.

Ψαραύτης απέστειλε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη

(με κοινοποίηση στον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη) την ακόλουθη επιστολή,

η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει.



Αισθάνομαι ιδιαίτερα ικανοποιημένος που συνέδεσα το όνομά μου με ορισμένες σημαντικές εξελίξεις στον ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια, στην πραγματοποίηση των οποίων συνέβαλα. Αυτές περιλαμβάνουν τις εξής:

1. Στον τομέα containers, τον πλέον σημαντικό τομέα για την εταιρεία, η κίνηση μέσω ΟΛΠ αυξήθηκε από 585.000 TEU το 1996 σε περίπου 1.160.000 TEU το 2001, ξεπερνώντας για πρώτη φορά στην ιστορία του ΟΛΠ τον πήχυ του ενός εκατομμυρίου TEU. Ο Πειραιάς ήδη συγκαταλέγεται μέσα στα 50 πρώτα λιμάνια containers του κόσμου και είναι το πρώτο hub port της Ανατολικής Μεσογείου.

2. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε το γεγονός ότι ο Πειραιάς κατόρθωσε να προσελκύσει από το 1997 σημαντικές εται-

ρείες όπως η Mediterranean Shipping Company (MSC), η Norasia και η China Shipping Container Line, εταιρείες που μπορούσαν να επιλέξουν άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια στη Μεσόγειο, αλλά προτίμησαν τον Πειραιά. Η σύμβαση με τη MSC ανανεώθηκε μέχρι το 2011.

3. Στον επιβατικό λιμένα, ολοκληρώθηκε ένα έτος νωρίτερα από το προβλεπόμενο η πρώτη φάση της ανάπτυξης, με έργα και παρεμβάσεις που βελτιώνουν την ποιότητα υπηρεσιών στον επιβάτη και στον πολίτη του Πειραιά.

4. Ο ΟΛΠ συνέταξε πενταετές στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο και κατέθεσε σύμφωνα με το νόμο στα συναρμόδια υπουργεία για έγκριση.

5. Ο ΟΛΠ παρέλαβε μελέτη για το οργανωτικό του σχέδιο, που θα αποτελέσει τη βάση για το νέο οργανωτικό του σχήμα.

6. Ο ΟΛΠ συνέταξε επίσης πρωτοποριακό και φιλόδοξο σχέδιο ανάπτυξης του επιβατικού λιμένα, παρόμοιο του οποίου δεν υπάρχει στην Ελλάδα και το οποίο έχει ήδη θέσει σε εφαρμογή.

7. Ολοκληρώθηκαν λιμενικά έργα για νέες θέσεις ακτοπλοΐας στην ακτή Βασιλειάδη και παραδίδονται στο κοινό το καλοκαίρι που έρχεται.

8. Είναι σε εξέλιξη λιμενικά έργα για κρουαζιερόπλοια (περιοχή «Παλατάκι») και κερσαία έργα ανάπτυξης στις περιοχές «Παλατάκι» και «Βασιλειάδη».

9. Εξασφαλίστηκε κοινοτική χρηματοδότηση 12 δισ. για μεγάλα έργα.

10. Το 1999 ο ΟΛΠ μετετράπη σε Ανώνυμη Εταιρεία, με το νόμο 2688/99, ➡

THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, JULY '98



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, FEB. '99



HUGHES 5030, 1580 BAR, 146 L/MIN, JULY '97



HUGHES 5000, 1580 BAR, 146 L/MIN, JAN '99

CORAL LTD.
**... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.**



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

9 FILELLINON STR. • 185 36 PIRAEUS GREECE
TEL.: 429 4354-5, 429 4396-7 • FAX: 429 4735, 429 4400 • TLX: 241138 MELM GR
WEBSITE: <http://www.itel.gr/coral> • E-MAIL: coral@itel.gr

κάτι που έγινε αναίμακτα και που σηματοδότησε την περαιτέρω μετεξέλιξη του τα επόμενα χρόνια (εισαγωγή στο ΧΑΑ κ.λπ.).

11. Με τη μετατροπή σε Α.Ε., λύθηκαν σημαντικά χρόνια προβλήματα των εργαζομένων του ΟΛΠ όπως το συνταξιοδοτικό και η περίθαλψη, τα οποία αν δεν λύνονταν θα οδηγούσαν την εταιρεία αργά ή γρήγορα σε σοβαρή οικονομική κρίση.

12. Έγινε η απογραφή και αποτίμηση της περιουσιακής κατάστασης της εταιρείας και έκλεισε κερδοφόρα η πρώτη υπερδωδεκάμηνη εταιρική χρήση (1/6/99 - 31/12/00), με διανομή μερίσματος στο ελληνικό Δημόσιο.

13. Όλη η διαδικασία της προετοιμασίας του φακέλου για το ΧΑΑ εκτελέστηκε σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα.

14. Υιοθετήθηκε φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 75 δισ. δρχ. για τα έτη 2002 - 2006, η υλοποίηση του οποίου είναι σε εξέλιξη. Για πρώτη φορά στην ιστορία του ΟΛΠ σημαντικό μέρος του

προγράμματος αφορά αυτοχρηματοδοτούμενα έργα.

15. Έγινε σημαντική αναδιάρθρωση των τιμολογίων μας σε πολλούς τομείς, με γνώμονα την ανταποδοτικότητα και την απλούστευση.

16. Ετέθη επιτυχώς σε λειτουργία από το προσωπικό του ΟΛΠ το ολοκληρωμένο σύστημα μηχανογράφησης στο container terminal, κάτι που θεωρώ το πιο σημαντικό γεγονός του ΟΛΠ τα τελευταία 30 χρόνια.

17. Ετέθη επιτυχώς σε εφαρμογή το σύστημα εξυπηρέτησης πλοίων με rendez vous.

18. Προωθείται το έργο της επέκτασης του car terminal.

19. Έγιναν πολλά έργα και παρεμβάσεις για τη ναυπηγοεπισκευή (αναβάθμιση υποδομής, επεκτάσεις ναυπηγείων, νέοι κανονισμοί και τιμολόγια, επέκταση Γερμανικής Σκάλας κ.λπ.).

20. Θεσπίστηκε Κανονισμός Υγιεινής και Ασφάλειας.

21. Υπεγράφη η πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ΟΛΠ - ΟΜΥΛΕ.

22. Υπεγράφη σύμβαση με τον «Αθήνα 2004» και το ΥΕΝ για τα ολυμπιακά έργα, τα οποία είναι σε πλήρη εξέλιξη και μέσα στο χρονοδιάγραμμα.

23. Αναβαθμίστηκε σημαντικά το Εκθεσιακό Κέντρο.

24. Είναι σε εξέλιξη διαγωνισμοί για υπόγειο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, για δύο ξενοδοχεία και για χρηματοοικονομικό σύμβουλο για τα ξενοδοχεία.

25. Επίσης, σε εξέλιξη είναι διαγωνισμοί για την υποστήριξη των οικονομικών μας υπηρεσιών και για την υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου.

26. Ο ΟΛΠ συνεχίζει να συμμετέχει ενεργά στα διεθνή fora (Ε.Ε., ΕΣΡΟ). Το 2001 έγινε πλήρες μέλος του International Association of Ports and Harbors (IAPH). Φιλοξένησε σύνοδο του ΙΑΡΗ τον Ιανουάριο, και τον Απρίλιο θα συνδιοργανώσει με το Mare forum το διεθνές συνέδριο Med Ports 2002.

Hellenic NAVIGATOR

REPRESENTATIONS IN GREECE

▲ PORT AGENTS

▲ TOWING COMPANIES

Agencies: Argentina - NABSA AGENCIA MARITIMA, Azores - ALBANO DE OLIVEIRA SUCESSOR, Australia - Mc ARTHUR SHIPPING & AGENCY, Brazil - WILLIAMS LTDA, Chile - CPT AGENCIA MARITIMA, Egypt - ATLAS MARINE SERVICES CO., Germany - SCHIFFSMAKLEREI SHIPPING AGENCY GMBH, Iran - SOUTH SAILOR LTD., India - ATLANTIC SHIPPING LTD., Italy - MARITTIMA RAVENNATE SPA., Japan - CORNHILL SHIPPING (2000) LTD., Korea - SUNHILL AGENCY CO., Malta - PALM SHIPPING AGENCY LTD., New Zealand - SEATRANS NEW ZEALAND LTD., Pakistan - FANN MARITIME PVT LTD., Panama - C.B.FENTON & COMPANY S.A., Portugal - DAVID JOSE DE PINHO FILHOS LDA., Saudi Arabia - GLOBE MARINE SERVICES CO., South Africa - KING & SONS (PTY) LTD., Spain - AARUS MARITIMA S.A., Sudan - THE NATIONAL SHIPPING AGENCY, Trinidad - CARICOM SHIPPING AGENCIES LTD., Uruguay - UNIVERSAL SHIPPING AGENCY S.A., Yemen - ALGHALEBI GROUP OF COMPANIES

Towing Companies: Chile - CPT AGENCIA MARITIMA, Lithuania - TOWAGE AND MARINE ASSISTANCE UAB, U.S.A. West Coast - FOSS MARITIME, U.S.A. East Coast - MORAN TOWING CORP.

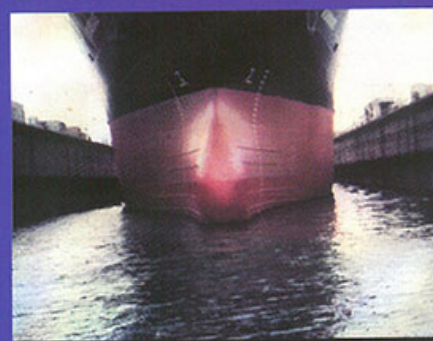
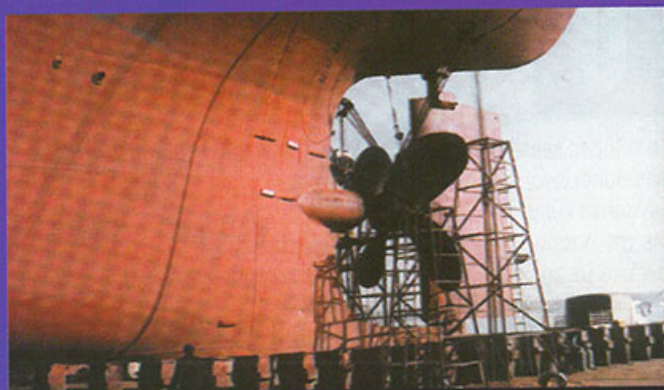
NAVIGATOR S. A. Tel: +3010 - 6231050, Fax: +3010 - 6230789/6233505

E-Mail: navi@navikefi.gr, Web Site: www.hellenic-navigator.gr

ASTRON MARINE PAINTS

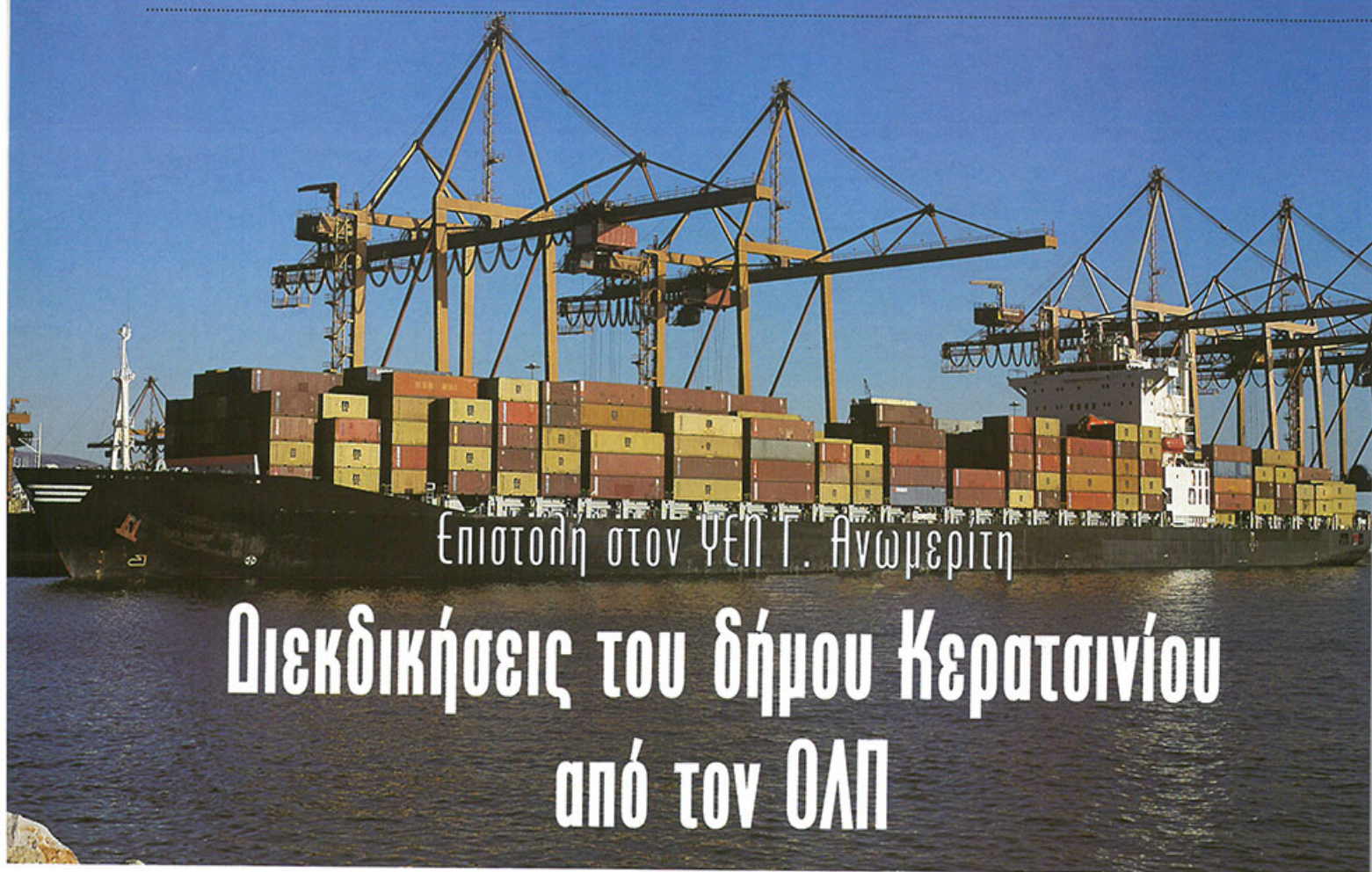
ISO 9001

**ΧΡΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1980**



**ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΜΕ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΒΑΦΗΣ
S. HILIOU LTD.
ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΣ
2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ
ISO 9001**

Κων/πολεως 65, 118 55 ΑΘΗΝΑ, Τηλ.: 010 3458198 - 010 3457748. Fax: 010 3456201
E-mail: astron_paints@hotmail.com <http://users.x.treme.gr/section5/papaln>



Επιστολή στον ΨΕΠ Γ. Ανωμερίτη Διεκδικήσεις του δήμου Κερατσινίου από τον ΟΛΠ



Ο δήμαρχος Κερατσινίου Φώτης Μελλάς με επιστολή του προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη διεκδικεί τα συμφέροντα του δήμου Κερατσινίου.

Το πλήρες κείμενο της επιστολής, η οποία κοινοποιήθηκε και στον πρωθυπουργό, έχει ως εξής:

«Αγαπητέ κύριε υπουργέ,

Με την παρούσα επιθυμούμε, κατ' αρχάς, να σας ενημερώσουμε σχετικά με τα ζητήματα που αφορούν το δήμο Κερατσινίου και την ΟΛΠ Α.Ε.

Ακολουθώντας σας παραθέτουμε ένα προς ένα τα σημεία προκειμένου να έχετε μια σαφή εικόνα περί των αιτημάτων μας.

Πέραν όμως αυτών, θα θέλαμε να επισημάνουμε το γεγονός ότι ο δήμος Κερατσινίου, κατ' ευφημισμόν παράλιος δήμος, είναι κυριολεκτικά αποκλεισμένος από τον αιγιαλό.

Η σημερινή θλιβερή εικόνα των ακτών με τα βυθισμένα πλοία, τα εγκαταλελειμμένα πλοία (καταλύματα τοξικομανών) και την επιφάνεια της θάλασσας να καλύπτεται με ψόφια ψάρια και ποντίκια, αποδεικνύεται με πλούσιο φωτογραφικό και άλλο υλικό.

1. Τέλος, ο ΟΛΠ εκτός από την παράκτια ζώνη, έχει καταλάβει και τεράστια χερσαία έκταση εντός του δήμου Κερατσινίου.

Όλες οι ανωτέρω εκτάσεις έχουν δοθεί στον ΟΛΠ μέσω περιέργων επί χούντας παραχωρητηρίων, αλλὰ δυστυχώς και μετά αυτήν.

Τα παραχωρητήρια αυτά αφορούσαν τον ΟΛΠ και το δημόσιο χαρακτήρα του. Σήμερα ο ΟΛΠ έχει γίνει Α.Ε., μπαίνει στο Χρη-

ματιστήριο και στην ελεύθερη αγορά. Συνεπώς, ο λόγος της παραχώρησης έχει εκλείψει και οι ακτές του Κερατσινίου επιβάλλεται να περιέλθουν στο νόμιμο κάτοχό τους, δηλαδή το δήμο Κερατσινίου.

Σε διαφορετική περίπτωση ο δήμος Κερατσινίου πρέπει να λάβει το ποσοστό των μετοχών που του αναλογούν.

2. Λιμανάκι Αλιέων.

Στο Πρωτόκολλο Συνεργασίας του '96, που υπεγράφη από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Λαλιώτη, την υπουργό (τότε) Ανάπτυξης κ. Παπανδρέου και τη ΔΕΗ, σαφέστατα αναφέρεται ότι παραχωρείται στο δήμο Κερατσινίου έκταση 4 στρεμμάτων στο Λιμανάκι Αλιέων. Τα ανωτέρω απεικονίζονται σε σχετικό χάρτη που περιλαμβάνεται στο Πρωτόκολλο Συνεργασίας και το οποίο έχει δοθεί στο ΥΕΝ όπως αναθεωρήθηκε και υπογράφεται από τον κ. Λαλιώτη, τον κ. Χριστοδουλάκη και το δήμο Κερατσινίου.

Στις 29/08/2001 υπεγράφη μεταξύ του υφυπουργού Οικονομικών κ. Φωτιάδη και του τότε ΥΕΝ κ. Παπουτσή σύμβαση παραχώρησης στο δήμο Κερατσινίου, για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υποδομών από τον ΟΛΠ Α.Ε. Στη σύμβαση αυτή παραχωρούνται προς χρήση στο δήμο Κερατσινίου μόνο 3 στρέμματα, ενώ το Πρωτόκολλο Συνεργασίας αναφέρει 4 στρέμματα.

Από τότε έως σήμερα, το Δ.Σ. του ΟΛΠ δεν υλοποιεί την ανωτέρω σύμβαση ούτε τα ανωτέρω υπογεγραμμένα μεταξύ Πολιτείας και δήμου Κερατσινίου. Με τον τρόπο αυτό, πρώτον, εκθέτει τους θεσμικούς παράγοντες της Πολιτείας (υπουργούς) και, δεύτερον, θέτει τεράστιο ζήτημα αξιοπιστίας συνολικά.

3. Λιμανάκι Περικλήους.

Στην από 29/08/2001 σύμβαση μεταξύ των υπουργών κ. Παπουτσή και Φωτιάδη, αποδίδονται προς χρήση στο δήμο Κερατσινίου 11 στρέμματα. Από τη Διεύθυνση Λιμένων του ΥΕΝ (κ. Καμαρινάκης, Γκώνας) μας ζητήθηκε τοπογραφικό του χώρου καθώς και η πρόταση του δήμου σχετικά με τα 11 στρέμματα, τα οποία καταθέσαμε.

Παρά τη διαβεβαίωση της Διεύθυνσης Λιμένων και την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ), έως σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί.

4. 100 στρέμματα όπισθεν Σκληβενίτη.

Ο χώρος δόθηκε επί χούντας από τον ΟΔΔΥ στον ΟΛΠ και από τότε δημιουργήθηκαν οι αποθήκες Γ2 - Γ3 για χρήση των εμπορευμάτων που εισάγονται με ΤΙΡ. Τέλος του '92 με αρχή του '93 και την πλήρη τελεωεισπρακτική σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι δραστηριότητες του ΟΛΠ μειώνονται στο ελάχιστο, το δε 50% του χώρου παραχωρείται έναντι ενοικίου σε πέντε εταιρείες (ιδιώτες). Μετά το σεισμό του '99 και τις ζημιές που υπέστησαν οι αποθήκες Γ8 - Γ9 - Γ10 (παράκτια ζώνη - προϊόντα από πρώην ανατολικές χώρες) μεταφέρθηκαν οι δραστηριότητες στο χώρο των 100 στρ., στις Γ2 - Γ3, ως προσωρινή λύση και μέχρι να επισκευασθούν οι ζημιές.

Η σημερινή χρήση του χώρου είναι ιδιαίτερα επιβαρυντική (περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά) για την πόλη του Κερατσινίου. Προτείνουμε να επισκευασθούν άμεσα οι αποθήκες Γ8 - Γ9 - Γ10, όπως όφειλε να είχε γίνει αμέσως μετά το πρόβλημα. Οι υπηρεσίες του ΥΕΝ (κ. Καμαρινάκης και Γκώνας) σε αυτοψία που έκαναν διαπίστωσαν το πρόβλημα και μας ενημέρωσαν ότι θα σας προτείνουν περιορισμό της λιμενικής ζώνης (των τελεωεισπράξεων). Σήμερα ο ΟΛΠ Α.Ε. ενοικιάζει το χώρο σε ιδιώτες!!!

Η πρόταση του δήμου Κερατσινίου για το χώρο των 100 στρ. είναι σαφέστατη και συνοδεύεται από ολοκληρωμένη μελέτη. Η χρήση του χώρου δίδεται στο δήμο Κερατσινίου για τη δημιουργία Υπερτοπικού Αθλητικού Πολυχώρου.

5. Διαχείριση της Ιχθυόσκαλας.

Στην πρώτη επίσκεψή μας στο υπουργείο σας, είχαμε θέσει το ζήτημα της διαχείρισης της Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου από το δήμο Κερατσινίου, καθώς αυτό αποτελούσε πάγια πρότασή μας στην ΚΕΔΚΕ. Το αίτημά μας αυτό το είχατε κρίνει λογικό και υλοποιήσιμο. Μάλιστα, όπως μας αναφέρατε, θα αποτελούσε αντικείμενο της επόμενης συνάντησής μας.

Πιστεύουμε ότι έχει φθάσει η στιγμή της υλοποίησης, καθώς η σημερινή περιβαλλοντικά άθλια εικόνα, η υγειονομικά επικίνδυνη κατάσταση της Ιχθυόσκαλας και η συνοδική επιβάρυνση για την πόλη πρέπει επιτέλους να λάβουν τέλος.

Η Ιχθυόσκαλα πρέπει να λειτουργήσει αρμονικά με το Κερατσίνι.

6. Χώρος Στρατιωτικής Διοίκησης Πειραιά.

Στο πλαίσιο της απόφασης για απομάκρυνση των στρατοπέδων από το Λεκανοπέδιο, πιστεύουμε ότι ο χώρος της Στρατιωτικής Διοίκησης Πειραιά πρέπει να αποδοθεί στο δήμο Κερατσινίου.

7. Ανέλιξη ναυαγίων, απόσυρση εγκαταλελειμμένων πλοίων και καθαρισμός του λιμανιού.

Ο ΟΛΠ Α.Ε. πρέπει άμεσα να αποκαταστήσει τους παράλιους χώρους του Κερατσινίου. Το σημερινό περιβαλλοντικό άγχος, για το οποίο αποκλειστικός υπεύθυνος είναι ο ΟΛΠ Α.Ε., πρέπει να πάρει οριστικά τέλος».



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

42c Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens
Tel: 6773446, Fax: 6773444, Tlx: 210330CRIS GR
repairs@chrismarine.gr, sales@chrismarine.gr
www.chrismarine.com

Shipbrokers

Sale + Purchase,

New buildings,

Repairs + Conversions

青島北海船塢修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

菠萝庙船厂

GUANGZHOU
BOLUOMIAO SHIPYARD



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BART HELLS & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



ILYICHEVSK
SHIPYARD UKRAINE



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD

Αδικαιολόγητα μεγάλη ζήτηση φορτηγών πλοίων



νοδικά κινήθηκαν όλοι ανεξαιρέτως οι δείκτες της ναυλαγοράς την περίοδο που εξετάζουμε, χωρίς αυτό να σημαίνει πως υπήρξαν κάποιες ιδιαίτερες εξελίξεις για τη γενικότερη πορεία της αγοράς, ενώ

αξιοσημείωτο γεγονός αποτέλεσε το ότι ο BDI ξεπέρασε μετά από αρκετούς μήνες το φράγμα των 1.000 μονάδων. Αξίζει επίσης να αναφερθεί πως ο δείκτης των Capes κέρδισε μέσα στον τελευταίο μήνα ένα ποσοστό της τάξης του 24%, ενώ αρκετά σημαντική ήταν η ανοδική διόρθωση και των υπολοίπων δεικτών.

Στο χώρο των αγοραπωλησιών, ιδιαίτερα αυξημένο παρουσιάζεται τελευταία το ενδιαφέρον για φορτηγά, σε σχέση με το δυσανάλογο ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Του λόγου το αληθές επιβεβαιώνει η μαζική πώληση τεσσάρων handymaxes οκταετίας γύρω από τα 11 εκατ. δολάρια το καθένα, σε διάστημα μιας μόλις εβδομάδας. Η τιμή αυτή είναι αρκετά υψηλότερη από αυτήν που αναφέρθηκε για το αντιστοιχούν τονάζ και ηλικίας American Trader πριν από περίπου δύο μήνες σε τιμή λίγο υψηλότερη των 10 εκατ. δολαρίων.

Η γενική αυτή έξαρση που παρατηρείται στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, λόγω του αυξημένου αγοραστικού ενδιαφέροντος, χαρακτηρίζεται από πολλούς ως αδικαιολόγητη με δεδομένο το ότι, αφενός, η ανοδική διόρθωση της ναυλαγοράς δεν είναι τέτοια που να δικαιολογεί τέτοιον είδους και μεγέθους αντιδράσεις και, αφετέρου, οι πιέσεις στις τιμές των νεοτευκτών συνεχίζονται. Η ολοένα αυξανόμενη ζήτηση από πλευράς Ελλήνων πλοιοκτητών για φορτηγά ανεξαρτήτου τονάζ και ηλικίας έχει συνδράμει σε άνοδο των τιμών, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις -όπως στα Capes δεκαετίας- αγγίζει πλέον το 16% (από 16,5 εκατ. δολάρια στο τέλος του 2001 στα 18-18,5 εκατ. δολάρια σήμερα). Αναφορές γίνονται επίσης στο ότι οι τιμές σε διαπραγμα-

τεύσεις για Panamaxs παρουσιάζουν άνοδο σε σχέση με πέρυσι, της τάξεως του 10%.

Όσον αφορά τις κατασκευές πλοίων, τα ιαπωνικά ναυπηγεία εκφράζουν την πεποίθηση πως οι τιμές για μεσαίου μεγέθους φορτηγά έχουν φθάσει πλέον στα κατώτατα επίπεδα, ενώ αντιθέτως χώρες όπως η Κορέα εξακολουθούν να δέχονται πιέσεις για περαιτέρω μείωση των τιμών στο συγκεκριμένο τονάζ, καθώς η διαθεσιμότητα των κλινών στην περιοχή εξακολουθεί να είναι μεγάλη.

Το γεγονός που περίμεναν όλοι εδώ και μερικές εβδομάδες στο χώρο των διαλύσεων έλαβε χώρα στις αρχές Μαρτίου. Η ανακοίνωση του προϋπολογισμού της Ινδίας επεφύλασσε αύξηση του φόρου εισαγωγής από 5 σε 15%, ενώ παράλληλα υπήρξε κατάργηση του ειδικού φόρου που αντιστοιχούσε σε 4,2%, δημιουργώντας τελικά μια συνολική αύξηση της φορολογίας κατά 5,8% περίπου. Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των τιμών, όχι όμως κατά τα αναμενόμενα ποσοστά αφού κάποιες παράλληλες διευκολύνσεις στον τρόπο πληρωμής των φόρων όπως και η έλλειψη προσφοράς αποτελούν παράγοντες που θα βοηθήσουν στη σταδιακή εξομάλυνση των επιπέδων των τιμών.

Στον τομέα της διεθνούς οικονομίας, οι τιμές του πετρελαίου συνεχίζουν να βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα παρόλο που ο ΟΠΕΚ προσπαθεί με διάφορους τρόπους να κερδίσει το χαμένο έδαφος. Οι οικονομίες του κόσμου φαίνεται να ανακάμπτουν σταδιακά. Η Ευρώπη βλέπει την «άνοιξη» να έρχεται νωρίτερα με πρώτες χώρες στο «χορό» τις Γερμανία, Γαλλία και Αγγλία, πιέζοντας τον πληθωρισμό σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα. Η οικονομία της Ιαπωνίας παλεύει για την ανάκαμψή της και τα πρώτα της στοιχεία είναι θετικά και αντανακλώνται στο δείκτη NIPPOC και στην τιμή του γιεν. Στην Αμερική πάλι υπάρχει το ίδιο κλίμα συγκρατημένης αισιοδοξίας για περαιτέρω ανάπτυξη.



Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Ιανουαρίου έως και σήμερα:

BULKCARRIERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
WORLD ACTION	150,790	1994 - KOREA	GEARLESS	RGN 21,500,000 - 22,000,000	ALPHA TANKERS
CAPE COSMOS	146,351	1986 - JAPAN	GEARLESS	8,600,000	SWISS MARINE
CAPE PRESIDENT	134,828	1981 - JAPAN	GEARLESS	3,250,000	TAIWANESE
CORONA CHALLENGE	73,762	1997 -	GEARLESS	14,700,000	UNDISCLOSED
WIN TRADER	73,726	1997 - JAPAN	GEARLESS	RGN 14,500,000 BSS DELY SEPT 2002	NORWEGIAN
GLOBAL GUARDIAN	73,500	1999 - JAPAN	GEARLESS	RGN HIGH 16,000,000	UNDISCLOSED
MILKY STAR	69,180	1994 - JAPAN	GEARLESS	12,000,000	THEO SHIPPING
OCEAN CHERRY	69,090	1994 - JAPAN	GEARLESS	12,000,000	GREEK
NORDBULK	65,434	1991 - CHINA	GEARLESS	9,500,000	MANTINIA SHIPPING
ANNA	65,077	1981 - JAPAN	GEARLESS	3,200,000	FLANMARE
NORDSCOUT	63,990	1981 - DENMARK	GEARLESS	3,000,000	TAIWANESE
MARIA	61,451	1981 - JAPAN	CRANES 6 X 15	4,000,000	TAIWANESE
FATIMA	53,022	1985 - BRAZIL	GEARLESS	4,000,000	CHINESE
ASHIYA STAR	45,228	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25	RGN XS 11,000,000	FAR EASTERN
AZUSA	45,210	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25	11,100,000	UNDISCLOSED
MAY STAR	45,205	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25	11,200,000	UNDISCLOSED
SEA TRIDENT	45,095	1983 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,300,000	GREEK
FAVORITA	44,537	1984 - SPAIN	CRANES 4 X 25	4,250,000	HANGHAI
ADITYA GOPAL	43,815	1994 - KOREA	CRANES 4 X 25	10,900,000	CHANGJIANG SHIPPING
SANKO RADIANCE	42,529	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 30	12,000,000 INCL A 7 YR BB BACK AT USD 5000/DAY	UNDISCLOSED
SANKO RAINBOW	42,529	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 30	12,000,000 INCL A 7 YR BB BACK AT USD 5000/DAY	SEVEN SEAS CARRIERS
ELLI	42,183	1987 - JAPAN	TEU 1014 CRANES 5 X 25	7,250,000	SEVEN SEAS CARRIERS
CAPE KANDILLI	41,051	1976 - JAPAN	CRANES 5 X 15	1,500,000	UNDISCLOSED
JIN FENG	39,697	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,700,000	TURKISH
XANADU	39,055	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,500,000 INCL T/C FOR 2+1 YRS AT USD 7000/DAY	GREEK
LIMA	38,582	1980 - JAPAN	TEU 934 CRANES 4 X 25	2,100,000 ON ASIS BSS	UNDISCLOSED
AYIA MARKELLA	37,675	1948 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,700,000	CHINESE
JAG REKHA	37,635	1984 - BRAZIL	TEU 913 CRANES 2 X 35 CRANES 2 X 25	3,600,000	UNDISCLOSED
CORN RACER	35,089	1981 - JAPAN	DERRICKS 5 X 25	2,600,000	UNDISCLOSED
JADE ORIENT	34,503	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 15	1,350,000	UNDISCLOSED
LEADERMAN	33,688	1979 - JAPAN	CRANES 5 X 15	1,600,000	MIDLE EASTERN
NEA DOXA	30,820	1984 - U.K.	CRANES 3 X 25 CRANES 2 X 16	USD 4,300,000	UNDISCLOSED
LYNX	29,536	1978 - JAPAN	CRANES 3 X 10	1,100,000	UNDISCLOSED
SILVER WING	28,470	1992 - JAPAN	CRANES 4 X 31	7,500,000	GREEK
P.C. EXPLORER	28,467	1992 - JAPAN	CRANES 4 X 31	7,750,000	GREEK
GOLDEN EYE	28,360	1986 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,000,000	SEASTER MARINE
DARIN NAREE	27,088	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 15 DERRICKS 1 X 15	RGN 1,000,000	EAST-WEST SHIPPING
MUN KIM	26,583	1987 - JAPAN	CRANES 4 X 30	5,600,000	GREEKS
MARIANNA	24,251	1985 - JAPAN	CRANES 2 X 25 DERRICKS 2 X 25	3,700,000	GREEKS
TSAKALOFF	23,987	1982 - JAPAN	CRANES 3 X 25 DERRICKS 1 X 25	2,500,000	GREEK
BLUE VEGA	23,675	1985 - JAPAN	CRANES 1 X 30 CRANES 3 X 25	3,500,000	UNDISCLOSED
DAEBO GEMMA	23,515	1984 - JAPAN	CRANES 2 X 26 DERRICKS 2 X 25	RGN HIGH 3,000,000	CHINESE
FLORENZ	15,328	1977 - GERMANY	TEU 358 DERRICKS 1 X 40 DERRICKS 3 X 22	ON P+C TERMS AT AUCTION	UNDISCLOSED
TROPICAL TRADER	15,248	1989 - JAPAN	CRANES 2 X 12	2,300,000	MIDLE EASTERN

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
SKY TANKER	154,934	1976 - JAPAN	TANKER	8,300,000 FOR AN OFFSHORE PROJECT CONVERSION	PROSAFE
SANKO QUEST	95,938	1993 - JAPAN	TANKER	24,000,000	WORLD TANKERS
SEAMUSIC III	70,914	1992 - JAPAN	TANKER	RGN 20,000,000	DRYTANK
SIENA	37,224	1975 - JAPAN	TANKER	2,000,000	UNDISCLOSED
LIMAR	29,999	1988 - JAPAN	TANKER	8,750,000	MANTINIA
SUN JADE	7,575	1985 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	3,850,000	FAR EASTERN BUYERS
CO-OP SUNRISE	51,466	1987 - JAPAN	LPG	26,750,000	BERGESEN
BATANGAS	3,201	1995 - JAPAN	LPG	5,000,000	PETREDEC

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
MSC ROSSELLA	CONTAINER	43,604	1993 - GERMANY	TEU 3424	»	»
MSC MONICA	CONTAINER	43,378	1993 - GERMANY	TEU 3424	»	»
MARTINA	CONTAINER	43,294	1993 - GERMANY	TEU 3424	UNDISCLOSED PRICE ENBLOC	MED SHIPPING
MSC SOPHIE	CONTAINER	43,294	1993 - JAPAN	TEU 3424	»	»
AZTECA	TWEEN	12,665	1985 - GERMANY	TEU 445	2,1000,000	SRI LANKA BSD
SEA EXPRESS	TWEEN	10,420	1978 - GERMANY	DERRICKS 5 X 40 TEU 480	RGN 1,000,000	U.A.E. BSD
MULTIMAX DOVER	TWEEN	7,938	1988 - KOREA	DERRICKS 1 X 21 DERRICKS 4 X 18 TEU 101	4,000,000 ENBLOC	PACIFIC & ATLANTIC
MULTIMAX CADIZ	TWEEN	7,938	1988 - KOREA	CRANES 4 X 15 TEU 101 CRANES 4 X 15	»	»

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
PANTANAL	BULKER	75,200	978 - BULGARIA	13,600	140 INCL 500 TS BUNKERS ROB	INDIA
ORLANDO	BULKER	71,999	1974 - YUGOSLAVIA	13,000	141	INDIA
NEW PALOMA	BULKER	61,497	1977 - JAPAN	11,813	140	INDIA
SAMSUN BOOSTER	BULKER	31,762	1970 - JAPAN	6,838	119	CHINA
ARWA	BULKER	21,176	1973 - POLAND	8,600	UNDISCLOSED	INDIA
LIRCAY	CONTAINER	23,709	1978 - JAPAN	11,038	125	CHINA
KAPETAN PANAGIOTIS	TANKER	457,062	1977 - JAPAN	63,000	128	INDIA
BERGE INGERID	TANKER	357,345	1977 - SWEDEN	43,144	129 ON "AS IS" BSS FUJAIH	BANGALDESH
SKYROS	TANKER	328,100	1976 - SWEDEN	42,090	138	BANGLADESH
HIKARI ORIENT	TANKER	232,679	1975 - JAPAN	34,125	137	BANGLADESH
MEGA PILOT	TANKER	232,378	1975 - KOREA	35,680	138	BANGLADESH
PALM	TANKER	134,969	1975 - JAPAN	23,107	RGN 145 - 146	BANGLADESH
ATHENIAN VALOUR	TANKER	89,759	1977 - JAPAN	16,039	135	PAKISTAN
PINK STAR	TANKER	32,755	1975 - JAPAN	7,304	150	INDIA
MINAB 3	TANKER	25,651	1972 - SWEDEN	6,515	150	INDIA
MINAB 2	TANKER	23,531	1973 - U.K.	6,410	150	INDIA
RIVER JEHLUM	TANKER	10,672	1967 - BRAZIL	-	136	INDIA
NATASHA	TANKER	5,042	1968 - FINLAND	2,500	137	INDIA
SAM HOUSTON	TWEEN	41,578	1974 - U.S.A.	-	UNDISCLOSED	INDIA
HELIOPOLIS WIND	TWEEN	13,714	1977 - JAPAN	4,236	P+C TERMS	INDIA
HELIOPOLIS SKY	TWEEN	8,475	1969 - NETHERLANDS	3,250	P+C TERMS	INDIA



Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

25 χρόνια πείρα

Η **HYDRATECHNICA**

είναι εταιρεία
ναυτιλιακών
υπηρεσιών
που προσφέρει
στους πελάτες της
εξειδικευμένες
υπηρεσίες
υψηλής ποιότητας
με υπευθυνότητα,
ταχύτητα
και συνέπεια.

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΛΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ,
ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ
& ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ
& ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ, NORLAU,
STEERING GEAR, WINCHES, DECK MACHINERY

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra Ltd.

135 Kolokotroni Str., 185 36 Piraeus Greece, Tel.: 4182 282 -3, 4286 348, Fax: 4182281, 4286 347
Work Shop: 36 Gravias str. & Egaleu str., 185 45 Piraeus Greece, Tel.: (+301) 4614940,
(+301) 4082742-3, Fax: (+301) 4627564, e-mail: phaedra@domi.gr

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Μάρτιος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
POLYCARP	152,000	1990 - JAPAN	-	RGN 17,000,000	GREEK BUYERS
SEA ACE	64,897	1984 - ROMANIA	-	5,000,000	CHINESE BUYERS
SEABEE I	51,854	1974 - DENMARK	-	RGN 2,300,000	E.T.A / DUBAI
VIRTUE	38,883	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25 TS	LOW 6,000,000	UNDISCLOSED BUYERS
MED FAITH	38,349	1978 - RUSSIA	CRANES 5 X 15 TS	RGN 2,100,000	INDIAN BUYERS
JAG ROOPA	37,710	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25 TS	RGN 6,250,000	CHINESE BUYERS
NEGO NOMIS	26,841	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 30 TS	RGN 5,750,000	DALIAN / CHINA
CLOVER TRUST	18,585	1977 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25 TS	1,250,000	KOREAN BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
ENALIOS THETIS	149,992	1979 - FINLAND	TANKER	6,500,000	DALIAN MAI CHUNG/CHINA
AMYNDAS	123,597	1977 - JAPAN	TANKER	5,000,000	GREEK BUYERS
SILVER IRIS	88,251	1980 - JAPAN	TANKER	LOW 8,000,000	DYNACOM
SITAMIA	69,999	1988 - DENMARK	CHEMICAL TANKER	20,500,000	WATERFRONT SHIPPING
BELLUS	40,200	1992 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	RGN 19,150,000	SAMMY OFER GROUP
CORMORANT I	29,999	1975 - NORWAY	TANKER	RGN 2,300,000	GREEK BUYERS
SUN MARINA	8,614	1992 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	8,400,000	MALAYSIAN BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
HAPPYMAN	BULKER	56,782	1976 - JAPAN	186	BANGLADESH
STAR TUVA	BULKER	28,861	1975 - JAPAN	150	CHINA
LINDAR	BULKER	28,765	1971 - TAIWAN	176-177	INDIA
ATLANTIC QUEEN	TWEENDECKER	20,819	1979 - JAPAN	188	BANGLADESH
LA PAIX	CONTAINER	20,136	1973 - JAPAN	175	BANGLADESH
VIOLET	TANKER	232,323	1974 - JAPAN	123	BANGLADESH
JUNEAU	TANKER	122,249	1974 - USA	201	BANGLADESH
SEA PRINCESS	PRODUCT CARRIER	37,276	1972 - USA	200.5	BANGLADESH

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Μάρτιος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
CHINA FORTUNE	148,000	1986 - TAIWAN	-	40,000,000	LONDON BASED FINANCE CO.
YUYO	52,000	1979 - JAPAN	-	9,600,000	TURKISH BUYERS
JOVIAN LIBERTY	47,000	1984 - JAPAN	CRANES 3 X 25 TS	16,000,000	TURKISH BUYERS
FOREST BARON	45,000	1974 - JAPAN	CRANES 3 X 10.5 TS	3,400,000	TAIWANESE BUYERS
FREESIA	33,733	1982 - JAPAN	CRANES 2 X 25 TS	9,800,000	SINGAPORE BASED BUYERS
VENTURA	27,243	1974 - JAPAN	CRANES 5 X 12 TS	2,300,000	GREEK INTERESTS
ATLAHUA	21,653	1986 - MEXICO	CRANES 5 X 16 TS	7,800,000	GREEK BUYERS
OMS CHINNEY	12,000	1975 - JAPAN	DERRICKS 1 X 20 TS DERRICKS 3 X 15 TS	2,400,000	P.R.C. INTERESTS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BERGE FISTER	263,177	1978 - U.K.	TANKER	24,500,000	BERGESEN
MAXUS INTAN	178,351	1968 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	UNDISCLOSED	INDONESIAN BUYERS
CHEVRON STREAM	128,289	1975 - JAPAN	TANKER	6,750,000	GREEK BASED BUYERS
AMBRA BALEEN	89,426	1987 - JAPAN	TANKER	35,000,000	MAINLAND CHINESE BUYERS
STANANGER BOSS	88,220	1985 - JAPAN	TANKER	32,000,000	MAINLAND CHINESE BUYERS
MAERSK JUPITER	58,700	1978 - NORWAY	TANKER	13,250,000	MISSANO
PAULA MAERSK	47,000	1982 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	18,000,000	GREAT EASTERN
NORTANK ATLANTIC	36,655	1984 - JAPAN	TANKER	20,000,000	VARUN SHIPPING
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
WORLD DUALITY	BULKER	112,342	1970 - JAPAN	160	CHINA P.R.
SALPURI	ORE CARRIER	114,684	1972	158	CHINA P.R.
ZONDA I	ORE CARRIER	61,110	1965	160	INDIA
SAVVAS II	TANKER	74,280	1966	186	INDIA
TINA P	TANKER	49,913	1964 - ITALY	175	INDIA
STOLT SYDNESS	CHEMICAL TANKER	18,130	1971	200	INDIA

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



Marine
KRAMA®
Paints

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ Α.Ε.Β.Ε.

Εμμ. Παππά 15 - Αιγάλεω (Αθήνα) 112 42

Τηλ.: 010 34 64 087, Fax: 010 34 65 041

<http://www.kriko.gr> E-mail: krikossa@hol.gr





**Άρθρο του βουλευτή
Α' Πειραιά & Νήσων
της Νέας Δημοκρατίας
κ. Παναγιώτη Μελά**



ο Λιμενικό Σώμα προσέφε-
ρε και προσφέρει πολύτι-
μες υπηρεσίες στη χώρα
μας. Η προστασία ατόμων

και πλοίων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η διαφύλαξη των θαλασσιών συνόρων και των ακτών της χώρας μας, η πάταξη της εισόδου λαθρομεταναστών και εμπόρων ναρκωτικών είναι μερικές από το ευρύ φάσμα των δραστηριοτήτων και της αποστολής του Λιμενικού Σώματος.

Οι άνδρες και οι γυναίκες του Σώματος φέρνουν εις πέρας το πολυπληθές και πολυπλόξο έργο τους, εργαζόμενοι υπό αντίξοες και επικίνδυνες συνθήκες, με πενιχρά μέσα, διακινδυνεύοντας ακόμη και την ίδια τη ζωή τους. Πολλές επιτυχίες οφείλονται στο φιλότιμο, στην ευαισθησία και στο υψηλό αίσθημα ευθύνης που τους διακατέχει. Γι' αυτό θέλω να τονίσω ότι είμαι αντίθετος σε κάθε επιχείρηση απαξίωσης του προσωπικού του Σώματος, όπως συνέβη προ καιρού, όπου ενώ διέσωσαν 500 λαθρομετανάστες, ο φακός της δημοσιότητας εστιάστηκε σε μια άκομψη, τυχαία και επιπόλαιη ενέργεια ενός άνδρα, χωρίς να ληφθεί υπ' όψιν η σωματική κόπωση και η ψυχολογική φόρτίσή του, με

στόχο την απαξίωση του ίδιου του άνδρα αληθώς και γενικά του Λιμενικού Σώματος. Να επισημανθεί, δε, ότι το Λιμενικό Σώμα προσφέρει αυτές τις υπηρεσίες χωρίς το ανάλογο προσωπικό, την απαραίτητη εκπαίδευση και υλικοτεχνική υποδομή. Γι' αυτό κατ' επανάληψιν τελευταία, ως υπεύθυνος εκ μέρους της Ν.Δ. για το Λιμενικό, κατέθεσα σειρά ερωτήσεων με στόχο την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του, τη βελτίωση της υλικοτεχνικής του υποδομής και του επιπέδου εκπαίδευσης του προσωπικού του, ώστε να προσφέρονται καλύτερες υπηρεσίες προς το κοινωνικό σύνολο με όσο το δυνατόν μικρότερο κίνδυνο.

— Δεν είναι δυνατόν να αγοράζονται 12 φουσκωτά σκάφη από το Λιμενικό Σώμα έναντι 350 εκατ. και τα σκάφη αυτά -όπως φάνηκε από τις αναφορές των κατά τόπους λιμεναρχών που παρέλαβαν τα σκάφη αυτά και δημοσίευσε ημερήσια εφημερίδα- να είναι σχεδόν άχρηστα και να αδυνατούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες για τις οποίες δαπανήθηκαν τόσα χρήματα από την τσέπη του σκληρά φορολογούμενου Έλληνα πολίτη.

— Δεν είναι δυνατόν τα 2 από τα 4 Super Puma για μακρό χρονικό διάστημα να μη λειτουργούν και όλο το βάρος της έρευ-

Πολιτική σύγκρουση για το Λ.Σ.

Μεγάλη η προσφορά του Λιμενικού

Σώματος στην κοινωνία και στην

εθνική οικονομία, όμως υπάρχουν

και πολλά προβλήματα

αφού οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ

δεν έδειξαν μέχρι σήμερα το ανάλογο

ενδιαφέρον και προσοχή

νας και διάσωσης ατόμων και πλοίων στη θάλασσα να πέφτει στα άγια δύο.

— Δεν είναι δυνατόν να μην έχει προχωρήσει καθόλου η κατασκευή της Επισκευαστικής Βάσης του Λιμενικού Σώματος στην Ελθευσίνα, στο οικόπεδο των 14 στρεμμάτων που έχει παραχωρηθεί στο ΥΕΝ από τριετίας, με στόχο -ως φημιολογείται- να μεταφερθεί σε ιδιωτικό ναυπηγείο έναντι αδράς αμοιβής.

— Δεν είναι δυνατόν να αποστρατεύονται - και αυτό έχει γίνει στο παρελθόν πολλές φορές - ικανοί και έμπειροι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι θα είχαν πολλή ακόμα να προσφέρουν, προκειμένου να προωθηθούν αρεστοί των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Μεγάλη η προσφορά του Λιμενικού Σώματος στην κοινωνία και στην εθνική οικονομία, όμως υπάρχουν και πολλά προβλήματα αφού οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ δεν έδειξαν μέχρι σήμερα το ανάλογο ενδιαφέρον και προσοχή.

Εν όψει όμως, των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, προκειμένου να ανταποκριθεί καλύτερα στις αυξημένες υποχρεώσεις του, καθίσταται αναγκαία η επίλυση των χρονιζόντων προβλημάτων του, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυσή του με έμπυχο δυναμικό, εξοπλισμό, πλωτά και χερσαία μέσα και βελτίωση της εκπαίδευσης και

των αποδοχών του προσωπικού.

Προς αυτή την κατεύθυνση θα κινηθούν οι δικές μου ενέργειες.

Η ανακοίνωση του ΥΕΝ

Από την πλευρά του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, με αφορμή τις ερωτήσεις που κατέθεσε ο Παναγιώτης Μελλάς στη Βουλή, εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία τονίζει:

«Όχι μόνο δεν είναι ακινητοποιημένα τα ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης Super Puma, όπως επικαλείται η Νέα Δημοκρατία, αλλά αντίθετα έχουν πάρει μέρος σε 83 επιχειρήσεις με συνολικά 164 ώρες πτήσης κατά τις οποίες διασώθηκαν 137 ανθρώπινες ζωές, γεγονότα τα οποία έχουν τύχει γενικής κοινωνικής αναγνώρισης».

Παράλληλα, στην ίδια ανακοίνωση αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι τα ελικόπτερα που σταθμεύουν στο αεροδρόμιο της Ελθευσίνας επανδρώνονται από χειριστές και μηχανικούς της Πολεμικής Αεροπορίας και Συνδέσμους και Διασώστες του Λιμενικού Σώματος. Επί πλέον επισημαίνεται ότι η Επισκευαστική Βάση, δαπάνης 5.282.465,15 ευρώ (1,8 δισ. δρχ.), βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο της αποπεράτωσης, δύο από τα Super Puma βρίσκονται σε συνεχή επιχειρησιακή ετοιμότητα και δύο σε περιοδική επιθεώρηση, η δαπάνη των εγκριθέντων ανταλλακτικών ανέρχεται σε 10.271.460,01 ευρώ (3,5 δισ. δρχ.), ενώ το θέμα της μεταστάθμευσής τους και σε άλλες περιοχές αποτελεί συνάρτηση πολλών τεχνικών παραγόντων και εξετάζεται. Ανεξαρτήτως των αρχικών προβλημάτων, οι άνδρες των Super Puma προσφέρουν έργο ζωής, για το οποίο θα πρέπει να απευθύνουμε επαίνους και όχι μίζερες κριτικές για θέματα που εύκολα ξεπερνι-





ούνται», επισημαίνει η ανακοίνωση του ΥΕΝ και καταλήγει: «Απέναντι σε αυτούς οι οποίοι με κίνδυνο της ζωής τους και σε δύσκολες καταστάσεις σώζουν ζωές και περιουσίες, ως είμαστε πιο γενναιόδωροι. Με τις αιτιάσεις της η Ν.Δ. για μία ακόμη φορά, ασκώντας μίζερη κριτική, δείχνει ότι δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα».

Ανακοινώσεων συνέχεια...

Μετά την παραπάνω ανακοίνωση του ΥΕΝ, η οποία έτυχε εκτενούς προβολής από το ναυτιλιακό Τύπο, ο βουλευτής Παναγιώτης Μελάς προέβη στην ακόλουθη δήλωση, απαντώντας ουσιαστικά στον υπουργό:

«Ο κ. Ανωμερίτης φαίνεται ότι δεν μελετά το περιεχόμενο των ερωτήσεών μας, ώστε να απαντά στα ερωτήματα που του τίθενται με σαφήνεια και ακρίβεια, αλλιώς... περί πολλή τυρβάζει και εκτίθεται.

Και αυτό για τους εξής λόγους:

— Αντί να απαντήσει για τα δύο ελικόπτερα Super Puma, τα οποία για μεγάλο χρο-

νικό διάστημα είναι ακινητοποιημένα λόγω βλάβης, ομιλεί για τις πτήσεις και τις επιχειρησιακές αποστολές των άλλων δύο ελικοπτέρων, που κανείς δεν αμφισβήτησε ή υποτίμησε.

— Αντί να απαντήσει γιατί δεν έχει κατασκευαστεί το ειδικό υπόστεγο ώστε να μην είναι εκτεθειμένα τα ελικόπτερα στις καιρικές συνθήκες και να υφίστανται βλάβη τα ευαίσθητα ηλεκτρονικά όργανά τους, λέει ότι η βάση αυτή... θα αποπερατωθεί.

— Αντί να απαντήσει γιατί αφαιρούνται εξαρτήματα από το ένα ελικόπτερο για να χρησιμοποιηθούν στα άλλα, ομιλεί... για έγκριση ανταλλακτικών 3,5 δισ. δρχ.

— Αντί να απαντήσει γιατί οι άνδρες του Λ.Σ., που υπηρετούν στα Super Puma, δεν έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση, εξοπλισμό και διαμονή, αλλιώς και γιατί δεν παίρνουν το ανάλογο πεντικό επίδομα λόγω της δύσκολης και επικίνδυνης εργασίας που εκτελούν, λέει ότι τους αξίζουν έπαινοι και όχι μίζερη κριτική και πρέπει να είμαστε πιο γενναιόδωροι. Τι υποκρισία, τι εμπαιγμός!

Εμείς όχι μόνο μίζερη κριτική δεν ασκήσαμε, αλλά έχουμε επαινέσει κατ'επανάληψιν το δύσκολο και επικίνδυνο έργο τους και παράλληλα πιέζουμε κοινοβουλευτικά, προκειμένου η γενναιοδωρία των λόγων του κ. υπουργού να μετουσιωθεί και σε γενναιοδωρία έργων με βελτίωση των συνθηκών εργασίας και του πεντικού τους επιδόματος.

Φαίνεται ότι ο κύριος υπουργός μετά την απάντησή του για τα 12 φουσκωτά σκάφη, η οποία κυριολεκτικά διαψεύστηκε από τις αναφορές των λιμεναρχών που παρέλαβαν τα σκάφη αυτά και οι οποίες είδαν το φως της δημοσιότητας, έχασε κυριολεκτικά την ψυχραιμία του και προέβη σε χαρακτηρισμούς για τη Ν.Δ.

Τα γεγονότα όμως αποδεικνύουν το αντίθετο, ότι δηλαδή ο ίδιος είτε δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα είτε δεν θέλει να την παραδεχθεί είτε θέλει να τη δικαιολογήσει, και προβαίνει σε ανακοινώσεις που κριτικάρουν και υποβαθμίζουν το κοινοβουλευτικό έργο».

Posidonia  Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ
NAFTIKA CHRONIKA**

The award winning Greek Shipping Magazine, will be exhibiting at the major shipping exhibition in Piraeus, 4- 7 June 2002.

To advertise in our special editions which will be distributed from Naftika Chronika's stand at Posidonia

contact Venetia Melehes or Chris Kapadais at (003010) 4227111

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr



Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE
SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE
FRESHWATER SUPPLY
UNDERWATER REPAIRS

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance

S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt



Προτεραιότητα στο Αιγαίο δίνει το ΥΕΠ

του Γιώργου Φραγκούλη

€

υρεία σύσκεψη με θέμα τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στο υπουργείο

Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη σύσκεψη συμμετείχαν οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης και Αιγαίου Νίκος Σηφουνάκης, βουλευτές, καθώς και τοπικοί φορείς από τους νομούς του Βορειοανατολικού Αιγαίου.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης επισημάνθηκε ότι το υπουργείο Αιγαίου, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και ύστερα από δημόσιο μειοδοτικό διαγωνισμό, έχει δρομολογήσει συνολικά 50 Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία για τις ανάγκες της ενδοεπικοινωνίας των νησιών, τα οποία εκτελούν 65 δρομολόγια την εβδομάδα ή 3.400 δρομολόγια το χρόνο, σε 32 κύριες άγονες επιδοτούμενες γραμμές, συνολικής δαπάνης για το 2001 ύψους 2,8 δισ. δρχ.

Ειδικότερα, αναφερόμενος στο Κεντρικό και Βορειοανατολικό Αιγαίο, ο κ. Σηφουνάκης επισήμανε πως το υπουργείο Αιγαίου επιδοτεί 15 άγονες γραμμές και ότι θα δαπανηθούν συνολικά γι' αυτά τα δρομολόγια 1.885.986.000 δρχ., ενώ τόνισε ότι πολλή από τις συγκεκριμένες γραμμές προστέθηκαν μόλις τους τελευταίους μήνες.

Πιο συγκεκριμένα, από το υπουργείο Αιγαίου

ου επιδοτήθηκαν οι γραμμές:

- Βοηισσός Χίου - Ψαρά και επιστροφή.
- Αλεξανδρούπολη - Σαμοθράκη - Λήμνος - Άγιος Ευστράτιος και επιστροφή δύο φορές την εβδομάδα (με προέκταση μέχρι Λαύριο).
- Λήμνος - Καβάλα - Λήμνος.
- Σύρος - Μύκονος - Χίος - Μυτιλήνη και επιστροφή μία φορά την εβδομάδα.
- Αναλυτικότερα, για το Κεντρικό και το Βόρειο Αιγαίο, το υπουργείο Αιγαίου επιδοτεί τις παρακάτω γραμμές:
- Αλεξανδρούπολη - Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Σάμος - Κως - Ρόδος και επιστροφή, δύο φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 468 εκατ. δρχ.).
- Χίος - Καρλόβασι - Βαθύ και επιστροφή, δύο φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 145 εκατ. δρχ.).
- Χίος - Ψαρά και επιστροφή, τρεις φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 156 εκατ. δρχ.).
- Βοηισσός - Ψαρά και επιστροφή, τρεις φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 78 εκατ. δρχ.).
- Χίος - Ψαρά και επιστροφή, δύο φορές το μήνα για τη μεταφορά καυσίμων (ετήσια δαπάνη 28,8 εκατ. δρχ.).
- Λήμνος - Άγιος Ευστράτιος και επιστροφή, πέντε φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 164,32 εκατ. δρχ.).
- Λήμνος - Άγιος Ευστράτιος και επιστροφή, δύο φορές το μήνα για μεταφορά καυ-

σίμων (ετήσια δαπάνη 18,96 εκατ. δρχ.).

- Άγιος Ευστράτιος - Λήμνος - Σαμοθράκη - Αλεξανδρούπολη και επιστροφή, δύο φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 188.786.000 δρχ.).
 - Λήμνος - Καβάλα και επιστροφή, μία φορά την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 156 εκατ. δρχ.).
 - Σάμος (Πυθαγόρειο) - Αγαθονήσι - Αρκιό - Πάτμος - Λειψοί - Λέρος, τρεις φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 187,2 εκατ. δρχ.).
 - Σάμος - Φούρνοι - Ικαρία και επιστροφή, τρεις φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 135,2 εκατ. δρχ.).
 - Φούρνοι - Θύμεια - Άγιος Κήρυκος, τρεις φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 18,72 εκατ. δρχ.).
 - Καρκινάρι - Μαγγανίτης - Άγιος Κήρυκος, τρεις φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 21,84 εκατ. δρχ.).
 - Φούρνοι - Θύμεια - Χρυσομηλιά - Καρλόβασι και επιστροφή, δύο φορές την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 14,56 εκατ. δρχ.).
 - Σύρος - Μύκονος - Χίος - Μυτιλήνη και επιστροφή, μία φορά την εβδομάδα (ετήσια δαπάνη 104 εκατ. δρχ.).
- Η μίσθωση όλων των άγονων επιδοτούμενων γραμμών λήγει στις 30 Απριλίου 2002 και οι διαγωνισμοί για τη μίσθωση των γραμμών αυτών θα διεξαχθούν το πρώτο δεκαπενθήμερο του Απριλίου.

Για να είσαι Νικητής πρέπει να είσαι Γρήγορος, Δυνατός και Σίγουρος!

Το καλοκαίρι του 2000 η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου «τάραξε τα νερά» της Ελληνικής Ακτοπλοίας, δρομολογώντας το «**ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ**», το ταχύτερο πλοίο* του Αιγαίου με ταχύτητα 36 μίλια ανά ώρα.

Το καλοκαίρι του 2001 η NEL LINES συνεχίζοντας το αναπτυξιακό της πρόγραμμα παρέλαβε δύο ακόμη νέα πλοία ίδιου τύπου.

Το «**ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ**» - 1.800 επιβατών και 450 Ι.Χ. - ταχύτητας **40 μιλίων ανά ώρα** και το «**ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II**» μεταφορικής ικανότητας 800 επιβατών και 180 Ι.Χ.

Η NEL LINES μετά την εξαγορά της MED LINK επεκτάθηκε και στην Αδριατική με προοπτικές μεγάλης ανάπτυξης, ενώ παράλληλα διατηρεί στρατηγικές συμμαχίες με τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες της χώρας.

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ MONOHULL



NEL LINES

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ - ΕΛ. Βενιζέλου 5, 811 00 Μυτιλήνη, Τηλ. 0251-26 251, 26 299, Fax. 0251-20 251
Τηλ. Πειραιάς 41 15 015, Τηλ. Θεσσαλονίκης 031-522 716



Νέο πλοίο για την εταιρεία Στρίντζη

Κατελκύστηκε το Blue Star Naxos των Γραμμών Στρίντζη ΝΑΕ στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Ltd της Κορέας. Πρόκειται για την καθέλκυση του δευτέρου από τα δύο νέα πλοία της εταιρείας που θα δρομολογηθούν στις γραμμές των Κυκλάδων το καλοκαίρι του 2002.

Το Blue Star Naxos είναι ένα υπερσύγχρονο πλοίο ταχύτητας 26 κόμβων, χωρητικότητας 1.500 επιβατών, διαθέτει 38 καμπίνες για επιβάτες (130 κλίνες) και έχει χώρο για 210 Ι.Χ. ή για 35 φορτηγά αυτοκίνητα και 104 Ι.Χ. Το πλοίο θα διαθέτει άνετους κοινόχρηστους χώρους επιβατών και όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να προσφέρει ένα πολυτελές ταξίδι όλο το χρόνο, ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών.

Το Blue Star Naxos θα δρομολογηθεί τον Ιούνιο του 2002 στη γραμμή Πειραιά - Πάρου - Νάξου - Σαντορίνης μαζί με το αδελφό πλοίο Blue Star Paros, η ναυπήγηση του οποίου συνεχίζεται με εντατικούς ρυθμούς στα ίδια ναυπηγεία και θα είναι έτοιμο προς δρομολόγηση στις αρχές Μαΐου 2002.

Αύξηση 8,3% στα έσοδα των Μινωικών Γραμμών

Τα έσοδα της εταιρείας για την προηγούμενη χρονιά ανήλθαν σε 148 εκατ. ευρώ (50,4 δισ. δρχ.) σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 8,3% σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε 16,3 εκατομμύρια ευρώ. Το περιθώριο κερδών προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων διατηρήθηκε περίπου στα επίπεδα της χρήσης του 2000 και ανήλθε στο 11%.

Τα καθαρά αποτελέσματα παρουσιάζουν ζημίες για πρώτη φορά στην 30χρονη πορεία της εταιρείας, ύψους 13,7 εκατομμυρίων ευρώ (4,7 δισ. δρχ.), γεγονός που οφείλεται αποκλειστικά στις αυξημένες αποσβέσεις και στις κατά πολύ υψηλότερες χρηματοοικονομικές δαπάνες για το 2001, απόρροια της προσθήκης στο στόλο των Μινωικών Γραμμών πέντε νέων πλοίων αξίας περίπου 485 εκατομμυρίων ευρώ. Πιο συγκεκριμένα, τα χρηματοοικονομικά έξοδα αυξήθηκαν κατά 15,9

εκατομμύρια ευρώ (5,4 δισ. δρχ.), ενώ οι αποσβέσεις κατά 54% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Το επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 7 υπερσύγχρονων πλοίων, συνολικού κόστους 670 εκατομμυρίων ευρώ, συνεχίστηκε κανονικά, χωρίς παρεκκλίσεις από τον αρχικό σχεδιασμό. Κατά τη διάρκεια του 2001 τέσσερα (4) νεότευκτα πλοία προστέθηκαν στο στόλο των Μινωικών Γραμμών, ενισχύοντας τη θέση της εταιρείας τόσο στη γραμμή της Κρήτης όσο και σε αυτές της Αδριατικής, ενώ το επενδυτικό πρόγραμμα αναμένεται να ολοκληρωθεί το Μάιο του 2002.



ΔΑΝΕ: Λιγότερες ζημίες

Μειώθηκαν στο 1 δισ. δραχμές οι ζημίες της ΔΑΝΕ για το 2001 έναντι 4 δισ. δραχμών το 2000, ενώ το συνολικό του ισολογισμού του 2001 θα επικυρωθεί

στις 20 Μαρτίου, οπότε και θα συνεδριάσει το Δ.Σ. της εταιρείας. Εκτός από τον ισολογισμό, στη γενική συνέλευση της ΔΑΝΕ συζητήθηκε η τροποποίηση του άρθρου 5 του καταστατικού της εταιρείας, το οποίο αφορά την προσαρμογή κεφαλαίου και ονομαστικών αξιών των μετοχών σε ευρώ (σύμφωνα με το νόμο 2842/2000).

Στη συνεδρίαση, που ολοκληρώθηκε μόλις σε μισή ώρα, είχε κατατεθεί το 49,6% του μ/κ (41.896.010 μετοχές).



Επιχειρήσεις Αττικής Μειωμένα έσοδα μετά από αποσβέσεις και φόρους

Μειωμένα καθαρά κέρδη μετά από τόκους, αποσβέσεις και φόρους παρουσίασε ο Όμιλος Επιχειρήσεων Αττικής το 2001. Πιο συγκεκριμένα, τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στα 10,3 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 17,3 εκατομμυρίων ευρώ το 2000.

Ο όμιλος παρουσίασε αύξηση σε ποσοστό 26,9% στις πωλήσεις, φθάνοντας τα 250,6 εκατ. ευρώ, έναντι 197,4 εκατ. ευρώ το 2000.

Οι πωλήσεις του ομίλου προέρχονται από ναύλους και άλλα έσοδα των Superfast Ferries και των Blue Star Ferries. Κατά τη διάρκεια του 2001 προστέθηκαν στο στόλο των Επιχειρήσεων Αττικής τα Superfast V, Superfast VI, Superfast VII και Superfast VIII, εκ των οποίων τα δύο πρώτα δρομολογήθηκαν από τα μέσα Φεβρουαρίου και μέσα Απριλίου του 2001 στις γραμμές της Αδριατικής, ενώ τα Superfast VII και Superfast VIII ξεκίνησαν τα δρομολόγια της Superfast Ferries στις γραμμές της Βαλτικής θάλασσας από το Μάιο και τον Ιούλιο του 2001 αντίστοιχα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε σύγκριση με το 2000 τα αποτελέσματα του ομίλου επιβαρύνθηκαν από αποσβέσεις πλοίων και λοιπών παγίων



ύψους 24,7 εκατ. ευρώ έναντι 13,3 εκατ. ευρώ, και χρηματοοικονομικά έξοδα ύψους 30,2 εκατ. ευρώ, έναντι 9,4 εκατ. ευρώ το 2000.

Κίνηση: Στις γραμμές της Αδριατικής τα πλοία της Superfast Ferries κατέκτησαν για τέταρτη συνεχή χρονιά την πρώτη θέση στην κίνηση επιβατών και οχημάτων επί συνόλου περίπου 40 πλοίων. Το τρέχον έτος, 2002, ο Όμιλος Επιχειρήσεων Αττικής έχει ήδη παραλάβει τα Superfast IX και Superfast X, τα οποία ξεκίνησαν τη σύνδεση Γερμανίας - Σουηδίας, ενώ ακολουθεί η παράδοση των πλοίων Superfast XI και Superfast XII εντός του α' εξαμήνου 2002. Μια νέα σύνδεση μεταξύ Σκωτίας και Βελγίου θα ξεκινήσει στα μέσα του Μαΐου με δύο Superfast στη σύνδεση Rosyth, Σκωτίας με το λιμάνι του Zeebrugge στο Βέλγιο.



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 010 4833 877, FAX: 010 4825 931



Ευropa Palace, το νέο πλοίο των Μινωικών

Του απεσταλμένου μας Νάσου Πουλακίδα

Το έκτο νεότευκτο πλοίο τους, τα τελευταία 4 χρόνια, παραλαμβάνουν αυτόν το μήνα οι Μινωικές Γραμμές. Πρόκειται για το Europa Palace, η τελετή βάπτισης του οποίου έγινε στις 23 Μαρτίου, στα ναυπηγεία Fincantieri της Ιταλίας.

Στη λαμπρή τελετή παρευρέθηκαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Λάμπρος Λαμπρόπουλος, ο πρόεδρος του Δ.Σ. των Μινωικών Γραμμών, Κωνσταντίνος Κληρονόμος, ο Μιχάλης Βαβουράκης, μέλος Δ.Σ. της εταιρείας, ο γενικός διευθυντής Παναγιώτης Κασαπάκης και ο εντεταλμένος Ναυτιλιακού Τομέα Αντώνης Μανιάδης. Ανάδοχος του H/S/F Europa Palace ήταν η κα Ζωή Δημοσχάκη, δύο φορές χρυσή πρωταθλήτρια νεανίδων Ευρώπης στην κολύμβηση.

Το H/S/F Europa Palace θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Αγκώνα Ιταλίας εντός του Απριλίου.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι: 214 μ. συνολικό μήκος και πλάτος 26,4 μ., δυνατότητα μεταφοράς 1.900 επιβατών, 150 φορτηγών αυτοκινήτων και 100 Ι.Χ. ή εναλλακτικά 600 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Έχει 4 υπερσύγχρονες μηχανές, τύπου Wartsila 16V46C, ισχύος 16.800 KW η κάθε μία και αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 31,5 κόμβων.

Το ξενοδοχειακό τμήμα του πλοίου διαθέτει: συνεδριακό κέντρο, εμπορικό κέντρο, εστιατόρια, πανοραμική ντίσκο, κινηματογράφο, παιδότοπο, σαλόνια, video games, γυμναστήριο, κατάλληλα εξοπλισμένο νοσοκομειακό χώρο με τηλεκαρδιογράφο συνδεδεμένο με καρδιολογικό κέντρο για την αντιμετώπιση έκτακτων καρδιολογικών περιστατικών, 732 καμπίνες και 106 αεροπορικά καθίσματα διακεκριμένης θέσης με ενσωματωμένη τηλεόραση και δυνατότητα ακρόασης μουσικής μέσω έξι καναλιών.

Το H/S/F Europa Palace είναι το έκτο νεότευκτο πλοίο που παραλαμβάνουν οι Μινωικές Γραμμές, ενώ το Μάιο πρόκειται να παραλάβουν το έβδομο, ολοκληρώνοντας ένα σημαντικό και αξιολογικό επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 7 πλοίων.

Νονά του πλοίου είναι η κολυμβήτρια Ζωή Δημοσχάκη, με διεθνείς

επιτυχίες, της οποίας βασικοί αθλητικοί στόχοι είναι οι διακρίσεις σε παγκόσμια πρωταθλήματα και πανευρωπαϊκά, ενώ τελικός στόχος είναι η διάκριση στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Κατά την τελετή βάπτισης, ο πρόεδρος των Μινωικών, Κώστας Κληρονόμος, τόνισε:

«Η σημερινή ημέρα είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις Μινωικές Γραμμές, που εμπλουτίζουν το στόλο τους με ένα ακόμα κόσμημα της ελληνικής και της ευρωπαϊκής επιβατηγού ναυτιλίας.

Το H/S/F Europa Palace είναι ο καρπός μιας προσπάθειας που ξεκίνησε πριν από περίπου δύο χρόνια και χωρίς να παρεκκλίνουμε από τον αρχικό μας προγραμματισμό, καταφέραμε να συνδυάσουμε τα πιο εξελιγμένα συστήματα που διαθέτει σήμερα η σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία με τις λειτουργικές ανάγκες του πλοίου.

Εμείς στις Μινωικές Γραμμές πιστεύουμε ότι η εξέλιξη δεν έρχεται τυχαία. Για το λόγο αυτόν από το 1998 υλοποιούμε ένα πολύ φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο και είμαστε υπερήφανοι γι' αυτό.

Απαντάμε δυναμικά στις προκλήσεις των καιρών και είμαστε πανέτοιμοι να αντιμετωπίσουμε τον ανταγωνισμό με συνέπεια και προγραμματισμό.

Κύριε υπουργέ,

Είναι μεγάλη τιμή για μας να σας έχουμε κοντά μας αυτήν την ιδιαίτερα σημαντική ημέρα για την εταιρεία μας.

Διανύουμε μια περίοδο προσαρμογής πριν από την "απελευθέρωση" της ακτοπλοΐας στη χώρα μας. Στη μεταβατική αυτή περίοδο κάθε προσπάθεια εκσυγχρονισμού που μας πάει ένα βήμα μπροστά, είναι επιβεβλημένη και χρειάζεται τη στήριξη και τη συμπαράσταση της Πολιτείας με κάθε τρόπο.

Η παρουσία σας σήμερα εδώ ενθαρρύνει αυτήν ακριβώς την προσπάθεια.

Αυτήν την πολύ σημαντική στιγμή για τις Μινωικές Γραμμές - που φέτος γιορτάζουν τα 30 χρόνια από την ίδρυσή τους - θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους όσοι όλα αυτά τα χρόνια συνέβαλαν σ' αυτήν τη μεγάλη προσπάθεια που καταβάλαμε, με αποτέλεσμα να συγκαταλέγονται σήμερα οι Μινωικές Γραμμές μεταξύ των πρώτων στην ελληνική και στην ευρωπαϊκή επιβατηγό ναυτιλία.

Κυρίες και κύριοι,

Με την υλοποίηση του φιλόδοξου επενδυτικού μας προγράμματος, συνολικού ύψους 670 εκατομμυρίων ευρώ, που τώρα φτάνει στην κορύφωσή του, έχουμε τη βεβαιότητα ότι οι Μινωικές Γραμμές θα διατηρήσουν και θα ενισχύσουν την ηγετική τους θέση. Τα αισιόδοξα στοιχεία των πρώτων μηνών του 2002 και η συνεργασία με τον όμιλο Grimaldi που αρχίζει πολύ σύντομα, δημιουργούν για μας τις προϋποθέσεις για νέα ώθηση στα επιχειρηματικά σχέδια των Μινωικών Γραμμών.

Εκ μέρους της διοίκησης των Μινωικών Γραμμών, θέλω να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου τη διοίκηση και τα στελέχη των ναυπηγείων Fincantieri για την άσπρη συνεργασία που είχαμε όλο αυτό το διάστημα. Εύχομαι και ελπίζω αυτή η επιτυχημένη συνεργασία μας να συνεχιστεί και στο μέλλον με την παραγγελία και άλλων πλοίων».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Γ. Ανωμερίτης στο σύντομο χαιρετισμό του είπε:

«Το Europa Palace εκφράζει την ποιοτική ναυτιλία. Οι Μινωικές Γραμμές στηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας με τέτοιες επενδύσεις. Είναι στυλοβάτες της ελληνικής ακτοπλοΐας».

Γραμμές Στρίντζη +118,2% τα καθαρά προ φόρων κέρδη

Αύξηση καθαρών κερδών, προ φόρων, κατά 118,2%, σημείωσε η εταιρεία Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. το 2001 συγκριτικά με το 2000. Ειδικότερα, ανήλθαν σε 1,3 δισ. δρχ. ή 3,9 εκατ. ευρώ έναντι 611 εκατ. δρχ. ή 1,8 εκατ. ευρώ κατά τη χρήση 2000. Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών του ομίλου ανήλθε στα 36,7 δισ. δραχμές ή 107,7 εκατ. ευρώ από 33,9 δισ. δραχμές ή 99,6 εκατ. ευρώ το οικονομικό έτος 2000, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 8,2%.

Η αύξηση της κερδοφορίας και του κύκλου εργασιών του ομίλου, παρά τις δυσμενείς συνθήκες που έπληξαν τον κλάδο, αποτελεί σημαντική επιτυχία του ομίλου. «Τα εξαιρετικά βελτιωμένα αποτελέσματα οφείλονται κυρίως στην επιτυχημένη δρομολόγηση και εκμετάλλευση για πρώτη φορά από την αρχή του χρόνου των νεότευκτων πλοίων του ομίλου, Blue Star 1, Blue Star 2 και Blue Star Ithaki», τονίζεται σε ανακοίνωση της εταιρείας.

«Τα τρία αυτά πλοία και ιδιαιτέρως το Blue Star Ithaki στις γραμμές των Κυκλάδων σημείωσαν εξαιρετική επιτυχία και αγαπήθηκαν από το επιβατηγό κοινό, διότι προσέφεραν πολύ υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, υψηλή ταχύτητα και συνέπεια στην τήρηση των δρομο-

λογίων τους».

Μεταφορικό έργο: Το συνολικό μεταφορικό έργο του ομίλου ανήλθε σε 2.547.766 επιβάτες, 374.865 Ι.Χ. οχήματα και 138.956 φορτηγά αυτοκίνητα. Πιο συγκεκριμένα, στις γραμμές εσωτερικού τα πλοία του ομίλου μετέφεραν:

— 2.068.628 επιβάτες, αύξηση 6,6% σε σύγκριση με το 2000.

— 269.093 Ι.Χ. οχήματα, μείωση 2,1% και

— 64.372 φορτηγά αυτοκίνητα, μείωση 20% σε σύγκριση με το 2000.

Η μείωση του μεταφορικού έργου στα Ι.Χ. οχήματα και στα φορτηγά αυτοκίνητα οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στην παύση δρομολογίων του πλοίου Ionian Sun στο τέλος της καλοκαιρινής περιόδου. Το μεταφορικό έργο του ομίλου στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας (συμπεριλαμβανομένης της κίνησης από Κέρκυρα προς λιμάνια της Ιταλίας) ανήλθε το 2001 σε 479.138 επιβάτες, 105.772 Ι.Χ. οχήματα και 74.584 φορτηγά αυτοκίνητα, ελαφρώς μειωμένο σε σύγκριση με το 2000 λόγω της αποδρομολόγησης δύο πλοίων από τις γραμμές της Βενετίας.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι, στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και της ανανέωσης του στόλου του ομίλου, συνεχίζεται με ταχείς ρυθμούς η ναυπήγηση δύο υπερασύγχρονων πολυτελών επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων υψηλής ταχύτητας, των Blue Star Paros και Blue Star Naxos, στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Ltd.

Increasingly well known for

Speed of response

Excellence of product

Sensible fees



JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

Contact: Nick Parton, Philip Bush or Andrew Patrinos

5th Floor, 18 Mansell Street, London E1 8AA

Tel: +44 (0)20 7702 0085 Fax: +44 (0)20 7702 0858 Telex: 8812084 SEALAW G

Email: mail@jacksonparton.com Web: www.jacksonparton.com



ΞΕΠΕΡΝΩΝΤΑΣ ΤΗΝ

Το Concorde κατακτά και πάλι τους αιθέρες

του Ηλία Μπίσια



Το Concorde, το αεροσκάφος που για τρεις δεκαετίες προσέληκε το παγκόσμιο ενδιαφέρον περισσότερο από κάθε άλλο μέσο αερομεταφοράς, βρίσκεται πάλι στην ενεργό δράση. Οι δύο αεροπορικές εταιρείες που για μεγάλο χρονικό διάστημα ένωναν την Ευρώπη με την Αμερική, σπάζοντας το φράγμα του ήχου, προχώρησαν πρόσφατα σε επανένταξη στον ενεργό στόλο τους βελτιωμένων μηχανικά αεροσκαφών αυτού του τύπου. Τόσο η British Airways όσο και η Air France, σεβόμενες τις απαιτήσεις του σύγχρονου ταξιδιώτη και θέλοντας να διασφαλίσουν την

απόλυτη εμπιστοσύνη του, εφόρμωσαν ένα πολύμηνο σχέδιο ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του Concorde με σκοπό την αποκατάσταση της φήμης αυτού του «πληγμένου αετού». Ύστερα από πολυάριθμες δοκιμές και ελέγχους, οι δύο εταιρείες διαβεβαιώνουν ότι το Concorde παραμένει ένα αξιόπιστο αεροσκάφος, που ξεπερνά τις δυνατότητες κάθε άλλου αεροσκάφους.

Η Air France υπήρξε η εταιρεία που πρώτη επανεγκαινίασε τη δρομολόγηση του

Concorde στο δρομολόγιο Παρισιού - Νέας Υόρκης. Στις 7 Νοεμβρίου 2001, η εταιρεία ξεπέρασε όλες τις δυσκολίες και έσπασε για μία ακόμη φορά το φράγμα του ήχου στο δρομολόγιο Παρισιού - Νέας Υόρκης με ολικό χρόνο διαδρομής 3 ώρες 55 λεπτά. Το επιτελείο της Air France σε όλη τη διάρκεια του αυτού του τύπου επανασκεδίασε τις δεξαμενές καυσίμων και τοποθέτησε νέα είδη ελαστικών για τις ρόδες. Παράλληλα προχώρησαν και σε αισθητικές αλλαγές του εσωτερικού χώρου με σκοπό να παρουσιαστεί ένα νέο και ανανεωμένο προϊόν. Η καμπίνα επιβατών σχεδιάστηκε από τον Andree Putman με νέα απαλά και ζεστά χρώματα, ενώ τα καθίσματα έχουν πλέον πλάτος 17,7 ίντσες και δυνατότητα βυθίσματος της πλάτης μέχρι και 124 μοίρες. Τα Concorde της Air France φιλοξενούν 92 θέσεις επιβατών, ενώ στις πτήσεις δεν επιτρέπεται το κάπνισμα. Παράλληλα, 70 ειδικά εκπαιδευμένα στελέχη της εταιρείας έχουν κιάλια προσαρμοσμένα στις νέες βελτιώσεις που ήδη εφαρμόζονται.

Παρίσι - Νέα Υόρκη σε λιγότερο από 4 ώρες

AF 002 Paris (Charles de Gaulle) - New York (John F. Kennedy)
Αναχώρηση 10:30 π.μ. άφιξη 08:25 π.μ. Κάθε Δευτέρα, Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή, Κυριακή.

AF 001 New York (John F. Kennedy) - Paris (Charles de Gaulle)
Αναχώρηση 08:00 π.μ. άφιξη 17:45 μ.μ. Κάθε Δευτέρα, Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή, Κυριακή.

Λονδίνο - Νέα Υόρκη σε λιγότερο από 3 ώρες

BA 001 London (Heathrow) - New York (John F. Kennedy)
Αναχώρηση 10:30 π.μ. άφιξη 09:25 π.μ. Καθημερινά εκτός Σαββάτου.

BA 001 New York (John F. Kennedy) - London (Heathrow)
Αναχώρηση 08:30 π.μ. άφιξη 17:25 μ.μ. Καθημερινά εκτός Σαββάτου.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΗΧΟΥ



Στη British Airways ένα επε-
λείο 180 τεχνικών, μηχανο-
λόγων και αεροναυπηγών μελέτη-
σε εκτενώς τις ενδεχόμενες δυσλειτουργ-
γίες του Concorde και προχώρησε σε συ-
νεργασία με τους κατασκευαστές του αερο-
σκάφους, αλλιά και με τη σύμφωνη άποψη
τόσο της γαλλικής όσο και βρετανικής Υπη-
ρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σε διάφορες
παρεμβάσεις και τροποποιήσεις στο μηχανο-
λογικό εξοπλισμό του αεροσκάφους.
Σύμφωνα με δηλώσεις του επικεφαλής των
πιλότων του υπερηχητικού αυτού αεροσκά-
φους, Mike Bannister, το Concorde είναι
πλέον το πιο ασφαλές αεροσκάφος, αφού

οι
δοκιμές που εδώ και μήνες εφαρμόστηκαν
απέδειξαν την υψηλή απόδοση και ασφάλ-
ειά του. Η British Airways επένδυσε 14 εκα-
τομμύρια βρετανικές λίρες για τη διακοσμη-
τική ανανέωση της καμπίνας επιβατών, ενώ
ο Sir Terence Conran διακόσμησε τις ειδικές
αίθουσες αναχωρήσεων (Concorde Rooms)
στα αεροδρόμια Heathrow και JFK. Ανάμεσα
στις υπόλοιπες βελτιώσεις συμπεριλαμβά-
νονται νέα μενού υψηλών προδιαγραφών,

εξαιρετικής αισθητικής σερβίτσια και κλινο-
σκεπάσματα, όπως επίσης και δερμάτινα κα-
θίσματα που προσφέρουν περισσότερη άνε-
ση στους επιβάτες.

Η ιστορία του Concorde

Νοέμβριος 1962

Η βρετανική και η γαλλική κυβέρνηση υπο-
γράφουν συμφωνία για την κατασκευή
από κοινού ενός υπερηχητικού αεροσκά-
φους.



Αριστερά
η εσωτερική
καμπίνα
επιβατών της
British Airways
και δεξιά
της Air France



Δεκέμβριος 1968

Η Σοβιετική Ένωση σπάει πρώτη το φράγμα του ήχου στην πολιτική αεροπορία. Το Tupolev 144, γνωστό και ως Concorde, εκτελεί σε κακές καιρικές συνθήκες την πρώτη δοκιμαστική πτήση του. Το αεροσκάφος μοιάζει στις τεχνικές προδιαγραφές του κατά πολύ στο Concorde των «Δυτικών».

Μάρτιος 1969

Η πρώτη πτήση του γαλλικού πρωτοτύπου εκτελεί την παρθενική του πτήση στην Τουλούζη της Γαλλίας.

Η διάρκεια της πτήσης ήταν 42 λεπτά.

Απρίλιος 1973

Το αμερικανικό FAA απαγορεύει οποιαδήποτε πτήση σε υπερηχητικές ταχύτητες από πολιτικά αεροσκάφη στον εναέριο χώρο των ΗΠΑ. Οι Continental Airlines, American Airlines, TWA, United και PanAm ανακαλούν τις παραγγελίες τους.

Απογοήτευση κυριαρχεί στις βρετανικές και γαλλικές αρχές.

Ιανουάριος 1976

Η Air France εγκαινιάζει την πρώτη υπερηχητική πτήση στο δρομολόγιο Παρισιού-Νέας Υόρκης. Σε μικρό χρονικό διάστημα προσγειώνεται ίδιος τύπος αεροσκάφους της BA από το Λονδίνο.

Ιανουάριος 1979

Η BA σε συνεργασία με τη Singapore Airlines εγκαινιάζει το δρομολόγιο Λονδίνου - Σιγκαπούρης.

Δεκέμβριος 1979

Το αμερικανικό FAA επιτρέπει σε Concorde της BA να εκτελούν τα δρομολόγια Λονδίνου-Νέας Υόρκης-Ντάλας.

Στο δρομολόγιο εντός των ΗΠΑ το Concorde πετά σε κανονικές και όχι υπερηχητικές ταχύτητες και εκτελείται σε συνεργασία με την Braniff International.

Φεβρουάριος 1983

Το TU 133 αποσύρεται από την ενεργό λειτουργία. Η διεθνής κοινή γνώμη κρίνει το συγκεκριμένο αεροσκάφος ως μη ασφαλές.

Ιανουάριος 1990

Μόνο δύο αεροπορικές εταιρείες διαθέτουν Concorde στο στόλο τους.

Σε σύνολο, 12 αεροσκάφη πετούν με τα φτερά των BA και Air France.

Η διεθνής αεροπορική κοινότητα δεν υποστηρίζει το αεροσκάφος ως οικονομικά ασύμφορο.

Οκτώβριος 1992

Το Concorde καταρρίπτει το πρώτο παγκόσμιο ρεκόρ, διανύοντας το γύρο της Γης προς δυσμάς σε 33 ώρες και 1 λεπτό.

Αύγουστος 1996

Το Concorde καταρρίπτει παγκόσμιο ρεκόρ διανύοντας το γύρο της Γης προς ανατολές σε 31 ώρες και 27 λεπτά.

Ιούλιος 2000

Αεροσκάφος της Air France συντρίβεται λίγο μετά την απογείωσή του στο Παρίσι.

Η BA και η AF ανακοινώνουν την ανίχνευση ρωγμών στο πτερύγιο σχεδόν όλων των αεροσκαφών αυτού του τύπου στους στόλους τους.



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, Manchester and Birmingham. Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air: APG Hellas SA. Tel. 010 36 03 120, 010 36 07 741.

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25

**MAERSK AIR**

www.maersk-air.com

It's got to be perfect



Η TELESTET στηρίζει τον αθλητισμό



Η εποχή μας χαρακτηρίζεται, όσο ποτέ άλλοτε, από ραγδαίες εξελίξεις σε κάθε έκφανση ανθρώπινης δραστηριότητας, από τις επιστήμες, την επικοινωνία και την τεχνολογία μέχρι τις καλές τέχνες, τον αθλητισμό και τον πολιτισμό γενικότερα.

Όμως... Η μεγάλη πρόκληση των ημερών μας είναι να αναπτύξουμε, όχι μόνο το σώμα αλλά και το πνεύμα, όχι μόνο την ύλη αλλά και την ψυχή... Το εύκολο είναι να πάμε μπροστά, το δύσκολο παραμένει να ανέβουμε ψηλά.

Η TELESTET, ως εταιρεία, αλλά και ως ενεργό μέλος της κοινωνίας, δεν θα ήταν δυνατό να μείνει αμέτοχη στη μεγάλη αυτή πρόκληση. Με ένα πολυήμερο χορηγικό πρόγραμμα, καλλιεργεί νέες προοπτικές για το μέλλον, συμβάλλοντας ενεργά στην προαγωγή του πολιτισμού, στην υποστήριξη του αθλητισμού και στην καλλιέργεια των γραμμάτων και των επιστημών.

Πάνω από όλα όμως, η TELESTET βρίσκεται κοντά στον άνθρωπο. Η ευγενής άμιλλα οδηγούσε ανέκαθεν στις πιο σημαντικές εξελίξεις. Γι' αυτό η TELESTET, πρωτοπόρος στις εξελίξεις, δίνει μεγάλη

βαρύτητα στην πιο ωραία έκφραση της ευγενούς όμιλης, τον αθλητισμό. Μέσα από ένα πολυετές αθλητικό χορηγικό πρόγραμμα, το οποίο θα κορυφωθεί το 2004, η TELESTET συμβάλλει ενεργά στην ανάπτυξη του ελληνικού αθλητισμού.

Στίβος-Έρρικα Πρεζεράκου

Η TELESTET είναι κύριος χορηγός της αθλήτριας του Πανελληνίου στο αγώνισμα του όμιλου επί κοντώ. Με 4,10 μ., η Έρρικα έχει τη δεύτερη καλύτερη επίδοση όλων των εποχών στη χώρα μας. Με την καθοδήγηση του ομοσπονδιακού προπονητή και τη στήριξη της TELESTET, προετοιμάζεται έντονα, για να δώσει το παρών στην ιστορική στιγμή για τον ελληνικό αθλητισμό.

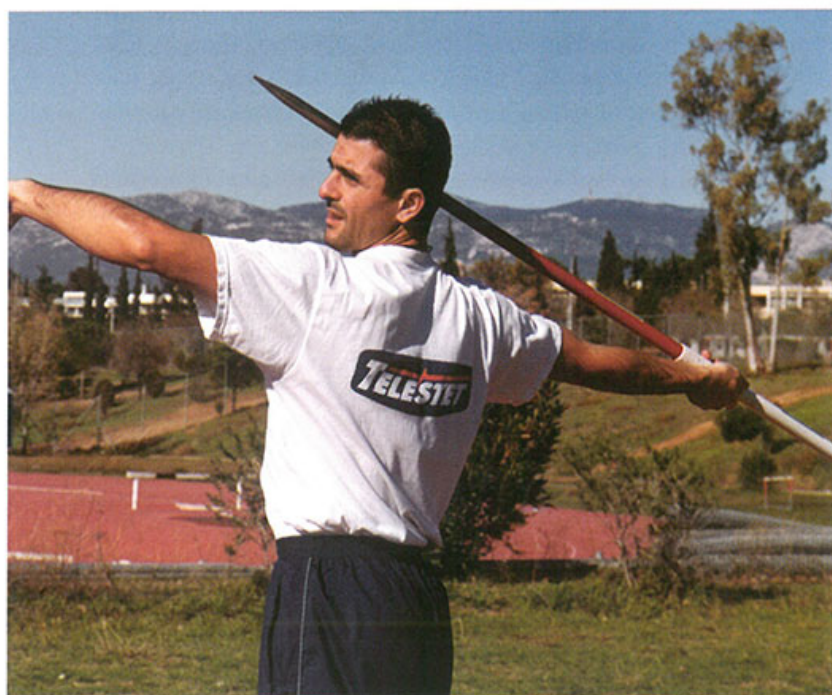
Ελληνική Κωπηλατική Ομοσπονδία

Η TELESTET, συμβάλλοντας στη στήριξη του ελληνικού αθλητισμού σε μια ιστορική στιγμή, ανέλαβε Εθνικός Χορηγός της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας καθώς επίσης και Χορηγός όλων των Εθνικών Ομάδων Κωπηλασίας.

Η Ομοσπονδία ιδρύθηκε το 1927 και αριθμεί σήμερα 51 σωματεία-μέλη. Η κωπηλασία είναι ένα άθλημα με σημαντική παράδοση στη χώρα μας. Το πρώτο αθλητικό σωματείο (1885) ήταν κωπηλατικό και οι πρώτοι αθλητικοί αγώνες στη σύγχρονη ιστορία της Ελλάδας ήταν επίσης κωπηλατικοί.

Ιστιοπλοία-Κατηγορία 470

Ο Ανδρέας Κοσμάτοπουλος και ο Κώστας Τριγκώνης είναι παγκόσμιοι πρωταθλητές στην κατηγορία 470. Το 2001 κατέλαβαν την 1η θέση, τόσο στην παγκόσμια κατάταξη όσο και στην ευρωπαϊκή. Έχουν κερδίσει 29 μετάλλια σε διεθνείς αγώνες και θα είναι μια από τις μεγάλες ελπίδες του ελληνικού αθλητισμού το 2004.



Δέκαθλο-Μάκης Κορκίζογλου

Η TELESTET είναι κύριος χορηγός του αθλητή του Πανελληνίου στο Δέκαθλο (Στίβος) και πρώτου Πανελληνιονίκη. Το 2001, ο Μάκης Κορκίζογλου κατέκτησε το χρυσό μετάλλιο στους Μεσογειακούς Αγώνες και το 2000 την 1η θέση στο Μπρούνο Τζάουλι, ενώ έλαβε μέρος και στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Σίδνεϊ. Από τις μεγαλύτερες ελπίδες του ελληνικού αθλητισμού, σε ένα άθλημα ιδιαίτερα απαιτητικό.

Εκτός από τις νέες αθλητικές χορηγίες η Telestet έχει εντάξει στο αθλητικό της πρόγραμμα 2002-2004 και χορηγίες τις οποίες υποστηρίζει εδώ και αρκετά χρόνια, την ομάδα μπάσκετ Μαρούσι-TELESTET, περσινή κυπελλούχο Σαπόρτα, την ανδρική ομάδα βόλεϊ του Παναθηναϊκού, το ιστιοπλοϊκό σκάφος Ζαντίνο-TELESTET με καπετάνιο τον πολυνίκη Π. Στρούζα καθώς και τον ιστιοπλοϊκό αγώνα Ράρι Αιγαίου που διοργανώνεται ετησίως από τον ΠΟΙΑΘ.

Πριν από 72 χρόνια

Φεβρουάριος 1930

Ο σχολιαστής της εποχής για τη ναυτιλιακή πραγματικότητα γράφει:

«Εις εκ των πλουτοπααραγωγικών κλάδων της Ελλάδος, όστις παραμένει άγνωστος ή παρεγνωρισμένος από το κοινόν είναι η φορηγός ναυτιλία. Αν και ζώμεν εις χώραν καθαρώς ναυτικήν, η ναυτιλία παρέμεινε γνωστή μόνον εις ωρισμένον κύκλον ανθρώπων, τους ασχολουμένους εις ταύτην. Ε πολλύς κόσμος την αγνοεί ή η αμυδρά ιδέα την οποίαν έχει, δεν ανταποκρίνεται πλήρως προς την πραγματικότητα. Τα φορηγά ατμόπλοια εργαζόμενα μακράν της Ελλάδος δεν παρέχουν αφορμήν μελέτης και η γνώμη περί ναυτιλίας σχηματίζεται από την εν τοις παραλίοις της χώρας δρώσαν, και ουχί πάντοτε επαξίως, ακτοπλοϊκήν ναυτιλίαν. Πλην η φορηγός τοιαύτη είναι τελείως διάφορος».

— Ει κατά μέσον όρο τιμές των ναύλων τον Ιανουάριο του 1930 για τους γαιάνθρακες και τα σιτηρά έχουν ως ακολούθως:

Γαιάνθρακες: Από Νότιο Ουαλία για Μασσαλία 7/5, για Αλεξάνδρεια 8/6, για Αλγέρι 7/7, για Πειραιά 8/3, για Μπουνένος Άιρες 14/4, για Ροζάριο 16.

Σιτηρά: Από Μπαχία-Μπλάνκα για Αγγλία - Ηπ. Ευρώπη 13/6, από Εύξεινο Πόντο για Ηπ. Ευρώπη 11/7, από Σαν Λορέντζο για Αγγλία - Ηπ. Ευρώπη 14/8, από Δυτ. Αυστραλία για Μεσόγειο 26/2.

— Όσον αφορά τους κρατήσαντες ναύλους (μερικείς φορτώσεις) στους ελληνικούς λιμένες ισχύουν τα ακόλουθα:

Από Θεσσαλονίκη για καπνά: σε Αλεξάνδρεια δολ. 350, σε Νέα Υόρκη δολ. 13/-, σε Τεργέστη λιρέτ. 250, σε Αμβούργο σελ. 65/-.

Από Θεσσαλονίκη για δέρματα: σε Τεργέστη σελ. 22/-, σε Μασσαλία σελ. 32/-, σε Νέα Υόρκη δολ. 18/-.

Από Πάτρα για σταφίδα: σε Ντάρμπαν σελ. 72/-, σε Μασσαλία λιρέτ. 70.

— Η ίδρυση Σχολής Εμποροπλοίαρχων, στην οποία να φοιτούν υποχρεωτικά όσοι αποκτούν το δίπλωμα του τρίτου, θα αποδώσει πλοίαρχους ικανούς από κάθε άποψη. Το να ιδρυ-

θεί σχολή για την εκπαίδευση νέων που δεν έχουν εισέλθει στη θάλασσα, δεν είναι πρακτική λύση γιατί, αφενός μεν, μπορεί να αποκλεισθούν πολλοί πραγματικοί ναυτικοί, αφετέρου δε, υπάρχει φόβος να βγουν από τη σχολή καλά παρασκευασμένοι θεωρητικά νέοι, οι οποίοι όμως κατόπιν να αποτύχουν στο ναυτικό επάγγελμα. Πλοίαρχοι δεν μπορούν να γίνουν όλοι, πρέπει να έχουν από φύσεως την κλίση και τον ιδιάζοντα στο επάγγελμα χαρακτήρα.

— Σύμφωνα με τις τελευταίες στατιστικές που δημοσίευσε το Εμπορικό Επιμελητήριο του Σπαλάτο, ο εμπορικός στόλος της Γιουγκοσλαβίας αποτελείται από 163 ατμόπλοια, 10.882 ιστιοφόρα, 98 μικτά και 220 βενζινοκίνητα πλοία. Τα ατμόπλοια διαιρούνται σε 61 μεγάλης ακτίνας, 9 μεγάλης ακτοπλοΐας και 93 μικρής ακτοπλοΐας. Στην περιοχή του Sebenico υπάρχουν 1.504 αλιευτικά πλοία και 7.500 αλιείς. Η κίνηση των 64 κυριότερων γιουγκοσλαβικών λιμένων ανήλθε σε 28.000.000 τόνους (εισαγωγή και εξαγωγή). Στη χώρα υπάρχουν 33 ατμοπλοϊκές εταιρείες που διαθέτουν σε ναυτικές επιχειρήσεις ένα σύνολο περίπου 350 εκατομμύρια δηνάρια. Από τις στατιστικές αυτές προκύπτει ότι το γιουγκοσλαβικό εμπορικό ναυτικό από το 1921 έως το 1929 έχει σχεδόν τριπλασιασθεί.

— Κατά το μήνα Φεβρουάριο φέρονται ναυλωθέντα τα κάτωθι ελληνικά φορηγά ατμόπλοια: «Καλυψώ Βεργωπή», 7.000 τ., από Άγιο Λορέντζο σε Αγγλία - Ηπειρωτική Ευρώπη, βαριά σιτηρά προς 13/- κατά τόνο. Επί ελασσον 1/3 για φόρτωση από λιμένα κάτω ποταμού, «Χρυσάνθη Πατέρα», 6.200 τ., από Μπουνένος Άιρες σε Αγγλία, βαριά σιτηρά προς 10/- κατά τόνο, «Μάκης», 6.000 τ., από Σφαξ σε Μπορντό και Paimboeuf, φωσφάτο προς 6/11/2 κατά τόνο.

— Το α/π «Τηλέμαχος» συγκρούστηκε παρά τη Βραΐλα με γερμανικό ατμόπλοιο και υπέστη ζημιές στο δεξιό πρυμναίο ισχίο.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης





AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

• SINGAPORE • BANGKOK • MALAYSIA • VIETNAM • MYANMAR • CONSTANZA

Nick Argyropoulos *Managing Director*

**AGENCIES - CREW MANNING
(ROMANIAN-MYANMAR CREW)**

CHARTERING (PETROLEUM-BULK-DRY CARGOES)



By Telecom - 010 4617495

HEAD OFFICE

• **SINGAPORE PORT**

BRANCHES

- THAILAND (BANGKOK) ALL PORTS
- MALAYSIA ALL PORTS
- VIETNAM ALL PORTS
- MYANMAR AGENCIES & **CREW MANNING**

- ROMANIA (CONSTANZA)
 - ➔ AGENCIES ACTIVITIES
 - ➔ **CREW MANNING**

NEXT YEAR'S EXPANSIONS

- INDONESIA ALL PORTS
- CHINA
- SUEZ CANAL
- NOVOROSSISK

AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

66-B Tras street, Singapore 079005

Tel.: 65-2270838, Fax: 65-2270400, Tlx: Rs 25718 Aisnik, Cable: Aisnik Singapore, E-mail: aisnik@singnet.com.sg

PIC: Mr. Richard Chew (Operating Manager), Mob: 065 - 96672829



Από αριστερά επάνω, οι κ. Ελ. Μελέτη, Ειρ. Νταϊφά, κάτω, οι κ. Ιω.. Μελέτης, Στ. Νταϊφά

Λαμπερό Hollywood

Στη διαχρονική ατμόσφαιρα του λαμπερού Hollywood βρέθηκαν οι 500 καλεσμένοι των «Φίλων του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά» την Παρασκευή 1η Μαρτίου, στον καθιερωμένο ετήσιο χορό της εταιρείας. Η πρόεδρος κ. Αγγέλα Φραντσεσκάκη-Νταϊφά μαζί με τη γενική γραμματέα Ελένη Μελέτη είχαν φροντίσει μέχρι και την τελευταία λεπτομέρεια.

Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε με τις ευγενικές χορηγίες του κ. Μαρινάκη Βαγγέλη, της Intracom και του Ομίλου Τσαβλήρη, τη στήριξη της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος και πολλών φίλων της εταιρείας Φίλων του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά. Ανάμεσα στους καλεσμένους ήταν ο δήμαρχος Πειραιά Χρ. Αγραπίδης με τη σύζυγό του, η νομάρχης Πειραιά Μ. Τσανάκη με το σύζυγό της, ο βουλευτής Πειραιά Παναγιώτης Μελάς κ.ά.

Έκθεση της Ρενέ Νίκλαν στο Γκάζι

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η έκθεση της ζωγράφου Ρενέ Νίκλαν στην Τεχνόπολη, στο Γκάζι. Η κα Νίκλαν έχει εκθέσει τα έργα της σε γνωστές γκαλερί τόσο της Ευρώπης όσο και των ΗΠΑ, ενώ η συγκεκριμένη της έκθεση ήταν και η πρώτη της στη χώρα μας. Το έργο της Ρενέ Νίκλαν χαιρέτισε ο δήμαρχος Αθηναίων, ενώ πλήθος κόσμου θαύμασε τις δημιουργίες της καλλιτέχνιδας. Στα εγκαίνια που πραγματοποιήθηκαν στις 28 Φεβρουαρίου παρευρέθησαν πολλοί επώνυμοι όπως ο Πάνος και η Ιωάννα Μαρινόπουλου, ο Δημήτρης Κοντομηνάς, ο Ευτύχιος και η Ντόντα Βορίδη, ο Κώστας Καίσαρης, ο Μάνος Μαυρίδης κ.ά.



Από αριστερά, ο αντιδήμαρχος Αθηναίων κ. Παπαθανασίου, ο κ. Νίκλαν, ο κ. Κατσιφάρας, η ζωγράφος κα Νίκλαν και ο δήμαρχος Αθηναίων κ. Αβραμόπουλος



Το υπουργείο Εξωτερικών, τιμώντας τον Δημήτρη Ναλμπάντη, παρουσίασε στις αίθουσές του, έργα του της περιόδου 1985 - 2002. Ο Δημήτρης Ναλμπάντης διακρίθηκε το 2000 από τον ΟΗΕ, ενώ ο πίνακας του «Αναμνήσεις» εκδόθηκε σε γραμματοσημο του Οργανισμού στη σειρά «One world 2000».

Στη φωτο από αριστερά, ο κ. Τ. Μαυρωτάς, ο κ. Α. Ποταμιάνος, ο ζωγράφος Δ. Ναλμπάντης, ο υφυπουργός κ. Μαγκριώτης, ο κ. Ντ. Μιχελίδης και ο κ. Γ. Μπίσιος

Τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ στην «Εκπαίδευση 2002»

Με άρτια οργάνωση πραγματοποιήθηκε 7-10 Μαρτίου η 4η Διεθνής Έκθεση για την Ελλάδα και το εξωτερικό «Εκπαίδευση 2002», στην οποία συμμετείχαν με περίπτερο και τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.

Η έκθεση έδωσε την ευκαιρία στους 19.000 επισκέπτες που προσήλθαν, να ενημερωθούν σχετικά με την πληθώρα των εκπαιδευτικών επιλογών που τους προσφέρονται, από τα 200 περίπτερα που υπήρχαν και τους 250 εκθέτες από την Ελλάδα και 15 ακόμη χώρες. Την «Εκπαίδευση 2002», η οποία έλαβε χώρα στον ΟΛΠ υπό την αιγίδα της γενικής γραμματείας Νέας Γενιάς και του δήμου Αθηναίων, εγκαινίασαν η υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων Ελένη Κούρκουλα και ο αντιδήμαρχος Αθηναίων Νίκος Απέργης.



Ο κ. Γ. Μπίσιος με την υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων Ελ. Κούρκουλα, στο περίπτερο των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ



Navigator 2002

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε το συνέδριο «Navigator 2002» από τη Navigator S.A. στις 14 Μαρτίου, σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας, με χορηγό επικοινωνίας τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ. Το συνέδριο διεξήχθη για δεύτερη φορά και είχε τεθεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά και τις πρεσβείες των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Μάλτας με θέματα:

- Υπηρεσίες Ρυμούλκησης Πλοίων στις ΗΠΑ τη Νέα Χιλιετία και
- Υπηρεσίες Πρακτόρευσης Πλοίων στους λιμένες της Μεσογείου.

Παρόντες στο συνέδριο ήταν εκπρόσωποι του πολιτικού και επιστημονικού κόσμου της χώρας, εκπρόσωποι του Πανεπιστημίου Πειραιά, στελέχη του ναυτιλιακού κόσμου, οι εκπρόσωποι directors των μεγαλύτερων εταιρειών ρυμουλκών πλοίων στις ΗΠΑ - Moran Towing Corporation και FOSSE Maritime και τρεις από τους μεγαλύτερους εκπροσώπους πρακτόρευσης πλοίων της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Μάλτας, καθώς και 300 στελέχη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Ομιλητές του συνεδρίου ήταν ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πει-



Αριστερά το πάνελ των ομιλητών και δεξιά η εκδότρια των «Ν.Χ.» Ιωάννα Μπίσια με τον Δημήτρη Μπεζαντάκο, πρόεδρο της Navigator S.A.

ρατά Αλέξανδρος Γουλιέλμος (διευθυντής Μεταπτυχιακού Προγράμματος Ναυτιλιακών Σπουδών), ο οποίος διηύθυνε τη συζήτηση κατά τη



διάρκεια του συνεδρίου, ο πρόεδρος της εταιρείας Ν.Ε. Vernicos Salvage & Towage κ. Βερνίκος Νικόλαος, ο executive director της εταιρείας Thenamaris Inc. κ. Εμμανουήλ Βορδώνης, ο operations manager της εταιρείας Eastern Mediterranean Maritime Ltd κ. Χαλδέζος Γαβριήλ, ο πρόεδρος του σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων κ. Νίκος Πενθερουδάκης, οι εκπρόσωποι directors των μεγαλύτερων εταιρειών ρυμουλκών πλοίων στις ΗΠΑ - Moran Towing Corporation, FOSSE Maritime και εκπρόσωποι από τις τρεις μεγαλύτερες εταιρείες πρακτόρευσης πλοίων στη Μεσόγειο, - AARUS Maritima από την Ισπανία, Marittima Ravenatle από την Ιταλία και Palm Shipping Agency από τη Μάλτα.

Σκοπός του «Navigator 2002», ο οποίος και επετεύχθη, ήταν να προσφέρει ένα βήμα στους συμμετέχοντες έτσι ώστε να γίνει ανταλλαγή απόψεων πάνω σε καίρια ζητήματα που αφορούν τη ναυτιλία και την ομαλή διαχείριση του πλοίου.

Αριστερά οι κ. Γ. Γουρδομικάλης, Ν. Βερνίκος και Δ. Μπεζαντάκος

Μείωση σε πλοία και δύναμη για το νηολόγιο

Μικρή μείωση παρουσίασε το Φεβρουάριο το ελληνικό νηολόγιο, βάσει των στοιχείων των υπηρεσιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία επτά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 139.294 κόρων, και την υπέστειλαν εννιά πλοία, χωρητικότητας 505.047 κόρων.

Η μείωση ως προς τον αριθμό είναι δύο πλοία και ως προς τη χωρητικότητα 365.753 κόροι.

Η μείωση αυτή θεωρείται πλησυστική και πρόσκαιρη αφού αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές, μετά την ανακοίνωση των μέτρων Ανωμερίτη, έχουν υποβάλει αιτήσεις στο ΥΕΝ για εγγραφή πλοίων τους στο νηολόγιο.

Κύκλοι του ΥΕΝ υποστήριζαν ότι η αύξηση του ελληνικού νηολογίου το προσεχές διάστημα θα είναι εντυπωσιακή.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Υ/Ρ	ΛΩΡΑ Γ	Ν.Π. 10970	2001	Φ/Γ-Χύδην	ΑΓΓΕΛΙΚ ΠΑΟΥΡ	Ν.Π. 10969	2001
Φ/Γ	ΣΗ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10973	1957	Φ/Γ	ΧΙΟΣ ΟΡΑΙΖΟΝ	Ν.Χίου 403	1977
				Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ Χ	Ν.Π. 10974	2001
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΦΑ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	Ν.Π. 10975	1999
				Δ/Ε	ΑΤΛΑΣ Μ	Ν.Π. 10976	1978
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.491				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 137.803			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 11 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
Φ/Γ-Ο/Γ	ΒΑΣΙΛΗΣ	Ν.Π. 7382	1964	Π.Α. (MARSHALL ISLANDS)	Φ/Γ-Χύδην	ΕΛΜΗΝΣ Π.	Ν.Π. 5156	1973	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΕΝΗ	Ν.Π. 2653	1966	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Φ/Γ Εμπ.	ZIM ΕΛΛΑΤ Ι	Ν.Π. 9936	1977	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
Δ/Ε	ΤΖΙΜΑΚΟ	Ν.Π. 10936	1974	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΚΕΙΚΟ	Ν.Ανδρού 560	1976	Π.Α. (CAYMAN ISLANDS)
					Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ	Ν.Π. 10015	1976	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Δ/Ε	ΚΑΡΕΤΑΝ ΠΩΡΤΗΣ	Ν.Π. 9698	1975	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL)
					Δ/Ε	ΑΒΙΝ ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ν.Π. 5452	1968	Π.Σ. (ΣΑΜΟΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 1.970					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 503.077				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 34 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 28 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 28. 2. 2002 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγιο.

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 ΜΗΧΑΝΗΣ 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		
SVUP 8/1/02	ΝΤΕΖΕΡΤ ΗΓΚΑ DESERT EAGLE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10957	ΜΕΚ-Ι. C (1) 14.900 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	39.973	25.838	USD \$22.422.423	BRANFORD SHIPPING LIM. (LIBERIA) Αντίκλ.: ATLANTIC BULK CARRIERS LIM. Ακτή Μισούλη 41, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.070
SYZD 8/1/02	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΙΧ SUPERFAST IX	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FB	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10958	ΜΕΚ-Ι. C (4) 4x11.520 KW ή 4x15.667 HP	2001 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	30.285	10.769	ΕΥΡΩ 101.619.261.39	ΣΟΥΠΕΡ ΦΑΣΤ ΕΝΝΕΑ Ν Ε Αντίκλ.: ΚΑΡΥΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Αθηνονιδών 157, Βούλα τηλ.: 010-89.19.000
SXQD 10/1/02	ΛΑΛΗΣ LALIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10959	ΜΕΚ-Ι. C (1) 12.870 BHP	2001 ΚΟΡΕΑ	30.256	17.615	USD \$3.403.893	HEAD COMPANY INK (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΟΥΛΙΑ ΜΑΡΙΑ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Αρκαδίουπόλεως 14-16 Ν. Σμύρνη τηλ.: 010-93.33.911
SVIU 10/1/02	ΠΟΣΕΙΔΩΝ POSEIDON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10960	ΜΕΚ-Ι. C (1) 12.000 BHP	2001 ΚΟΡΕΑ	39.978	25.468	USD \$2.961.385	BLUE WAVES INC (LIBERIA) Αντίκλ.: ΛΟΥΜΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Αντίφρωνος 1-3, Κυψέλη τηλ.: 010-86.55.830
SWEQ 11/1/02	ΑΞΙΟΣ AXIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10961	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.165 KW	1982 ΙΑΠΩΝΙΑ	21.963	12.252	USD \$7.500.000	SOUTH CARIBBEAN SHIPPING CO LTD Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Σκουζέ 6, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.730
SVPJ 18/1/02	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ALIAKMON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10963	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.165 KW	1981 ΙΑΠΩΝΙΑ	21.963	12.252	USD \$7.500.000	SOUTH CARIBBEAN SHIPPING CO LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Σκουζέ 6, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.731
SX9857 23/1/02	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι AGIOS GEORGIOS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10964	ΜΕΚ-Ι. C (1) 882 KW	1986 ΙΣΠΑΝΙΑ	795	305	USD \$350.000	ΑΜΟΡΦΟΣ ΘΑΛΑΣΣ. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΟΝΔΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Στ. Σκουρούδη 34, Πειραιάς τηλ.: 010-41.80.613
SZOY 23/1/02	ΜΕΝΤΟΙΑ ΙΙΙ MEDOIL III	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10965	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.627.35BHP	1970 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2.037	1.022	USD \$500.00	ΑΙΓΑΙΟΝ VII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΦΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝ. Ακτή Μισούλη 51, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.530
SY2157 28/1/02	ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΑΟΥΝΤ SARONIC ROUND	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΧΑΛΚΙΔΑ CHALKIS	36	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1x150BHP 1x450BHP	1995 ΟΥΚΡΑΝΙΑ	213	87	USD \$1.500.000	ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΑΟΥΝΤ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΗΛΙΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ Αγ. Σπυρίδωνος 9, Πειραιάς τηλ.: 010-42.27.192
SY2072 29/1/02	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18 KARAPIPERIS 18	Ρ/Κ-Ν/Γ SALVAGE TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10966	ΜΕΚ-Ι. C (1) 2.480KW/ 3.372 BHP	1988 ΙΤΑΛΙΑ	244	73	ΕΥΡΩ 850.000	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18 ΡΥΜΟΥΛΑΚΑ-ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ Αντίκλ.: ΜΕΛΕΚΟΣ ΠΟΛΥΚΑΡΠΟΣ Λ. Δημοκρατίας 269, Πέραμα τηλ.: 010-44.11.955
SXHV 31/1/02	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΛΙΝΗ ANAGEL GALINI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10967	ΜΕΚ-Ι. C (1) 14.900PSX	2002 ΚΟΡΕΑ	39.941	25.953	USD \$21.990.000	ANAGEL LIGHT CO NAVIERA (PANAMA) Αντίκλ.: ANAGEL MARITIME SERVICES INC. Λ. Συγγρού 354, Αθήνα τηλ.: 010-94.67.200
SWGH 31/1/02	ΑΡΤΕΜΙΣ ARTEMIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10968	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.500KW	1983 ΠΟΥΡΤΟΓΑΛΙΑ	22.587	13.743	USD \$9.000.000	SOUTH CARIBBEAN SHIPPING CO LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Σκουζέ 6, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.730

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ
DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SY2072 29/1/02	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18 KARAPIPERIS 18	Ρ/Κ-Ν/Γ SALVAGE TUG	Κ. Α. ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΕΚ-Ι. C (1) 2.480KW/ 3.372 BHP	1988 ΙΤΑΛΙΑ	244	73	ΕΥΡΩ 850.000	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18 ΡΥΜΟΥΛΑΚΑ-ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ
SZOY 23/1/02	ΜΕΝΤΟΙΑ ΙΙΙ MEDOIL III	Δ/Ε TANKER	Κ. Α. ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.627.35BHP	1970 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2.037	1.022	USD \$500.000	ΑΙΓΑΙΟΝ VII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ 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		
SVTT 3/1/02	ΜΑΡΙΑ Σ MARIA S	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8181	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 4 670 BHP	1958 HOLLAND	7 060	4 028	-	Διάλυση Dissolution
SYUL 8/1/02	ΙΑΛΥΣΟΣ IALYSSOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. FERRY BOAT	ΡΟΔΟΣ RHODES	20	ΜΕΚ-Ι.Κ. (2) 14.000 BHP	1976 FINLAND	7 586	4 420	USD \$634.107	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWQB 9/1/02	ΚΡΗΤΗ CRETE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9746	STEAM TURBINE (1) 34.000 SHP	1973 JAPAN	116.104	90.078	USD \$4.612.692,73	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVMX 9/1/02	ΚΕΡΚΥΡΑ KERKYRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9752	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 25.000 BHP	1973 JAPAN	70.304	50.758	USD \$3.330.011,20	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYCC 10/1/02	ΓΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ WHITE OPAL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9608	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 9 900 BHP	1977 JAPAN	14.490	8.545	USD \$1.100.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXND 15/1/02	ΑΡΕΤΟΥΣΑ ARETOUSA	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ HERAKLION	22	ΜΕΚ-Ι.Κ. (4) 4x10.600 BHP	1976 NORWAY	28.417	9.985	EURO 57.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
J4VK 18/1/02	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΔΕΛΙΤΥ ANANGEL FIDELITY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7651	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 7.800 BHP	1979 JAPAN	14.156	8.634	USD \$1.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVZH 24/1/02	ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ KARDAMYLA	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9670	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 13.100 BHP	1982 JAPAN	36.768	19.703	USD \$4.300.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVRU 24/1/02	ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α KARETAN ALEXANDROS A	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10911	ΜΕΚ-Ι.Κ. (2) 5 880 BHP	1962 U.K.	4 909	1.755	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SZNS 25/1/02	ΓΟΡΤΥΣ GORTYS	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10108	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 12.240 BHP	1993 JAPAN	38.131	24.124	USD \$10.650.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYKG 29/1/02	ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ ASTRO GAMMA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10079	STEAM TURBINE (1) 35.000 SHP	1975 USA	130.383	99.067	USD \$5.609.456	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SVVL 14/1/02	ΦΙΛΙΠΠΟΣ FILIPPOS	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10153	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.961 2.961	1.544 1.669
SV2036 18/1/02	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙ AGIOS ELEFTHERIOS II	Φ/Γ-Ο/Γ-ΑΝ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2479	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	488 408	282 91
SYHZ 25/1/02	ΜΠΛΟΥ ΑΙΤΖΙΑΝ BLUE AEGEAN	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10838	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	14.797 15.127	5.395 4.538

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
KAMIA									

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΧΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW7221	ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XXVIII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9816	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	142	93
4/1/02	FLYING DOLPHIN XXVIII	PASSEGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	142	93
		HYDROFOIL					
SW5943	ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ XXV	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9643	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	127	60
4/1/02	FLYING DOLPHIN XXV	PASSEGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	136	88
		HYDROFOIL					
SZXC	ΜΠΑΛΚ ΕΛΛΑΣ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10908	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	77.255	48.170
4/1/02	BULK HELLAS	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	77.255	48.170
SYIW	ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10892	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.693	16.714
9/1/02	AIGEORGIS	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.693	16.714
SX9510	ΓΚΡΙΣΚΑ	Θ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7.737	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	169	50
14/1/02	GRISKA		PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	169	50
SX9852	ΦΑΕΘΩΝ	Ε/Γ-Θ/Γ ΔΡ. ΑΝ.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10802	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	670	375
14/1/02	FAETHON	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	670	375
SXVF	ΚΑΠ ΔΙΑΜΑΝΤ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10929	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	94.729	42.802
14/1/02	CAP DIAMANT	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	94.729	42.802
SYEC	ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΝΤΩΝ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10933	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	75.871	48.666
14/1/02	ANANGEL DAWN	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	75.871	48.620
SXQL	ΔΩΡΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10945	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	30.174	17.907
14/1/02	DORIC SPIRIT	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	30.174	17.907
SYDU	TETIEN TREINTER	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10930	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.213	25.246
18/1/02	TETION TRADER	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.213	25.246
SXVF	MARINO	Φ/Γ-Θ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10909	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	5.669	1.700
24/1/02	MARINO	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	5.669	1.700
		FERRY BOAT					

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL MARITIME DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF NR	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF ENGINE	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NET VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ BUILT	ΚΑΘΑΡΗ GROSS		
SZOY	ΜΕΝΤΟΙΑ ΙΙΙ	Δ/Ε	Κ. Α. ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΕΚ-Ι. C (1)	1970	2.037	1.022	USD	ΑΙΓΑΙΟΝ VII NAYT. ETAIP.
4/1/02	MEDOL III	TANKER	PIRAEUS PORT	1.627,35BHP	ΓΕΡΜΑΝΙΑ			\$500.000	Αντκλ.: ΚΑΨΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝ. Ακτλ. Μισούλη 51, Πειραιάς τηλ.: 010 42.92.530
SXYX	ΝΑΦΟΤΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙΙ	Φ/Γ - ΜΕΤΑΦ.	Κ. Α. ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΕΚ-Ι. C (1)	1974	2.576	1.025	USD	ΝΑΦΟΤΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙΙ
18/1/02	NAFTOCEMENT II	ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ CEMENT CARRIER	PIRAEUS PORT	2.060KW	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$100.000	ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντκλ.: ΣΥΚΙΝΙΩΤΗ ΠΗΓΗ Κολλοκοτρώνη 99, Πειραιάς τηλ.: 010-41.72.000

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ
CHANGES OF NAMES

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SZQK 15/1/02	ΜΕΚ ROMANIA MSC ROMANIA	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ CONTAINER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9358	ΜΕΚ-Ι. C. (1) 12.000 BHP	1978	14.050	5.424	Μετονομάστηκε σε «ΜΕΚ ΛΙΓΟΥΡΙΑ» Renamed to «MSC LIGURIA»
SWJV 23/1/02	ΑΝΑΓΕΛ ΣΕΝΤΟΥΡΙ ANAGEL CENTURY	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10777	ΜΕΚ-Ι. C. (1) 22.920 BHP	2000	87.407	56.768	Μετονομάστηκε σε «ΑΛΦΑ ΣΕΝΤΟΥΡΙ» Renamed to «ALPHA CENTURY»
SWLI 28/1/02	ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ II PANAGIOTIS A	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10305	ΜΕΚ-Ι. C. (1) 12.240 BHP	1995	38.131	24.124	Μετονομάστηκε σε «ΑΝΑΓΕΛ ΛΟΓΙΑΛΤΥ» Renamed to «ANAGEL LOYALTY»
SW9594 28/1/02	ΠΟΚΑ ΜΟΥ CIOKA MOU	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10094	ΜΕΚ-Ι. C. (1) 499 BHP	1964	543	257	Μετονομάστηκε σε «ΟΛΓΑ Τ» Renamed to «OLGA T»
SVJR 28/1/02	ΑΝΑΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ ANAGEL FRIENDSHIP	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10419	ΜΕΚ-Ι. C. (1) 12.940 BHP	1996	81.140	52.442	Μετονομάστηκε σε «ΑΛΦΑ ΦΡΕΝΤΣΙΠ» Renamed to «ALPHA FRIENDSHIP»
SYLZ 31/1/02	ΑΝΑΓΕΛ ΜΙΛΛΕΝΙΟΥΜ ANAGEL MILLENNIUM	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10702	ΜΕΚ-Ι. C. (1) 22.590 BHP	1999	87.407	56.768	Μετονομάστηκε σε «ΑΛΦΑ ΜΙΛΛΕΝΙΟΥΜ» Renamed to «ALPHA MILLENNIUM»
SYOM 11/1/02	ΠΑΣΦΑΗ PASIPHAE	Ε/Τ-Ο/Τ PASS. FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ HERAKLION	28	ΜΕΚ-Ι. C. (4) 44.480 KW	1998	30.010	11.304	Μετονομάστηκε σε «ΠΑΣΦΑΗ ΠΑΛΑΣ» Renamed to «PASIPHAE PALAS»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

10/3/2002

1) Ρ/Κ ΠΟΡΤΟΛΟΣ ΔΕΚΑ, Ν.Π. 4167, ΚΟΧ 112,85
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΙΚΗ Β. ΡΟΥΣΣΗ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΚΩΝ/ΝΑ ΚΑΛΟΓΗΡΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: €117.302,05

2) ΛΑΝΤΖΑ ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II Ν.Π. 6671, ΚΟΧ 23,50
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΟΥΡΑΝΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΔΗΜΗΤΡΑΚΑΚΗ-ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: €11.738,81



Destel Group

Your Partner to Supply Your Vessel

Exclusive Representatives:



We offer you
reasonable prices on
top quality products,
with speedy response

We can give you the
solutions to upgrade
your cargo holds

23 Aristidou Str., 185 35 Piraeus, Tel: 010 4171815-8, Fax: 010 4171 812, destel@otenet.gr

Mare Forum and Piraeus Port Authority S.A.

Organise the Conference,

"MED PORTS 2002: Achieving a Port Economy Boom in the Mediterranean and Black Sea Region"

to be held on

Tuesday 23 April 2002

hours: 08:00 - 21:00

at the

Hotel Athenaeum Intercontinental, Athens-Greece

- Guest Speaker** • Nick CHRISTODOULAKIS Minister of National Economy
- Welcome Speaker** • George ANOMERITIS Minister of Mercantile Marine Greece
- Conference Speakers** • Nikos THOMOPOULOS Secretary General Port & Port Policy
- Konstantinos MANIATOPOULOS President, Piraeus Port Authority S.A.
 - Spiros ALEXANDRATOS President Greek Chamber of Shipping
 - Emanuele GRIMALDI President, European Community Shipowners Association (ECSA)
 - John LYRAS President Union of Greek Shipowners
 - Nikos VARVATES President Mediterranean Cargo Vessels Shipowners' Union
 - Harilaos PSARAFTIS CEO Piraeus Port Authority S.A.
 - Sotiris THEOFANIS CEO Thessaloniki Port Authority S.A.
 - Petros St. MANTOUVALOS Vice Mayor City of Piraeus Member of the Greek Parliament
- **Representative** Ministry of Transport, Russian Federation • **Representative** Ministry of Transport and Communications, Bulgaria
- Fotis KARAMITSOS Director DG TREN, European Commission • Josep ORIOL General Director Port of Barcelona
 - Nicolette van der JAGT Policy Manager European Shippers' Council • John COUSTAS CEO, Danaos Holdings Ltd.
 - Manuel MORON LEDRO President Port Authority, Puerto Bahia Algeciras
- Dimosthenis YANNOPOULOS CEO Dealmar Shipping Company Ltd. • Spiros TARAZIS shipping desk Pricewaterhouse Coopers
- Eugenio DE PAOLIS President Bulk Mare SRL, Italy Counselor Shipbrokers Association of Genoa
 - Herman JOURNEE Prime Coordinator, ECO Ports Europe Director, Port of Amsterdam
- Eric BRASSART General Manager Marseille Port Authority • Raymond SEIGNETTE Managing Director Global Maritime B.V.
- Alphons GUINIER Secretary General European Community Shipowners Association
 - Jannis KOURMATZIS Vice President -South Europe Maritime DNV
- Fabio CAPOCACCIA General Secretary Genoa Port Authority • Paul KOCH General Manager ING Real Estate Development, France
- Marta MORETTI Coordinator Centro Internazionale Citta di Aqua/ Venezia
 - Henk de BRUIJN Director Strategic Planning and Research, Port of Rotterdam
 - Michael GREY Lloyd's List • John PAPADOMARKAKIS Gen. Manager RE+D Magazine
- Gary T. ANDERSON, AIA Principal Sasaki Associates, Inc. USA • Maria BOILE Academic Leading Expert on Intermodality
- Alcibiades John CORRES Vice - President Mediterranean Cargo Vessels Shipowners' Union
- Mick JACKSON Head of Logistics Freight Transport Association • Vasilis KOUTSIS General Manager Astakos Terminal S.A.
- Pieter VAN AGTMAAL Managing Director Royal Netherlands Shipowners Association
- Michalis SARLIS Sarlis Container Services S.A. • Ger NIEUWPOORT Head, Maritime Transport Division Dutch Ministry of Transport
- Sander VAN 'T VERLAAT Managing Director Shortsea Promotion Centre Holland

Conference Sponsors

- Piraeus Port Authority S.A.
- Bull Advanced Technical Solutions
- Dealmar Shipping Company Ltd
- Heraklion Port Authority S.A.
- Mare Forum
- Astakos Terminal S.A
- Thessaloniki Port Authority S.A
- Danaos Holdings Ltd
- Autorita Portuale Cioia Tauto
- Naftotrade S.A.

Conference Supporters

- Union of Mediterranean Greek Shipowners
- Red Magazine: Real Estate & Development
- Royal Association of Netherlands' Shipowners
- European Shippers' Council
- International Shipping Union (DNE)

Communication Sponsor

NAFTIKA CHRONIKA

The Fee for attending the Conference is EURO 500, +- EURO 95 (19% VAT). Total amount Due: EURO 595

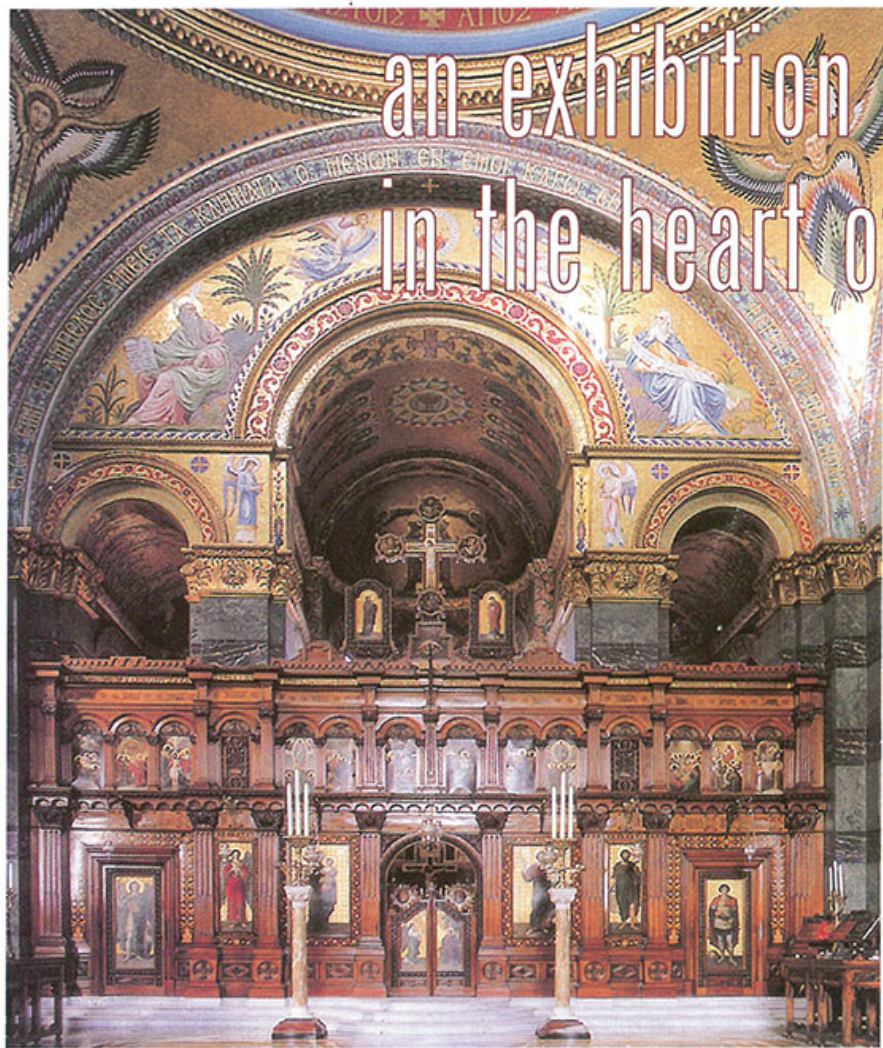
For more information please contact:

MARE FORUM PO. BOX 30027, 3001 DA Rotterdam, The Netherlands, Tel. +31.10.205 74 55, fax. +31.10.205 56 55

e-mail. info@mareforum.com website. www.mareforum.com

«Treasured Offerings»

an exhibition
in the heart of London



by **George Kakavas**
Byzantist • Art Historian



The Legacy of the Greek Orthodox Cathedral of Saint Sofia, London', is organized by the Byzantine and Christian Museum, Athens as part of the celebrations to mark the one

hundred and twenty-fifth anniversary of the founding of the church that is the heart and pride of the Greek community in London. Precious ecclesiastical heirlooms (keimelia) that adorn the building or are kept reverently in its sacristy and crypt, dedications of devout expatriate Greeks, have been chosen for display, in order to appreciate their history and admire their art.

These offerings, symbol of the religious and national identity of the Greek community, are kept zealously

in the church of the Holy Wisdom of God (st. Sophia) in Bays water, as pious testimony and irrefutable evidence of the culture of Hellenism in Great Britain.

The church of the Holy Wisdom of God (st. Sophia), founded on 18 July 1877 by the eminent Greek Eustratios Ralli, was erected to plans drawn by the British architect John Oldrid Scott (1841-1913), who followed the established Byzantine cross-in-square type with dome. The walls of the interior were decorated with marble revetment and mosaic representations executed by the workshop of G.N. Mecenera, to designs by the British artist A.G. Walker, and later by the Russian mosaicist Boris Anrep. The impressive despotic icons and the Dodecaorton of the iconostasis are works by the Bavarian painter and Phil Hellene Ludwig Thiersch (1825-1909). Thanks to the generous benefactions-offerings from the soul-of the expatriate Greeks, the church was consecrated with due pomp and ceremony on 5 February 1882, by the Archbishop of Corfu, Antonios Hariates.

Several of the sacred liturgical vessels and the icons that today belong to the church of st. Sophia originate from the demolished church of Our Saviour, which was built at London Wall to plans drawn by the renowned Greek architect Lysandros Kaftantzoglou (1812-1885).

These too are revered gifts of distinguished members of the Greek community of the day, tangible proof of their love of their churches, and most of them bear dedicatory inscriptions. The inscriptions, in conjunction with the historical sources and aesthetic analysis and evaluation of the works, enable us to form a picture of the region, to identify local peculiarities and to place the keimelia in the wider framework of the history and artistic creation of Hellenism in Great Britain.

The greater part of the treasures of the Greek

Orthodox cathedral of St Sophia are ecclesiastical offerings made of gold, silver or gilded metal and have been catalogued in detail in the handwritten inventories of both the church of Our Saviour and of St Sophia. The penchant for luxurious liturgical vessels, indispensable element of Orthodox worship that adds majesty to the religious rituals, mirrors the economic standing of the dedicators' community. Indeed, through the exhibits parade virtually all the eminent Greek families of the London community in the nineteenth and the early twentieth century, and reflected in them is their prosperity, result of the heyday in trade, industry and shipping, sectors in which the Greeks in the United Kingdom distinguished themselves.

The wealth and diversity of the exhibits are indicative of the devout faith, the cultivation, the aesthetic preferences and primarily the considerable affluence of the eponymous donors, as well as the anonymous worshippers. Crosses, gospel book covers, communion chalices, lamps and other ecclesiastical objects, all in gold, silver gilt or silver, studded with precious stones, with cloisonné or champlevé enamels, were made in workshops in Constantinople, Russia, Central Europe, Greece or the United Kingdom. Gold-embroidered or gold-brocaded sacerdotal and liturgical vestments of opulent textiles, embellished with semiprecious stones and enamels, were ordered from workshops in St Petersburg. An icon with gold revetment set with diamonds, from Constantinople, and devotional icons from Asia Minor, the Ionian Islands, Mount Athos or distant Orthodox Russia were dedicated in the church of Our Saviour and of St Sophia. Parts of a gilded wooden iconostasis, intricately carved by an island tagliandoro to receive despotic icons and bema doors, are a treasured heirloom of some ruined or demolished Post-Byzantine church.

Liturgical codices, old editions published in Venice between 1793 and 1883 in the famous printing houses of Nicholaos Glycys and Frangiscos Andreolas, or of the church of St George of the Greeks, with valuable covers or elaborate bindings, are used in the formal liturgies or kept in the library of the church. Large despotic icons, painted by the famous Bavarian artist Ludwig Thiersch (1825-1909), an amalgam of Byzantine traditions and Nazarene-Neorenaissance models, were commissioned by great benefactors and donors of the church of the Holy Wisdom of God.

All the objects in the exhibition date from the eighteenth to the early twentieth century and represent the sectors of silverwork, embroidery,



woodcarving and painting. The study of their art, the attribution of them-where possible- to specific workshops or schools, as well as the interpretation of their use provide, a host of useful information for the lay visitor and the specialist scholar alike. The exhibition in the Hellenic Centre, London, presents ecclesiastical treasures of the Greek Orthodox cathedral of St Sophia, generous offerings of the wealthy members of the Greek Community, and outlines three centuries of Hellenic history culture and Orthodoxy. The portable icons, the liturgical and ecclesiastical vessels, the sacerdotal vestments the rare religious books, are incontrovertible witnesses to the activity of the eponymous and anonymous donors, of the great benefactors and dedicators of expatriate Hellenism in London that keeps alive its faith and its identity. Thanks to the Orthodox Church, pillar of every endeavor of Hellenism in Britain and rallying post for it, the expatriate Greeks kept their traditions, were taught their language and history, preserved their religious and national consciousness.

The exhibition affirms the decisive role of the Orthodox Church as fiduciary of Hellenism. Christians as Orthodoxy was for Hellenism the ark of its salvation, thanks to which not only has it survived, it has achieved and continues to achieve greatness in every corner of the world.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τρέχουσα δομή και προοπτικές

του Γ. Μπάνου

Τ

ο παρόν άρθρο σκοπόν έχει να αποτελέσει, τρόπον τινά, εισαγωγή στο αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» στην Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία (ΠΝΒ). Όπως όλοι οι συνεισφορές του γράφοντος επί ναυτιλιακών θεμάτων, κύρια πηγή άντλησης δεδομένων έχει τις άμεσες εμπειρίες του από την καθημερινή επαγγελματική ενασχόληση επί του «πεδίου της μάχης» και, κατά δεύτερο λόγο, μια ακαδημαϊκή ανάληψη με στοιχεία από τις περιοχές της οικονομίας και της κοινωνιολογίας. Πριν εισέλθουμε στην καρδιά του θέματός μας, ας προσπαθήσουμε να απαντήσουμε σε ένα κατά τη γνώμη μου καίριο ερώτημα: Πού και πότε είναι δυνατόν να αναπτυχθεί η ναυπηγική βιομηχανία; Η απάντηση δεν είναι και τόσο εύκολη. Παρά την τεχνολογική ανάπτυξη των καιρών μας, η ναυπηγική βιομηχανία παραμένει κατά βάσιν εργατοβόρος. Πλήθος ανθρώπων, ενίοτε χιλιάδες, καλούνται να επιτελέσουν συλλογικό έργο με όρους τεχνικά αποδεκτούς και οικονομικά βιώσιμους μέσα σε ένα άκρως αντα-

γωνιστικό περιβάλλον. Πράγμα που προϋποθέτει άριστο συντονισμό πνεύματος και ενεργειών, μια συναντίληψη και έναν προγραμματισμό εφικτό μόνον από ανθρώπινες ομάδες που διακρίνονται για επαρκή τεχνική ενημερότητα σε συνδυασμό με υψηλή αντίληψη περί προσωπικότητας στο πλαίσιο μιας συγκροτημένης κοινωνίας ή, εναλλακτικά, κοινωνίες που εκ παραδόσεως προτάσσουν το συλλογικό έναντι του ατομικού συμφέροντος, πρόθυμες να πειθαρχήσουν στα κελεύσματα μιας παραδοσιακά δομημένης ιεραρχίας. Η μια περίπτωση φωτογραφίζει τις οικονομικά, τεχνολογικά και οικονομικά προηγμένες χώρες της Βόρειας Ευρώπης, η άλλη τις γνωστές χώρες της Ανατολής. Συγχρόνως, ούτε η πρώτη αποκλείει τη συλλογική συνείδηση ούτε η δεύτερη την τεχνολογική ανάπτυξη.

Με δεδομένη την ανωτέρω παρατήρηση, είναι κατανοητό το γιατί ο αριθμός των χωρών που επιτυχώς επιδίδονται στις ναυπηγήσεις είναι τόσο μικρός. Τρεις ή, λίαν επιεικώς, τέσσερις στην Ανατολή,



έναν ελάχιστο προσδιορισμό αλλά εξίσου ασήμαντος αριθμός στην Ευρώπη.

Τούτο δεν συνεπάγεται αδυναμία καλύψεως των αναγκών της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς σε πλοία. Η σημερινή τεχνολογία, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη νέων μεθόδων βελτίωσης της παραγωγικότητας, μάλλον οδηγεί στο αντίθετο αποτέλεσμα. Η σημερινή ναυτιλία πάσχει, ως κοινώς λέγεται, από υπερπροσφορά ναυπηγικών κληνών αλλά και νεοτεύκτων πλοίων.

Η αλήθεια που τυχόν περικλείει η τελευταία πρόταση αποτελεί θέμα προς συζήτηση. Ευθύνεται ή όχι η ΠΝΒ για τα εκάστοτε φαινόμενα ανατροπής της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλαγορά; Θεωρώ ότι τούτο δεν αποτελεί θέμα του παρόντος. Απλώς το θέτω για μελλοντική συζήτηση...

Πιστεύω ότι οι εντός της ΠΝΒ διαφοροποιήσεις σε επιμέρους επιδόσεις και ρόλους είναι κατά πρώτο λόγο αποτέλεσμα δια-

φοράς ναυπηγικού κόστους, με ιδιαίτερη έμφαση στο εργατικό κόστος. Στο χώρο της Άπω Ανατολής, το συγκριτικά υψηλό κόστος στην Ιαπωνία αναγκάζει τη χώρα α) σε εξειδίκευση σε ορισμένους τύπους πλοίων εν σειρά κατασκευαζομένων, β) στην κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών μετρίου επιπέδου και σχετικά οικονομικού κόστους, γ) στην απόρριψη των συνήθων μεθόδων επιθεώρησης εκ μέρους του αγοραστή προς αποφυγή δαπανηρών διακοπών του όλου προγράμματος, δ) σε αυστηρή επιλογή πελατείας με προτίμηση στο εντόπιο στοιχείο και γνωστούς ξένους πελάτες και ε) στην ανάπτυξη της παραγωγικότητας με ευρεία εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας. Στην Κορέα, με σχετικά ως προς την Ιαπωνία ανταγωνιστικό εργατικό κόστος, αλλά και κάποια τεχνολογική υστέρηση (που βαθμιαία μειώνεται), η επιλογή μονάδων «υψηλής αξίας» που συνάδουν με προγράμματα βελτίωσης της όλης παραγωγικότητας συνιστά, τουλάχιστον για τα μεγάλα ναυπηγεία, τον ακρογωνιαίο λίθο της επιχειρηματικής πολιτικής. Εδώ, τεχνικές προδιαγραφές και όροι παρακολούθησης παραμένουν «φιλικότεροι» για τον αγοραστή. Απτή τεχνολογική υστέρηση (βαθμιαία και εδώ μειούμενη) και χαμηλή παραγωγικότητα αντισταθμίζονται στη Λ.Δ. της Κίνας με σοβαρή εξοικονόμηση χρήματος από το χαμηλό εργατικό κόστος. Εδώ, οι τύποι των προς κατασκευή πλοίων ποικίλουν, με τους πλέον απλούς (bulkcarriers, μικρά συμβατικά δεξαμενόπλοια) ευρύτατα αποδεκτούς. Σύντομη αναφορά στην Ταϊβάν, όπου η κρατική υπόσταση του μοναδικού μεγάλου ναυπηγείου δεν επιτρέπει το σχολιασμό στα μέτρα μιας σύγκρισης με τις γειτονικές χώρες.

Βεβαρημένος με ένα σημαντικό υψηλό εργατικό κόστος αλλά και υπό τη σκιά της απουσίας συλλογικής αντίληψης, ο ευρωπαϊκός χώρος έχει ουσιαστικά ενδώσει στην ιδέα της υπεροχής της Άπω Ανατολής, τουλάχιστον στον τομέα των συμβατικών πλοίων κύβου φορτίου (bulkcarriers και tankers), βαθμιαία συρρικνούμενος και περιοριζόμενος σε εξειδικευμένους τύπους, σε μερικούς των οποίων αναμφισβητήτως ακόμα διατηρεί κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα που κυρίως αναφέρονται σε γεωγραφικούς όρους, ισχυρή παράδοση και εμπειρίες, αισθητικές αντιλήψεις, ιδίως, όμως, σε αδυναμία εφαρμογής από τον ανταγωνιστή εκτεταμένου αυτοματισμού στο στάδιο του εξοπλισμού (outfitting) λόγω της εκ της εξειδίκευσης πολυπλοκότητας της κατασκευής. Εξαιρέσεις τινές (Κροατία, Ισπανία, Πολωνία) δύνανται, βεβαίως, εύκολα να εντοπισθούν, φοβούμαι όμως ότι απλώς επιβεβαιώνουν τον κανόνα!

Με τα μέτρα μιας παγκόσμιας «βιομηχανίας» (κατά μετάφραση του αγγλικού όρου «Industry») ο βιοτικός κόσμος φαίνεται πρακτικά εντελώς απών από την όλη ναυπηγική διαδικασία. Πράγματι, τούτο ισχύει 100% για την Αφρική ενώ για την Αμερική πρέπει να διαχωρίσουμε την ιδιόζουσα όντως θέση της ουσιαστικά κλεισμένης στον εαυτό της ναυπηγικής βιομηχανίας των ΗΠΑ. Απόπειρα εξόδου στη διεθνή αγορά προ ολίγων ετών γενομένη με βάση τις γνωστές εγγυήσεις του «TITLE 11» μάλλον απέτυχε στο πρώτο στάδιο εφαρμογής της με αποτέλεσμα την επανάκαμψη στο ίδιο.

Αναφορά στην Αυστραλία αξίζει στο μέτρο που αυτή αφορά τις εξοπλιστικές κατασκευές ταχυπλοίων επιβατικών σκαφών. Έχοντας ήδη νοερά χωροθετήσει τη ναυπηγική δραστηριότητα στον παγκόσμιο χάρτη, ας αναφερθούμε διεξοδικά σε κάποια βα-



σικά χαρακτηριστικά των επιμέρους χωρών.

Η Ιαπωνία, που, με την εξαίρεση ορισμένων χρονικών συγκυριών, ως χώρα ηγείται της ΠNB, διακρίνεται για το μεγάλο αριθμό και το δυναμισμό των ναυπηγικών της μονάδων με προεξάρχουσες τις επτά (είναι τάχα τυχαίος ο αριθμός 7;) μεγάλες (Mitsubishi, IHI, Mitsui, Kawasaki, Hitachi, Sumitomo, Imabari) και περίπου 50 αξιόλογες να ακολουθούν.

Στην Κορέα διακρίνουμε τους γίγαντες Hyundai, Daewoo, Samsung, ακολουθούμενες από τη Samho (ήδη προαιτιμώμενο μέλος του group της Hyundai), τη STX (πρώην Daedong) και Hanjin

και, σε μεγαλύτερη απόσταση, τη Shin-A και την INP.

Στην Κίνα θα διακρίνουμε τις παραδοσιακά μεγάλες μονάδες (Guangzhou, Jiangnan, Shanghai, Hudong, Dalian και Dalian New - εκ νότου προς βορρά, με γεωγραφικά απλώς κριτήρια μνημονεύμενες) και ακολουθούν περί τις 25 επαρχιακές διαφόρων μεγεθών, τεχνικού και οικονομικού υποβάθρου και επαγγελματικής πείρας.

Η παράθεση παρομοίων στοιχείων για τον ευρωπαϊκό χώρο αποτελεί άχαρη όσο και δύσκολη εργασία. Εδώ η αξιολόγηση των διαφόρων μονάδων εξαρτάται κατά πολύ από τον τύπο του πλοίου που ο υποψήφιος «πελάτης» δυνατόν να έχει κατά νουν. Σημασία έχει επίσης ο τρόπος αντιμετώπισης των ναυπηγικών από τις επιμέρους χώρες. Με τη μία ή την άλλη μορφή, αλλού υπάρχει προστασία (επιδοτήσεις φανερές ή μη, πιστώσεις, φορολογική απαλλογία για τον παραγγέλλοντα κ.ά.), αλλού όχι. Σε κάθε περίπτωση, όμως, φανερό είναι η υπεροχή στους τομείς των πλοίων κρουαζιέρας και στα οχηματαγωγά.

Θα κλείσω με μερικά στατιστικά στοιχεία που αφορούν την τρέχουσα δραστηριότητα των κυριότερων ναυπηγικών χωρών (δεδομένα από τα αρχεία της George Moundreas & Company SA):

Χώρα	Αριθμός πλοίων	Deadweight	Ποσοστό (% DWT)
Κορέα	500	50.000.000	40,6
Ιαπωνία	560	41.000.000	33,3
Κίνα	370	14.000.000	11,4
Πολωνία	85	3.100.000	2,5
Κροατία	53	2.700.000	2,2
Γερμανία	120	2.400.000	1,9
Ταϊβάν	23	1.400.000	1,1
ΗΠΑ	20	1.300.000	1,0
Ιταλία	30	600.000	0,5
Ισπανία	24	580.000	0,5

Παρατηρήσεις: 1) Το σύνολο των υπό παραγγελιάν πλοίων πάσης περιγραφής είναι 2.100 μονάδες 123.000.000 DWT. 2) Δεδομένου ότι ορισμένοι τύποι πλοίων δεν μπορεί να περιγραφούν με όρους deadweight, ορισμένες χώρες, κυρίως ευρωπαϊκές, αδικούνται και 3) οι παρατιθέμενοι αριθμοί είναι κατά προσέγγιση.

Αυτά όσον αφορά στη σημερινή δομή της ΠNB. Μια απόπειρα ανίκνευσης μελλοντικών προοπτικών απαιτεί τη χρήση μιας δόσης «φιλοσοφικής» ενστένωσης των πραγμάτων. Βέβαιον πια είναι ότι οι μεγάλες ναυπηγικές χώρες (Ιαπωνία και Κορέα) ευρίσκονται σε σημείο της από ναυπηγικής απόψεως ιστορικής τροχιάς τους επέκεινα του ζηνίθ. Τα σημεία που πιστοποιούν του λόγου το ασφαλές είναι πολλή: Απώριψη ορισμένων τύπων πλοίων, στροφή προς εξειδικευμένες κατασκευές υψηλής αξίας, επιλογή πελατείας με αυστηρά κριτήρια, σημαντική αύξηση του εργατικού ανά μονάδα κόστους, στην πράξη συνιστούν δημιουργία ελεύθερου πεδίου σε τρίτους να καταλάβουν τον κενούμενο χώρο. Προς το παρόν, η λύση εντοπίζεται στην Κίνα. Το ερώτημα που τίθεται είναι πόσο χρόνο θα χρειαστεί και εκείνη για να παρουσιάσει τα αυτά φαινόμενα «ωριμότητας» και ποια χώρα έπεται. Με γνώμονα ό,τι ήδη αναφέραμε ως προϋποθέσεις ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι δύσκολο να εντοπίσουμε το διάδοχο. Καμία χώρα με αξιόλογα οικονομικά μεγέθη και κατάλληλη κοινωνική συγκρότηση δεν φαίνεται στον ορίζοντα! Το πρόβλημα θα γίνει από σε λίγα χρόνια και οι εξελίξεις οδηγούν ίσως προς ριζικές αλλαγές του παγκόσμιου ναυπηγικού σκηνικού.

Η κατανόηση από τον αναγνώστη του αδυνάτου μιας διεξοδικής και εξαντλητικής θεώρησης του θέματος στο πλαίσιο ενός άρθρου περιορισμένου μεγέθους είναι, νομίζω, μια δίκαιη προσδοκία του γράφοντος. Ας ληφθεί απλώς υπ' όψιν ότι κάθε πρόταση του παρόντος άρθρου δυνάμει αποτελεί θέμα αυτοτελούς μελέτης.

Wednesday 15th and Thursday 16th May 2002

The Ledra Marriott Hotel, Athens, Greece

the 7th annual conference

cargo claims:

Practical strategies for pursuing
and defending cargo claims

Friday 17th May 2002

Cargo Claims Workshop

Save £100 by attending all three days

Programme Highlights:

- Establishing the Claim through the Cargo Survey
- Identifying the Parties to the Claim
- Handling Claims for Shortage and Damage
- Grasping the Complexities of Claims associated with Dangerous Cargoes
- Understanding the Nature and Scope of P&I for Marine Cargo Claims
- Obtaining Security by Pursuing Ship Arrest and other Remedies

Conference Chairman:

Robert Deering, Partner, Ince & Co

*"An excellent conference
with a good variety of speakers"*

R.A. Hawes, Norwich Union

www.lloydslistevents.com/lm1403

FAX BACK ON +44 (0) 20 7553 1820

Please complete and return by fax to Sarah Fell on the faxback number above
or call the LLE Booking Hotline on +44 (0)1932 893 860 or e-mail cust.serv@informa.com

- ☐ Yes...Please book me __ places at the Conference & Workshop @ £899+VAT **Save £100** & send me an invoice
- ☐ Yes...Please book me __ places at the Conference only @ £699 +VAT & send me an invoice
- ☐ Yes... Please book me __ places at the Workshop only @ £299 +VAT & send me an invoice
- ☐ No... I am unable to attend, please reserve me a set of the conference notes @ £250

TITLE	FORENAME	SURNAME
JOB TITLE	EMAIL	
COMPANY		
ADDRESS		
POSTCODE		
TEL:	FAX:	

The personal information shown on this brochure, or provided by you, will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be obtained from, or made available to, external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to the Database Manager, IBC UK Conferences Limited, Enterprise House, 45 Station Approach, West Byfleet, Surrey KT14 6NN. Lloyd's is the trademark of the society incorporated by the Lloyd's Act 1871 by the name of "Lloyd's"

An aerial photograph showing a large, weathered, cross-shaped metal structure being hoisted by a ship. The ship's deck, painted green, is visible on the left, with various pieces of equipment and rigging. The structure is suspended by thick cables and is being moved through dark, choppy water. The text is overlaid on the upper portion of the image.

Το εργατικό κόστος υπονόμευσε την ανταγωνιστικότητα



συνέντευξη του
Μάριου Στεργίου

Η ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ είναι μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, η οποία ως θυγατρική του ομίλου Lamda Development S.A. δραστηριοποιείται στην παροχή εξειδικευμένων, ολοκληρωμένων επισκευαστικών εργασιών σε πολυτελείς θαλαμηγούς, πλοία και πάσης φύσεως πλωτά.

Η μονάδα βρίσκεται στο 27ο χλμ. της Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου και διαθέτει όλες τις αναγκαίες λιμενικές, κτιριακές και μηχανουργικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση κάθε πλοίου με χωρητικότητα έως 150.000 t., καλύπτοντας συνολικά μια έκταση 90.000 τ.μ.

Στην προσέγγιση της σημερινής εξέλιξης της ναυπηγικής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένης και της ελληνικής, απευθυνθήκαμε στον κ. Μάριο Στεργίου, διευθύνοντα σύμβουλο των ναυπηγείων **ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ** του ομίλου Lamda Development S.A., ο οποίος και μας παραθέτει τις απόψεις και τις εκτιμήσεις του.

Σε τι αποδίδεται η φθίνουσα πορεία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα;

Η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στον ελληνικό χώρο διεξάγεται κυρίως στα οργανωμένα ναυπηγεία της χώρας, καθώς και στις περιοχές Περάματος, Δραπετσώνας και Κυνουσσούρας.

Η εξέλιξη στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, η οποία επηρεαζόμενη, αφενός, από τα ιδιοκτησιακά καθεστώτα των μεγάλων ναυπηγικών μονάδων της χώρας αλλά και, αφετέρου, από την κοινωνική πολιτική των κυβερνήσεων, είχε άμεσο αποτέλεσμα το υψηλό εργατικό κόστος, καθιστώντας τη χώρα μας μη ανταγωνιστική πλέον σε σχέση με ναυπηγεία της πρώην Ανατολικής Ευρώπης καθώς και της Άπω Ανατολής, αλλά επέδρασε και στην ψυχολογία των πλοιοκτητών, οι οποίοι παρατηρώντας τις εξελίξεις άρχισαν να διερευνούν εναλλακτικές λύσεις.

Η με το χρόνο βελτίωση της παροχής υπηρεσιών, σε συνάρτηση με το δραστικά χαμηλότερο εργατικό κόστος, επισκίασαν την αδυναμία της ποιότητας, καθώς και του μεγαλύτερου χρόνου διάρκειας των επισκευών στις εγγύς της Ελλάδος ανταγωνιστικές χώρες, με άμεση συνέπεια τη διαρροή πελατών από την Ελλάδα στις χώρες αυτές.

Λόγω της υφής της συγκεκριμένης βιομηχανίας, η οποία έχει άμεση σχέση με τις

διεθνείς εξελίξεις και την επίδραση αυτών στην κυκλικότητα της ναυτιλίας, η θέση της Πολιτείας όσον αφορά τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων καθώς και τη στήριξη και προώθηση της βιομηχανίας διεθνώς, αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της.

Έτσι, για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, πρέπει να υφίσταται σταθερός προσανατολισμός, συνδεδεμένος με εμπειριστατικό στρατηγικό σχεδιασμό άμεσα συνυφασμένο με επενδύσεις σε μηχανήματα, αλλά και εξοπλισμό, ο οποίος θα πρέπει μάλιστα να ανανεούται σε κάποιο βάθος χρόνου, ούτως ώστε τα πλεονεκτήματα της σύγχρονης τεχνολογίας να έχουν άμεση εφαρμογή στον τομέα δράσης με αντίστοιχη μείωση του κόστους παραγωγής.

Όλα τα ανωτέρω θα πρέπει να είναι άμεσα συνυφασμένα και με το κατάλληλο εκπαιδευμένο, σε όλες τις βαθμίδες της ιεραρχίας, ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο στην ουσία αποτελεί τη βάση κάθε επιχείρησης.

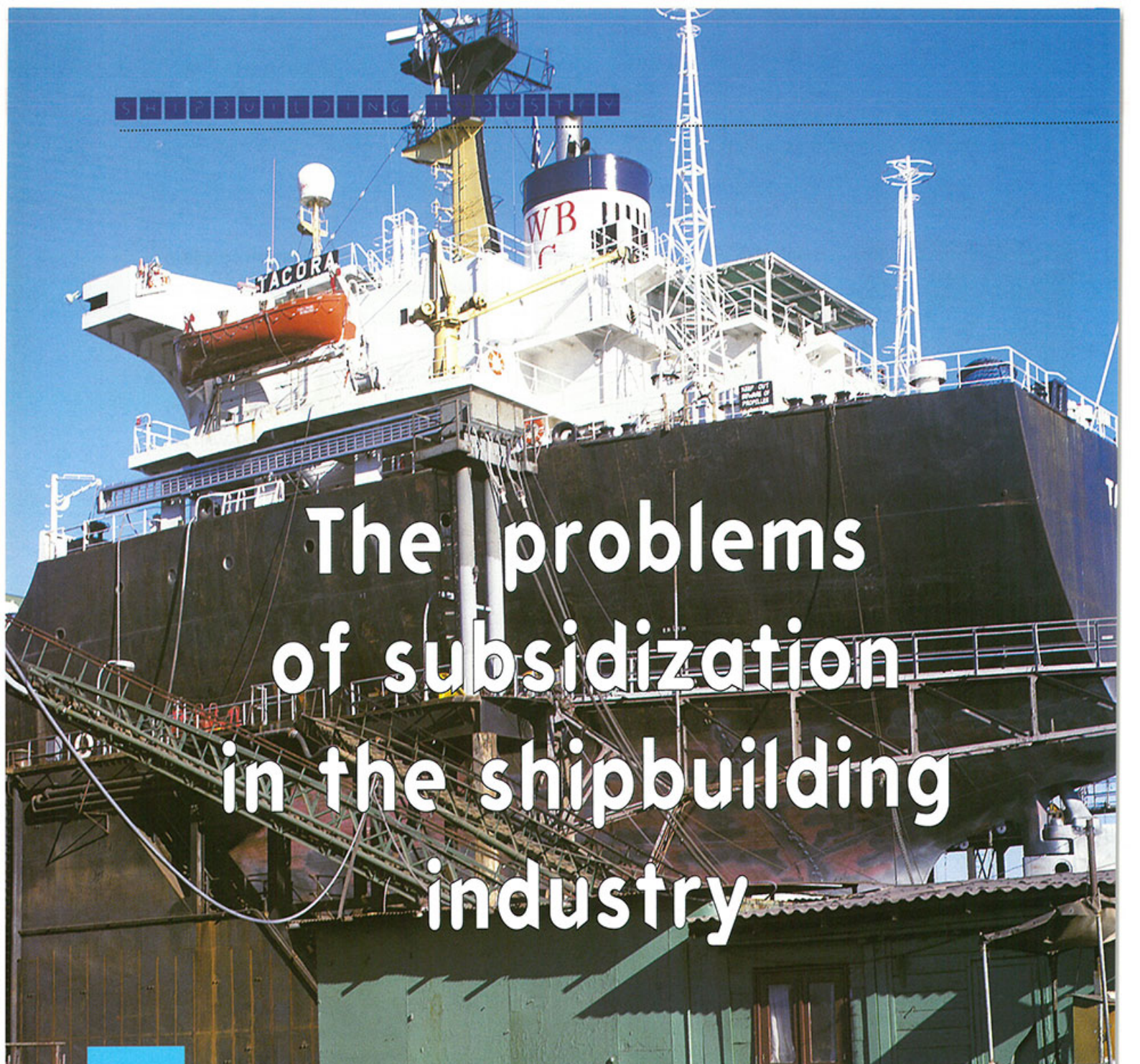
Ποια είναι τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος;

Ο ανεπαρκής εξοπλισμός και υποδομή κυρίως όσον αφορά προβλήτες, δεξαμενές και γενικές υπηρεσίες, όπως δίκτυα πυρασφαλείας, πεπιεσμένου αέρα, ηλεκτρικού ρεύματος, γερανούς, κέντρα πρώτων βοηθειών, συνυφασμένα με την έλλειψη οργάν-

ωσης και συντονισμού των εργασιών, καθώς και το υψηλό εργατικό κόστος, έχουν άμεσο αντίκτυπο στην αποδοτικότητα και παραγωγικότητα των υπό εκτέλεση έργων. Η έλλειψη εξειδικευμένων τεχνικών αλλά και η μη συστηματική εκπαίδευση του νέου εργατικού δυναμικού σε οργανωμένο περιβάλλον, σε συνδυασμό με την έλλειψη κρατικού σχεδιασμού και το ανύπαρκτο marketing, αποτέλεσαν το κύριο πρόβλημα της Ζώνης του Περάματος.

Πώς αντιμετωπίζουν οι ξένες χώρες τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας των ναυπηγικών μονάδων τους;

Οι ξένες χώρες αντιμετωπίζουν τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας των ναυπηγικών τους μονάδων ουσιαστικά με τρεις τρόπους. Πρώτον, με τη θέσπιση και προώθηση μέτρων που καθιστούν πιο ευέλικτη την αγορά εργασίας. Δεύτερον, με την εξειδίκευση σε ορισμένους τύπους πλοίων. Τρίτον, με την αύξηση της παραγωγικότητας των μονάδων τους, διαμέσου επενδύσεων σε σύγχρονα μηχανήματα και εξοπλισμό, ως επίσης και σε εσωτερικές οργανωτικές αναδιορθώσεις του ανθρώπινου δυναμικού τους, αποσκοπώντας στον πλέον αποδοτικό συντονισμό ενεργειών, με αποτέλεσμα την επίτευξη ταχύτερων και πλέον αποτελεσματικών μεθόδων ναυπήγησης, πάντοτε με στόχο τη μείωση του κόστους παραγωγής και τη βέλτιστη ποιότητα.



The problems of subsidization in the shipbuilding industry

T

he worldwide shipbuilding industry is riddled with unfair trade practices. Research conducted by the U.S. Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD) reveals that dozens of countries provide subsidies in one form or another to their shipyards.

Over 30 countries pay significant amounts of direct and indirect subsidies to their shipyards to enable them to win international contracts. Subsidies in the range of 20-40 percent are not unusual. The level of subsidization is unprecedented. No other industry sector comes close to experiencing such protectionist practices on a global scale - not even the highly competitive aircraft sector. This grant mentality has prevailed in the shipbuilding industry worldwide for decades.

The major player in the industry is South Korea. According to a May 3, 2000, report from the Commission of the European Communities, South Korea won 33.3 percent of all new orders in

1999 (measured in compensated gross tonnage).

Japan was second with 26 percent, the European Union (EU) had 17.2 percent and the rest of the world had 23.5 percent.

In January 2000, South Korea secured a staggering 72 percent of all world orders with Japan at 10 percent and the EU at 7 percent. The South Koreans have been the subject of close scrutiny by the EU for allegedly providing subsidies in the range of 40 percent. The Europeans have concluded that the expansion of South Korean yards between 1994 and 1996 is the main reason for the estimated 20-25 percent over-capacity in the world today. Estimates are that South Korean capacity tripled during that period.

The Europeans announced that as of December 31, 2000, they would no longer be providing subsidies, direct and indirect, to their shipbuilding industry. These were generally believed to be in the vicinity of 20 percent. However, a press release in early February 2001 indicated that the EU is planning to increase direct

subsidies to 20 percent effective yards. This means that total direct and indirect support for some European countries could increase to approximately 30 percent.

As long as there are perceived South Korean subsidies, the Europeans and Japanese as well as the rest of the world will provide subsidies to their yards to try to protect market share. The Europeans have led the way in challenging the South Koreans, but that battle has not yet made a difference. Too many countries see their shipbuilding industry as a matter of national priority and security. The fact that the most powerful member of the World Trade Organization, the United States, continues to vigorously defend the protectionist terms of the 77-year-old Jones Act is testimony to the special status that the industry receives almost everywhere.

Subsidies come not only in the form of government handouts to industry. In some countries, the workers themselves are subsidizing their industry by working for low wages. By deliberately suppressing labour and social rights, some foreign shipbuilders are effectively filling their order books at the expense of their workers.

Lost in this world of subsidies and unfair trade practices is the definition of true competitiveness.

International Shipbuilding Agreements

Trade-distorting subsidies and dumping practices have plagued the world shipbuilding industry for years. Problems peaked in the 1970s and 1980s prompting governments to develop policies to deal with them. An understanding on export credits for ships was first negotiated in 1969 by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

The United States initiated negotiations in 1989 on an Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry (ARNCC). The goal of the agreement was to establish, in a legally binding manner, subsidy and dumping-free competitive conditions in the shipbuilding industries of member countries of the OECD and South Korea. At the time, these countries accounted for approximately 80 percent of the world's shipbuilding industry.

In December 1994, the Commission of the European Communities and the governments of Finland, Japan, South Korea, Norway, Sweden and the United States signed the final act of the agreement. The next step was for all parties to have it officially ratified through their national processes.

A target date of July 15, 1996, was set to bring it into force. Ratification never occurred. The deal fell apart, and the free-for-all with respect to subsidies and dumping has continued.

Efforts by the Organisation

for Economic Co-operation

and Development (OECD)

and the World Trade

Organization (WTO) to curb

the subsidy and unfair

pricing problems

that plague the worldwide

industry have failed to date.

Twelve years have passed since

formal negotiations started

on the subject among

member countries of the OECD.

The last formally ratified international agreement on ship financing is the OECD Understanding on Ships that was signed in 1981. The provisions of that agreement have been outdated for some time. It stipulates an 8 percent interest rate and a maximum repayment term of eight and one-half years. By the mid-1980s, the gap between the OECD rate and the commercial rate had narrowed to approximately 100 basis points (1 percent) for U.S. dollar loans. Some European countries with a subsidy mentality were lending in high rate (double digit) currencies (e.g. pounds sterling) at the 8 percent rate to keep some subsidization of interest rates in the equation.

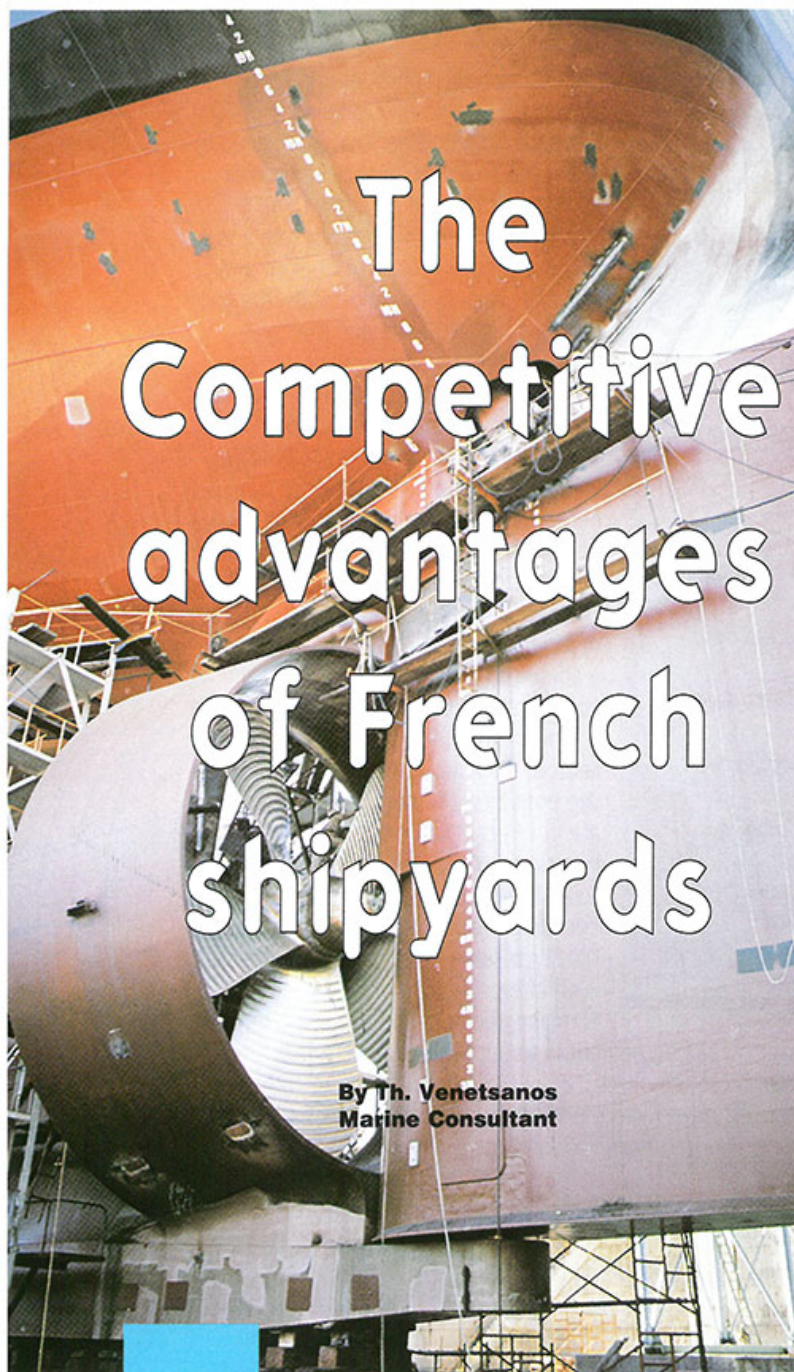
The ARNCC agreement contained a recommendation to go to a commercially based rate - called the commercial interest reference rate (CIRR) - and to extend the maximum repayment term to 12 years. Canada is operating on the basis that the new rates and terms are in effect. The United States is not. It has its own financing program, referred to as Title XI. It is likely that other countries are providing financing terms that best serve their interests. All in all, it is an interesting dilemma: there is no formal agreement to use ARNCC terms,

and the 1981 agreement is so outdated that no one is expected to honour it.

The latest news from the OECD on the matter is that the OECD Council Working Party met on December 18 and 19, 2000, to discuss ways to bring about normal competitive conditions in the shipbuilding industry. A decision was taken to delay further consideration until the new U.S. Administration is in place and can clarify its position on the issues.

In a news release dated December 20, 2000, the Chairman of the OECD Working Party announced that agreement had been reached to update financing arrangements for ships and that "it was a matter of urgency to update the increasingly outdated 1981 Understanding on Export Credit for Ships to reflect present-day market conditions." The Working Party "expects to consider specific text for final approval at its next meeting in July 2001, if possible." So, it is 12 years and counting since the ARNCC was introduced to eliminate subsidy and dumping-free competitive conditions in the industry.

The above article is entirely based on extracts from "Breaking through, Canadian Shipbuilding Industry", a report prepared by the National Shipbuilding and Industrial Marine Partnership Project of Canada.



The Competitive advantages of French shipyards

By Th. Venetsanos
Marine Consultant

T

he market share the French Shipyards enjoy in the international arena is as follows:

- Cruise Vessels : 20 - 25%
- LNG Vessels : 10%
- Fast Ferries : 5 - 10 %

These are the main types of vessels produced in France. Since the end of 2000, there is no longer any support specific for the shipbuilding industry in France. However, due to the under pricing policies by Korean Shipyards, there is an ongoing effort through European Union to reestablish a support for LNG-vessels. No results have been reported yet.

The competitive advantages of the French Shipyards are the good productivity, good technical knowledge (know how) and excellent coordination with local and international subcontractors. The majority of French Shipyards and especially Alstom, via its subsidiary Chantiers de l'Atlantique and ALSTOM Leroux Naval (subsidiary of Chantiers de l'Atlantique), have focused in building of high-added value ships (cruiseships, naval vessels, high speed ferries, liquefied natural gas(LNG) tankers and all specialized, complex types of ships). As a result, French Shipyards have chosen to position themselves in the market of hi-tech equipment vessels.

Additionally, the French Shipyards are in a process of differentiating themselves on the Worldwide Shipbuilding Industry through innovation by offering a better service to the client, reducing costs, improving passenger comfort, improving the quality of the vessels with each new construction. Furthermore numerous technical innovations (as well as innovations introduced into work organization and the industrial tool) have been implemented on ships.

French Shipyards wish to develop a global innovation culture, where anyone can bring an idea, from inside or outside the companies. As a result, even blue collar employees are participating to the decision making process, contributing with their experience to the improvement of the exposing processes.

As far as customers are concerned, French Shipyards strategy is:

- To reduce costs, to meet the needs of our clients
- Significantly increase long-term supplier and business partner agreements (by means of partnership contracts, management agreements)
- Verify the performance of all of the suppliers and business partners, improve their performance and direct the turnover towards a limited number of suppliers, selected for their overall performance.

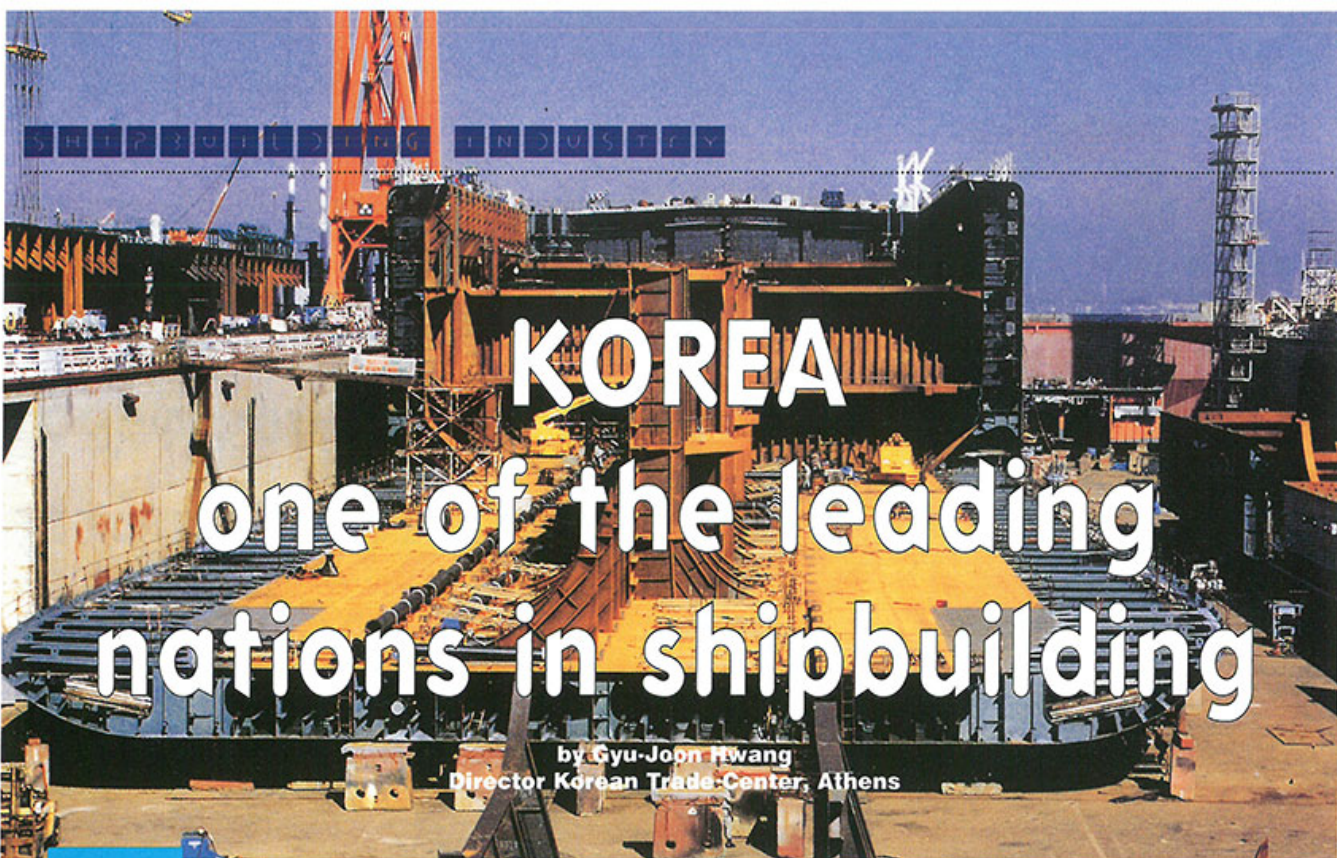
The main objective of the shipyards is to improve performance by being better, cheaper, faster and more economical with their resources, as:

- Cost: To be reduced by a constant amount per year
- Quality: To aim for 'Zero-faults' at each stage
- Deadlines: Give shorter, more accurate deadlines
- Service/Responsiveness: Anticipate and satisfy the needs of the client
- Human Relations: Improve employee confidence and working conditions

Finally, the performance of French Shipyards is based around their own procedures, but is also largely reliant on the performance of their approved suppliers and business partners, and the way in which they adopt the system and tools of continuous progress management.

Ταξιδεύουμε σε θάλασσες
και ωκεανούς
για να σας φέρουμε
τις εγγυρώτερες
ειδήσεις...





T

he development of Korea shipbuilding was followed further in the 1970s by a government-sponsored economic program, which aimed to restructure Korea's dated

industry into a modern, technologically advanced one, able to compete worldwide. Special emphasis was placed on Heavy Industry and Chemical Industry. In this context, the shipbuilding industry was perceived as a leading export industry, due to its comparatively large-scale trade volumes (in terms of value) and the fact that there was abundant, high-quality labor available in Korea. These factors also allowed the Korean shipbuilding industry to compete on equal terms with the existing shipbuilding centers. Being flanked by the sea on three sides and having few natural resources has meant that Korea has had to rely on exports and these factors have coalesced to create the right environment for the industry to flourish.

The shipyard construction of the 1970s reflects this growth-in 1973 Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. completed construction of a shipyard. In 1978 Daewoo Shipbuilding and Heavy Machinery Co., Ltd. completed a No. 1 dock, and in 1979, Samsung Heavy Industries Co., Ltd. constructed its own No. 1 dock. In the 1980s the situation had progressed sufficiently for Korea to be ranked number two in the world shipbuilding league in terms of market share.

Productivity improvement, technology development, and the growth of the related industries, among other factors, helped increase shipbuilding volume continuously without having to add new facilities. And in the second half of the 1980s, the world market share rose from 10 percent to 25 percent.

In the 1990s, Korean shipbuilders made every effort to accumulate the advanced technology required for the construction of high value-added vessels. The first domestically produced LNG carrier was delivered in June, 1994, and some high-speed passenger vessels were also delivered.

Korean shipbuilders are doing their best to deliver high quality ships at reasonable prices by rationalizing management and improving productivity.

In the 21st century, Korean shipbuilders are seeking to transform quantitative growth into a qualitative one, and are focusing on receiving high value-added ships for the sake of profit. To fulfill their responsibilities as a leading shipbuilding country, Korean shipbuilders will also do their best to develop new technology for qualified ships and deliver environmental-friendly ships.

Before entering into the world shipbuilding market in the early 1970s, Korean shipbuilders had mostly built conventional cargo ships, like crude oil tankers and dry bulk carriers. Since the early 1980s when Korea emerged as one of the leading nations in shipbuilding, it has developed technologies to build container ships, ro-ro ships, oil drilling rigs, etc. Computer-based ship design and production was introduced to the Korean shipbuilding industry in the 1970s. State-of-the-art computer systems are now widely used, making it possible for Korean shipbuilders to design high value-added vessels more rapidly and efficiently. Material procurement, production control, and yard management are also operated by integrated computer systems.

The moss and membrane type of LNG carriers, including overseas orders, were constructed by Korean shipbuilders. FPSOs, high-speed passenger ships, and passenger ferries were also delivered and are currently operating dependably. Korean shipbuilders, with their abundant and highly trained naval architects and engineers, can meet various ship owner design requirements.

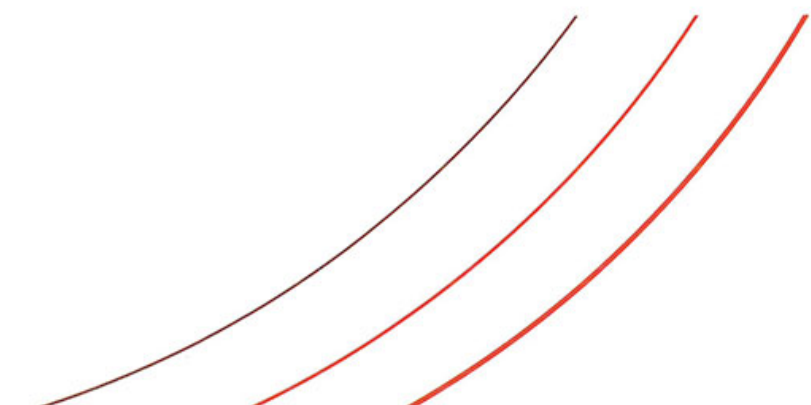
In the sector of R & D, some individual companies are operating their own research institutes. In 1994, the Korea Shipbuilding Research Association, which joined Korean shipbuilders with the Korea Research Institute of Ships and Ocean Engineering (KRISO) was established. Their research scopes include such projects as improving ship maneuverability and developing next-generation ship types like WIG. In addition, Korean shipbuilders did not neglect to invest in production automation and management rationalization.

As a result of such efforts, Korean shipbuilders achieved a 20 percent increase in annual production throughout the 1990s. Korean shipbuilders will continuously make every effort to maintain this high level of production into the future.



Η παγκόσμια ναυτιλία
ενημερώνεται
στο διαδίκτυο

www.naftikachronika.gr



Web strategy development by

omni^{com}
NetCentric Intelligence



Shipbuilding in The Netherlands - the importance of value added

By **Drs. Pieter Uiterlinden**
Head of the Economic Department
Royal Netherlands Embassy- Athens



ometimes it takes a disaster to 'unclog' the future. The Dutch shipbuilding industry is a case in point. In the 1960-

ies, the industry 'flourished', building ever-bigger oil tankers and bulk carriers. Stressing shipbuilding activities and capacity, many Dutch shipbuilders forgot about the importance of 'value added'.

When the bubble burst, the Netherlands Government stepped in to perpetuate this course of action, thereby helping to delay remedial action, at a high public cost.

After the dust settled, things came into perspective. Many of the smaller shipyards had been smart enough to "think small (or simple) first", concentrating on niche markets -special "tailor made" products and value added.

The emphasis on value added has taken many forms: stimulating innovation anywhere and anytime possible (individually and collectively), focussing on improving efficiency as well as co-operation and clustering, benchmarking and sharing best-practices, and applying a rigorously service oriented stance, 'treating the customer as a king' by working on the basis of his needs, in stead of producing on the basis of own past performance.

This "new" policy was implemented through an ongoing social dialogue of all socio-economic partners: employers, employees, and government authorities together discussed the fundamentals of their business, acting as partners and stakeholders, in stead of spending time, money and intellectual energy on fighting each other in more or less symbolic "PR-battles".

Based on the failure of the 1970/80-ies "interventionist" policies, the Dutch Government sustained the industry by abstaining from interventionism, and by facilitating all employers and employees, and other experts in the sector to work out solutions to their own problems - within a broader framework of an economy based on fair and open competition.

The Government also invests much effort in helping to create a level playing field through international organisations, activities and co-operation, while also improving the educational set-up (human capital!) in The Netherlands.

The end-result has been a flourishing shipbuilding industry - in all segments and area's of the industrial chain: construction and repairs of sea-going vessels, inland waterway vessels and small workboats, fishing vessels, dredging equipment, Yachtbuilding, and innovative building of specialist one-off vessels and small series.



Η πιο δυνατή σας σχέση
με την αγορά... ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ !

Ανανεώστε τη σχέση σας με την αγορά. Δημιουργήστε μια διαρκή σχέση εμπιστοσύνης με το κοινό σας και τα Μ.Μ.Ε. μέσα από τις υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής που προσφέρει η Gratia Relations. Ειδικευμένη στην **ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων προτάσεων εταιρικής επικοινωνίας**, η Gratia Relations αναλαμβάνει από τα πρώτα βήματα να κάνει τη σχέση αυτή δυνατή, άμεση και αποτελεσματική.

Υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής:

Γραφείο Τύπου
Οργάνωση επαγγελματικών κοινωνικών εκδηλώσεων
Media planning
Σχεδιασμός και υλοποίηση εταιρικών εντύπων





Poland's policies in the Shipbuilding Sector

by Maria Bienias
Economic & Commercial Section
Embassy of the Republic of Poland - Athens

I. The Competitiveness of Polish Shipbuilding Industry

Ship market has a global character and the future of the shipbuilding industry mostly depends on the worldwide economic opportunities, the scale and the kind of transported cargoes, the state of the worldwide fleet and on other conditions of the worldwide economy.

The two biggest shipyards: Stocznia Gdynia S.A. and Stocznia Szczecinska Porta Holding S.A. are among the five biggest European shipyards.

The shipyards have the ability to produce all types of trading vessels as well as ferry - boats.

Following the worldwide tendencies, Polish shipyards adjust their production to the current worldwide demand for certain individual type of vessels increasing the production of chemical cargo carriers, product carriers, big container ships, PLG and LNG liquid gas carriers and ro-ro vessels.

Orders portfolio and the competitiveness of Polish shipyards.

At the end of December 2001 the shipyards had orders placed for 83 vessels of total capacity ca. 2,0 mln CGT whose total value equaled 2,8 billion USD.

Orders portfolio (legalized contracts).

Detailed list	1998	1999	2000	2001
Number of ships	54	68	97	83
Capacity in thousands CGT	770	1.080	2.036	1.915
Value in millions USD	1.592	1.896	3.132	2.858

In the worldwide shipbuilding industry the supply outnumbers the demand resulting, in a constant fall of prices, what limits the sustainable development of the industry.

The characteristic tendency of the worldwide portfolio of orders is the decrease of the demand for European vessels. The main reason of this phenomenon is the South Korean's low prices of vessels.

Competing in this difficult worldwide ship market and searching for niche markets, Polish shipyards sign contracts for building prototype vessels.

Last year Gdynia Shipyard S.A. had 4 prototypes out of 9 types of built vessels whereas Szczecin Shipyard Porta Holding S.A. had 5 prototypes.

Because of the increased competition on the worldwide market, shiprepair yards as well, have been changing and broadening their offer, accepting more and more complex repair works which include vessel conversion, construction of offshore units and of small vessels.

II. The Government Policy Concerning the Shipbuilding Sector

Polish shipyards do not receive any direct financial support from the Government, whereas the indirect support of the Government concerns only subsidizing of research and development works (the value of the subsidy does not exceed 0,1% of the shipyards turnover).

Within the confines of harmonizing Polish law with the E.U. legislature, since March 2001 the Cabinet's decree concerning

public financial support of the shipbuilding sector has been in force. The decree allows the following forms of support:

- For restructuring
- Pre-innovational investments
- Environmental protection
- Research and development works

In the further perspective the best way to achieve better results and to increase the competitiveness of the products is the intensification of the research and application works whose objective is the improvement of the production process and the designing of safe vessels.

"The Fifth Frame Research and Technological Development Programme" approved by the European Commission in 1999 for the years 1999 -2002, has given Polish research centers the ability of participation in its whole scope.

III. The directions of the future actions for the increase of the shipbuilding sector's efficiency and competitiveness

In the current situation maintaining of the high position of Polish shipbuilding industry in the worldwide market, mostly depends on the actions that the shipyards will undertake by themselves. Strategies followed by the shipyards concentrate on the below listed areas:

- Activities cost reduction
- Restructuring of employment
- Construction of new types of vessels (despite the difficulties in building the prototypes)
- Construction of complex vessels of big added value to gain profit resulting from low labour costs
- Forming strategic partnerships in chosen fields, ex: ship designing, delivery etc.

To make Polish shipyards more competitive on the worldwide markets the Government has been taking supporting actions, which, at present, are to focus mainly on:

1. In the international arena, continuation of taking the initiatives for establishing honest and transparent conditions of competitiveness in the worldwide ship market.
 2. Increasing the financial support of R & D and application works, concerning mainly the prototype vessels.
 3. Putting in force the Minister of Finance regulation on ship export credits (according to "Sector Agreement about the Ship Export Credits" which has been included in "Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits" - an OECD document)
 4. Developing new mechanisms to support the financing of ship construction (according to those applied in the U.E. countries)
- In the year 2000 the OECD countries decided to prepare a new document forbidding the subvention of contracts, which concern ships and defining a system of sanctions in case of unfair competition. The document is to replace "The 1994 OECD Agreement on respecting of the normal conditions of

competitiveness in the commercial industry of ship building and shiprepair" and to be binding for all who take part in the worldwide ship market.

At the sitting in December 2001, the OECD group responsible for the shipbuilding industry took a decision about the necessity of the urgent preparation of such a document. Polish side, interested in creating a fair competition in the area, has been participating in working out of the New Agreement.

Polish side is concerned with the proposal of restoring the direct support for European shipyards, regarding that it would adversely affect the competitiveness of Polish shipyards. (In July 2001 the European Commission prepared a draft of the regulation on temporary restoring the direct subsidizing of newly signed contracts).

No 1 in World wide trading in new and second-hand maritime /offshore equipment

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liferaft davits
- Liferafts
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches -diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime /Offshore Equipment

Upon request we will send you an offer with technical specifications and prices

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime / offshore equipment. Delivered with documentation, certificates ISO 9002

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

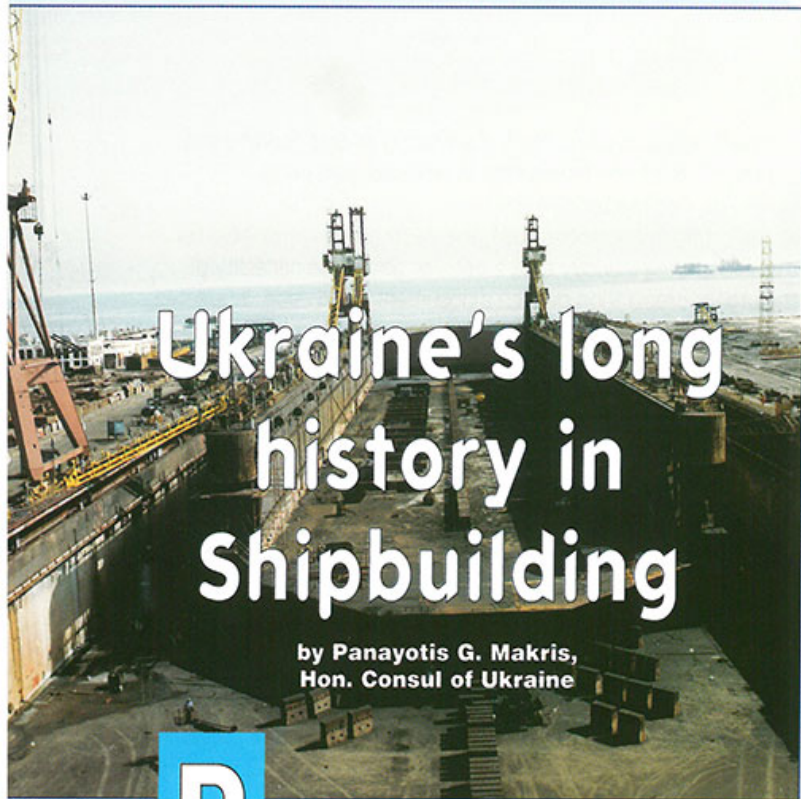
Tel.: 010 42 85960/61

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@compulink.gr

PHOTO: PNTAIN - WESTLOFTING, ARTVIA, JAN. 2001



Ukraine's long history in Shipbuilding

by Panayotis G. Makris,
Hon. Consul of Ukraine

P

rimarily, Ukraine has a long history in Shipbuilding. Over the past 70 years, it was a major Builder of vessels for the large Soviet Merchant and Naval fleets, with its major shipyards being provided with equipments of the latest technology. Twenty five research facilities ensure that the industry is at the forefront of technology. Seven plants develop and build engines and other equipment. The yards have a good international reputation and have sold to customers in Greece, Denmark, Holland, Norway, Korea and Russia. Furthermore, a vast number of vessels are visiting each year the more than 20 shiprepair yards offering a complete range of repair facilities, including drydocking, where all types of units can be accommodated. Needless to mention that in Ukrainian shipyards costs, time and quality have been always competitive and to the customers' satisfaction and in addition Ukraine, being in Europe, is very close to the major clients of the shipyards, bringing the cost of attendance to a minimum.

Policies Implemented in order to strengthen the Ukrainian market share

Ukrainian shipbuilding Industry is in the process of privatisation and already a few of the major shipyards have been privatised. Furthermore, the parliament in the last three years have voted various laws for supporting the Industry such as protection of foreign investments in this field, tax exemptions, and others.

U

S shipyards, which have gone through much consolidation and downsizing in recent years, nevertheless have been the bedrock of the US maritime industry since 1638.

America's maritime industries may stand at a pivotal crossroads today

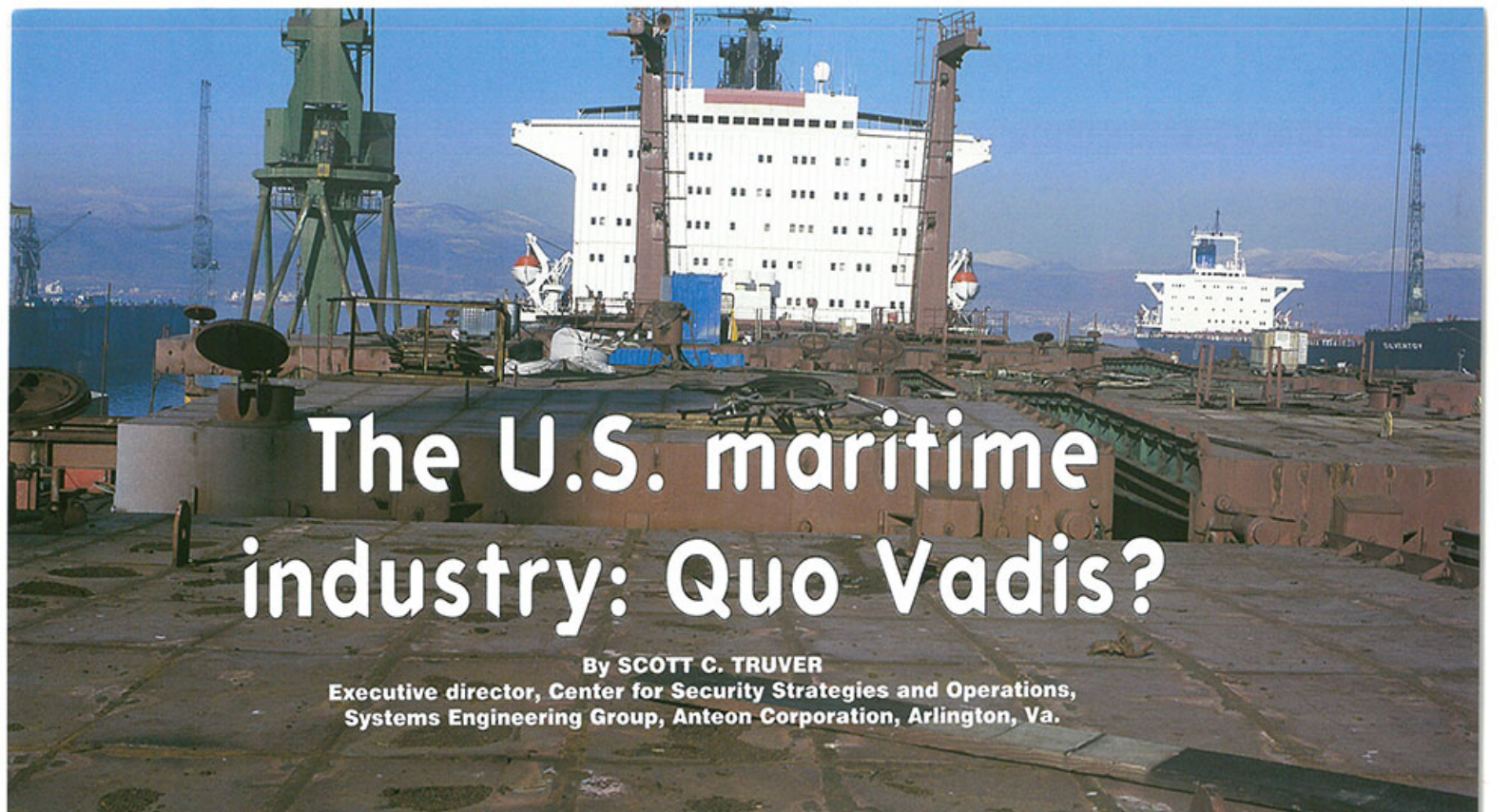
The Newport News Shipbuilding shipyard in Newport News, Va., which employs thousands of highly skilled workers, is one of the 13 largest yards that accounted for 80 percent of all U.S. shipbuilding revenues in 1998.

America's reliance upon its merchant marine, ports, maritime industries, and naval power for both trade and security has been constant since colonial days. But what exactly constitutes the nation's "maritime industry" has been something of an enigma, bedeviling American decision-makers ever since the Massachusetts Bay Colony launched its first seagoing vessel in 1631 and the first American shipyard set up business near Portland, Maine, in 1638. Is it just the shipyards and closely associated artisans and suppliers, or more? And what is the relationship of this "maritime industry" -however narrowly or broadly defined-to U.S. national security? Thomas Jefferson, in a 1793 message to the House of Representatives, had a clear idea of the importance of that relationship to the still fledgling nation:

"Its value, as a branch of industry, is enhanced by the dependence of so many other branches upon it. In times of general peace it multiplies competitors for employment in transportation, and so keeps that at its proper level, and in times of war-that is to say, when those nations, who may be our principal carriers, shall be at war with each other-we have not within ourselves the means of transportation, our produce must be exported in belligerent vessels, at the increased expense of war-freight and insurance, and the articles which shall not bear that, must perish on our hands.

"But it is as a resource of defense that our navigation will admit neither neglect nor forbearance. The position and circumstance of the United States leave them nothing to fear on their land-board, and nothing to desire beyond their present rights. But on their seaboard they are open to injury, and they have there, too, a commerce which must be protected. This can only be done by possessing a respectable body of citizen-seamen, and of artists and establishments in readiness for shipbuilding."

To some observers, America's maritime industries stand today at a pivotal crossroads-a little more than 200 years since Jefferson warned that "neither neglect nor forbearance" is permissible insofar as this resource of defense is concerned. The U.S.-flag merchant marine-long a symbol of "Yankee" vitality and innovation-has all but disintegrated. U.S.-flag vessels today carry only about three percent of America's two-way oceanborne foreign trade, a dimly small fraction for the largest and most prosperous trading nation in all recorded history.



The U.S. maritime industry: Quo Vadis?

By SCOTT C. TRUVER

Executive director, Center for Security Strategies and Operations,
Systems Engineering Group, Anteon Corporation, Arlington, Va.

Meanwhile, the number of U.S. shipyards capable of building complex warships and state-of-the-art merchant vessels also has continued to decline, primarily as the result of constrained funding for the U.S. Navy shipbuilding account. An average of only about six new-construction ships has been funded each year since the fall of the Berlin Wall.

Economic "rationalization" and consolidation in the face of rapacious foreign competition also has contributed to the overall U.S. maritime decline. That said, it should be noted that other elements of the American maritime industry, as it might be broadly construed, seem to be in better shape. But how to solve the current maritime riddle and undergird the health of the U.S. maritime industry for the long haul are still the major questions facing U.S. policymakers.

Enter Carderock and Commerce

To find the answer, or answers, to these questions is, in essence, the intent of a broad-spectrum survey, now underway, initiated by the Strategic Analysis Division in the Office of Strategic Industries and Economic Security (SIES) of the Department of Commerce's Bureau of Export Administration (BXA), which is working in close partnership with the Carderock Division of the U.S. Navy's Naval Surface Warfare Center (NSWC).

The survey's objectives are, among other things, to:

- Illustrate the relationship between the maritime industry, national security, and the U.S. economy;
- Identify the opportunities for the increased sharing of maritime science and technology between public and private entities;
- Expand the use of public maritime capabilities for the purpose of advancing private industry competitiveness; and
- Encourage cooperative efforts within the maritime industry and between government, industry, and academia.

In addition to the survey cosponsors, Commerce's Strategic Analysis Division and NSWC-Carderock, the assessment partners include: the U.S. Coast Guard and Maritime Administration, the National Oceanic and Atmospheric Administration, the Army Corps of Engineers and the Navy's Office of Naval Research, the U.S.

International Trade Commission, the Consortium for Oceanographic Research and Education (CORE), the American Shipbuilding Association and the Shipbuilders Council of America, and Pennsylvania State University. "It is a multiphased effort," noted Brad Botwin, director of the Strategic Analysis Division, "analyzing all facets of the nation's maritime industry."

A Workbook for the Future

Dennis Clark, NSWC-Carderock's director of strategic planning, said that the idea for the survey grew out of a 1997 strategic planning initiative that served as a "workbook" for assessing Carderock's organizational capabilities versus industry needs. Carderock's December 1997 report, *Course and Speed*, concluded that "maritime-related activities and technology are embedded in virtually all sectors of the U.S. economy."

Indeed, with the U.S. economy dependent upon ships, ports, and related infrastructure for at least 95 percent of the nation's international trade tonnage and with the U.S. military strategy also dependent on sealift for 95 percent or more of all the supplies and equipment needed by U.S. combat forces overseas—it is not surprising that the working and generally accepted definition of the U.S. maritime industry includes "all activities relevant to the manufacture, processing, and transportation of vessels, products, and personnel in both (the) commercial and government sectors." In July 1998, Carderock proposed a joint BXA—NSWC initiative that would assess the national-security aspects of the U.S. maritime industry and serve as a benchmark for future policies, plans, and programs.

The mission of the office, according to Stephen C. Baker, one of the SIES analysts carrying out the survey, "is to serve as the Department of Commerce's focal point for developing, promoting, and implementing policies that ensure a strong, technologically superior defense industrial base." The SIES programs, empowered by the Defense Production Act of 1950, encompass among other maritime-related issues industrial capabilities and critical technologies assessments, offsets in defense trade, U.S. defense diversification, competitive

enhancements, foreign investment reviews, and import investigations. More than 30 industry surveys and studies have been conducted in these and other areas over the last 15 years, addressing such diverse topics as ceramics, composites, optoelectronics, ejection seats, ball and roller bearings, gears, forgings, and artificial intelligence. A 1998 joint project between BXA and the Naval Sea Systems Command, for example, assessed the national-security aspects of the U.S. high-performance explosives and components industry.

"All company-specific information that we glean from these surveys of U.S. industry is kept confidential," Baker said, "and is not published or disclosed except in summary form. And, although we usually do not have to press the 'issue' and we work with firms to ensure that our requests for data are not too onerous, responses to our surveys are required by law." Indeed, 50 U.S. Code App. Sec. 2155 specifies that failure to respond can result in a maximum fine of \$10,000 or imprisonment of up to one year or both.

"We mailed out the first maritime industry survey, focusing on the building and repairing of ships, boats, and other marine platforms, in September 1999," Botwin noted, "and all major shipyards have responded—the 13 largest firms accounting for more than 80 percent of all U.S. shipbuilding revenues in 1998."

The survey, which had an initial mailing to 331 firms, requested comprehensive and detailed information on employment, financial performance, the level of maritime technology employed, competitive factors, and the supplier base. Because of the highly competitive nature and uncertain future of the U.S. shipbuilding industry the need for extremely tight confidentiality is both obvious and unquestioned.

Profile by the Numbers

"Although we continue to analyze the data received," Botwin remarked, "and we are getting additional responses, we have already been able to get a good profile of this aspect of the U.S. maritime industry." He cited the following interesting statistics developed from the initial data received:

- 157 respondents reported 1998 maritime revenues totaling \$9.43 billion, with three-quarters of that (\$6.86 billion) related to Department of Defense and Navy orders;
- 13 respondents reported 1998 revenues greater than \$100 million each, nearly 83 percent of which were DOD and/or Navy; each of the top six respondents claimed revenues in excess of \$500 million, nearly 95 percent of which came from DOD/Nav business;
- 73 respondents were engaged in repair work only, and 74 reported revenues of less than \$5 million each — accounting for less than 2 percent of the industry's revenues;
- In the area of research and development (R&D) expenditures, only 18 firms reported being actively involved in any R&D activities; their collective R&D expenditures totaled about \$450 million, with most of that (55 percent) funded by the U.S. government—nearly half of all the R&D work focused on studies



and analyses designed to improve or optimize economic operations and/or conduct market research;

- Significant technology and development needs are clear, particularly in naval architecture and integrated ship design and support, shipbuilding and manufacturing technologies, and logistical support systems; many respondents pointed to the weakness of the worldwide maritime market and production over-capacity as severe constraints to new-technology investment—a grave concern for the future;

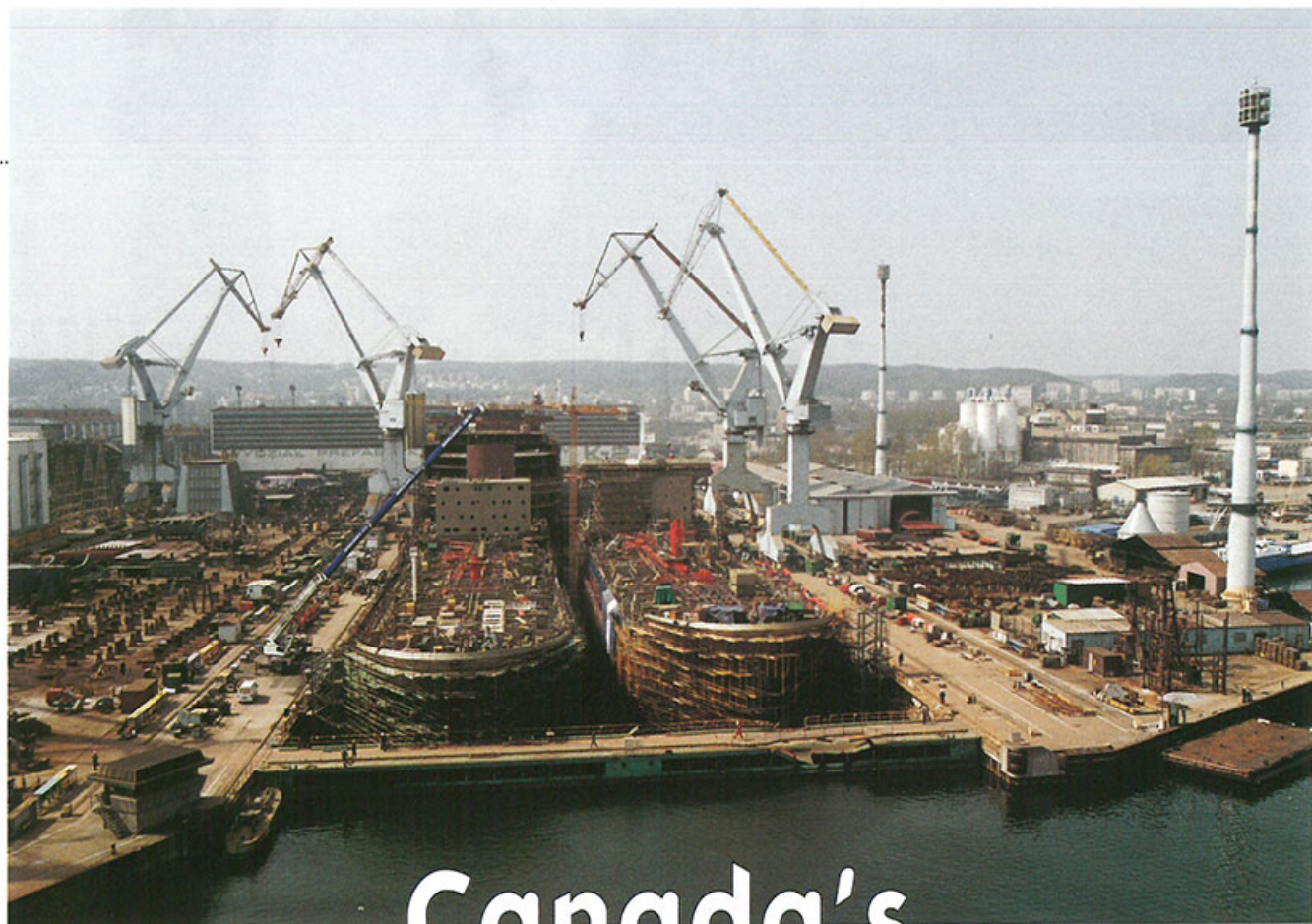
— Large firms are more likely to search for "teams," both to ensure competitiveness and to win contracts—the most favored teams are those that include the government, other U.S. firms, and/or academia; only eight of the 20 most prominent respondents stated that they would be willing to team with foreign entities, an attitude that also may serve as a constraint on future business (Lockheed Martin's winning idea to team with Spain's Bazan shipyard on Norway's next-generation frigate program may prove to be an exception, or a model for the future);

— Responding to a question about "benchmarked" competitive status, more than eight out of ten firms reported that customer relations, labor costs, on-time delivery, workforce experience, productivity, and product quality all are critically important factors for success, and most firms believed that, except for labor costs, these factors also are their major competitive strengths in the global shipbuilding and repair industry;

— 33 respondents reported that they used foreign sources (in 17 countries) for materials and components—but usually because domestic sources were not available and/or their customers directed the use of a foreign supplier; only eight respondents said that the foreign sources provided higher quality, and seven said they had used a non-U.S. supplier because of a long-term relationship.

The Next Steps

"We are following up on the shipbuilding and repair survey with two questionnaires to be mailed out in the spring of this year focusing on, first, marine research, development, and education, and, second, marine platform subcontractors and support services," BXA analyst Baker said. Sometime this summer, he said, BXA plans to conduct a survey of the ocean-mineral and energy-recovery industries, and will follow that survey with one in the fall on waterborne commerce. Future surveys—either not yet planned, or expected to be conducted informally—will focus on marine heavy construction, marine insurance, commercial fishing and aquaculture, and maritime-related government entities and associations. "Ultimately," Baker concluded, "we will be able to put some numbers behind the rhetoric of the nation's security needs and the whole spectrum of activities that comprise the 'maritime industry' of the United States." With its implicit hope that well-conceived policies and programs will follow, Thomas Jefferson's caveat about "neither neglect nor forbearance" may yet be heeded—two centuries after its utterance. "So many other branches" of U.S. security clearly hang in the balance.



Canada's shipbuilding industry

by the Commercial Section of the Canadian Embassy in Athens

T

he Canadian shipbuilding and ship repair industry is a technology based and specialized skills oriented field using the products of numerous Canadian companies from steel mills to advanced

information technology. Shipbuilders and the marine industry together employ more than 40,000 Canadians, many in high technology fields. Canadian shipbuilders have a well deserved reputation for producing quality products. Shipbuilding is a high technology industry driven by computerisation, complex design capability, and automated production equipment. Canadian shipyards are modern. More than \$175 million has been invested in the last six years. Canadian shipyard labour rates are generally lower or equal to our U.S. or European competitors.

Proposed Solutions

for strengthening the industry:

Subsidies are not required. Considerable improvements can be realized through a stronger partnership between industry and the federal and provincial governments, adjustments to existing policies, more effective enforcement of policies, improved focus on the key markets and issues, and better financing mechanisms, more specifically, by: Eliminating exceptions to the existing Canadian shipbuilding policies such as tariffs and federal procurement.

Strengthening industry and government partnerships (federal and provincial) to focus more on high prospect areas such as offshore oil and gas improving the planning process on federal procurement using non-concessionary financing mechanisms such as extended terms to better meet buyers' needs.

Making tax transfer and withholding tax-exempt financing options available to Canadian-built vessels as they are for non-Canadian trucks, rail cars and aircraft.

Removing the restriction in the existing policy that stipulates that the accelerated capital cost allowance can be used only by Canadian ship owners/operators and allow it to be used by either Canadian owners or Canadian operators.

Pressing for elimination of foreign subsidies and unfair pricing practices by dozens of countries.

Negotiating for relaxation of the restrictive conditions of the Jones Act (any improvement could have a significant positive impact on the Canadian shipbuilding industry).

Making federal and provincial government programs more accessible to the industry so as to assist continued innovation in the industry and improve workers' skills.

Designating the industry as a national priority.

Promoting marine transportation as an environmentally friendly alternative to other modes of transportation.

Panama: an international center

by Julie Lymberopoulos, Commercial Attaché Embassy of Panama, Piraeus

Which criteria render the shipyards of your country competitive in the international arena?

Regarding the international arena, we count upon Braswell Shipyard Panama, and their policy evolves solely around the following criteria: value, management, and location. Furthermore, brief descriptions of three types of criteria are as follows:

Value: Concerning ship repair, is measure by a combination of time, price and quality. The outcome for the vessel's owner for performing repairs in Panama is superior to that of regional competitors.

Management: Braswell Shipyard Panama, counts upon an impressive team of local, as well as international professionals in the ship repair industry, fully aware of customer and industry's needs.

Location: Located at the Panama Canal's Pacific entrance, our primary business derives from regional traffic, as well as developing markets.

For a vessel to be a dry-dock candidate it must be empty. Since the majority of canal transits are vessels with cargo, a significant number of vessels, in a ballast condition, (involved in regional trade) are the ideal potential clients.

Which policies does your Government implement, in order to strengthen the Panamanian market share in this international industry?

The Government implements the following policies, in establishing a special system for industries that render services within port precincts, located throughout the country, such as: Tax exemptions on equipment, and raw material acquisitions. Equally, direct and indirect tax exemptions are granted for repatriation profits, to companies that operate at an export zone, or within the port precinct. Our economy is based on the U.S. dollar; therefore, currency exchange is neither a risk, nor an issue.

Panama is an international banking center where national, as well as international banks operate, relying on banking institutions in America, Europe and Asia, and engaging in transactions from those parts of the world, is convenient, easy and fast.

Presently, the Panama Maritime Authority is assembling a National Maritime Strategy, to be an instrument of States Policies, which will govern the Panamanian maritime sector. Within its context, shall be established the developmental plan concerning incentives and actions to be undertaken by this crucial sector, as means of promoting investment, and strengthening Panama as a worldwide maritime service center.

Posidonia  **Ποσειδώνια**
The International Shipping Exhibition

NAYTIKA
XRONIKA
NAFTIKA CHRONIKA

The award winning Greek Shipping Magazine, will be exhibiting at the major shipping exhibition in Piraeus, 4- 7 June 2002.

To advertise in our special editions which will be distributed from Naftika Chronika's stand at Posidonia

contact Venetia Melehes or Chris Kapadais at (003010) 4227111

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

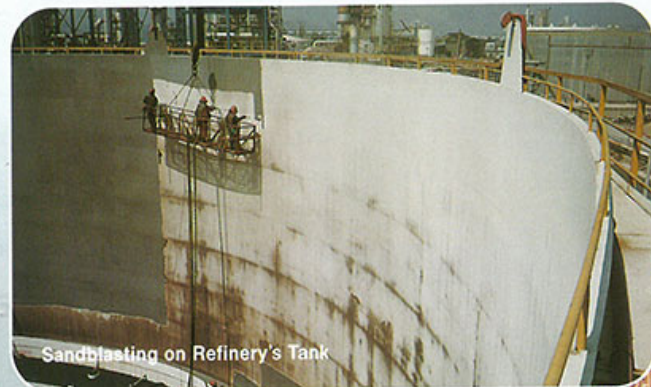
A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection **on Metal Surfaces!**



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RoA



CERTIFICATE NUMBER 95376

Head Office: 8 Pontion Str., 188 63 Pirama, Piraeus Greece

Tel: +3010 4412004, Fax: +3010 4416524

Web Site: www.zisimopoulos.gr, E-Mail: zisim@aias.gr

Το κορυφαίο προϊόν λογισμικού από τη

Datastream

Enterprise Asset Management

mp2i

Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Εξοπλισμού

- ❖ Με δυνατότητα προσαρμογής σε επιχειρήσεις και οργανισμούς κάθε μεγέθους
- ❖ Με φιλικό και πλήρως διαμορφωμένο περιβάλλον λειτουργίας σε Windows
- ❖ Με προηγμένη internet-αρχιτεκτονική ανοικτού περιβάλλοντος
- ❖ Με δυναμική ολοκλήρωση με συστήματα ERP και λογιστικά πακέτα
- ❖ Με διασύνδεση σε πραγματικό χρόνο με την παραγωγή
- ❖ Πλήρης Ελληνική έκδοση

20% Μείωση νεκρών χρόνων παραγωγής

30% Μείωση του κόστους εργασίας

20% Μείωση κόστους αποθήκης ανταλλακτικών

20% Αύξηση της παραγωγικότητας του τμήματος συντήρησης

Τήρηση διαδικασιών - Μείωση ατυχημάτων

Άμεση απόδοση της επένδυσης

indelec
e u r o p e

Μαραθωνοδρόμων 75, 151 24 Μαρούσι - Αθήνα Τηλ: 8028105, Fax: 8026915
<http://www.indelec.gr>

e-mail: indelec@indelec.gr



Γ Ν Ω Ρ Ι Ζ Ε Ι Ο Σ Ο Λ Ι Γ Ο Ι Τ Η Β Ι Ο Μ Η Χ Α Ν Ι Α