

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 49
ΜΑΪΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28

Στο «κόκκινο»
η ακτοπλοία

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Η αγορά
απελευθερώνεται

ΝΙΚΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ:

Χρειάζονται πολύ
γενναίες αποφάσεις

ΚΟΡΕΑ: Ο νέος κυρίαρχος της Ναυπηγικής



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

Proven, patented TBT-free antifouling technology. Constant self-polishing and smoothing. Proven 60 month capable even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types. 5000 vessel track record since 1992.

www.intersmoothecoloflexSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 10 4295 140 (8 lines), Fax: +30 10 4295 149
Tlx: 213234 IPCG GR
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides two 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 140	Athens	Copenhagen	06.45	08.55
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 143	Copenhagen	Athens	18.55	23.10

**MAERSK AIR**

www.maersk-air.com

It's got to be perfect

Assess, enhance and certify safety and performance.



Aeronautics & Space



Marine



International trade



Transport & Logistics



Buildings & Facilities



Energy & Process



Manufacturing



Health



Consumer products



Food safety



E-Business



Certification (ISO 14001)

We aim to generate added value for our customers by assessing, enhancing and certifying safety and performance.

This reinforces the confidence of their own customers, thus improving their brand credibility. We achieve this by deploying our skills in the areas of quality, safety, health, the environment and social accountability.

Bureau Veritas has been putting its comprehensive business experience to good use since 1828. Our workforce of 12,000 people currently operates in more than 120 countries, sharing and managing knowledge for the greater benefit of our 200,000 customers, supporting their own value creation goals.

www.bureauveritas.com



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Head Office: 92077 Paris La Défense Cedex - France • Tel. 33(0)1 42 91 52 91 - Fax: 33(0)1 42 91 54 47 - Email: info@bureauveritas.com
Greek Central Office: 23, Etolikon str. 185 45 Piraeus • Tel. +30(1) 040 63 000 - Fax: 30(1) 040 63 063 - Email: office@gr.bureauveritas.com

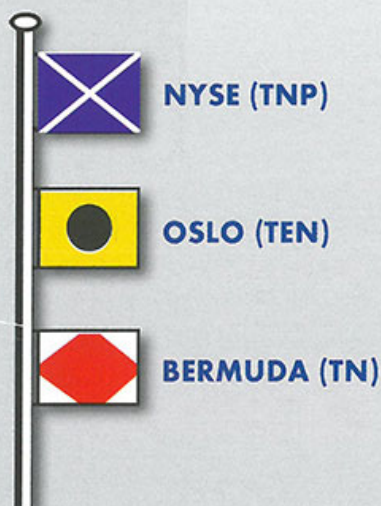
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED (T.E.N.)



Fleet : 26 tankers

Average age : 6.5 years

Total dwt : 2.6 million



Website: <http://www.tenn.gr>
email : ten@tenn.gr

Bloomberg access : TNP US (For NYSE)
Reuters access : TEN OL

Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading S.A.

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION

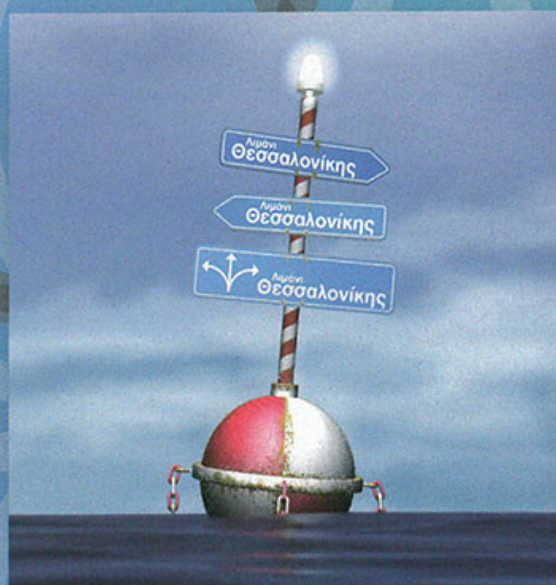


WOODWARD



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



ΣΤΑΒΑΛΚΑΝΙΑ
ΟΛΟΙΟΙΔΡΟΜΟΙΟΔΗΓΟΥΝΣΤΟ
ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ



**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ α.ε.**
αξιοπιστία στη συνεργασία

ΤΘ 10467, GR 541 10 Θεσσαλονίκη Τηλ: 0310.593 911 Fax: 0310.510 500 Internet site: www.thpa.gr e-mail: secretariat@thpa.gr

Posidonia

where real shipping business is done



Congress 3 June 2002, Exhibition 4-7 June 2002

PIRAEUS GREECE

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: **Posidonia Exhibitions SA**

4-6 Efplias Street, 185 37 Piraeus, Greece, Tel. +30 (0) 10 428 3608, Fax+30 (0) 10 428 3610

E-mail: posidonia@posidonia-events.com

International Selling Agents: **Seatrade**

Seatrade House, 42 North Station Road, Colchester CO1 1RB, UK, Tel. +44 1206 545121, Fax +44 1206 545190

E-mail: sales@seatrade-global.com

CHOICE OF FLAG MATTERS



THE MARSHALL ISLANDS

Qualities to Consider:

Flag State Administration
Political Stability
Maritime Law
Mortgage Recordation System
Safety Record

Registration and Tonnage Tax Fees
Corporate Law
Flag State Experience
Customer Service

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

Corporate and Maritime Services

WASHINGTON D.C./RESTON Tel: (703) 620-4880 Fax: (703) 476-8522 E-mail: info@register-iri.com

NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH PIRAEUS

website: www.register-iri.com



Φωτ. εξωφύλλου
Γιώργος Γιαννακής

- 14. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ
- 16. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 22. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 46. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΣΦΥΚΤΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΕΝΟ
ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
Συνέντευξη του αρχηγού του ΓΕΝ,
αντιναυάρχου Αντώνη Ξ. Αντωνιάδη
- 50. ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΠΟΛΥ ΓΕΝΝΑΙΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ
Συνέντευξη του Νίκου Δ. Πατέρα
- 60. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΛΙΜΑΝΙ ΜΕ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ
Συνέντευξη του προέδρου του ΟΛΠ
Σωτήρη Θεοφάνη

- 64. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΥΠΟΤΟΝΙΚΟΤΗΤΑ
Της Overseas Agency Ltd

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 70. Συνέντευξη του Νίκου Θωμόπουλου,
γ.γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής
- 76. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- 76. Η ΕΥΡΩΠΗ ΝΟΜΟΘΕΤΕΙ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ
- 78. ΣΤΟ «ΚΟΚΚΙΝΟ» ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ
ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΩΝ
- 86. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- 92. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
Απόψεις του υπουργού Μεταφορών
και Επικοινωνιών Χρ. Βερελή
- 94. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ
ΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Άρθρο του Αθανάσιου Χειμάρη

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.

- 96.** ΑΛΜΑΤΩΔΗΣ Η ΑΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ
Συνέντευξη του Ν. Βαρσάκη, διευθ. συμβούλου TELESTET
- 100.** ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ ΟΤΕ
Συνέντευξη της Ντέπης Τζιμέα,
προϊσταμένης υπηρεσίας τηλεπικοινωνιών ΟΤΕ
- 104.** INTERNET και ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Άρθρο του Πάνου Αγγελετόπουλου, CEO OMNICON

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 106.** ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ ΜΕΤΑ

- 108.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

- 112.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ

- 118.** ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΚΟΡΕΑ:
Ο ΚΥΡΙΑΡΧΟΣ ΤΗΣ ΠΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

- 128.** RECENT DEVELOPMENTS IN IMO
by E.E. Mitropoulos

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 49,
Μάιος 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 Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι 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.
Κατσάντωνη 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 OMNICON

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.



ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΛΕΓΜΑΤΙΝΑ ΙΝΟΧ
ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΚΟΝΗΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Εταιρεία μας σας καλύπτει εξ' ολοκλήρου σε ότι αφορά το φίλτρο.

Ανευθυνόμενοι σε μας, έχετε την υποστήριξη μιας από τις μεγαλύτερες και πλέον εξειδικευμένες επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Εισάγουμε φίλτρα επωνύμων οίκων του εξωτερικού καλύπτοντας κάθε συγκεκριμένη σας ανάγκη.

Η πολυετής μας πείρα στον τομέα της κατασκευής, καθώς και η συνεργασία μας με την ΦΙΛΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΗ που εφαρμόζει το σύστημα διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, εγγνάνται την άριστη ποιότητα των κατασκευών μας και τη σωστή επιλογή των φίλτρων.

ΠΕΤΣΙΝΑ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185-40
ΤΗΛ. 010-4132805, 010-4134012 • FAX 010-4132806
www.filters.gr • e-mail: filters@filters.gr



Externe Design: 6822707

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Ναυτιλία χωρίς Διοίκηση;

Αποτελεί ασφαλώς παραδοξότητα για μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, όπως η Ελλάδα, να μελετά αιφνιδίως μέτρα για την ανταγωνιστικότητα των πλοίων της και μάλιστα, ως ουραγός σχετικών πρωτοβουλιών άλλων κρατών, που ούτε την ελληνική ναυτοσύνη διαθέτουν ούτε βεβαίως ανάλογο εμπορικό στόλο.



Αυτό σημαίνει ότι για λόγους που μόνον οι κυβερνήσεις που κυβέρνησαν τα τελευταία χρόνια αυτόν τον τόπο γνωρίζουν, υπήρξε ένα σημαντικό έλλειμμα ναυτιλιακής πολιτικής, που δεν είναι παρά το αποτέλεσμα περιέργων αντιλήψεων για τη ναυτιλία και τους ανθρώπους της και, ασφαλώς, παραγνώρισης του ρόλου της μέσα στην ελληνική οικονομία.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το έλλειμμα αυτό ναυτιλιακής πολιτικής δεν θα μπορούσε να μην υπάρξει, τη στιγμή που έγιναν διαλυτικές κινήσεις εις βάρος του διοικητικού της ιστού, οπότε και δεν θα ήταν δυνατόν να διαμορφώνεται μια συντονισμένη πολιτική.

Τι έχει άραγε μείνει σήμερα στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε σχέση με το παρελθόν, όταν όλες οι Υπηρεσίες που αφορούσαν το πλοίο ήσαν συγκεντρωμένες σε αυτό; Και όταν όλα τα στελέχη του ΥΕΝ δεν ήσαν μόνο στελέχη ενός στρατιωτικώς οργανωμένου υπουργείου, αλλά επιστήμονες, με όχι ένα αλλά πολύ περισσότερα συγγράμματα ο καθένας στον τομέα του που υπηρέτησε και αγάπησε. Σταδιακά άρχισε να «σαλαμποποιείται» το υπουργείο και οι ουσιαστικές αρμοδιότητες των Λιμενικών είναι, εκτός από την αστυνόμευση, οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις και η ακτοπλοΐα. Αλλά ελληνική ναυτιλία δεν είναι, βεβαίως, μόνον η ακτοπλοΐα. Τι όμως θα μπορούσε κάποιος να περιμένει από ένα κράτος, οι φωστήρες του οποίου έχουν υπαγάγει την αλιεία στο υπουργείο... Γεωργιάς;

Τα λέμε όλα αυτά για να δείξουμε ότι όταν μία χώρα έχει την πρώτη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μία από τις πρώτες παγκοσμίως, με δυνατότητες επηρεασμού των παγκοσμίων διά θαλάσσης μεταφορών, θα έπρεπε να ενίσχυε αναλόγως και το διοικητικό της φορέα. Διότι, όταν ασκούσαν κάποιος άλλοι στο παρελθόν ναυτιλιακή πολιτική, δεν διαπιστώνονταν τα φαινόμενα εκείνα που οδήγησαν την ελληνική ναυτιλία μακριά από τη σημαία και την πατρίδα της. Τώρα ανακάλυψαν πάλι τη ναυτιλία.

Και προσπαθούν να κερδίσουν ένα χαμένο έδαφος που μάλλον δύσκολα ανακτάται.

Διότι έχει χαθεί η αξιοπιστία.

Και η ελληνική ναυτιλία δεν είναι «μανίκι της γούνας» κανενός.

Πόσο μάλλον πολιτικών παραγόντων...

Νίκος Λύμα

VASILIOS CH. KAMPAKIS

SHIPPING AGENT-BROKER-FORWARDER-CUSTOM BROKER



IN ANY CALLING FROM YOUR SIDE WE ARE READY
TO RESPOND AND TAKE UP YOUR REPRESENTATION
AT THESSALONIKI'S PORT, BY PROTECTING
YOUR INTEREST IN THE BEST WAY

SERVICES - ACTIVITIES

The activities of the company include the whole circle of works that a maritime office can offer except for the ship owning and the ship's purchase and sale.

In particular our company offers to its clients all of the following services:

1. The Shipping Section
 - a) Shipping Agent
 - b) Broker
2. Forwarder
3. Custom Broker-Formalities
4. Operation-Agency for containers VSLs
5. Reefer VSLs Agency
6. Transportation (Local - International - Heavy)
7. Agency of VSLs Transporting - Heavy metals.

Contact us at

Postal Address: G. Fasianou Str Thessaloniki Greece 54625

Tel: ++30310 541266/ 550090/ 521629/ 542847

Fax: ++30310 545422 - Telex: 419075 KAPS

[http:// www.kampakis.gr/](http://www.kampakis.gr/)

Έρχονται τα μικρόφωνα

Πλησιάζει το καλοκαίρι και τρέμει η ακτοπλοΐα!... Έρχονται τα μικρόφωνα των τηλεοπτικών σταθμών. Ο κάθε δημοσιογράφος θα σχολιάζει τα μύρια όσα, αν ένα πλοίο καθυστερήσει μισή ώρα ή και δύο για να αποπληρώσει ή καταπληρώσει από τον Πειραιά. Το τι έχουμε να ακούσουμε δεν περιγράφεται! Άλλωστε, έχουμε πείρα εδώ και πολλά χρόνια. Αυτό που μου κάνει εντύπωση είναι το πού βρίσκονται οι ειδήμονες το Νοέμβριο, το Δεκέμβριο ή το Φεβρουάριο, όταν τα καράβια εκτελούν δρομολόγια με 80 ναυτικούς πλήρωμα και... 15 επιβάτες. Πραγματικά, πού είναι τότε;

Ποιο χρηματιστήριο;

Τόσες κουβέντες έγιναν τους τελευταίους μήνες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών (ποντοπόρων) στο Χρηματιστήριο - μέχρι νομοσχέδιο ψηφίστηκε, όμως ούτε φωνή ούτε ακρόαση από τις εταιρείες. Η ελληνική κοινωνία χρειάζεται πολλά... μαθήματα για να γνωρίσει τι εστί ναυτιλία και ποια είναι τα προτερήματά της. Όταν τα πληροφορηθεί (αρκεί κάποιοι αρμόδιοι να μην κάνουν φτηνή πολιτική), τότε όλα θα κυλήσουν καλύτερα.

Μονάδες του Λ.Σ. επιβιώνουν από δωρεές

Οι προσλήψεις πολυάριθμων αξιωματικών και λιμενοφυλάκων για το Λ.Σ. είναι γεγονός. Συγχαρητήρια στην ηγεσία του ΥΕΝ. Θα πρέπει, όμως, να γνωρίζει την κατάσταση στις υπάρχουσες μονάδες τόσο της Αθήνας όσο και της περιφέρειας. Αξιωματικοί από όλη την επικράτεια μας ενημερώνουν ότι οι περισσότερες εγκαταστάσεις είναι σε άθλια κατάσταση, ενώ ελλείψεις υπάρχουν σε στοιχειώδη εξοπλισμό. Σε ορισμένες μονάδες μάλιστα, εάν δεν υπήρχαν δωρεές από γνωστές εφοπλιστικές οικογένειες και επιχειρηματίες, δεν θα υπήρχαν καν ηλεκτρονικοί υπολογιστές και φαξ. Όσο για τους λιμενοφύλακες, οι ελλείψεις αρχίζουν από τις στολές τους... Σίγουρα είναι ο κατάλληλος καιρός να επισκεφτείτε τις μονάδες, κύριε αρχηγέ.

Λέτε;

Η βρετανική κυβέρνηση εδώ και 10 χρόνια διαρρέει πληροφορίες ότι θα φορολογηθούν οι ξένοι επιχειρηματίες οι οποίοι δραστηριοποιούνται στα εδάφη της. Προ ημερών, οι ίδιες πληροφορίες είδαν το φως της δημοσιότητας. Ο Γ. Ανωμερίτης ενδιαφέρθηκε αμέσως και ήρθε σε επαφή με τον πρόεδρο του Committee Επαμ. Εμπειρικό και τον Ι. Αγγελικούση. Η στήλη πληροφορήθηκε πως οι Έλληνες εφοπλιστές, αν συμβεί κάτι τέτοιο, θα εγκαταλείψουν το Λονδίνο και θα έρθουν στον Πειραιά. Με «ανοιχτές αγκάλες» θα τους περιμένει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Χείρα βοηθείας στην ακτοπλοΐα

Δεν πάνε καθόλου καλά τα πράγματα στην ακτοπλοΐα μας. Οι εταιρείες έχουν επιφορτισθεί με δυσβάστακτα δάνεια και οι τράπεζες, δυστυχώς, έχουν τον πρώτο λόγο. Η κυβέρνηση θα πρέπει να εξετάσει πιο προσεκτικά τα ακτοπλοϊκά προβλήματα για να μην έχουμε δράματα. «Καλά είναι τα ευχολόγια, αλλά θέλουμε τα λόγια να γίνονται κάποτε και πράξεις», είπε πρόσφατα, σε συνέντευξή του σε αθηναϊκή εφημερίδα, μέλος της διοίκησης της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

Ερωτηματικά στον ΟΛΠ

Χρόνια και χρόνια υπήρχαν προβλήματα στη λειτουργία του ΟΛΠ, τώρα θα κυλήσουν όλα ρολόι λόγω της εισαγωγής του στο Χρηματιστήριο; Πριν από λίγες ημέρες, άκουσα μέλος του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ να λέει ότι εξακολουθούν να αφήνουν ερωτήματα οι διάφορες αποφάσεις. «Είναι δυνατόν να συγκαλείται διοικητικό συμβούλιο και να συζητάμε 37 θέματα; Είναι δυνατόν;» έλεγε το συγκεκριμένο μέλος, που κατέχει εξέχουσα θέση στην ακτή Μισούλην.

Σ. Ξανθόπουλος



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

Η περιπέτεια του Σκαραμαγκά

Ο ελληνικός λαός, ο οποίος έχει πληρώσει με το υστέρημά του κάθε προβληματική κρατική επιχείρηση, έχει κάθε λόγο να γνωρίζει τι συμβαίνει επιτέλους με τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά.

Και τούτο διότι η εκποίηση της συγκεκριμένης μονάδος -που ήταν άληθε το βιομηχανικό κόσμημα της Μεσογείου και αποξιώθηκε από την πολιτική που έκανε ο συνδικαλισμός κάποια εποχή στην Ελλάδα- για να περιγραφεί, πρέπει κανείς να χρησιμοποιήσει ενεστώτα διαρκείας: «Εκποιείται». Με άλλα λόγια, εξακολουθεί να βρίσκεται σε μία φάση διαρκούς πώλησής αφού δεν είναι λίγες οι υπαναχωρήσεις των γερμανικών ναυπηγείων HDW, τα οποία είχαν επιβγει, με αποτέλεσμα να δώσουν -καλώς ή κακώς- την εντύπωση ότι οι καθυστερήσεις τις οποίες έκαναν ως προς την τελική υπογραφή της οριστικής σύμβασης πώλησης, δεν αποσκοπούσαν παρά στο να περάσει προηγουμένως η αγοράστρια εταιρεία σε αμερικανικά συμφέροντα.

Το ότι τα Ναυπηγεία βρίσκονται σε διαδικασία διαρκούς πώλησης (!) το ομολόγησε και στη Βουλή με όσα είπε ο υπουργός Ανά-

πτυξης κ. Τσοχατζόπουλος, απαντώντας σε σχετική ερώτηση του κόμματος της αξιωματικής αντιπολίτευσης. Είπε λοιπόν ότι τον Οκτώβριο του 2001 μονογραφήθηκε η σχετική συμφωνία με την HDW για την εξαγορά του Σκαραμαγκά, καθώς και ότι στο τέλος Απριλίου αναμενόταν το πόρισμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ενωσης προκειμένου να ολοκληρωθεί και η δεύτερη φάση της πώλησης. Τόνισε, δε, ότι καμία διαπραγμάτευση δεν υπάρχει πλέον μεταξύ της κυβέρνησης και της γερμανικής πλευράς.

Με άλλα λόγια, τίποτε δεν έχει λήξει ακόμη. Κάτι το οποίο όφειλε να γνωρίζει στη διακαναλική συνέντευξη που παραχώρησε ο πρωθυπουργός και στην οποία, αναφερόμενος στις ιδιωτικοποιήσεις που έχει προωθήσει η κυβέρνηση, συμπεριέλαβε και την υπόθεση των Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά, ενώ η πραγματικότητα είναι διαφορετική!

Συνέχεια αποτυχιών;

Ενδεχομένως το πρωθυπουργικό λάθος να οφείλεται στο γεγονός ότι τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά δημιουργούν στον κ. Σημίτη συγκεκριμένα απωθημένα.

Επί της δικής του υπουργίας στο υπουργείο Βιομηχανίας είχε γίνει η πρώτη μεγάλη απόπειρα αποκρτικοποίησης της μονάδος, απόπειρα που ήταν τόσο αποτυχημένη ώστε ο μ. κ. Σημίτης έριξε την ευθύνη της αποτυχίας στον φίλο του υφυπουργό στο ίδιο υπουργείο, κ. Χρ. Ροκάφυλλο, ο δε τότε πρωθυπουργός, ο Ανδρέας Παπανδρέου, απέπεμψε από το συγκεκριμένο υπουργείο τον κ. Σημίτη.

Κανείς βεβαίως δεν εύχεται τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά να έχουν την τύχη που είχαν τότε. Παρ' όλα αυτά έχουν γεννηθεί ορισμένα σημαντικά ερωτήματα, τα οποία η αξιωματική αντιπολίτευση τα διατύπωσε στη Βουλή. Όσο δε και αν τα ερωτήματα αυτά θα μπορούσε να έχουν και το στοιχείο της υπερβολής, στο πλαίσιο της αντιπολιτευτικής τακτικής που ακολουθούν τα κόμματα στην Ελλάδα, εν τούτοις δεν μπορεί να παραβλέψει κάποιος ότι ορισμένα εξ αυτών είναι εύλογα. Το 1996, ά.χ., η μονάδα

αποτιμάτο 17,35 δισ. δρχ. και σήμερα πωλούνται 2 δισεκατομμύρια δρχ. Η κυβερνητική απάντηση είναι ότι τα 15 δισ. αποτελούν την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου ενώ η εταιρεία έχει αναλάβει την κάλυψη των σημερινών και αυριανών υποχρεώσεων της μονάδας!

Από την άλλη πλευρά, είναι ηλίθιο φαινότατο ότι τα γερμανικά ναυπηγεία παίρνουν και μία σημαντική «πρόικα» που είναι οι παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού. Κατά τη Ν.Δ. το κόστος των υποβρυχίων που θα κατασκευασθούν είναι υπερτιμολογημένο. Η ουσία όμως είναι ότι οι αγοραστές θα έπρεπε να πάρουν τα ναυπηγεία ανεξαρτήτως αν θα υπήρχαν οι παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού, ώστε να μη δίδεται η εντύπωση ότι το υπουργείο Εθνικής Αμύνης συντηρεί μη βιώσιμες βιομηχανίες. Σε τελευταία ανάλυση, ως κρατούσε το κράτος τη μονάδα αφού θα συντηρούνταν με κρατικές παραγγελίες!



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



DNV

Certified to ISO 9001 : 2000
by DNV



INTERTANKO

MEMBER

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas
Tel: (010) 3238 290, 3816 980/1/2, 3234 951 - Fax: (010) 3254 677, 3252 500
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr

Πικρές αλήθειες

Το Ασφαλιστικό είναι ένα σημαντικό πρόβλημα που αφορά όλους τους Έλληνες.

Στο πρόβλημα αυτό, όμως, είναι φυσικό να δείχνουν μεγαλύτερη ευαισθησία οι ασφαλισμένοι σε Ταμεία που κάποτε ήταν εύρωστα και που στη συνέχεια το κράτος τα απαξίωσε, προκειμένου να ασκήσει κοινωνική πολιτική με τα λεφτά των ιδίων των ασφαλισμένων και τώρα θέλει να τα συγχωνεύσει με το ΙΚΑ, το οποίο, ως προοπτική, δημιουργεί ανατριχίλα στους συγκεκριμένους ασφαλισμένους.

Αυτήν την ευαισθησία είναι φυσικό να την έχουν οι εγγεγραμμένοι στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, που βλέπουν τους κόπους ετών να κινδυνεύουν να χαθούν. Σε μία πολύ ενδιαφέρουσα και περιεκτική επιστολή που δημοσιεύθηκε σε ημερήσια εφημερίδα, ο πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού κ. Φρίξος Δήμου περιγράφει αυτήν ακριβώς την ανησυχία του συνόλου του ναυτικού κόσμου, για τις λύσεις που η κυβέρνηση ετοιμάζεται να δώσει στο Ασφαλιστικό, επισημαίνοντας συγχρόνως ότι οι ρυθμίσεις που ετοιμάζονται ειδικώς για το ΝΑΤ θα έχουν τρεις βασικές συνέπειες: Πρώτον, θα προκαλέσουν μεγάλο πλήγμα στους ναυτικούς που επανδρώνουν το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Δεύτερον, θα αποτελέσουν πικρή απογοήτευση για τους απομάχους του κύματος, που ανάησαν τη ζωή τους για τη δημιουργία του «ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος». Τρίτον, θα αποτελέσουν ένα σοβαρό αντικίνητρο για τους μελλοντικούς θαλασσιούς. Ποιες είναι οι ρυθμίσεις αυτές; Η εποπτεία του ΝΑΤ από το υπουργείο Εργασίας, όπως προτείνει η κυβέρνηση, και η εν συνεχεία συγχώνευσή του με το ΙΚΑ.

Και ιδού πώς περιγράφει ο ναυτικός την πραγματικότητα του ΝΑΤ. Το Ταμείο ήταν μέχρι το 1985 το πιο πλούσιο της χώρας. Οι Έλληνες ναυτικοί κατέβαλλαν και εξακολουθούν να καταβάλλουν πολύ υψηλές

ασφαλιστικές εισφορές, οι οποίες «κατασπαταλήθηκαν από το αδιάφορο και άστοργο κράτος». Οι δημόσιοι υπάλληλοι, υπενθυμίζει ο ναυτικός, δεν πλήρωναν μέχρι το 1992 ασφαλιστικές εισφορές. Δεν πλήρωναν όμως και άλλες ευγενείς κατηγορίες δημοσίων λειτουργιών, «αυτές που έχουν και το πεπόνι και το μαχαίρι...».

Τα σε σκληρό συνάλλαγμα χρηματικά αποθέματα των ναυτικών, υπενθυμίζει ακόμη ο πλοίαρχος, ήταν δεσμευμένα από την ελληνική Πολιτεία με επιτόκιο... 1%. Επίσης, μέσω των διορισμένων διοικήσεων του ΝΑΤ ασκούσαν «κοινωνική» πολιτική «με τα ξένα αλλιά ιερά χρήματα των θαλασσινών μας». Και τέλος, ο περίφημος νόμος της διαδοχικής ασφάλισης, μαζί με τη συνταξιοδότηση πολλών χιλιάδων, συμπαθών κατά τα έτη, προσφύγων διαφόρων προελεύσεων, που δεν είχαν καταβάλει ούτε μία δραχμή στο ΝΑΤ, καταρράκωσαν τα οικονομικά του Ταμείου. Βεβαίως, έπαιξε ρόλο και η ανεργία, αλλά που σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην αντιναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης.

«Με λίγα λόγια, καταλήγει ο επιστολογράφος, αφού σπατάλησαν τα χρήματα που είχαν μαζευτεί από τον ιδρώτα των ναυτικών μας, τώρα αγωνίζονται και για τη διάλυση της μεγαλύτερης βιομηχανίας της πατρίδας μας, της ναυτιλίας, που ποτέ δεν ζητάει τίποτε από το κράτος και πάντα προσφέρει...».

Οι άλλοι και εμείς

Η παρουσία, στις αρχές Απριλίου, του υπουργού Οικονομίας κ. Χριστοδουλάκη στο Ναυτικό Επιμελητήριο, έπειτα από πρόσκληση του προέδρου του, έχει βεβαίως τη δική της σημειολογία.

Σε απλή ελληνικά αυτό σημαίνει ότι η ελληνική Πολιτεία έχει αρχίσει να αντιλαμβάνεται ότι έχει ανάγκη το ελληνικό πλοίο και τον εφοπλισμό, αρκεί να καταδειχθεί αυτό και στην πράξη.

Εκείνο που δεν πρέπει να λησμονούν στην κυβέρνηση, και πολύ περισσότερο ο αρμόδιος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι ότι η μεγαλύτερη σύνδεση της ναυτιλίας μας με την εθνική οικονομία διέρχεται, πρωτίστως, από την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Σε τελευταία ανάλυση, δεν μπορεί να αντιλαμβάνονται το αυτονόητο άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις και όχι η δική μας η οποία, τουλάχιστον διά του κ. Χριστοδουλάκη, πα-

ραδέχθηκε ότι η Πολιτεία οφείλει να διαφυλάξει, να βοηθήσει και να σταθεί αρωγός «στο διεθνώς καταξιωμένο κεφάλαιο που ονομάζεται ελληνική εμπορική ναυτιλία». Αναφέρεται επί του προκειμένου χαρακτηριστικά ότι η μία μετά την άλλη οι ευρωπαϊκές χώρες υιοθετούν ευνοϊκά φορολογικά μέτρα για την εθνική ναυτιλία τους και την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας στους στόλους τους.

Παράδειγμα: Η Ισπανία από 31ης Μαρτίου έχει θέσει σε εφαρμογή νέο φόρο επί της χωρητικότητας. Επί πλέον, εξαιρεί από φορολογία τα κέρδη των Ισπανών εφοπλιστών από τις αγοραπωλησίες πλοίων, στην περίπτωση που ο εφοπλιστής αποδέχεται

Your Leading Greek Agents



FRANMAN
LIMITED

SHIPBUILDING EQUIPMENT
SHIPYARDS
SPARE PARTS
SHIP AGENTS
SHIP SUPPLIES
SERVICE



TANABE COMPRESSORS



την επί της χωρητικότητας φορολογία. Το Βέλγιο πρόκειται να επικυρώσει τα βασικά μέρη ενός νέου εθνικού νηολογίου, το οποίο θα είναι αρκούντως ανταγωνιστικό έτσι ώστε να προκληθούν οι Βέλγοι πλοιοκτήτες να εντάξουν και πάλι τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο.

Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τις φορολογικές μεταρρυθμίσεις της Δανίας στη ναυτιλία, οι οποίες καθιερώνουν ένα καθεστώς παρόμοιο με τα ισχύοντα στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Ολλανδία.

Στη Φινλανδία, τέλος, η κατά 97%(!) μείωση του παρακρατούμενου φόρου επί του εισοδήματος που αποκτούν οι ναυτικοί που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία, θα επεκταθεί έτσι ώστε να καλύπτει και τους ναυτικούς αλλήλων ευρωπαϊκών χωρών οι οποίοι εργά-

ζονται επί φινλανδικών επιβατηγών πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες και προσεγγίζουν τακτικά σε φινλανδικούς λιμένες.

Επισημαίνεται ακόμη ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το σχέδιο της ιταλικής κυβέρνησης, με το οποίο διευκολύνει τους εφοπλιστές να αντικαταστήσουν τα πεπιλωμένα σκάφη μεταφοράς υγρών φορτίων.

Έχουν ήδη χορηγηθεί επιδοτήσεις για τη διάλυση, σε παλαιοσιδερα, δεξαμενοπλοίων με την υποχρέωση της ταυτόχρονης τοποθέτησης παραγγελιών για νεότευκτα σκάφη.

Οι επιδοτήσεις είναι ύψους 130 ευρώ ανά τόνο διαλυόμενου πλοίου και μέχρι 30.000 τόνων ή ύψους ανωτέρου, περίπου 4 εκατομμυρίων ευρώ.

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Διεύθυνση σειράς: **Ιωάννης Ληξουριώτης**, *Αν. Καθηγητής Δ.Π.Θ., Δικηγόρος*

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ • ΜΕΛΕΤΕΣ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σωκράτης Γ. Λεκέας, *Δικηγόρος*

Συνεργάστηκαν:

Π. Βαφειάδου, Ν. Κυπρούλη, *Δικηγόροι*

Σύμβαση Ναυτολόγησης
Αποδοχές Ναυτικών
Απόλυση - Παλιννόστηση
Ναυτεργατικό Ατύχημα
Ναυτικά Προνόμια
Συλλογικό Ναυτεργατικό Δίκαιο
Δικονομικά Θέματα
Ποινικά Θέματα
Διεθνής Δικαιοδοσία

**ΜΟΛΙΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ**

ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ



Σελ. 1544,
Τιμή (οι 2 τόμοι):
Φυσικά Πρόσωπα 115 €
Νομικά Πρόσωπα 130 €

www.nb.org • e-mail: info@nb.org

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομυδάλη 23
Τηλ. 010 36 78 800 (30 γραμμές)

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομυδάλη 2
Τηλ. 010 36 03 975

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Φίλωνος 107-109
Τηλ. 010 41 84 212

ΘΕΣ/ΝΙΚΗ
Φράγκων 1
Τηλ. 0310 532 134

ΠΑΤΡΑ
Κανάρη 28-30
Τηλ. 0610 361600

ΚΥΠΡΟΣ
Ζ.Ν. Τύρας 12
Τηλ. 00357-2-670530



TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKAS
SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL

Since 1963, following the same standards of quality based on our experience, we serve a number of reputable National and International Shipowners, Operators, Traders and Charterers, handling all types of vessels for:

- Loading / Discharging
- Repairs / Drydock
- Transit
- Protecting Agents
- Lay- up

providing all possible services / needs:

- Crew attendance
- Spares (clearance and delivery)
- Stevedoring
- Ship's supply services
- Slops and garbage disposal



TRANSMAR

SERVICE ABOVE ALL

PIRAEUS: 3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece
Tel.: +3010 4224824, Fax: +3010 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,
Website: <http://www.transmar.gr>, e-mail: transmar@transmar.gr

LAVRION: 6, Kountouriotou str., 195 00 Lavrion-Greece,
Tel.: +30 2920 27388, Fax: +30 2920 27388

Συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο Δ.Σ. του Οργανισμού Γ. Ανωμερίτης: «Ο ΟΛΠ θα δικαιώσει τους επενδυτές»



Ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος κ. Σωτήριος Θεοφάνης

Συνήλθε στην πρώτη συνεδρίασή του και συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ανέλαβε ο κ. Σωτήριος Θεοφάνης.

Αντιπρόεδροι εκλέχθηκαν ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπύρος Αλεξανδρά-

τος και ο πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιά Γιάννης Μίχας.

Στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου παρέστη και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, ο οποίος και αναφέρθηκε θετικά στο επιχειρηματικό - αναπτυξιακό σχέδιο του ΟΛΠ.

«Στη νέα του πορεία, η οποία

περνάει μέσα από το ΧΑΑ, ο ΟΛΠ οφείλει να υλοποιήσει το επενδυτικό και οικονομικό του πρόγραμμα και έργο, δικαιώνοντας τους επενδυτές και τους πολίτες, οι οποίοι θα εμπιστευθούν τις προοπτικές των στρατηγικών του σχεδίων. Ο κόσμος της ναυτιλίας και του Πειραιά αναμένει, όχι απλώς μια αυξημένη κερδοφορία, αλλά και ένα έργο, το οποίο επιταχυνόμενο, θα αλλάξει πολλά στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά».

Ως κύριες κατευθύνσεις, τις οποίες ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης έδωσε προς το νέο Δ.Σ., θα μπορούσαν να καταγραφούν:

— Η εισαγωγή του ΟΛΠ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

— Η ταχύτερη διαδικασία προετοιμασίας του Ολυμπιακού Λιμένα Πειραιά.

— Η πλήρης μετατροπή του κεντρικού λιμανιού σε επιβατηγό λιμένα υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτησης.

— Νέες λογικές στη στήριξη και την αναδιάρθρωση της ευρύτερης ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

— Δημιουργία θυγατρικής επι-

χείρησης για τη ΝΕΖ. Άμεση απομάκρυνση όλων των παροπλισμένων πλοίων και ναυαγίων.

— Ανταγωνιστικές υπηρεσίες για όλους τους χρήστες στη διακίνηση εμπορευμάτων.

— Συμμετοχή στην αισθητική ανάπλαση της πόλης του Πειραιά.

— Λειτουργική αναβάθμιση του λιμένα από φέτος και πλήρως από το 2003.

— Επενδυτικές δραστηριότητες του ΟΛΠ και εκτός του φυσικού του χώρου μέσα από σύστημα θυγατρικών εταιρειών.

— Δημιουργία ειδικών προγραμμάτων στήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, της βιομηχανικής, βιοτεχνικής και εμπορικής δραστηριότητας του ευρύτερου Πειραιά.

Ο κ. Ανωμερίτης εξέφρασε, τέλος, την ικανοποίησή του για την ανάδειξη στις θέσεις των αντιπροέδρων δύο εξεχόντων προσωπικοτήτων του Πειραιά, των κ. Σπύρου Αλεξανδράτου και Ιωάννη Μίχα, οι οποίοι θεσμικά εκπροσωπούν τα συμφέροντα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των εργαζομένων στον Πειραιά.

«Άδεια κατάπλου» στο ΧΑΑ για την ποντοπόρο

Μετά την πρόσφατη ψήφιση του νόμου 2992/2002 που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την τροποποίηση διατάξεων του ν. 2843/2000 περί της εισαγωγής στο ΧΑΑ μετοχών των Εταιρειών Επενδύσεων στην Ποντοπόρο Ναυτιλία (ΕΕΠΝ), ο οποίος αποτέλεσε αντικείμενο συνεργασίας όλων των αρμόδιων φορέων της αγοράς, διαμορφώνεται πλέον ένα πιο λειτουργικό θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει όχι μόνο τους όρους εισαγωγής στο ΧΑΑ κινητών αξιών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία, αλλά και της διάθεσης κεφαλαίων εταιρειών εισηγμένων στο ΧΑΑ στον κλάδο αυτόν εν γένει.

Το νέο αυτό πλαίσιο, αφενός ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς, αφετέρου διασφαλίζει αποτελεσματικότερα την προστασία των επενδυτών με την καθιέρωση αυστηρότερων κανόνων ως προς τη διαφάνεια της ΕΕΠΝ. Η ΕΕΠΝ είναι ανώνυμη εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό, καθ' όλη τη διάρκειά της, την πραγματοποίηση επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία, που συνίσταται και λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2843/2000 ως ισχύει και του κ.ν. 2190/1920. Καταργείται πλέον το στάδιο της χορήγησης άδειας λειτουργίας από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Το μετοχικό κεφάλαιο της ΕΕΠΝ εισφέρεται ολοσχερώς κατά τη σύστασή της, τα δε ίδια κεφάλαιά της πρέπει να ανέρχονται τουλάχιστον στο ποσό των 29.350.000 ευρώ. Οι μετοχές της ΕΕΠΝ και των θυγατρικών της είναι ονομαστικές.





Ερώτηση για τον ΟΛΠ από 12 βουλευτές της Ν.Δ.

Το θέμα της πορείας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς υπό το φως των πρόσφατων γεγονότων, που οδήγησαν στην αποδοχή της παραίτησης της ηγεσίας του Οργανισμού, φέρνουν στη Βουλή δώδεκα βουλευτές της Ν.Δ. με ερώτηση που κατέθεσαν και η οποία απευθύνεται στην ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι βουλευτές θέτουν θέμα εκτέλεσης ολυμπιακών έργων, πορείας υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος του Οργανισμού, ενώ ζητούν επίσης εξηγήσεις για τα ζητήματα που εμφανίστηκαν με την επιστολή Μανιατόπουλου, αλλά και για διοικητικά ζητήματα του ΟΛΠ.

Στο κείμενο που συνοδεύει τις ερωτήσεις, οι βουλευτές κ. Μ. Βαρβιτσιώτης, Κ. Τσιπλάκης, Π. Μαντούβαλος, Π. Μελάς, Αν. Νεράντζης, Αθ. Βαρίνος, Ι. Παπαθανασίου, Σπ. Σπύρου, Γ. Καλός, Β. Μιχαλολιάκος, Αρ. Παυλίδης και Γ. Σαλαγκούδης, μεταξύ άλλων, αναφέρονται στην επιστολή του τέως προέδρου του ΟΛΠ, ενώ τίθεται θέμα μη απάντησής της και μάλιστα εν όψει της εισαγωγής της Α.Ε. στο ΧΑΑ.

Επίσης, στο κείμενο επισημαίνεται η «εμμονή» της κυβέρνησης για εισαγωγή του ΟΛΠ στο ΧΑΑ χωρίς να υπάρχουν απαντήσεις στις καταγγελίες που, όπως αναφέρεται, θα έπρεπε να είχαν

σημάνει συναγερμό στο ΥΕΝ. Μάλιστα, καταγγέλλει την κυβέρνηση ότι με την είσοδο του ΟΛΠ στο ΧΑΑ επιδιώκει να «φορτώσει στις πλάτες των επενδυτών μια μετοχή, η αξία της οποίας δεν ανταποκρίνεται στα πραγματικά δεδομένα της εταιρείας».

Η ερώτηση των βουλευτών της Ν.Δ. ουσιαστικά θέτει θέμα πολιτικής που θα ακολουθήσει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς το προσεχές διάστημα, καθώς είναι γνωστό ότι θα πρέπει να γίνουν συντονισμένες κινήσεις, πρωτίστως για να απαντηθούν τα θέματα που έχουν ανακύψει λόγω του ανταγωνισμού των μεγάλων εμπορικών λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου και που σχετίζονται με τη μελλοντική θέση, ακόμη και ύπαρξη του λιμανιού.

Οι προτεραιότητες αυτές είναι γνωστές στους χρήστες των εγκαταστάσεων του εμπορικού λιμανιού και μάλιστα στην πρώτη επαφή του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του Οργανισμού Σ. Θεοφάνη με τη διοίκηση της ΔΝΕ, από τα θέματα που έθεσε η ένωση, κατέστη σαφές ότι η ιεράρχηση των θεμάτων είναι τελείως διαφορετική όπως τη βλέπουν οι χρήστες, που υποστηρίζουν ότι η θετική πορεία του Οργανισμού εντός ή εκτός ΧΑΑ εξαρτάται βασικά από το επίπεδο των παρεχόμενων

υπηρεσιών και την ανταγωνιστικότητα του Οργανισμού σε σχέση με τα τεκταινόμενα διεθνώς. Γεγονός είναι, πάντως, ότι η νέα ηγεσία του ΟΛΠ έχει προγραμματίσει κύκλο επαφών με τους φορείς της ναυτιλίας, αλλά και των παραγωγικών τάξεων του πειραϊκού χώρου, προκειμένου να ενημερωθεί για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στο εμπορικό κυρίως λιμάνι, αλλά και για τις προτεραιότητες που θέτουν όσον αφορά τους γενικότερους σχεδιασμούς που έχουν μέχρι σήμερα δει το φως της δημοσιότητας, με πλέον πρόσφατη περίπτωση την αναγγελία του επενδυτικού σχεδίου του ΟΛΠ λίγο προ της παραίτησης της προηγούμενης ηγεσίας του Οργανισμού.

Παραχώρηση έκτασης για την Ακαδημία Λ.Σ.

Με απόφαση του πρωθυπουργού και του Υπουργικού Συμβουλίου παραχωρούνται στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας 148.010 τετραγωνικά μέτρα αστικού οικοπέδου στην Αλεξανδρούπολη του Ν. Έβρου, προκειμένου να ανεγερθεί η Ακαδημία του Λιμενικού Σώματος. Όπως είναι γνωστό, με προηγούμενη απόφαση του τότε υπουργού Γεωργίας Γιώργου Ανωμερίτη είχε παραχωρηθεί έκταση 100 στρεμμάτων γι' αυτόν το σκοπό στο ΥΕΝ. Για την ανέγερση της Ακαδημίας θα οριστικοποιηθεί εντός των επόμενων 2 μηνών το τελικό χρηματοδοτικό σχέδιο ανέγερσης των Σχολών.



Έρχονται νέα μέτρα για τη ναυτιλία

Εντός του Ιουνίου αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί η σχηματοποίηση δέσμης μέτρων για τη ναυτική εκπαίδευση και την απασχόληση, για την οποία οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ μελετούν όλα τα στοιχεία.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης επανέλαβε ότι η υπόθεση της ναυτικής εκπαίδευσης, όπως και αυτή της προσέλκυσης και παραμονής των νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι εξαιρετικά λεπτές και απαιτούν ανάλογους χειρισμούς. Μάλιστα, απαντώντας σε ερώτηση και για το Ασφαλιστικό, υπενθύμισε ότι και αυτό συνδέεται με το θέμα των κινήτρων, επισημαίνοντας ότι και για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο διεξάγονται συζητήσεις και πιθανώς εντός του μηνός να υπάρχει και για το συγκεκριμένο θέμα πλαίσιο πρότασης.

Συνεργασία Turbomed - Mitsubishi

Η Turbomed μετά την πολύχρονη και επιτυχημένη δραστηριοποίησή της στο χώρο των turbochargers, αλλά και με τη δυναμική παρουσία της στην ελληνική ναυτιλία, κατάφερε να αναπτύξει τις δραστηριότητές της και στον τομέα των επισκευών μηχανών πλοίων.

Γι' αυτή τη διεύρυνση εκπαιδύσεε τεχνικό προσωπικό στην Ιαπωνία, στις εγκαταστάσεις της κατασκευάστριας εταιρείας Mitsubishi, το οποίο εξειδικεύτηκε στις μηχανές UE Diesel Engines και MET Turbochargers.

Με την πιστοποίησή της από την ιαπωνική εταιρεία αποτελεί πλέον την εξουσιοδοτημένη εταιρεία για το service των συγκεκριμένων μηχανών στη Μεσόγειο, με δυνατότητα παγκόσμιας εξυπηρέτησης.

Τρεις Ιάπωνες εκπρόσωποι της Mitsubishi έφθασαν στον Πειραιά για την επίσημη ανακοίνωση της συνεργασίας με την Turbomed, η οποία έγινε σε κεντρικό ξενοδοχείο στις 6 Απριλίου 2002. Εκεί, στους πολυπληθείς καλεσμένους παρουσίασαν τις δραστηριότητες της ιαπωνικής εταιρείας παγκοσμίως και ανήγγειλαν την ανάθεση εξουσιοδοτημένης επισκευής των μηχανών της στην Turbomed για την περιοχή της Μεσογείου.

Τα πεδία συνεργασίας των δύο εταιρειών είναι οι UE Engines και τα MET Turbochargers.

Οι εκπρόσωποι της Mitsubishi και ομιλητές της συνάντησης ήταν οι κύριοι Masahiko Okabe, Yuji Wakatsuki, Eiji Kato.

Η πρόσκληση στους συνεργάτες και φίλους της Turbomed έτυχε μεγάλης ανταπόκρισης, γι' αυτό ο διευθυντής της Turbomed, κ. Γιάννης Παρασκευόπουλος, διοργανώνει νέα συνάντηση στις 14 Μαΐου, στο ξενοδοχείο Intercontinental.

Η συνάντηση θα ξεκινήσει στις 19.30 και θα περιλαμβάνει εταιρική παρουσίαση, ανακοίνωση συνεργασίας με τη Mitsubishi και θα κλείσει με δείπνο και ζωντανή μουσική.



Ο διευθυντής της Turbomed κ. Γιάννης Παρασκευόπουλος με τους Ιάπωνες εκπροσώπους της Mitsubishi



Οι αρμοδιότητες των υπαρχηγών του Λιμενικού Σώματος

Με απόφαση του υπουργού ΥΕΝ Γιώργου Ανωμερίτη και μετά την ολοκλήρωση των προαγωγικών διαδικασιών των ανώτατων αξιωματικών του ΥΕΝ, καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες και οι τοποθετήσεις υπαρχηγών και αρχιπλοίαρχων ως ακολούθως:

Α. Αρμοδιότητες υπαρχηγών

Ο αρχαιότερος από τους υποναυάρχους - υπαρχηγούς Λ.Σ. εποπτεύει:

α) Τον κλάδο Α' Προσωπικού Λιμενικού Σώματος και Διοικητικής Μέριμνας, β) τον κλάδο Β' Λιμενικής Αστυνομίας, γ) τον κλάδο Ε' Επιχειρήσεων Λιμενικού Σώματος, δ) τη Γενική Διεύθυνση

Διοικητικής Υποστήριξης, ε) τις περιφερειακές διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος. Ο νεότερος από τους υποναυάρχους - υπαρχηγούς Λ.Σ. εποπτεύει:

α) Τον κλάδο Γ' Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, β) τον κλάδο Δ' Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Ο γενικός επιθεωρητής πέραν των καθηκόντων του αναλαμβάνει και τα θέματα σχετικά με την αποστολή και αρμοδιότητα του Λ.Σ. στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Β. Τοποθετήσεις αρχιπλοίαρχων

• Στον κλάδο Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας ο κ. Δαούσης Χαράλαμπος.

• Στον κλάδο Λιμενικής Αστυνομίας ο κ. Σφονδύλης Ανδρέας.

• Στον κλάδο Επιχειρήσεων Λιμενικού Σώματος ο κ. Κολιτσόπουλος Γεώργιος.

• Στον κλάδο Ναυτιλιακής Πολιτικής ο κ. Καβαλιέρος Νικόλαος.

Επόπτης του κλάδου ο κ. Μανδελίνης Ευάγγελος.

• Στον κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ο κ. Γιομελάκης Νικόλαος.

• Διοικητής της 1ης Περιφερειακής Διοίκησης με έδρα την Καβάλα ο κ. Μανιταράς Αναστάσιος.

• Διοικητής της 3ης Περιφερειακής Διοίκησης με έδρα την Τήνο ο κ. Αντωνίου Κωνσταντίνος.

• Διοικητής της 4ης Περιφερειακής Διοίκησης με έδρα το Ηράκλειο ο κ. Κουτσουράκης Μάρκος.

• Διοικητής της 5ης Περιφερειακής Διοίκησης με έδρα την Πάτρα ο κ. Μανωλάτος Γεώργιος.

• Διοικητής της 6ης Περιφερειακής Διοίκησης με έδρα την Κέρκυρα ο κ. Χατζηναγνώστου Σωκράτης.

Ολυμπιακός υπεύθυνος ΥΕΝ ο κ. Μουστάρας Γεώργιος.

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



Κανένα πρόβλημα δεν υφίσταται στη Ν/Ζώνη Κυνόσουρας

Απαντώντας σε επίκαιρη ερώτηση βουλευτών του ΚΚΕ στη Βουλή των Ελλήνων, σχετικά με το χαρακτηρισμό της Κυνόσουρας Σαλαμίνας ως αρχαιολογικής Ζώνης Α από το υπουργείο Πολιτισμού και την εξ αυτού του λόγου δημιουργία ορισμένων προβλημάτων στην παραγωγική διαδικασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της ευρύτερης περιοχής, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης ύστερα από συνεργασία που είχε με τον υπουργό Πολιτισμού Ευάγγελο Βενιζέλο και τους γενικούς γραμματείς ΥΠΠΟ και ΥΕΝ κα Μενδώνη και κ. Α. Λαμπρόπουλο, δήλωσε τα εξής:

1. Μετά την απόφαση του Ελληνικού Δημοσίου πρόσφατα (με απόφαση των υπουργών κ. Γ. Ανωμερίτη και Απ. Φωτιάδη) για την παραχώρηση από την περιουσία του ΟΛΠ (α) του όρου

Αμπελακίων Κυνόσουρας και (β) του ευρύτερου χώρου του Τύμβου, θα υπάρξει συμπλήρωση της Υ.Α. του ΥΠΠΟ, έτσι ώστε κανένα

πρόβλημα να μη δημιουργείται για τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής.

2. Και με το σημερινό καθεστώς επιτρέπεται η λειτουργία των υφισταμένων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και λιμενικών έργων.

3. Το ΥΕΝ και ο ΟΛΠ προετοιμάζουν νέες παρεμβάσεις και μέτρα για τη ΝΕΖ. Η επεξεργασία των προτάσεων από τα συναρμόδια υπουργεία θα έχει περατωθεί εντός του Απριλίου.

4. Ο νόμος για την ανέλκυση των ναυαγίων έχει ψηφισθεί και οι προβλεπόμενες Υπουργικές Αποφάσεις έχουν εκδοθεί. Στόχος του ΥΕΝ είναι η απομάκρυνση όλων των ναυαγίων ή εγκαταλελειμμένων πλοίων να έχει ολοκληρωθεί εντός του τρέχοντος έτους.

Ο σεβασμός όλων απέναντι στην πολιτιστική και ιστορική μας

κληρονομιά είναι δεδομένος. Οφείλουμε να προστατεύουμε τους χώρους της ιστορίας μας, χωρίς όμως να παρεμποδίζεται η κοινωνική και οικονομική δραστηριότητα, εφόσον μάλιστα αυτή δεν καταστρέφει αλλά αναδεικνύει τους τόπους αυτούς.

Η κυβέρνηση μέσα από τις διατάξεις του ν. 2688/1999 διατηρεί και αναπτύσσει το ναυπηγοεπισκευαστικό χαρακτήρα της Ζώνης. Από το έτος 1995 έως σήμερα έχουν δαπανηθεί 20,5 εκατ. ευρώ, ενώ με απόφαση του Δ.Σ. του ΟΛΠ όλες οι συναπτόμενες συμβάσεις ισχύουν μέχρι το 2030. Τα πρόσθετα μέτρα, τα οποία μετά από συνεργασία με όλους τους φορείς το ΥΕΝ έχει προτείνει, θα οριστικοποιηθούν σύντομα και θα δώσουν νέες δυνατότητες προοπτικές στην περιοχή.



Θέσεις ναυτικής εργασίας

Επίσης στο ΓΕΝΕ ζητήθηκαν για την προαναφερθείσα εβδομάδα οι παρακάτω θέσεις ναυτικής εργασίας κατά ειδικότητα:

Μηχανικοί Β' (15), μηχανοδηγοί Α' (4), μηχανοδηγοί Β' (3), ναύτες (3), κυβερνήτες Γ' (2), κυβερνήτες Α' (1), κυβερνήτες Β' (2), οικονομικός Β' (2), μηχανικός Α' (1), μηχανικός Γ' (3), πλοίαρχοι Β' (1), πλοίαρχοι Γ' (2).

Σύμφωνα με τα τηρούμενα στο ΓΕΝΕ στοιχεία, κατά την εβδομάδα από 08-04-02 έως 12-04-02 στους καταλόγους προσφερομένων για ναυτολόγηση ναυτικών στο ΓΕΝΕ ενεγράφησαν 33 και διεγράφησαν 16 ναυτικοί και στις λιμενικές αρχές ενεγράφησαν 23 και διεγράφησαν 39 ναυτικοί.

A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

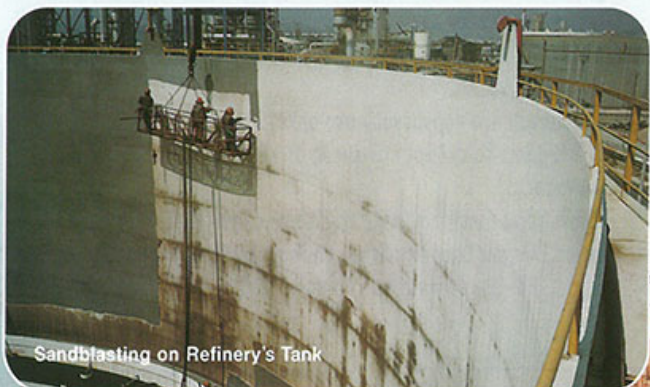
The specialists of protection on Metal Surfaces!



Floating Workshop



Sandblasting in the Shipyard



Sandblasting on Refinery's Tank



Sandblasted and painted by A. Zisimopoulos & CO.

More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RINA



CERTIFICATE NUMBER 35376

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

Tel: +3010 4412004, Fax: +3010 4416524

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



Προκήρυξη περιβαλλοντικού βραβείου εις μνήμην Γεωργίου Π. Λιβανού

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ίδρυμα Γεωργίου Π. Λιβανού (George P. Livanos Foundation) προκηρύσσουν στη μνήμη του επιφανούς μέλους της ναυτιλιακής οικογένειας Γεωργίου Π. Λιβανού, περιβαλλοντικό βραβείο 20.000 δολαρίων ΗΠΑ. Το βραβείο αυτό θα απονεμηθεί σε ελληνικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο για αποφασιστική του παρέμβαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Παρέμβαση νοείται συγκεκριμένη ενέργεια, μελέτη, αποτέλεσμα επιστημονικής έρευνας, λογοτεχνικό έργο, εικαστική έκφραση ή οτιδήποτε σχετικό με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επίτευγμα.

Οι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν μόνοι τους υποψηφιότητα ή να προταθούν από τρίτους, με την υποχρέωση οι υποψήφιοι να δηλώσουν εγγράφως ότι δέχονται την υποψηφιότητα. Όσοι υποβάλουν υποψηφιότητα με οποιονδήποτε από τους παραπάνω τρόπους, θα πρέπει να καταθέσουν στην ΕΕΕ σε αδιαφανή και καλά σφραγισμένο φάκελο και, προκειμένου για κείμενα, σε 4 δακτυλογραφημένα και συρραμμένα αντίτυπα, τα εξής στοιχεία:

1. Δήλωση υποψηφιότητας (να αναφέρεται ο τομέας της παρέμβασης).
2. Πλήρες βιογραφικό σημείωμα (ονοματεπώνυμο, ημερομηνία γεννήσεως, όνομα πατρός, ΑΦΜ, διεύθυνση κατοικίας, τηλέφωνο, φαξ κ.λπ.).
3. Έκθεση στην οποία ο υποψήφιος πρέπει να περιγράψει την παρέμβαση.

Οι υποψήφιοι θα πρέπει να φροντίσουν να συνοδεύεται η υποψηφιότητά τους από συστατικές επιστολές τουλάχιστον δύο προσώπων. Η ανακήρυξη των βραβευμένων γίνεται από το διοικητικό συμβούλιο της ΕΕΕ κατόπιν της εισηγήσεως της Επιτροπής Κρίσεων. Το Δ.Σ./ΕΕΕ έχει το δικαίωμα να μην απονείμει το βραβείο αν η Επιτροπή Κρίσεων εκτιμήσει ότι καμία από τις υποψηφιότητες δεν ανταποκρίνεται στο επιθυμητό επίπεδο βράβευσης.

Προκειμένου περί επιστημονικού έργου, το υποβαλλόμενο πρέπει να περιέχει βιβλιογραφία και πίνακα περιεχομένων.

Κάθε υποψήφιος έχει δικαίωμα να υποβάλει μία και μόνον υποψηφιότητα και σε έναν τομέα.

Κείμενα που έχουν τυχόν δημοσιευθεί ανώνυμα δεν γίνονται δεκτά. Μόνο κείμενα ολοκληρωμένα βραβεύονται και όχι επιμέρους τόμοι μελετών κ.λπ.

Τα γραπτά έργα παραμένουν στο αρχείο της ΕΕΕ, η οποία έχει το δικαίωμα να τα εκδώσει αν εντός διετίας δεν εκδοθούν από τον συγγραφέα.

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά πρέπει να έχουν περιέλθει στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ακτή Μιαούλη 85 & Φλέσσα 2, Πειραιάς 185-38) έως και τη 10η Μαΐου 2002.

Αυξήσεις έως 340% σε επιδόματα ναυτικών

Με Προεδρικό Διάταγμα το οποίο υπέγραψε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτης και έπειτα από συνεργασία με την ΠΝΟ:

- α) Αυξάνονται τα επιδόματα των εγγάμων ή διαζευγμένων με παιδιά, ανέργων ναυτικών από 264 ευρώ σε 353 ευρώ (αύξηση 33,7%).
- β) Αυξάνονται τα επιδόματα των αγάμων ή διαζευγμένων χωρίς



παιδιά, ανέργων ναυτικών από 205 ευρώ σε 265 ευρώ (αύξηση 29%).

- γ) Για την παροχή του επιδόματος, η θαλάσσια υπηρεσία μειώ-

νεται από πέντε στα τρία έτη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αύξηση και των δύο κατηγοριών επιδομάτων σε σχέση με το 1998 ανέρχεται στο 340%.

1.200 σπουδαστές στις ΑΕΝ

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, το οποίο συνήλθε υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λάμπρου Λαμπρόπουλου. Το Συμβούλιο ενέκρινε την πρόσληψη στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) 1.200 φοιτητών για την ακαδημαϊκή χρονιά 2002-03. Το Συμβούλιο ενέκρινε επίσης πρόγραμμα προβολής για την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα.



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.



Τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας (ΟΛΡ Α.Ε.)

επισκέφθηκε ο κ. Γιώργος Ανωμερίτης, συνοδευόμενος από τον γεν. γραμματέα κ. Ν. Θωμόπουλο και τον αρχηγό Λιμενικού Σώματος κ. Χρ. Δελημιχάλη.

Στη σύσκεψη, η οποία διοργανώθηκε στον ΟΛΡ Α.Ε. και στο Λιμεναρχείο Ραφήνας με τη συμμετοχή και του δημάρχου Ραφήνας κ. Ανδ. Κεχαγιόγλου και των εκπροσώπων φορέων και εργαζομένων, αποφασίστηκε σειρά έργων και λειτουργικών παρεμβάσεων μεταξύ των οποίων:

1. Η άμεση ολοκλήρωση με συμπληρωματικά έργα του αλιευτικού καταφυγίου.
2. Η δημιουργία μαρίνας 180 σκαφών στο παλιό λιμάνι, το οποίο θα είναι ανοικτό με προσβάσεις για τους κατοίκους της πόλης.
3. Την ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων για το επιβατηγό λιμάνι, το οποίο θα είναι σύγχρονο, λειτουργικό και κλειστό, με τη δημιουργία επί πλέον θέσεων στάθμευσης, επιβατηγού σταθμού και χωριστών ρών αυτοκινήτων και επιβατών.



4. Το λιμάνι της Ραφήνας δεν θα έχει εμπορικές δραστηριότητες.
 5. Επιτάχυνση των έργων πρόσβασης στο λιμάνι με υπόγεια σήραγγα μήκους 1,5 χλμ. και
 6. Προσπάθεια γρήγορης διευθέτησης του ρέματος/χειμάρρου της Ραφήνας (Μεγάλο Ρέμα) μέσω των Οργανισμού Αθήνας και ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Όπως υπογράμμισε ο κ. Γ. Ανωμερίτης «το λιμάνι της Ραφήνας είναι ένα από τα 4 ολυμπιακά λιμάνια της Αττικής και πρέπει οι περισσότεροι προγραμματισμοί να έχουν στόχο το 2004, ενώ οι πιο μακροχρόνιοι το 2010. Το λιμάνι

της Ραφήνας είναι ένα σημαντικό λιμάνι εξυπηρέτησης συγκεκριμένων γραμμών και από τα πράγματα δεν πρόκειται να μετατραπεί σε μεγάλο εθνικό λιμάνι, ακόμα κι αν όλα τα θέματα των προσβάσεων επιλυθούν. Παρ' όλα αυτά θα παραμείνει λιμάνι-πύλη προς τη Νότια Εύβοια και συγκεκριμένα νησιά, γι' αυτό απαιτείται η γρήγορη ολοκλήρωσή του». Στο πλαίσιο εφαρμογής της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας και με γνώμονα την εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου που δραστηριοποιείται στο διεθνές περιβάλλον, υπογράφηκε από τον αρχηγό Λ.Σ. αντιναύαρχο Χρήστο Δελημιχάλη, που είχε εξουσιοδοτηθεί από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη, διμερής συμφωνία με τον Αγγλικό Νηογνώμονα (LR) προκειμένου να επιβληθεί και να εκδίδει πιστοποιητικά στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Φορτηγά πλοία διεθνών πλόων.
- Επιβατηγά πλοία μέχρι 1.500 κοκ.
- Ταχύπλοα και δυναμικά υποστηριζόμενα επιβατηγά και φορτηγά (ανεξαρτήτως κοκ).
- Συμβατικά φορτηγά μέχρι 500 κοκ που εκτελούν πλόες εσωτερικού.
- Καταμέτρηση πλοίων (ανεξαρτήτως κοκ) σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς καταμέτρησης.
- Συνεργεία πνευστών σωσιβίων

σχεδίων και ναυτικού τύπου συστημάτων εγκατάλειψης.

- Εταιρείες που διαχειρίζονται φορτηγά πλοία διεθνών πλόων και πλοία (DOCs και SMCs).
- Εταιρείες που διαχειρίζονται επιβατηγά πλοία δυναμικά υποστηριζόμενα ή ταχύπλοα ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή επιβατηγά συμβατικού τύπου μέχρι 1.500 κοκ (DOCs και SMCs).

Σημειώνεται ότι έχουν ήδη υπογραφεί αντίστοιχες συμφωνίες με τον Ελληνικό Νηογνώμονα (Ε.Ν.), το Νορβηγικό Νηογνώμονα (DNV) και το Γαλλικό Νηογνώμονα (BV) και αναμένεται να υπογραφούν προσεχώς συμφωνίες και με τους λοιπούς εξουσιοδοτημένους από τη χώρα μας νηογνώμονες (Αμερικανικό Νηογνώμονα ABS, Ιαπωνικό Νηογνώμονα NKK, Κορεατικό Νηογνώμονα KRS, Ιταλικό Νηογνώμονα RINA, Γερμανικό Νηογνώμονα GL), με στόχο τη διευκόλυνση του ελληνικού πλοίου κατά την εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας σε θέματα κατασκευαστικής καταλληλότητας, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και πρόληψης ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Μέλη της Οικολογικής Οργάνωσης Green

Peace προέβησαν σε εκδηλώσεις διαμαρτυρίας επί του φορτηγού πλοίου ZINI N.Π. 5.994, το οποίο είχε καταπλεύσει στις εγκαταστάσεις της εταιρείας επεξεργασίας ξύλου «Μουρίκης Α.Ε.» στα Ίσθια, προκειμένου να εκφορτώσει φορτίο ξυλείας (κορμούς) προερχόμενο από το Λευκαντί Ευβοίας, με υπόλοιπο φορτίου από Γκαμπόν και Λιβερία.

Μετά από διαβουλεύσεις με εκπροσώπους του πλοίου και της εταιρείας, τα μέλη της οικολογικής οργάνωσης αποχώρησαν στις 12.20.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ 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





Συνεδρίασε το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΣΕΝ) υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα YEN Λάμπρου Λαμπρόπουλου και αποφάσισε να προωθηθούν κανονιστικές πράξεις (Π.Δ.) για τη ρύθμιση ορισμένων θεμάτων, τα κυριότερα των οποίων αναφέρονται παρακάτω:

- Μεταβάλλονται τα κριτήρια διάκρισης των διαφόρων κατηγοριών πλοίων επιβατηγών πλοίων προκειμένου να εξυπηρετούνται μικρά και άγονα νησιά.
- Δίνεται η δυνατότητα στους πρακτικούς πλοιάρχους και μηχανικούς Ε.Ν. να φοιτήσουν στα Ειδικά Σχολεία Πλοιάρχων-Μηχανικών Ε.Ν. έως 31-12-2003 προκειμένου να αποκτήσουν δίπλωμα πλοιάρχου και μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. (μη προαγωγικό).
- Προβλέπεται δυνατότητα συμμετοχής στις εξετάσεις για την απόκτηση διπλώματος ηλεκτρολόγου Ε.Ν. σε: α) αποφοίτους ΙΕΚ ή ΤΕΕ, β) σε αποφοίτους, ανεξαρτήτως χρονολογίας αποφοίτησης, Μέσων Τεχνικών και Επαγγελματικών Σχολών Ηλεκτρολόγων νέου τύπου διετούς φοίτησης ή κατωτέρων σχολών ηλεκτροτεχνιτών τριετούς ή τετραετούς φοίτησης, ημερήσιων ή νυχτερινών αντίστοιχα και γ) σε υποψηφίους αποφοίτους Σχολών Οργανισμού Απασχολήσεως Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) ηλεκτρολογικού τμήματος, διετούς φοίτησης και

αποφοίτους Σχολών Ραδιοηλεκτρονικών (μονοετούς φοίτησης).

- Αναπροσαρμόζονται τα τέλη και ο τρόπος είσπραξης και διαχείρισης του Ειδικού Λογαριασμού Επιθεωρήσεων και θεσμοθετείται διάταξη η οποία επιτρέπει την κάλυψη, από το λογαριασμό αυτό, μέρους ή ολόκληρου του κόστους αποκατάστασης των ζημιών που προκαλούνται σε ιδιωτικά σκάφη, στο πλαίσιο σχεδιασμού και ενεργοποίησής τους από κρατική αρχή για παροχή υπηρεσιών διάσωσης ατόμων τα οποία κινδύ-



νεύουν στη θάλασσα.

- Χορηγείται παράταση στην προθεσμία για τον εφοδιασμό με πιστοποιητικό διαχείρισης των λυμάτων στα δρομολογημένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, που εξυπηρετούν πορθμειακές γραμμές και δεν απομακρύνονται της πλησιέστερης ακτής πέραν των 6 ναυτικών μιλίων και τα οποία πρόκειται να αποσυρθούν, λόγω ορίου ηλικίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2932/2001, μέχρι την 31/12/2005.

Σχετικά με τις διαμαρτυρίες ορισμένων φορέων (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών κτλ.) για το νέο σύστημα υπολογισμού των πλοηγικών δικαιωμάτων και την αύξησή τους, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας απέστειλε την ακόλουθη επιστολή, η οποία θέτει το θέμα στην πραγματική του βάση και από την οποία προκύπτει ότι ο Πειραιάς παρέχει υπηρεσίες με τα χαμηλότερα τέλη από όλους τους άλλους ανταγωνιστικούς λιμένες της περιοχής.

Το κείμενο της επιστολής είναι το ακόλουθο:

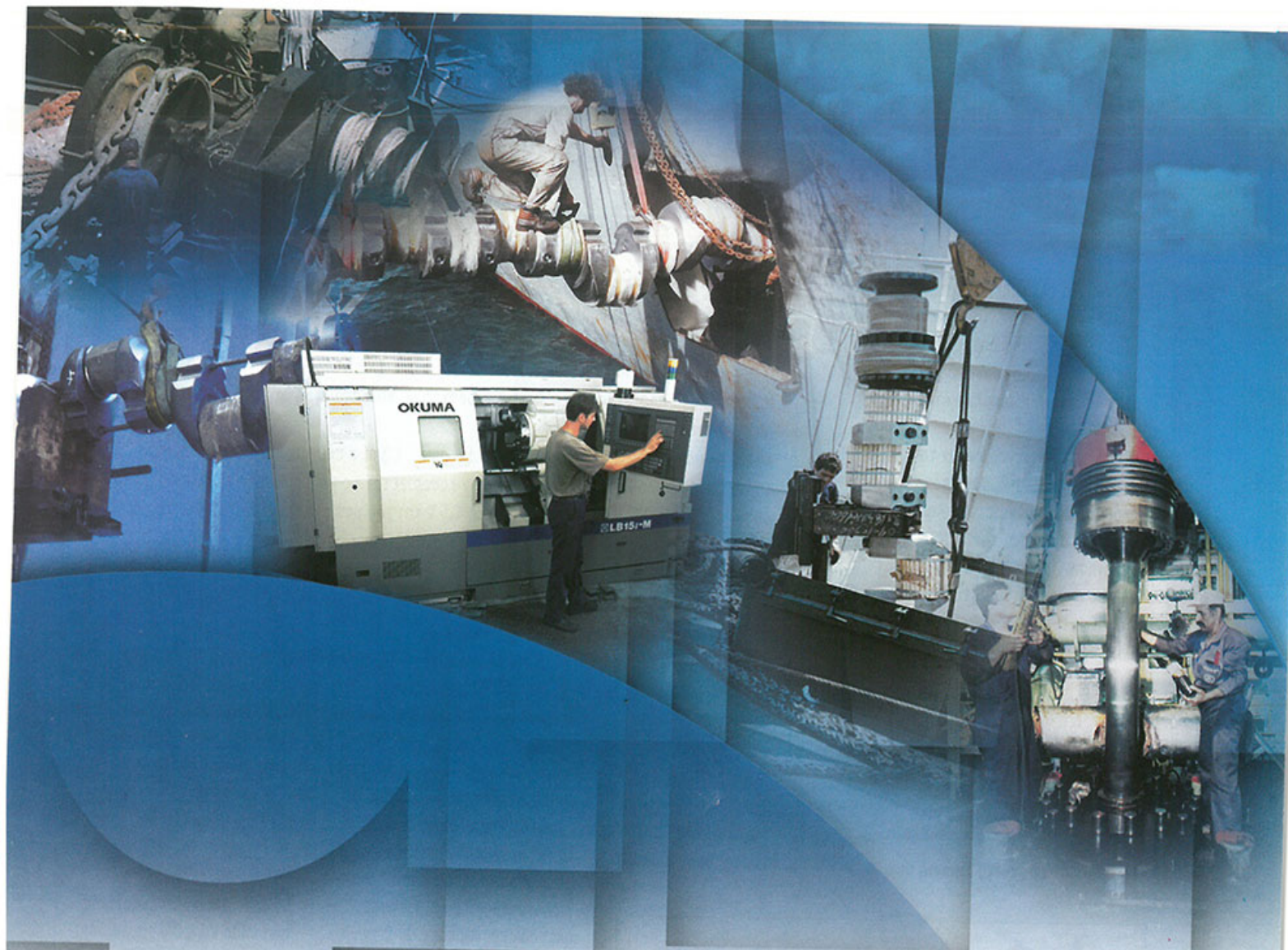
Σχετικά με την επιστολή σας, η οποία αναφερόταν στο θέμα του αναπροσδιορισμού υπολογισμού των πλοηγικών δικαιωμάτων με βάση την ολική χωρητικότητα και την εξ αυτού αύξηση των πλοηγικών δικαιωμάτων, θα ήθελα, ύστερα από μελέτη και καταγραφή των πραγματικών δεδομένων της περιόδου Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 2002, να σας γνωρίσω τα ακόλουθα:

- Παρότι πολλές χώρες έχουν ποικίλες κλίμακες πλοηγικών τελών, όπως προκύπτει από τις σχετικές αναφορές των προξενικών λιμεναρχείων της χώρας μας, σ' όλες τις χώρες εφαρμόζεται το καθεστώς της ολικής χωρητικότητας και όχι το καθεστώς της καθαρής χωρητικότητας,

το οποίο ίσχυε στην Ελλάδα και στην Κύπρο. Από το 1996, εξάλλου, ισχύει και στη χώρα μας η Διεθνής Σύμβαση 1969 για τους ενιαίους κανόνες καταμέτρησης πλοίων.

- Οι ισχυρισμοί, ότι από την αλλαγή του τρόπου καταμέτρησης προκύπτουν αυξήσεις στα πλοηγικά δικαιώματα έως και 300%, δεν είναι ακριβείς. Με βάση τους κατάπλους δύο μηνών των πλοίων στα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης, ύστερα από υπολογισμό προκύπτει ότι η μέση αύξηση ανέρχεται σε 51,7%. Από τα καταπλεύσαντα πλοία μόνο το 15% είχε ελληνική σημαία. Σίγουρα η διαμόρφωση της αύξησης προκύπτει από μεγαλύτερη αύξηση σε ορισμένα πλοία Ro-Ro και σχεδόν μηδενική σε ορισμένα συμβατικά φορτηγά ή δεξαμενόπλοια. Παρ' όλα αυτά οφείλουμε όλοι να αναγνωρίσουμε ότι τα πλοηγικά δικαιώματα δεν είχαν αναπροσαρμοσθεί από το 1994!

Με εντολή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη συγκροτήθηκαν δύο κλιμάκια αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος με επικεφαλής τον κλαδάρχη Επιθεωρήσεων και Ελέγχων κ. Ν. Γιομελάκη, τα οποία θα διενεργήσουν έκτακτους ελέγχους επιθεώρησης σε όλα τα επιβατηγά και οχηματαγωγά σκάφη που δρομολογούνται τη φετινή περίοδο. Η εντολή ελέγχων περιλαμβάνει όλα τα συστήματα οργάνων και μηχανών, πυρανίχνευσης, συναγερμών, αντλιών, τα σωστικά μέσα, θυρών, ασφάλισης, στεγανότητας κ.λπ. Στην περίπτωση διαπίστωσης ελλείψεων θα επιβάλλεται το μέτρο της κράτησης του πλοίου.



One *step* ahead



G. M. T. H. S.A.

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Egaleo str., Piraeus 185 45 Greece tel: (+301) 46 33 914, 46 33 916, 46 28 736, fax: (+301) 46 36 070, telex: 212192 GMA

Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία συνεχίζουν να απαλλάσσονται της υποχρεωτικής πλοήγησης και συνεπώς στην καταβολή πλοηγικών δικαιωμάτων.

Οι ελληνικοί λιμένες έχουν τα χαμηλότερα δικαιώματα από όλους τους μεσογειακούς λιμένες. Από έγγραφα, τα οποία συνελέγησαν, προκύπτει ότι για ένα container 8.000 gt για τα δικαιώματα άφιξης, αναχώρησης, πρόσδεσης και λυσίματος, οι τιμές είναι οι ακόλουθες:

- Γένοβα 1.146 ευρώ
- Λισαβόνα 1.478 ευρώ
- Τεργέστη 1.685 ευρώ
- Κων/πολη 1.594 δολ. ΗΠΑ
- Πειραιάς 267 ευρώ με τις νέες τιμές.

Στα λοιπά ευρωπαϊκά λιμάνια οι

τιμές είναι πολύ υψηλότερες με αυτές να διαμορφώνονται στα λιμάνια της Γαλλίας, όπου ο υπολο-

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επικύρωσε τη νέα Συλλογική Σύμβαση (Σ.Σ.) Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων που συμφωνήθηκε μεταξύ ΠΝΟ και Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

Με τη νέα Σ.Σ. παρέχεται αύξηση στις αποδοχές σε ποσοστό 4,5% και μία επί πλέον ημέρα στην ετήσια άδεια.

Το πλέον σημαντικό στοιχείο της νέας Σ.Σ., όμως, είναι ο επαναπροσδιορισμός της έννοιας του βασικού μισθού, ο οποίος πλέον καθορίζεται ως το άθροισμα του βασικού μισθού του έτους 2001 προσαυξημένο κατά 4,5% και του μηνιαίου επιδόματος των Κυριακών. Αυτό, όπως τόνισε ο YEN Γιώργος Ανωμερίτης, «σημαίνει ότι για τον πλοίαρχο, π.χ., ο βασικός μισθός του έτους 2001 που ήταν 1.930,2 ευρώ, για το έτος 2002 γίνεται όχι 2.017 ευρώ αλλά 2.460,81 ευρώ, το οποίο σημαίνει ότι η ονομαστική αύξηση βάσει της νέας έννοιας "βασικός μισθός" ανέρχεται σε 27,5%».

Ο νέος προσδιορισμός έχει ιδιαίτερη σημασία επίσης για όλους τους ναυτικούς, αφού τα ποσά της καταβαλλόμενης σύνταξης θα συνδέονται πλέον με τον αυξημένο νέο συντελεστή.

γισμός γίνεται με βάση τα κυβικά μέτρα του πλοίου.

Το YEN αναγνωρίζει ότι πρέπει να βελτιωθούν οι παρεχόμενες πλοηγικές υπηρεσίες και γι' αυτό έχει ήδη προχωρήσει: 1) Στην ανανέωση των πλωτών μέσων (μόνο για τον Πειραιά το κόστος ανέρχεται σε 2,2 εκατ. ευρώ, ενώ για την Περιφέρεια θα απαιτηθούν 3 εκατ. ευρώ). Τα νέα σκάφη ήδη κατασκευάζονται. 2) Στην πρόσληψη πρόσθετου προσωπικού, 3) στον εκσυγχρονισμό της δομής και λειτουργίας της υπηρεσίας. Σε κάθε περίπτωση, κατανοώντας και το αίτημα της μεγαλύτερης δυνατής συνεργασίας, θα πρότεινα μετά την πάροδο εξαμήνου (μέχρι 8-7-2002) μια ειδική επιτροπή, την οποία θα ορίσουμε, να επεξεργασθεί τα πραγματικά στοιχεία τα οποία θα έχουν προκύψει και να εισηγηθεί στο YEN τις αναγκαίες διορθωτικές αλλαγές για ορισμένες κατηγορίες πλοίων.

Όπως, τέλος, έχω επανειλημμένως δηλώσει, το νέο θεσμικό πλαίσιο για τους λιμένες και τις λιμενικές υπηρεσίες, του οποίου η εφαρμογή εξελίσσεται, θα μας δώσει τη δυνατότητα νέων υποδομών, ανταγωνιστικών υπηρε-

σιών και ορθότερων συστημάτων τιμολόγησης.

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κυρώθηκε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων από 4.500 τόνους δω και άνω. Επίσης, με άλλη απόφαση κυρώθηκε Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πλοίαρχων Φορτηγών Πλοίων από 4.500 τόνους δω και άνω. Η ισχύς και των δύο Συλλογικών Συμβάσεων οι οποίες κυρώνονται με τις αποφάσεις αυτές αρχίζουν την 01-01-2002 και λήγουν την 31-12-2002.

Το ποσό του 1.009.528 ευρώ κατανέμεται σε διάφορα λιμενικά ταμεία προκειμένου να αντιμετωπίσουν δαπάνες, κυρίως βελτίωσης λιμένων, υποδομών και ρών επιβατών. Τα ποσά κατανέμονται ως ακολούθως: Α.Τ. Δωδεκανήσου 176.082 ευρώ, 2. Α.Τ. Κυκλάδων 322.815 ευρώ, λοιποί λιμένες 363.897 ευρώ (αφορά 12 Α.Τ.), Α.Τ. Σάμου και έργα 146.734 ευρώ.



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παράγγελιών



- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφική Ύλη
- Αναλίσσιμα Fax, Telex, Computers
- Είδη σχεδίου
- Σχορικά
- Σφραγίδες

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

World Marine



Comprehensive Ship Agency Services



Licensed to provide full range of Ship Agency Services to:

- ♦ **Ships passing the Suez Canal**
- ♦ **Ships calling at Egyptian Ports**

Contacts:

Athens	Tel: 8986334*	Fax: 8986338	E-mail: wmargr@otenet.gr
Port Said	Tel: 325327/8	Fax: 326114	E-mail: worldmarinepsd@bec.com.eg
Suez	Tel: 339776	Fax: 341660	E-mail: wmarinesz@menanet.net
Alexandria	Tel: 3924576	Fax: 3924621	E-mail: wmalex@globalnet.com.eg
Cairo	Tel: 3383751	Fax: 3389131	E-mail: through Port Said office

We are always alongside



Μνημείο των Πεσόντων Ναυτικών

Πραγματοποιήθηκε, στις 18-4-02, στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς η εξαγγελθείσα ενημέρωση Τύπου σχετικά με την πρωτοβουλία που ανέλαβε η Λέσχη για την ανέγερση του Μνημείου των Πεσόντων Ναυτικών του εμπορικού ναυτικού κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Στους παρευρεθέντες δημοσιογράφους ανακοίνωσε ο αντιπρόεδρος της Λέσχης κ. Νικόλαος Πατέρας την αναληφθείσα από το διοικητικό συμβούλιο ομόφωνη απόφαση για την ανέγερση του μνημείου. Στη συνέχεια ο συντονιστής της προσπάθειας και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Λέσχης κ. Απόστολος Δόμβρος ανέπτυξε το περίγραμμα της αναληφθείσας προσπάθειας, τονίζοντας τα ακόλουθα σημεία.

1. Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς με τα περίπου 1.000 μέλη της, που προέρχονται από όλους τους κλάδους της εμπορικής μας ναυτιλίας, είναι ο πιο κατάλληλος φορέας για να πετύχει την ανέγερση του μνημείου, διότι διαθέτει το απαραίτητο κύρος και ως μη επαγγελματικό σωματείο ιδιωτικού δικαίου απηλλαγμένη συντεχνιακών συμφερόντων. Η Λέσχη είναι επίσης καθαρά απολιτικός φορέας από της ιδρύσεως της και εκτιμάται από όλες τις πολιτικές παρατάξεις.
2. Η Λέσχη από τη σύνθεση των μελών της είναι φερέγγυος φορέας, πράγμα απαραίτητο για τη διαχείριση ενός πολύ μεγάλου ποσού, το οποίο θα συγκεντρωθεί για την ανέγερση του μνημείου.
3. Από τις ήδη πραγματοποιηθεί-

σες επαφές διαπιστώθηκε η ομόψυχη ανάγκη ανεγέρσεως του μνημείου, που αποτελεί ιερή υποχρέωση όλων των ναυτιλιακών κλάδων προς τους νεκρούς ναυτικούς μας με τη θυσία των οποίων κερδήθηκε η ελευθερία μας αλλά και το ξεκίνημα, αμέσως μετά τη λήξη του πολέμου, της εμπορικής μας ναυτιλίας, η οποία σήμερα κατέχει την πρώτη θέση επί παγκοσμίου επιπέδου. Διεπιστώθη το πρόθυμο της συμπαράστασης των μεγάλων ναυτιλιακών ιδρυμάτων, των μεγάλων εφοπλιστικών εταιρειών, αλλά και των απλών συγγενών και απογόνων των ηρωικών νεκρών, καθώς και των επαγγελματιών ενώσεων.

4. Όλοι οι παρευρεθέντες με ενθουσιασμό συμφώνησαν ότι το μνημείο αυτό θα πρέπει να είναι αντάξιο του μεγέθους της θυσίας των νεκρών ναυτικών, αλλά και του μεγέθους της σημερινής εμπορικής μας ναυτιλίας. Θα πρέπει να είναι ένα μνημείο αντίστοιχο αυτού των Εξερευνητών που στήθηκε στις εκβολές του Τάγου στην πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, τη Λισαβόνα, με την ευκαιρία των 500 χρόνων από το ξεκίνημα των Πορτογάλων για την ανακάλυψη του Νέου Κόσμου και των νέων θαλασσινών δρόμων.

5. Στην αρχή η Λέσχη δεν θα ασχοληθεί ούτε με τη θέση του μνημείου ούτε με τη μορφή του. Τα θέματα αυτά θα αντιμετωπι-

σθούν αφού προχωρήσει η συγκέντρωση σεβαστού ποσού και θα ανατεθούν σε ειδικές επιτροπές, που εν καιρώ θα συγκροτηθούν

6. Παρακαλούνται τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και κυρίως οι ναυτιλιακοί συντάκτες να προβάλουν την απόφαση αυτής της Λέσχης με κάθε τρόπο. Η Λέσχη θα είναι πρόθυμη και στη διάθεσή τους για κάθε συμπληρωματική πληροφορία. Στη συνέχεια, ο συγγραφέας του βιβλίου «Εις μνήμην», επίτιμος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Α.Σ. ε.α. Χρήστος Ντούνης παρέσχε μερικά στοιχεία, από τα οποία φαίνεται το μέγεθος της θυσίας των Ελλήνων ναυτικών που χάθηκαν στο κύμα κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Στο διάστημα 1939 έως 1945: α) Απολέσθησαν 2.141 Έλληνες υπηρετούντες σε ελληνικά και ξένα πλοία.

β) Έλληνες αποβίωσαντες επί ελληνικών και ξένων πλοίων από τις κακουχίες του πολέμου 173.

Σύνολο απολεσθέντων ναυτικών: 2.314.

γ) Απολεσθέντα ελληνικά πλοία με απώλειες ναυτικών: Εντός ελληνικών θαλασσών 209, εκτός ελληνικών θαλασσών 97.

δ) Απολεσθέντα ελληνικά πλοία χωρίς απώλειες ναυτικών: Εντός ελληνικών θαλασσών 638, εκτός ελληνικών θαλασσών 181.

Γενικό σύνολο απολεσθέντων πλοίων: 1.125.

Από τους αριθμούς αυτούς γίνεται αμέσως αντιληπτό το μέγεθος της θυσίας των Ελλήνων ναυτικών και της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σημειώνουμε την προσφορά του ναυάρχου κ. Χρ. Ντούνη να θέσει στη διάθεση της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς τη Β' έκδοση του βιβλίου του ως προσφορά του στην ανέγερση του μνημείου.

NAT: Δεν εντάσσεται στο ΙΚΑ

Αυτόνομα θα συνεχίσει την πορεία του το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, ενώ οι συντάξεις των απομάχων της θάλασσας θα αυξηθούν στο 70% του μισθού των εν ενεργεία ναυτικών.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης δήλωσε χθες ότι το NAT δεν πρόκειται να ενταχθεί στο ΙΚΑ και υπογράμμισε πως δεν υπάρχει θέμα αύξησης του ορίου ηλικίας για συνταξιοδότηση των ναυτικών. Ο υπουργός χαρακτήρισε εποικοδομητική τη συνάντηση με τη Διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και εκτίμησε ότι με το ασφαλιστικό πακέτο, όταν ολοκληρωθεί, θα ικανοποιηθούν οι θέσεις του ναυτικού κόσμου.

Για την αύξηση των συντάξεων υποστήριξε ότι η σχέση σύνταξης προς τον πραγματικό μισθό θα είναι της τάξης του 70%, ενώ τώρα ανέρχεται στο 60%.

Ο κ. Ανωμερίτης ανέφερε επίσης πως υπάρχει ήδη η συναίνεση του υπουργού Εργασίας σε όσα εξήγγειλε.

7. Επιθυμία της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς είναι το μεγάλο αυτό έργο να πραγματοποιηθεί με ιδιωτικές εισφορές χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

8. Θα επιδιωχθεί στην εξέλιξη της προσπάθειας αυτής να ακολουθηθούν οι ρυθμοί, οι συνθημαμένοι στους ναυτιλιακούς κύκλους, δηλ. των γρήγορων και ουσιαστικών αποφάσεων. Ως στόχος περατώσεως του έργου ετέθη το ολυμπιακό έτος 2004. Αν ο στόχος αυτός αποδειχθεί ακατόρθωτος, τότε αμέσως μετά.

της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων κάνει γνωστή την απόφαση για ενδελεχή διερεύνηση του θέματος με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, ώστε μετά την ολοκλήρωσή της να συγκληθεί σύσκεψη για την οριστική επίλυση του θέματος. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωσ) Ναυτικών Πρακτόρων με επιστολή του προς τη Γενική Διεύθυνση Τελωνείων εκφράζει την ικανοποίησή του για την εξέλιξη αυτή, αλλά και τη βεβαιότητά του ότι οι αρμόδιοι παράγοντες θα κατανοήσουν πλήρως το θέμα και θα δώσουν λύσεις που θα δίνουν τέλος στα προβλήματα και στις διώξεις των ναυτικών πρακτόρων.

WISTA HELLAS

Η ετήσια γενική συνέλευση του σωματείου WISTA HELLAS, η οποία διεξήχθη στις 27 Μαρτίου, ανέδειξε το κάτωθι διοικητικό συμβούλιο: Πρόεδρος Βέρα Χαλκίδη (Athenian Sea Carriers Ltd), αντιπρόεδρος Γιάννα Πενθερουδάκη (Cosmos Shipping Co. S.A.), γενική γραμματέας Ελίζαμπεθ Ιωαννίδη (Oceanbulk Maritime S.A.), ταμίας Κατερίνα Καραγιώργη (HSBC Bank Plc.), μέλος Μίνα Βρεττού (Spanos Maritime & Trading Ltd).

Αλλαγή διεύθυνσης

Ο γαλλικός νηογνώμονας Bureau Veritas βρίσκεται πλέον στη νέα διεύθυνση: Αιτωλικού 23, 185 45 Πειραιάς και τα νέα του τηλέφωνα είναι: +3010-40.63.000, Telefax +3010-40.63.063 (Ships in Service), telefax +3010-40.63.034 (Marine Center), e-mail: office@gr.bureauveritas.com

Οι πολύχρονες προσπάθειες αποδίδουν!

Η παρέμβαση του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσ) Ναυτικών Πρακτόρων για το σοβαρό θέμα του προσδιορισμού της ευθύνης που έχουν οι ναυτικοί πράκτορες κατά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (περιγραφή των εμπορευμάτων στο δηλωτικό εισαγωγής ως φορτωτικές αναγράφουν) φαίνεται ότι ύστερα από πολύχρονες προσπάθειες αποδίδει τελικά αποτελέσματα. Με έγγραφό της προς τον ΠΣ(Ε)ΝΠ η αρμόδια διεύθυνση



University of Leicester

Το κορυφαίο βρετανικό Πανεπιστήμιο προγραμμάτων MBA στην Ελλάδα (Αξιολόγηση Financial Times - Απρ. 2001)

MBA SPECIALISATION IN MARITIME MANAGEMENT

«Το μοναδικό μεταπτυχιακό που εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα διοίκησης Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και όχι μόνο στα operations»

Το μόνο Ναυτιλιακό MASTER, που είναι αναγνωρισμένο από το ASSOCIATION OF MBAs (AMBA)

Επίσης ειδικεύσεις σε:

- ☐ MARKETING
- ☐ FINANCE
- ☐ TOTAL QUALITY MANAGEMENT
- ☐ EMPLOYMENT RELATIONS
- ☐ I.T. MANAGEMENT
- ☐ SPORTS MANAGEMENT
- ☐ e-COMMERCE
- ☐ TOURISM & HOSPITALITY MGT

MSc in ☐ MARKETING ☐ FINANCE

Diploma in MANAGEMENT

ΕΝΑΡΞΗ: ΜΑΪΟΣ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

UniS University of Surrey

FREE LAPTOP and Software

MSc in e-Business Management

MSc in Human Resource Mgt.

«Επαγγελματική κατοχύρωση CIPD»

MSc in Management

MSc in Operations and Logistics Mgt

ΕΝΑΡΞΗ: ΜΑΪΟΣ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ



MSc in Property Investment and Finance

Επαγγελματική Κατοχύρωση RICS

ΕΝΑΡΞΗ: ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ



Για πληροφορίες και εγγραφές επικοινωνήστε:
iCon INTERNATIONAL TRAINING:
Δημητράκου 49Α, Αθήνα - (Στάση Μετρό, Συγγρού-Φιξ)
Τηλ. 010-9248065, 010-9248534, Fax: 010-9248695
e-mail: icon@icon.gr • http: www.icon.gr

ΜΕ ΣΕΒΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ



ΤΙΕΠΕΝ - BUREAU VERITAS

Μία σημαντική διάλεξη πραγματοποιήσε η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού στην αίθουσα διαλέξεών της σε συνεργασία με το γαλλικό νηογνώμονα Bureau Veritas με θέμα:

«Enhanced Survey Program for Bulk Carrier Oil Tanker

Vessels».

Το θέμα παρουσίασε και ανέπτυξε ο διευθυντής του ναυτικού τμήματος κ. Λάμπρος Χάχαλης με ομάδα επιθεωρητών, ενώ τη διάλεξη παρακολούθησε πλήθος ακροτών της ναυτιλιακής κοινότητας, κυρίως πλοίαρχοι, αρχιπλοίαρχοι, τεχνικοί

και στελέχη από την Επιθεώρηση Πλοίων. Μετά το πέρας της ομιλίας ακολούθησε δεξίωση.

ρωματικοί του Δ.Σ. είναι οι: Ράπτη Νικολέτα, Ξύγγος Ηλίας, Στάκος Άγγελος, Αυτιάς Ελευθέριος, Γρηγόρας Παναγιώτης.

Νέο διοικητικό συμβούλιο

Το νέο διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν., το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα τη 15η Απριλίου 2002, είναι το εξής:

Πρόεδρος Μασούνης Αντώνιος, αντιπρόεδρος Τσιγκριμάνης Γεώργιος, γενικός γραμματέας Παπαδόπουλος Ιωάννης, ταμίας Παναγιωτόπουλος Λεωνίδας, διοικητικού συμβούλου Τσάμης Νικόλαος, Κονιδάρης Ευάγγελος, Αναστασόπουλος Γεώργιος, Αρώνης Παναγιώτης, Νικολιάδης Γεώργιος, Λυμπερτάτος Γεώργιος, Δρίζος Γεώργιος. Αναπλη-

Πρόεδρος ο υποναύαρχος Α. Μαράτος

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώθηκε ότι κατόπιν ψηφοφορίας των κρατών - μελών του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού, που εδρεύει στο Μονακό, εξελέγη πρόεδρος της Διευθύνουσας Επιτροπής ο διευθυντής της Ελληνικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας υποναύαρχος Α. Μαράτος.

Ο υποναύαρχος Α. Μαράτος εξελέγη με 122 ψήφους έναντι 71 και 64 που έλαβαν αντίστοιχα οι υποψήφιοι των ΗΠΑ και της Χιλής.

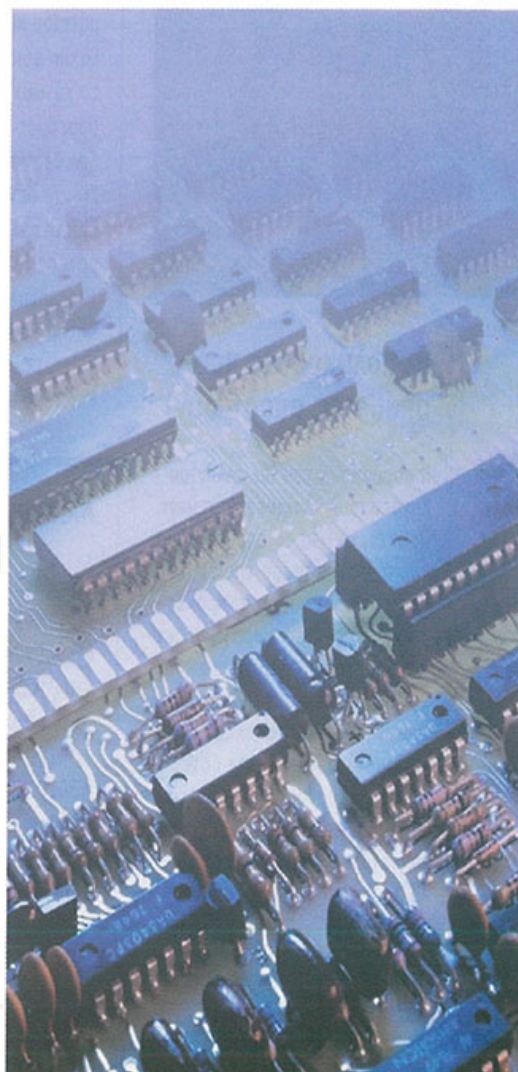
Cadmus



- ΠΩΛΗΣΕΙΣ Η/Υ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ - ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ
- SERVICE & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΔΥΚΤΙΩΝ
- ΚΙΝΗΤΕΣ ΛΥΣΕΙΣ:
(PORTABLES, HANDHELD & DIGITAL CAMERAS)

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 102-104, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 35
ΠΩΛΗΣΕΙΣ: ΤΗΛ.: 010 4223871-72, 010 4170738 - FAX: 010 4223873
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: ΤΗΛ.: 010 4223872
e-mail: cadmus@internet.gr

ΚΑΔΜΟΣ Α.Ε.



The largest part of earth,
is covered by sea...



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

6.000 H.P., 75 Tons B.P. Tugs

Operating 24 hours

Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece

Tel.: (+30 310) 53 00 17 • Fax: (+30 310) 54 06 46 • A.O.H.: (+30 944) 694562 • Telex: 412117 MIGI GR

<http://www.gigilinis.gr> • <http://www.gigilinis.com> • e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

Tel.: (+30 510) 83 11 30 • Fax: (+30 510) 83 52 87 • Telex: 452146 MIGI GR

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002
Certificate Number: 36335



Accredited by the RVA



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο της «Λευκής Βίβλου»

«Η Λευκή Βίβλος υποδεικνύει την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η οποία εκτιμάται ότι θα συμβάλει σημαντικά στην επιδιωκόμενη επιτροπή μεταφορικού έργου από την ξηρά προς τη θάλασσα και στην αποσυμφόρηση του χερσαίου άξονα μεταφορών».

Αυτό τόνισε μεταξύ άλλων ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης στην ομιλία που πραγματοποίησε με θέμα «Η ελληνική ναυτιλία στο περιβάλλον της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές», κατά τη διάρκεια δείπνου του Propeller Club.

«Στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, η δημιουργία θαλασσίου διαδρόμου πύλο-ποθέτει καλύτερη σύνδεση των λιμένων με το χερσαίο δίκτυο μεταφορών, με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών», υποστήριξε ο ΥΕΝ και συνέχισε: «Με τα δεδομένα αυτά προωθείται το πρόγραμμα Marco Polo για το οποίο προβλέπεται ετήσιος δημοσιονομικός προϋπολογισμός 30 εκατ. ευρώ για τέσσερα χρόνια. Το πρόγραμμα αυτό, το οποίο θα ξεκινήσει περί το τέλος του 2002, στηρίζει λύσεις που θα ευνοούν την αποσυμφόρηση των οδικών υποδομών και τη διοχέτευση του μεταφορικού

όγκου σε άλλους τρόπους συνδυασμένων μεταφορών, πιο φιλικούς προς το περιβάλλον».

Σύμφωνα πάντα με τον κ. Ανωμερίτη, «είναι γνωστή η θετική στάση της Ελλάδας προς την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Η αύξηση των διὰ θαλάσσης διακινούμενων φορτίων με παράλληλη αποσυμφόρηση των χερσαίων αξόνων μεταφοράς έχει οφθαλμοφανή πλεονεκτήματα, τόσο οικονομικά όσο και περιβαλλοντικά. Η χώρα μας, μάλιστα, έχει και δύο πρόσθετους λόγους για την υποστήριξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Ο πρώτος είναι το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου, ο οποίος με τη μεγάλη ποικιλία σε τύπους και μεγέθη πλοίων που διαθέτει, είναι σε θέση να εξυπηρετήσει οποιαδήποτε αύξηση σε μεταφορικές ανάγκες προκύψει από την υλοποίηση της ιδέας και φυσικά να ωφεληθεί οικονομικά.

Ο δεύτερος είναι ότι για τη χώρα μας, λόγω της γεωγραφικής θέσης και ιδιαιτερότητας, οι θαλάσσιοι οδοί αποκτούν μεγαλύτερη σημασία και ειδικό βάρος για τη σύνδεσή της και τη διενέργεια του διαμετακομιστικού της εμπορίου με την υπόλοιπη Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική, γενικότερα στην

ευρωμεσογειακή λεκάνη.

Ήδη από την έναρξη των συζητήσεων σε κοινοτικό επίπεδο, η χώρα μας υποστηρίζει την περαιτέρω ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, παρακολουθεί στενά τις εργασίες των διαφόρων ομάδων και έχει στηρίξει από το 1997 την ίδρυση ειδικού γραφείου προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων».

Λευκή Βίβλος

Στην εισαγωγή της ομιλίας του, ο υπουργός Ε.Ν. αναφέρθηκε γενικά στις μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επισημαίνοντας ότι έχουν μια άριστη ανάπτυξη, ενώ η συμμόρφωση των αξόνων - ως αποτέλεσμα του παραπάνω φαινομένου - οδηγεί σε σοβαρό κίνδυνο μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας.

«Η κακή οργάνωση του ευρωπαϊκού συστήματος διακίνησης πρέπει να αλλάξει, με πλήρη συνδυασμό των ευρωπαϊκών συστημάτων διακίνησης, της τεχνολογίας, των νέων οδών», υπογράμμισε ο κ. Ανωμερίτης και προσέθεσε: «Όπως είναι γνωστό, η Ε.Ε. των 15" το 2010 αναμένει μια αύξηση στην κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών κατά 50% σε σχέση με το 1998.

Κάθε χρόνο προστίθενται τρία εκατομμύρια νέα αυτοκίνητα, ενώ το σύνολο των οχημάτων τριπλασιάστηκε τα τελευταία 30 χρόνια. Οι σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία των πολιτών μαζί με το βαρύ τίμημα της έλλειψης ασφάλειας στους δρόμους απαιτούν μέτρα. Ο στόχος της επανεξισορρόπησης των μεταφορών αποτελεί τον κύριο στόχο για την υιοθέτηση μιας νέας συνολικής στρατηγικής, η οποία μέσα από 60 συγκεκριμένες προτάσεις συνιστούν τη Λευκή Βίβλο για τις ευρωπαϊκές μεταφορές προς το 2010».

Σε αυτό το σημείο ο υπουργός έθεσε ως κατευθυντήριες γραμμές της Λευκής Βίβλου τα εξής:

- Αναζωογόνηση του σιδηροδρόμου.
- Βελτίωση της ποιότητας των οδικών μεταφορών.
- Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών.
- Συμφιλίωση της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών με το περιβάλλον.
- Επίτευξη της διατροφικότητας.

- Υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

- Καθιέρωση μιας αποτελεσματικής πολιτικής τιμολόγησης των μεταφορών.
- Αναγνώριση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των χρηστών.

- Ανάπτυξη ποιοτικών αστικών συγκοινωνιών.

- Επιστράτευση της έρευνας και της τεχνολογίας για «καθαρές» και αποδοτικές μεταφορές.

- Διαχείριση της παγκοσμιοποίησης και

- Ανάπτυξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων περιβαλλοντικών στόχων ενός αειφορικού συστήματος μεταφορών.

Το δείπνο που παρέθεσε στα μέλη του το Propeller Club of the United States, International Port of Piraeus, με επίσημο καλεσμένο και ομιλητή τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη, έλαβε χώρα σε κεντρικό ξενοδοχείο στις 17 Απριλίου. Παρόντες ήταν μεταξύ άλλων αξιωματούχοι του ΥΕΝ και της Αμερικανικής Πρεσβείας, η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, πρόεδροι ενώσεων και επιφανή μέλη της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας.



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





■ Ποσό ύψους 60 εκατ. δολ. συγκέντρωσε η εταιρεία Stelmar Shipping από την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποίησε πρόσφατα και πρόκειται να το επενδύσει στην αγορά τεσσάρων νέων δεξαμενοπλοίων, προκειμένου να ενισχύσει το στόλο της. Η επένδυση αφορά δύο handymax και δύο panamax για τα οποία έχει ήδη εξασφαλιστεί χρονοναύλωση για πέντε χρόνια με ημερήσιο ναύλο 18.500 δολ. Όσον αφορά την αύξηση μ/κ, διατέθηκαν συνολικά 4,3 εκατ. κοινές μετοχές έναντι 14 δολαρίων η κάθε μία, ενώ ανάδοχοι της έκδοσης ήταν οι Alpha Finance, Jefferies & Co., Lazard και Hibernia Southcoast Capital.

■ Χρονοναυλώσεις έως και το 2004 εξασφάλισε για δύο από τα δεξαμενόπλοιά της η Tsakos Energy Navigation (TEN). Πιο συγκεκριμένα, οι συμφωνίες αφορούν ένα aframax και ένα suezmax που θα μείνουν ναυλωμένα έως το Μάρτιο και τον Ιούνιο του 2004 αντίστοιχα. Η TEN έως το τέλος του τρέχοντος έτους έχει προγραμματίσει την ενίσχυση του στόλου της με τέσσερα επιπλέον πλοία.

■ Την ελληνική σημαία ύψωσε το δεξαμενόπλοιο «Amazon Explorer», πλοιοκτησίας Prime



Navigation Co. Ltd, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη «Σ. Λιβανός Ελλάς Ναυτιλιακή & Πρακτορική Α.Ε.». Επίσης τη γαλανόλευκη ύψωσε και το επιβατηγό πλοίο «Olympia Explorer» της Royal World Cruises Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Royal Olympic Cruises. Από την πλευρά του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης συνεχάρη τους κ. Γεώργιο Σ. Λιβανό, Ανδρέα και Γεώργιο Ποταμάνο για την απόφασή τους αυτή.

■ Σε συνολική επένδυση 200 εκατ. δολ. προχώρησε η εταιρεία Athenian Sea Carriers, με την παραγγελία τεσσάρων νέων δεξαμενοπλοίων σε ναυπηγεία της Κορέας. Το πρώτο από αυτά έχει προγραμματιστεί για παράδοση το 2003, ενώ τα υπόλοιπα θα παραδοθούν εντός του 2004. Η συγκεκριμένη κίνηση πραγματοποιείται στο πλαίσιο ανανέωσης του στόλου της Athenian, η οποία το περασμένο έτος οδήγησε στα διαλυτήρια έξι από τα πλοία του στόλου της.

■ Στο ελληνικό νηολόγιο ενεγράφησαν πρόσφατα το δεξαμενόπλοιο «Αγαθόνησος», διαχείρισης Eletson Corporation, και το bulk carrier «Ice Prince» διαχείρισης Elmar Shipping Co. S.A. Επίσης, την ελληνική σημαία ύψωσε και το tanker «Μπρίτανις» πλοιοκτησίας Chrismos Marine



Company, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Chandris Hellas.

■ Την κατασκευή πέ-
ντε νέων
containerships, με option
για ακόμη πέντε, συμφώνη-
σε -σύμφωνα με πληροφο-
ρίες- με τα ναυπηγεία της
Hyundai η αγγλικών συμφε-
ρόντων εταιρεία P&O
Nedlloyd, αυξάνοντας το
στόλο της στα 95 πλοία.
Σύμφωνα με ανακοίνωσή
της, η εταιρεία είναι πλέον
σε θέση να απελευθερώσει
ένα μεγάλο μέρος των
πλοίων της ώστε να εκτε-
λούν μόνο χρονοναυλωμένα
δρομολόγια.
Όσον αφορά την παράδοση
των νεοτεύκτων, η πρώτη
έχει προγραμματιστεί να
πραγματοποιηθεί το Δεκέμ-
βριο του 2003.

■ Στην πώληση του bulk
carrier «Pretty
Source» σε ελληνικά συμ-
φέροντα, έναντι 14,75
εκατ. δολ., προχώρησε
σύμφωνα με μεσιτικές πη-
γές η εταιρεία Parakou
Shipping που εδρεύει στο
Χονγκ Κονγκ. Το όνομα της
εταιρείας δεν έχει γίνει

ακόμη γνωστό, ωστόσο
πληροφορίες της ποντοπό-
ρου αγοράς αναφέρουν ότι
το χωρητικότητας 47.000
dwt πλοίο αποκτήθηκε από
την ίδια που είχε αγοράσει
λίγες εβδομάδες πριν, το
αδελφό πλοίο του «Pretty
Source», «Pretty Ruby»
έναντι 14,1 εκατ. δολ.

■ Η εταιρεία Santana
Shipping από το
Χονγκ Κονγκ φημολογείται
ότι βρίσκεται πίσω από την
αγορά του χωρητικότητας
23.558 dwt bulk carrier
«Ken Yo», το οποίο σύμφω-
να με δημοσιογραφικές
πληροφορίες πουλήθηκε
μεταξύ 7,75 και 8 εκατ.
δολ.

■ Δύο σύγχρονα MR
products tankers
απέκτησε πρόσφατα η
Stelmar Shipping από την
εταιρεία Pacific Carriers
(PCL). Πιο συγκεκριμένα, η
συμφωνία -την οποία επι-
βεβαιώνει η Stelmar-
αφορά τα δεξαμενόπλοια
«Alam Berkat» (ναυπηγή-
σεως 1998) και «Alam
Belia» (ναυπηγήσεως
1997), χωρητικότητας
47.200 dwt το καθένα. Το
deal εξέπληξε τη διεθνή

αγορά, αφού η PCL έχει
κάνει γνωστό ότι ενδιαφέ-
ρεται για επέκταση του
στόλου της.

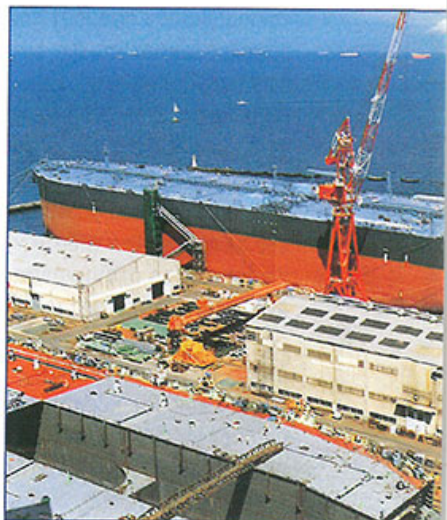
■ Στα διαλυτήρια του
Μπανγκλαντές εξα-
κολουθεί να πουλάει τα γη-
ρασμένα δεξαμενόπλοιά
της η εταιρεία Ocean
Tankers. Πριν από λίγες
ημέρες πούλησε το Visc
«Tai San», χωρητικότητας
234.110 dwt (ναυπηγήσεως
1974), έναντι 150 δολ. ανά
τόνο light.

Το συγκεκριμένο ήταν το
τρίτο tanker που μετέτρε-
ψε η εταιρεία σε σκραπ,
μέσα στο τρέχον έτος.
Όσον αφορά τα δύο πλοία
που προηγήθηκαν, αυτά
ήταν το χωρητικότητας
266.000 dwt «Majulah 1»
(ναυπηγήσεως 1973) και το
χωρητικότητας 123.000
dwt «Ocean Hope», ναυπη-
γήσεως 1976.

■ Στη ναύλωση ενός
LNG carrier της
Malaysia International
Shipping Corp. (MISC) για
περίοδο τεσσάρων ετών
προχώρησε η γαλλική εται-
ρεία Gaz de France.
Ειδικότερα, η συμφωνία
αφορά τη ναύλωση του χω-
ρητικότητας 130.000 cbm
«Tenaga Satu» (ναυπηγήσε-
ως 1982) για τρία χρόνια,
με option για ένα επί πλέ-
ον έτος.
Το πλοίο θα παραδοθεί
στους ναυλωτές του το
2003, αφού πρώτα ολοκλη-
ρωθεί η συντήρησή του,
ενώ ο ημερήσιος ναύλος
του δεν έχει γίνει γνω-
στός.

■ Κινεζικά συμφέρο-
ντα βρίσκονται,
σύμφωνα με πληροφορίες,
πίσω από την αγορά του
ναυπηγήσεως 1988 tanker
«Maersk Visual», 110.361
dwt, το οποίο άλλαξε πρό-
σφατα πλοιοκτησιακό κα-
θεστώς έναντι 18 εκατ.
δολ. Το όνομα της εταιρεί-
ας που προέβη στην αγορά
του πλοίου δεν έγινε γνω-
στό, ωστόσο μεσιτικής πη-
γές αναφέρουν ότι πρόκει-
ται για έναν από τους με-
γαλύτερους Κινέζους πλοι-
οκτήτες.

■ Την ελληνική σημαία
ύψωσε το δεξαμε-
νόπλοιο «Σερίνα». 141.991
κοx της εταιρείας
Overseas Marine Co. Ltd,
με διαχειρίστρια εταιρεία
στην Ελλάδα τη «Σ. Λιβανός
Ελλάς Ναυτιλιακή & Πρα-
κτορειακή Α.Ε.», ύστερα
από σχετικό αίτημα που
υπέβαλε στο υπουργείο
Εμπορικής Ναυτιλίας.
Από την πλευρά του ο
υπουργός Ε.Ν. συνεχάρη
τον Γεώργιο Σ. Λιβανό για
την απόφασή του αυτή.





οικίλα σχόλια και αντιδράσεις, τόσο στην αγορά ξηρού φορτίου όσο και στη διεθνή κοινότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχει προκαλέσει η πρόθεση του International Association of Classification Societies (IACS) να θεσπίσει νέους κανονισμούς που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα των bulk carriers.

Ειδικότερα, ο IACS πρόκειται να θεσπίσει οκτώ νέα μέτρα για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, που θα αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τα οποία -όπως αναφέρουν πηγές της αγοράς- δεν έχουν τεθεί προς διαπραγμάτευση στις διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις, με αποτέλεσμα την έντονη δυσάρεσκη πλοιοκτητών σε ολόκληρο τον κόσμο. Σύμφωνα με δηλώσεις του

προέδρου του IACS, Igor Ronomarev, στο διεθνή Τύπο: «Τα μέτρα αυτά ήταν απαραίτητα για την ασφάλεια των bulk carriers, μετά τις πρόσφατες συνεχείς απώλειες». Τα νέα μέτρα θα τεθούν τυπικά σε εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 2003 και, σύμφωνα με τον πρόεδρο του IACS, προέκυψαν με δεδομένο ότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι πρώτη προτεραιότητα για τους νηογνώμονες, ενώ για τη σύνταξή τους χρησιμοποιήθηκαν και τα στοιχεία της επίσημης έρευνας που διεξήγαγε ο Τζάστις Κόλμαν γύρω από το ατύχημα του Derbyshire.

Πιο συγκεκριμένα, η σημαντικότερη αλλαγή μειώνει το χρόνο αφαρμογής της SOLAS κεφ. XII, που αφορά κάποιες τεχνικές εφαρμογές στα bulk carriers, ανάλογα με τον τύπο

και την κατασκευή τους. Από την 1η Ιουλίου 2003, τα πλοία που είναι νεότερα των δέκα ετών θα πρέπει να συμμορφωθούν με τους νέους κανονισμούς μέχρι τη 10η επέτειο της ναυπήγησής τους, έναντι των 15 ετών που ίσχυε μέχρι σήμερα. Ο δεύτερος κανόνας του IACS προβλέπει την παράταση προθεσμίας του special survey, απαιτώντας ωστόσο ενδιάμεση επιθεώρηση των πλοίων ηλικίας 10-15 ετών, ανάλογων προδιαγραφών. Το τρίτο μέτρο προβλέπει την εγκατάσταση «ειδικών συστημάτων απορρόφησης νερού σε όλα τα υποστηρίγματα φορτίων, τόσο για τα υπάρχοντα όσο και για τα νεότευκτα bulkers. Όσον αφορά τα υπόλοιπα πέντε μέτρα που σκοπεύει να

εφαρμόσει ο IACS για την ασφάλεια των πλοίων ξηρού φορτίου, αυτά βρίσκονται ακόμη υπό επεξεργασία από τα αρμόδια όργανα της Ένωσης Νηογνώμωνων και αναμένεται να κοινοποιηθούν τους επόμενους μήνες.

Παράλληλα, στέλεχος μεγάλου νηογνώμονα επισήμανε στα «Ν.Χ.» ότι τα νέα μέτρα που ετοιμάζεται να θεσπίσει ο IACS είναι απολύτως λογικά, αφού τα τελευταία χρόνια έχουν συμβεί πολλαπλά ατυχήματα σε bulk carriers, δημιουργώντας έτσι την ανάγκη για σύσφιξη των μέτρων ασφαλείας. Άλλωστε, σύμφωνα πάντα με την ίδια πηγή, τα τρία πρώτα μέτρα που θα ισχύσουν από το επόμενο έτος, είναι ήδη γνωστά εδώ και καιρό, μόνο που αλλάζουν τα χρονικά μέτρα εφαρμογής τους.

RAISING THE STANDARD

Flagging into the UK with the Maritime and Coastguard Agency



This is one of the most favourable times for UK registration.

As well as the benefit of Tonnage Tax, financial support is also available to defray the costs of training officers and ratings through the Support for Maritime Training (SmarT) scheme, and to assist with the costs of crew transport.

The revitalised UK register is now focused firmly on providing customer service.

Under this world class maritime authority, customers will enjoy the benefits of a wealth of maritime knowledge and experience. MCA Customer Service Managers will be appointed to assist with all aspects of registration – including safety and manning – and oversee the seamless transfer of your ships to the UK register.

MCA will match a company's speed in all the essential tasks leading up to registration.

Registering in the UK gives access to support from British Consuls when overseas and the protection of the Royal Navy.

Companies that have chosen the UK flag include BUE Marine, Carisbrooke Shipping, Chesham, Cunard, James Fisher, Global Marine Systems, Maersk, P&O, Rix Shipping, Scot Shipping, Stena Toisa and Waveney Shipping.

The first class service provided during registration is just part of MCA's ongoing support for UK registered vessels.

JOIN THE UK FLAG NOW

For a fast, effective and courteous service contact
Peter Williams
MCA, Quality Shipping Branch

Tel: 023 8032 9405

Fax: 023 8032 9447

e-mail: peter_williams@mcga.gov.uk

Maritime and Coastguard Agency

Spring Place, 105 Commercial Road, Southampton,
SO15 1EG

MCA 24-hour information line 0870 800 6505

www.mcga.gov.uk

Το Ναυτικό ασφυκτιά αποκλεισμένο στο Αιγαίο

Συνέντευξη του αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού
αντιναυάρχου Αντώνη Ξ. Αντωνιάδη

Το Π.Ν. απέκτησε τα τελευταία έτη έναν ισχυρό διεθνή ρόλο με τη συμμετοχή του σε διεθνείς αποστολές πολεμικών πλοίων. Θα θέλαμε το σχόλιό σας για το άνοιγμα του ελληνικού στόλου στο διεθνές επίπεδο.

Το άνοιγμα αυτό για το Π.Ν. είναι ζωτικής σημασίας. Το σύγχρονο Ναυτικό ασφυκτιά αποκλεισμένο μέσα στο Αιγαίο, από την άποψη ότι του αποστερούνται σε σημαντικό βαθμό οι έμφυτες δυνατότητες της προβολής ναυτικής ισχύος που είναι ένα από τα θεμελιώδη προτερήματα των ναυτικών δυνάμεων. Όπως γνωρίζετε, η προβολή της ναυτικής ισχύος είναι η δυνατότητα που παρέχουν οι ναυτικές δυνάμεις για να επηρεάζουν εξελίξεις στην ξηρά είτε σε περίοδο κρίσεως είτε και πολέμου. Ως εκ τούτου, οι ναυτικές δυνάμεις παραμένουν μία από τις πιο ευέλικτες και άρα πολιτικά ευπρόσδεκτες μορφές στρατιωτικής παρουσίας, διότι μπορούν να επιδειξουν πολιτική πρόθεση χωρίς να παραβιάζουν τα χωρικά, τον εναέριο ή τον χερσαίο χώρο μιας αντιπάλου δυνάμεως. Πέρα από αυτό δεν πρέπει ποτέ να ξεχνάμε ότι το πολεμικό πλοίο είναι η φυσική προέκταση της χώρας στην οποία ανήκει.

Πώς κρίνετε το επίπεδο της συνεργασίας του Π.Ν. με τα αντίστοιχα όπλα άλλων κρατών και πώς κατατάσσετε το επίπεδο των Ελλήνων αξιωματικών σε σχέση με τους συμμάχους μας;

Δεν μπορώ να απαντήσω σε αυτή την ερώτηση γιατί θα θεωρηθώ υπερφίλης και μη σοβαρός. Αυτό πρέπει να το πουν

τα άλλα Ναυτικά της Συμμαχίας, η επιχειρησιακή ετοιμότητα των οποίων, λόγω σχετικά μακροχρόνιας ελλείψεως ορατού εχθρού και κινδύνου, μπορεί ενδεχομένως και σε ορισμένες περιπτώσεις να έχει επηρεασθεί.

Πρόσφατα παραλήφθηκε φρεγάτα από ναυπηγείο της Ολλανδίας, ενώ επεκτείνεται το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Π.Ν. σε πολλές μέχρι τώρα μονάδες για τις οποίες μέχρι πρότινος δεν είχε ληφθεί η αρμόζουσα μέριμνα. Μπορείτε να μας αναπτύξετε τις γενικές κατευθύνσεις του νέου σας εξοπλιστικού προγράμματος;

Μία είναι η ιθυντήριος κατεύθυνση. Η έναρξη του προγράμματος ναυπήγησης νέων κορβετοφρεγατών σε ελληνικά ναυπηγεία, για να αντικατασταθούν σταδιακά οι κύριες μονάδες κρούσεως του Π.Ν. που ήδη έχουν αρχίσει να ξεπερνάνε το όριο της μέσης ζωής τους. Όλοι οι τύποι και οι μονάδες του Π.Ν. έχουν το ρόλο και τη χρησιμότητά τους (Υ/Β-ΤΠΚ-Α/Γ-Π/Φ). Εκεί όμως που κυριολεκτικά εδράζει κάθε Ναυτικό είναι οι κύριες μονάδες κρούσεως. Και εκεί έχουμε μια υστέρηση την οποία πρέπει να καλύψουμε το ταχύτερο.

Ποιες είναι οι απόψεις σας για τη συνεργασία του Π.Ν. με τα ναυπηγεία στην Ελλάδα και στον Σκαρμαγκά; Ποια είναι τα πλεονεκτήματα αυτής της συνεργασίας;

Θα έλεγα άριστα και από τα δύο, παρόλο που τα τελευταία χρόνια οι προσωπικές

Τη σημασία του όπλου

του Πολεμικού Ναυτικού

για την ισχύ μιας χώρας,

ιδιαίτερα μάλιστα αν είναι

ναυτική, όπως η Ελλάδα,

προβάλλει σε συνέντευξή του

ο νέος αρχηγός του Γενικού

Επιτελείου Ναυτικού,

αντιναύαρχος

Αντώνης Αντωνιάδης.

Ο νέος αρχηγός μιλάει ακόμα

στα «Ναυτικά Χρονικά»

για το αναπτυξιακό πρόγραμμα

του Πολεμικού Ναυτικού,

το επίπεδο των Ελλήνων

αξιωματικών αλλά και για τη

δομή των Ενόπλων Δυνάμεων.





μου εμπειρίες ως αντιναύαρχος εστιάζονται περισσότερο γύρω από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, των οποίων η ποιότητα εργασίας και η συνέπεια εντυπωσιάζουν. Δεν θα μπορούσα όμως να μην αναφέρω ότι η ναυπήγηση της Φ/Γ τύπου ΜΕΚΟ από τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά αποτέλεσε ένα υποδειγματικό, πρωτοπόρο και εντυπωσιακό ναυπηγικό πρόγραμμα για το Π.Ν., που δυστυχώς δεν συνεχίστηκε.

Τα πλεονεκτήματα του να ναυπηγείς πλοία στην Ελλάδα, από Έλληνες και λίγα μόλις χιλιόμετρα από το Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, είναι νομίζω προφανή.

Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των Ελλήνων αξιωματικών; Η διαρκής μετεκπαίδευση αξιωματικών σε σχολές του εξωτερικού σας βρίσκει σύμφωνο ή έχετε κάποια νέα θέση να προτείνετε;

Το επίπεδο των Ελλήνων αξιωματικών, όπως άφησα και των περισσότερων Ελλήνων φοιτητών που σπουδάζουν στο εξωτερικό, είναι σταθερά πολύ καλό. Ανέκαθεν διατρέπαμε στο εξωτερικό και είναι απολύτως αναγκαίο να συνεχίσουμε αυτή την πρακτική γιατί, πέρα από τις καθαρά εξειδικευμένες γνώσεις, ο αξιωματικός του Π.Ν. αποκτά ανεκτίμητη αξία προσλαμβάνοντας παραστάσεις, μεθοδολογίες και νοοτροπίες που μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα βελτιώνουν αφάνταστα τη λειτουργικότητα του Πολεμικού Ναυτικού.

Στον πρόσφατο λόγο σας με την ανάληψη των νέων σας καθηκόντων δώσατε έμφαση στο θέμα της διακλαδικότητας και της στενότερης συνεργασίας

των τριών όπλων. Πώς θα επιθυμούσατε να διαμορφωθεί η νέα δομή των Ενόπλων Δυνάμεων;

Όσες χώρες υπάρχουν, άλλες τόσες είναι και οι διοικητικές και διακλαδικές δομές. Οι ελληνικές Ε.Δ. έκαναν ένα συγκερασμό συνεκτιμώντας τις ελληνικές απαιτήσεις και ιδιαιτερότητες και φυσικά το μοναδικό ελληνικό γεωστρατηγικό και γεωγραφικό περιβάλλον. Νομίζω ότι είμαστε αναμφίβολα προς τη σωστή

κατεύθυνση. Σε λίγους μήνες ξεκινάει η υλοποίηση του νέου διακλαδικού σχήματος και όποιες μικρομετρικές αναπροσαρμογές απαιτηθούν, γίνονται με μεγάλη ευκολία. Ένα είναι σίγουρο, ότι δεν μπορούσαμε πλέον να είμαστε αποτελεσματικοί με το υφιστάμενο σχήμα.

Ποιο είναι το επίπεδο της συνεργασίας σας με το Λιμενικό Σώμα; Κρίνετε απαραίτητη την ίδρυση ανεξάρτητης ανώτατης σχολής εκπαίδευσης αξιωματικών του Λ.Σ. αντίστοιχης με τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων;

Το επίπεδο συνεργασίας είναι εξαιρετικό και αλίμονο εάν ήταν διαφορετικό, ιδιαίτερα επί αρχηγίας μου, δεδομένου ότι προέρχομαι από λιμενική οικογένεια. Το θέμα της ιδρύσεως ανεξάρτητης σχολής λιμενικών δοκίμων είναι σύνθετο, διότι πέρα από την καθαρά εκπαιδευτική παράμετρο, πρέπει το Λιμενικό να δει και το θέμα της υποστήριξης και του κύρους του να διαθέτει μια δική του, ανεξάρτητη, παραγωγική σχολή. Ανεξάρτητα από αυτό η συνύπαρξη ναυτικών και λιμενικών δοκίμων δημιουργεί σχέσεις γνωριμίας, που στη συνέχεια διευκολύνουν και εξυπηρετούν τη συνεργασία μεταξύ του Π.Ν. και του Λ.Σ.

Υπάρχει η τάση από τη σύγχρονη ελληνική κοινωνία για την οικονομική ενίσχυση και υποστήριξη του Π.Ν. όπως συνέβαινε στο παρελθόν;

Και όμως υπάρχει. Και λέω και όμως, γιατί οι τάσεις ενίσχυσης των Ε.Δ. από την κοινωνία συνήθως εμφανίζονται σε περιόδους εντάσεως κρίσεων και πολέμων, προ ή μετά. Εντούτοις, θα έλεγα ότι η ελληνική κοι-

νωνία δείχνει μίαν ιδιαίτερη αδυναμία και αγάπη προς το Πολεμικό Ναυτικό και αυτό όσο μας χαροποιεί και μας κάνει περήφους, άλλο τόσο μας δημιουργεί υποχρεώσεις για να ανταποκριθούμε σε αυτή την ανιδιοτελή εκδήλωση. Και με την ευκαιρία θα ήθελα να πω ότι θα προστρέξουμε για άλλη μια φορά στα αισθήματα της ελληνικής κοινωνίας ως προς τη θάλασσα, ζητώντας από το ναυτιλιακό και ναυτικό κόσμο της χώρας μας να βοηθήσει το Πολεμικό Ναυτικό να ενεργοποιήσει το ιστιοφόρο «Ευγένιος Ευγενίδης», που αυτή τη στιγμή σπίζει στον Φαληρικό Όρμο. Θεωρώ ότι είναι ντροπή για μια χώρα σαν την Ελλάδα, που γεννήθηκε μέσα στο αιγιαλοπελαγίτικο σύμπλεγμα, να μη διαθέτει σήμερα ένα κλασικό ιστιοφόρο πλοίο αντάξιο της ναυτικής μας παράδοσης και ικανό να μας εκπροσωπεί στις διάφορες ναυτικές εκδηλώσεις εντός και εκτός Ελλάδας.

Η πολιτική ηγεσία τακτικά εξαγγέλλει τη σταδιακή μείωση της θητείας των οπλιτών. Πώς κρίνετε αυτή την πολιτική λαμβάνοντας υπ' όψιν τις νέες απαιτήσεις του Π.Ν.;

Δεν υπάρχει πρόβλημα, δεδομένου ότι ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα των σύγχρονων τεχνολογικών εξελίξεων είναι ακριβώς ότι επιτρέπουν τη μείωση του προσωπικού. Εξάλλου, το Π.Ν. όπως και γενικότερα οι Ε.Δ. βαδίζουν με γρήγορους ρυθμούς προς την πλήρη επαγγελματισμό, ελαχιστοποιώντας σταδιακά τις απαιτήσεις από πλευράς στρατευσίμων.

Η πρόσφατη στρατηγική του Π.Ν. που συμβαδίζει με την αρχή της ισονομίας, προβλέπει τη στελέχωση πλοίων σε ορισμένες υπηρεσίες με γυναίκες βαθμοφόρους. Υπάρχει σκέψη για επέκταση αυτής της αρχής σε όλες τις ειδικότητες, συμπεριλαμβανομένων και των μάχιμων αξιωματικών;

Γιατί όχι; Η μέχρι τώρα εμπειρία έχει δείξει ότι δεν υστερούν ούτε σε επαγγελματικά ούτε σε διοικητικά προσόντα, η δε υπηρεσία τους επί των πλοίων έχει δείξει ότι δεν υστερούν ούτε στα ναυτικά προσόντα. Μόνο εμπόδιο θα έλεγα μπορεί να σταθεί η φύση, από την άποψη του μητρικού φίλτρου και των απορροουσών υποχρεώσεων και δεσμεύσεων.

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



ΝΙΚΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ:

Χρειάζονται πολύ γενναίες αποφάσεις

Συνέντευξη στον Γιώργο Φραγκούλη



ωρίς τύχη δεν καταφέρνεις τίποτα στη ζωή... Αν δεν είσαι άξιος, πάλι δεν καταφέρνεις τίποτα και αν δεν υπάρχουν αυτοί οι δύο συντελεστές, δεν έρχεται ποτέ η δόξα...».

Αυτή είναι η φιλοσοφία ενός από τους ηλικιακά νεότερους και σημαντικότερους εφοπλιστές του ναυτιλιακού χώρου, με διεθνή αναγνώριση. Ο λόγος για τον κ. Νίκο Δ. Πατέρα, ο οποίος αποτελεί την πέμπτη γενιά εφοπλιστών και πριν καν μπει στο τεσσαρακοστό έτος της ηλικίας του, διαχειρίζεται μέσω της εταιρείας του Pacific & Atlantic Corporation ένα στόλο που αποτελείται από 50 σύγχρονα πλοία.

Συνεχιστής των οικογενειακών παραδόσεων και των ηθικών αξιών που τον καθοδηγούν σε όλη του τη ζωή, αλήθα και βαθύς γνώστης του διεθνούς ναυτιλιακού σκηνικού, ο Νίκος Δ. Πατέρας τολμά να ρισκάρει και να βγει νικητής ακόμη και στις πιο δύσκολες αναμετρήσεις...

Στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», μιλάει για τις αξίες της ζωής και το ναυτικό επάγγελμα, για τον εφοπλισμό και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας. Προτείνει λύσεις σε προβλήματα, ενώ δεν διστάζει να στηλιτεύσει τη στάση της κυβέρνησης σε ορισμένα θέματα, όπως η εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Παράλληλα, αναγνωρίζει τις προσπάθειες του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για άμεσες και δυναμικές λύσεις σε ζητήματα που απασχολούν εδώ και χρόνια την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα και συγκρίνει τη ναυτιλία του χθες με αυτή του σήμερα.

Πώς διαγράφεται το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας μέσα στο σημερινό πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης; Εξακολουθεί να αντέχει η ανταγωνιστικότητά της και αν όχι, τι άλλο πρέπει να γίνει;

Η ελληνική ναυτιλία χωρίζεται σε δύο τομείς: στα ελληνόκτητα πλοία και στα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία.

Πιο συγκεκριμένα, αυτό που εννοώ είναι ότι υπάρχουν εταιρείες με πλοία που διαχειρίζονται από Έλληνες, αλλά δεν έχουν ελληνική σημαία -όπως είναι η δική μας εταιρεία- και αυτοί οι στόλοι θα παραμείνουν ανταγωνιστικοί. Όσον αφορά τα πλοία που ανήκουν στο ελληνικό νηολόγιο, πιστεύω πως η κυβέρνηση θα πρέπει να λάβει κάποια επιπλέον μέτρα ώστε να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες να γίνουν τα πλοία τους ακόμη πιο ανταγωνιστικά. Πέρα βεβαίως από το φορολογικό κομμάτι, δηλαδή το να έχει ελληνική σημαία ή όχι το πλοίο, το μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στο σύνολό τους οι πλοιοκτήτες, είναι το θέμα της εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Δηλαδή, είτε έχει ελληνική είτε ➤



Είμαι υπέρ του να λαμβάνονται αποφάσεις, είτε αυτές είναι σωστές είτε είναι λάθος. Το χειρότερο πράγμα για μένα, είναι σε μία εταιρεία ή ένα υπουργείο να υπάρχουν άνθρωποι που δεν παίρνουν αποφάσεις. Νομίζω, δε, ότι και ο τρόπος που ο κ. Ανωμερίτης χειρίστηκε το φορολογικό, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισε τους εφοπλιστές του Committee και τον κ. Λύρα, δείχνει έναν άνθρωπο που έχει διάθεση να λύσει προβλήματα πρακτικά

έχει παναμέζικη σημαία ένα πλοίο, εάν δεν έχει ελληνικά πληρώματα είναι το ίδιο πράγμα. Γενικότερα, η γνώμη μου είναι ότι η ελληνική ναυτιλία θα παραμείνει ανταγωνιστική και δυνατή στο σύνολό της. Μάλιστα, μεγαλώνοντας σε ηλικία βλέπω πως δεν είναι τυχαίο ότι οι Έλληνες έχουν προχωρήσει τόσο πολύ στο χώρο της ναυτιλίας, αφού τόσο οι εμπειρίες που έχουν κερδίσει τους τελευταίους αιώνες, όσο και το ένστικτο που έχει ο Έλληνας πλοιοκτήτης, δύσκολα βρίσκονται σε άλλους λαούς.

Αναφερθήκατε στα μέτρα που πρέπει να λάβει η κυβέρνηση για αύξηση της ανταγωνιστικότητας της γαλανόλευκης. Πού το προσδιορίζετε αυτό;

Υπάρχουν νομίζω τρία πράγματα που μπορεί να κάνει η κυβέρνηση: το πρώτο είναι να μειώσει περισσότερο τη φορολογία, ώστε να κάνει το ελληνικό πλοίο ακόμη πιο ανταγωνιστικό. Το δεύτερο είναι να μειώσει τις συνθέσεις στα πλοία, δηλαδή να είναι λιγότεροι οι Έλληνες ναυτικοί πάνω στο καράβι, και το τρίτο είναι να επιδοτήσει οπωσδήποτε και με οποιονδήποτε τρόπο τις σχολές ναυτικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε να μη σταματήσει η ροή των ναυτικών προς τα πλοία, διότι κάποια στιγμή θα φτάσουμε να έχουμε πλοία με ελληνική σημαία και ξένους ναυτικούς. Αυτά πιστεύω πως είναι τα τρία βασικότερα σημεία που θα πρέπει να κοιτάξει η κυβέρνηση.

Πιστεύετε ότι η δημιουργία παράλληλου νηολογίου -ίσως στα πρότυπα της Νορβηγίας- θα βοηθήσει τον ελληνικό εφοπλισμό;

Νομίζω ότι θα μπορούσε να βοηθήσει... Ωστόσο, είμαι της γνώμης ότι πολύ πιο εύκολα θα μπορούσαν να γίνουν ορισμένες ουσιαστικές αλλαγές χωρίς να δημιουργηθεί ένα παράλληλο νηολόγιο, παρά να υπάρχουν δύο νηολόγια, ένα διεθνές και ένα τοπικό, όπως έχουν οι Νορβηγοί. Δηλαδή, πιστεύω ότι θα ήταν προτιμότερο η λύση του προβλήματος να γίνει πιο άμεσα. Θα μπορούσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το ΥΕΝ και το Ναυτικό Επιμελητήριο να βάλουν ένα πλάνο δεκαετίας και να εξετάσουν πολύ προσεκτικά ποιες ενέργειες πρέπει να γίνουν, ώστε να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της η ελληνική σημαία με την υπάρχουσα ροή πληρωμάτων. Πρέπει να ληφθούν κάποιες πολύ γενναίες αποφάσεις, έτσι ώστε τα επόμενα δέκα χρόνια να μην υπάρχει ένα πολύ μεγαλύτερο πρόβλημα, το οποίο δεν θα μπορεί να αντιμετωπιστεί.

Δηλαδή, με κάποιες αλλαγές από μέρους της κυβέρνησης θα υψώνετε και στα δικά σας πλοία την ελληνική σημαία;

Θα σας πω το εξής. Εμένα δεν με απασχολεί καθόλου το φορολογικό ζήτημα. Αν μπορούσαμε να υψώσουμε την ελληνική σημαία σε όλα μας τα καράβια και μας επέτρεπαν να διατηρούμε ξένα πληρώματα, θα το κάναμε το επόμενο πρωί και ως πληρώναμε περισσότερους φόρους. Όμως, αν εγώ αποφασίσω να φέρω στο ελληνικό νηολόγιο 50 πλοία και βγω στην αγορά για να βρω πληρώματα γι' αυτά τα 50 βαπόρια, να είσαι σίγουρος ότι θα δημιουργηθεί τεράστιο πρόβλημα στους εφοπλιστές που ήδη έχουν ελληνικά πληρώματα. Είναι τόσο λεπτές οι ισορροπίες με τα πληρώματα και τόσο μεγάλη η έλλειψη που υπάρχει σήμερα, που αν κάποιος με στόλο σαν το δικό μου αποφάσιζε να υψώσει την ελληνική σημαία, θα δημιουργούσε μεγάλο πρόβλημα στην αγορά εργασίας.

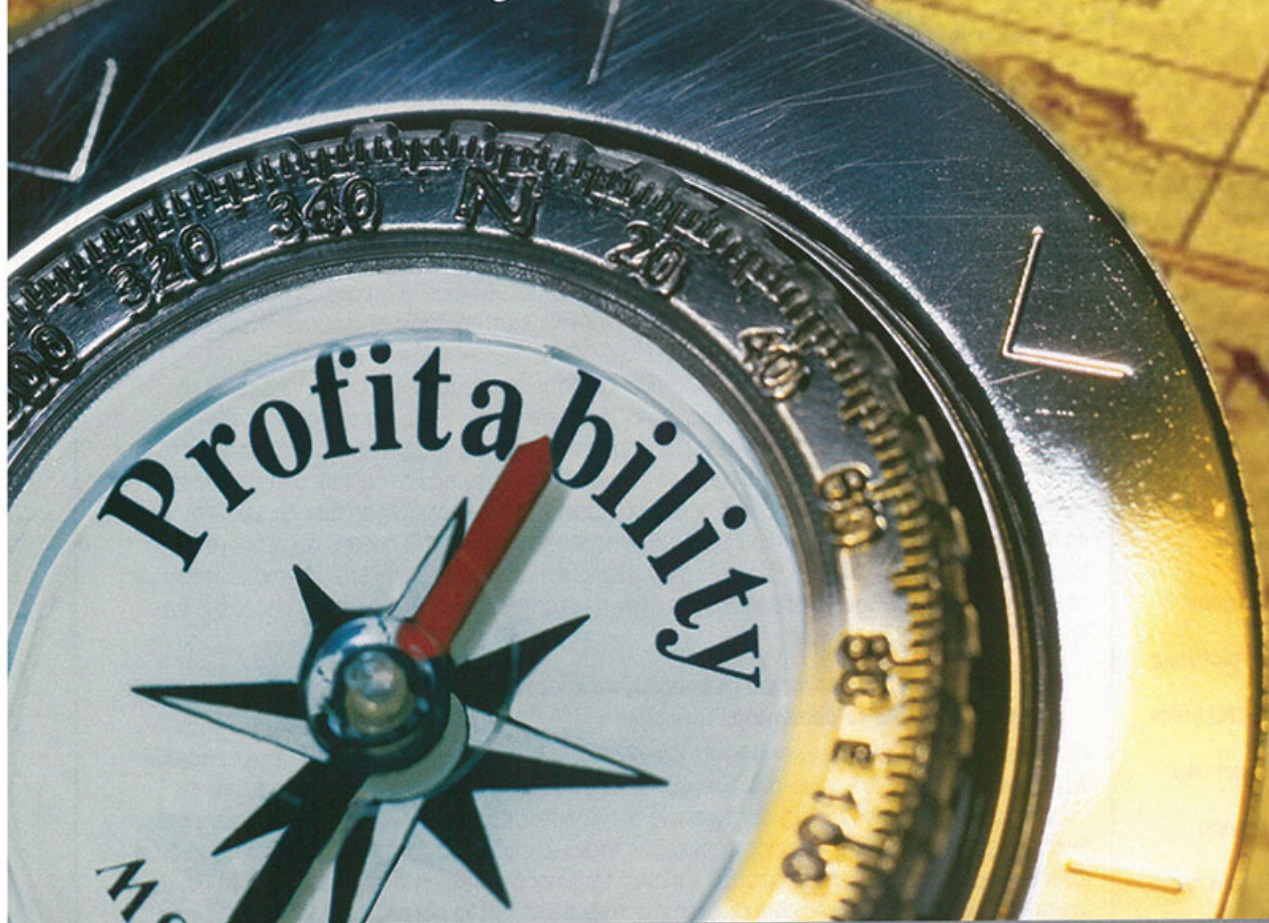
Αυτό το πρόβλημα θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί μέσω της ναυτικής εκπαίδευσης;

Όσο καλή ναυτική εκπαίδευση και αν υπάρξει, που αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει με σωστές βάσεις, το ναυτικό επάγγελμα πλέον δεν είναι αυτό που ήταν κάποτε. Μπορεί πριν από 20 χρόνια, π.χ., εσύ ή εγώ να σκεπτόμασταν να γίνουμε ναυτικοί χάριν της περιπέτειας ή της καλής αμοιβής, σήμερα όμως λόγω της γενικότερης αλλαγής φιλοσοφίας, το τελευταίο πράγμα που σκέπτονται οι νέοι είναι να γίνουν ναυτικοί. Τα παιδιά που σήμερα γίνονται ναυτικοί και στη συνέχεια αξιωματικοί, θα έλεγα ότι στην πλειονότητά τους αποτελούν μια ρομαντική κάστα που της αρέσει η περιπέτεια. Βέβαια, μην ξεχνάμε ότι από την άλλη πλευρά υπάρχει και το δέλεαρ του υψηλότερου εισοδήματος. Οι οικονομικές απολαβές των ναυτικών είναι κατά 30%-35% υψηλότερες από οποιαδήποτε δουλειά στη στεριά.

Διαθέτετε έναν πολύ μεγάλο στόλο. Πώς αντιμετωπίζετε το πρόβλημα των πληρωμάτων και τι συζητάτε ότι πρέπει να γίνει ώστε να προσελκυσθούν περισσότεροι νέοι στο ναυτικό επάγγελμα;

Η δομή της δικής μας εταιρείας είναι η εξής: έχουμε 100 Έλληνες που εργάζονται στα γραφεία μας στον Πειραιά και 1.200 ναυτικούς Φιλιππινέζους οι οποίοι εργάζονται στα πλοία. Από τους Έλληνες που εργάζονται στον Πειραιά, περίπου οι 30 είναι αρχιμηχανικοί και καπετάνιοι και επισκέπτονται σε τακτά χρονικά διαστήματα τα πλοία μας. Και αυτό το λέω γιατί με ένα στόλο 50 πλοίων θα έπρεπε αυτή τη στιγμή να έχουμε 50 καπετάνιους και 50 μηχανικούς για να επανδρώσουμε -τουλάχιστον από πλευράς αξιωματικών- τα πλοία

On course for the future



Focusing on your needs

Only an operational ship is a profitable ship. So at GL we devote all our expertise and experience to ensuring your ships stay operational – with a flexible range of engineering and advisory services focused on every phase of your ships' operations. For example as early as the pre-project and -contract phase when our consulting service helps you optimise planning and save money. Our block-fee contracts offer you a tailor-made planning tool while our Head Office Task Force is on call 24 hours a day, 7 days a week to deal with all your needs. Just some examples of how GL engineers are working to put your mind at rest – and ensure you steer a profitable course, now and in future.

Division Mediterranean / Middle East / Black Sea / Africa (MEA)
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. · 85, Akti Miaouli · GR-18538 Piraeus/Greece
Phone: +30 (0) 10-4290373 · Fax: +30 (0) 10-4290350 · E-mail: gl-piraeus@germanlloyd.org

Germanischer Lloyd AG · Vorsetzen 32/35 · D-20459 Hamburg
Phone +49 (0)40 361 49 – 0 · Fax +49 (0)40 361 49 · 200
E-mail · headoffice@germanlloyd.org · www.germanlloyd.org



Germanischer Lloyd
O P E R A T I N G 2 4 / 7

μας, πράγμα που είναι πολύ δύσκολο να γίνει σήμερα λόγω της έλλειψης Ελλήνων αξιωματικών. Είμαστε ικανοποιημένοι με τη συνεργασία που έχουμε με τις Φιλιππίνες, είμαστε ικανοποιημένοι με τις σχολές των Φιλιππινέζων ναυτικών και, πάνω απ' όλα, πιστεύουμε ότι οι Φιλιππινέζοι ως λαός είναι πιο φιλότιμοι απ' όλους τους υπόλοιπους και έχουμε αποφασίσει να επενδύσουμε στην επιλογή αυτή, μια και δεν έχουμε κάποια άλλη επιλογή τη δεδομένη στιγμή.

Ποιες είναι οι διαφορές στις συνθήκες που επικρατούσαν άλλοτε και που επικρατούν σήμερα στη ναυτιλία;

Κατ' αρχάς, εγώ όταν ξεκίνησα, το 1986, δεν υπήρχε γραφειοκρατία η οποία υπάρχει σήμερα. Δεν υπήρχαν οι διεθνείς κανονισμοί και τα προβλήματα που δημιουργούνται σε κάθε λιμάνι στα πλοία. Ωστόσο, εγώ είμαι υπέρ του ISM code, είμαι υπέρ του να υπάρχει μια τάξη και ένας έλεγχος πάνω στο πλοίο, αλλά είμαι κατά στο να μη γνωρίζουμε ποιος πρέπει να κάνει τον έλεγχο στο πλοίο και πότε. Δηλαδή, δεν μπορεί να υπάρχει συνεχής διάσταση απόψεων μεταξύ του port state control και του classification του εκάστοτε βαποριού. Αυτό είναι απαράδεκτο. Το ένα λιμάνι κομμάτι το οποίο δημιουργεί προβλήματα σε σχέση με τότε είναι αυτό.

Το δεύτερο -που βεβαίως είναι τεράστιο *avantage* σε σχέση με τότε- είναι το κομμάτι των τηλεπικοινωνιών. Πλέον είναι πιο εύκολο για τον εφοπλιστή ή τον διαχειριστή να δουλέψει με όλην τον κόσμο, με ναυλωτές, λιμάνια, πράκτορες κ.λπ., ενώ μπορεί πάνω απ' όλα να έχει συχνή επικοινωνία με τα πλοία του καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Αυτό είναι μεγάλη εξοικονόμηση κόστους. Θυμάμαι παλιότερα, όταν ήμουν παιδί, για να δώσουν οδηγίες για ναυίωση σε ένα πλοίο μπορούσε να πάρει 1-2 ημέρες και ανάλογα με το σημείο όπου ήταν το πλοίο. Το ίδιο βέβαια συνέβαινε και όταν το πλοίο ήθελε να επικοινωνήσει με την εταιρεία προκειμένου να αναφέρει ποια ήταν η κατάστασή του... Η διαδικασία μπορούσε να πάρει ολόκληρες εβδομάδες.

Γίνεται πολύ μεγάλος λόγος για το φορολογικό καθεστώς των πλοίων. Πώς κρίνετε τα νέα μέτρα που εξήγγειλε το υπουργείο;

Πιστεύω ότι όλοι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν αιφνιδιαστεί ευχάριστα από τον κ. Ανωμερίτη. Δηλαδή, πράγματα που έχει κάνει ο κ. Ανωμερίτης από τον Οκτώβριο, όταν ανέλαβε τη θέση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν τα έκανε ο κ. Χρήστος Παπουτσής καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του. Πιστεύω πως ο κύριος Ανωμερίτης ήταν μία σωστή επιλογή του πρωθυπουργού διότι είναι τεχνokrάτης, λαμβάνει αποφάσεις και αυτό είναι πολύ θετικό. Εγώ είμαι υπέρ του να λαμβάνονται αποφάσεις, είτε αυτές είναι σωστές είτε είναι λάθος. Το χειρότερο πράγμα για μένα, είναι σε μία εταιρεία ή ένα υπουργείο να υπάρχουν άνθρωποι που δεν παίρνουν αποφάσεις. Νομίζω, δε, ότι και ο τρόπος που ο κ. Ανωμερίτης χειρίστηκε το φορολογικό, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισε τους εφοπλιστές του Committee και τον κ. Λύρα, δείχνει έναν άνθρωπο που έχει διάθεση να λύσει προβλήματα πρακτικά, κάτι που δυστυχώς -για λόγους που εγώ προσωπικά δεν υπόφερα ποτέ να καταλάβω- δεν είχαν κάνει οι προηγούμενοι υπουργοί.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ, ποια είναι η άποψή σας;

Το βρίσκω τραγικό. Πιστεύω ότι η ελληνική ναυτιλία είναι μια βιομηχανία διεθνώς ανεγνωρισμένη και έχει κάνει γνωστή την Ελλάδα στα πέρατα του κόσμου και οι όροι με τους οποίους η κυβέρνηση και το ΧΑΑ αποφάσισαν να την προωθήσουν, είναι όροι που ταιριάζουν σε εγκληματίες πολέμου. Εγώ δεν διαφωνώ στο ότι η ναυτιλία αποτελεί πραγματικά μια ριψοκίνδυνη επένδυση, αλλά αν θεωρείται η ναυτιλία ριψοκίνδυνη επένδυση, που εν πάση περιπτώσει έχει και πάρα πολλά πλεονεκτήματα, τι να πούμε για όλες αυτές τις εταιρείες που είναι σήμερα εισηγμένες στο ελληνικό χρηματιστήριο. Διαβάζοντας το νομοσχέδιο και αναλύοντάς το με εξειδικευμένους συνεργάτες μου, είδα ότι έχει πάρα πολλά προβλήματα και δεν αναφέρονται στο αρχικό κεφάλαιο που απαιτείται, αλλά μιλάω για προβλήματα πρακτικά που είναι σχεδόν άλυτα και ο λόγος για τον οποίο προωθήθηκε με αυτή τη μορφή το νομοσχέδιο, είναι γιατί η κυβέρνηση δεν θέλει τη ναυτιλία στο ΧΑΑ.

Μην ξεχνάτε ότι η ναυτιλία θέλει μεγάλα κεφάλαια. Δηλαδή, αν είναι να εισαχθούν 3-4 μεγάλες εταιρείες στο ΧΑΑ και να το «στεγνώσουν» από χρήματα, αυτό δεν συμφέρει κανέναν από τους

Όταν ο Αλέκος Φασιανός
έφτιαξε τον πίνακα
«Ο Θαλασσοκράτωρ» -
ο οποίος παρουσιάστηκε
στην έκθεση «Οι Νικητές»-
για την προσωπική μου
συλλογή, του ζήτησα
να ζωγραφίσει τρία πλοία
και όταν με ρώτησε
τι όνομα θα έπρεπε να τους
δώσουμε, είπα να τα
ονομάσει «Τύχη», «Αξία»
και «Δόξα»...
Γιατί χωρίς την τύχη
δεν καταφέρνεις τίποτα
στη ζωή



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.

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



Member of EUROCORD & EWRIS

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



Όσο καλή ναυτική
εκπαίδευση και αν υπάρξει,
που αυτή τη στιγμή δεν
υπάρχει με σωστές βάσεις,
το ναυτικό επάγγελμα
πλέον δεν είναι αυτό που
ήταν κάποτε. Μπορεί πριν
από 20 χρόνια, π.χ., εσύ ή
εγώ να σκεπτόμασταν
να γίνουμε ναυτικοί χάριν
της περιπέτειας ή της κα-
λής αμοιβής, σήμερα όμως
λόγω της γενικότερης
αλλαγής φιλοσοφίας,
το τελευταίο πράγμα που
σκέπτονται οι νέοι είναι
να γίνουν ναυτικοί

εισηγμένους και η μεγαλύτερη αντιπολίτευση που αντιμετώπισε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ήταν από τις εισηγμένες εταιρείες οι οποίες δεν ήθελαν τη ναυτιλία στο ΧΑΑ.

Με κάποιες γενικές αλλαγές στο νομοσχέδιο, θα σας ενδιέφερε η εισαγωγή και της δικής σας εταιρείας στο ΧΑΑ;

Εγώ σκεφτόμουν σοβαρά μια τέτοια προοπτική. Δηλαδή, κάποια πλοία του στόλου μας να τα βάζαμε μέσω μιας ΕΕΠΝ (Εταιρεία Επενδύσεων Ποντοπόρου Ναυτιλίας) στο ελληνικό Χρηματιστήριο, αλλά θεωρώ ότι είναι απαράδεκτο ένα χρηματιστήριο να προσδιορίζει ποια σημαία θα έχεις στο καράβι σου. Τα διεθνή χρηματιστήρια, στα οποία είναι εισηγμένες και ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, δεν επιβάλλουν τη σημαία που θα έχουν τα πλοία ή την εθνικότητα των πληρωμάτων που εργάζονται σε αυτά. Αυτό που γίνεται στο ΧΑΑ δεν είναι ελεύθερη οικονομία. Η ανάπτυξη της ελεύθερης οικονομίας μέσω του χρηματιστηρίου επιβάλλει να υπάρχουν ορισμένες ελευθερίες στον επιχειρηματία. Δεν μπορεί, λοιπόν, να επιβάλλεται στους εφοπλιστές η ελληνική σημαία και τα ελληνικά πληρώματα, ειδικά όταν τα τελευταία δεν υπάρχουν. Δεύτερον, δεν μπορεί να επιβάλλονται ορισμένοι όροι όσον αφορά τη μετοχική μεταβολή μέσα στην ίδια την εταιρεία οι οποίοι, τουλάχιστον στο εξωτερικό, κρίνονται απαράδεκτοι. Γι' αυτό πιστεύω ότι είτε ψηφίστηκε το νομοσχέδιο είτε όχι, είναι αρκετά δύσκολο για κάποιους να υλοποιήσουν το όνειρό τους και να εισαγάγουν τις εταιρείες τους στο ελληνικό Χρηματιστήριο.

Δηλαδή, θεωρείτε ότι δεν θα υπάρξει ανταπόκριση από τον εφοπλιστικό κόσμο;

Πιστεύω ότι μπορεί να υπάρξει ανταπόκριση μόνο από 3-4 εταιρείες οι οποίες έχουν σήμερα ελληνική σημαία. Ωστόσο, από την άλλη, έχω την εντύπωση ότι όταν οι εταιρείες αυτές επιλέγουν να βγουν, για παράδειγμα, από το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης -που είναι ένα σοβαρό χρηματιστήριο- δεν έχουν κανέναν απολύτως λόγο να εισαχθούν στο ΧΑΑ. Αυτή τη στιγμή είναι «στεγνό» το ελληνικό Χρηματιστήριο από πλευράς κεφαλαίων.

Ας προχωρήσουμε σε κάτι γενικότερο... Κάποτε ο ελληνικός εφοπλισμός επιδίωκε να με-γάλα έργα ευποίας. Σήμερα διαπιστώνουμε μάλλον μιαν αποχή της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας από μεγάλες ευεργεσίες. Πού το αποδίδετε αυτό; Έχει μήπως μειωθεί το ενδιαφέρον των Ελλήνων εφοπλιστών για την πατρίδα τους;

Θα διαφωνήσω με αυτό. Κατ' αρχάς, νομίζω ότι τα ιδρύματα τα οποία έχουν ιδρυθεί στο παρελθόν, εξακολουθούν να λειτουργούν και να προσφέρουν κοινωνικά, όπως για παράδειγμα το Ίδρυμα Λαϊμού, το Ίδρυμα Ιωάννη Πατέρα, το Ίδρυμα Ωνάση και το Ίδρυμα Νιάρχου. Η διαφορά είναι ότι οι νέοι εφοπλιστές, όπως σε πολλές περιπτώσεις, δεν έχουν την ίδια ευαισθησία που είχαν οι παλαιότεροι. Βέβαια, σε αυτό δεν βοηθάει και το κράτος, διότι όταν ένα κράτος δεν βοηθάει έναν δωρητή και όταν έχει μεγάλες γραφειοκρατικές διαδικασίες για οποιαδήποτε δωρεά, αυτό αποθαρρύνει εκείνους που θέλουν να προσφέρουν. Πάντως, καθώς ή κακώς, έχω τη θεωρία ότι είναι υποχρέωσή μας να χρησιμοποιούμε ένα μέρος των εσόδων μας για να βοηθούμε τις κοινωνικά ασθενέστερες τάξεις. Από τη δική μας πλευρά εμείς, ως οικογένεια, κάνουμε κάτι τέτοιο. Θέλω να πιστεύω ότι αυτό το παράδειγμα θα το ακολουθήσουν και άλλοι, αλλά δεν μπορεί κανείς να το επιβάλλει.

Όσον αφορά την εταιρεία σας, ποια είναι η «συνταγή» της ραγδαίας ανάπτυξής της;

Θα σας δώσω ένα παράδειγμα... Όταν ο Αλέκος Φασιανός έφτιαξε τον πίνακα «Ο Θαλασσοκράτωρ» -ο οποίος παρουσιάστηκε στην έκθεση «Οι Νικητές»- για την προσωπική μου συλλογή, του ζήτησα να ζωγραφίσει τρία πλοία και όταν με ρώτησε τι όνομα θα έπρεπε να τους δώσουμε, είπα να τα ονομάσει «Τύχη», «Αξία» και «Δόξα»... Γιατί χωρίς την τύχη δεν καταφέρνεις τίποτα στη ζωή. Αν δεν είσαι άξιος πάλι δεν καταφέρνεις τίποτα και αν δεν υπάρχουν αυτοί οι δύο συντελεστές, δεν έρχεται ποτέ η δόξα... Η δόξα είναι η επιβράβευση που λαμβάνει ο καθένας στη δουλειά του. Άρα, θεωρώ ότι στην ουσία δεν υπάρχει «μυστικό» επιτυχίας. Πρέπει οπωσδήποτε να είσαι εργατικός και από εκεί και πέρα πρέπει να έχεις την τύχη με το μέρος σου, διότι αν είσαι άτυχος είναι πολύ δύσκολο να τα καταφέρεις.

Την τύχη, όμως, δεν την ορίζουμε και εμείς οι ίδιοι με τις ενέργειές μας;

Σίγουρα. Είναι αυτό που είπα και στην αρχή: πρέπει να παίρνουμε αποφάσεις, διότι αν είσαι αναποφάσιτος και δεν ρισκάρεις, πάλι δεν μπορείς να τα καταφέρεις.

THE LEADING CLUB



TANKERS

The leading provider of P&I to the tanker industry, the UK Club insures 22% of the world oil tanker fleet. This unrivalled experience is available through a multimedia portfolio of loss prevention materials.



PASSENGERS & CREW

People claims are a specialist area requiring skill and sensitivity. The Club's valuable experience in this field is distributed through various publications. The crew fitness programme tackles a major area of cost – pre-existing medical conditions.



CONTAINER SHIPPING

Another innovation by the UK Club was identifying the need to project loss prevention advice through members to the shippers if cargo loss and damage in containers was to be tackled effectively. The video "Any Fool can stuff a Container..." complements the "Container Matters" video for Club members.



QUALITY MEMBERSHIP

Quality of membership is an important element in the Club's strategy, so that members can have confidence that those with whom the costs of claims are shared observe responsible standards of operation and maintenance for their ships.

Δεν υπάρχει «μυστικό»

επιτυχίας.

Πρέπει οπωσδήποτε

να είσαι εργατικός

και από εκεί και πέρα

πρέπει να έχεις

την τύχη με το

μέρος σου

Ωστόσο, υπάρχουν και περιπτώσεις που ο παράγων «τύχη» χρειάζεται. Για παράδειγμα, μπορεί να έχεις ένα βαπόρι που έχει πιάσει κάποια σοβαρή ζημιά και ως εκ θαύματος σώζεται το πηλίκωμα και δεν υπάρχουν ανθρώπινες απώλειες και εισπράττες και την αποζημίωση. Αυτό είναι τύχη. Από την άλλη, θα μπορούσε να συμβεί και ακριβώς το αντίθετο...

Παράλληλα, νομίζω ότι σε όλες τις περιπτώσεις πρέπει να έχουμε ορισμένες αρχές. Δηλαδή, με ό,τι και αν θέλει να ασχοληθεί κάποιος, πρέπει οπωσδήποτε να έχει γαλουχηθεί με ορισμένες αρχές.

Εγώ προσωπικά σε αυτόν τον τομέα θεωρώ ότι επηρεάστηκα από τους γονείς μου και από τον μακαρίτη το θείο μου Γιάννη Πατέρα, τον οποίο είχα σαν δεύτερο πατέρα μου, και πέραν αυτού ρισκάρω σε περιπτώσεις που οι άλλοι διστάζουν.

Έχετε επιλέξει τον Πειραιά ως έδρα των επιχειρήσεών σας. Πιστεύετε ότι διαθέτει τις προϋποθέσεις ενός ναυτιλιακού κέντρου, με όλες τις ευκολίες που χρειάζεται μια μεγάλη ναυτιλιακή επιχείρηση;

Εμείς ξεκινήσαμε στον Πειραιά το 1957, όπου δεν υπήρχαν ούτε καν δρόμοι. Το 1967, όταν χτίστηκε το μέγαρο στο οποίο στεγαζόμαστε, είπαμε να αγοράσουμε γραφεία και να μετακομίσουμε στο συγκεκριμένο σημείο της ακτής Μισούλη. Φέτος τον Ιανουάριο αποκτήσαμε ένα κτίριο στο κέντρο της Αθήνας όπου πρόκειται να μετακομίσουμε μέσα στο 2002, για δύο βασικούς λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι ο Πειραιάς πλέον έχει γίνει για εμάς προβληματικός. Δεν υπάρχει η υποδομή που περιμένει κανείς από ένα μεγάλο λιμάνι, και όταν λέω λιμάνι εννοώ εφοπλιστικό λιμάνι. Δεν υπάρχει συνεργασία μεταξύ ΥΠΕΧΩΔΕ και δήμου, δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης και γενικά όλα αυτά για τα οποία διαμαρτύρεται καθημερινά ο κόσμος. Από την άλλη πλευρά, η υπόσχεση των αρμοδίων ότι τα πλοία της ακτοπλοΐας θα μεταφερθούν στο Λαύριο, ώστε να παραμείνει ο Πειραιάς ένα εμπορικό λιμάνι, δεν έχει υλοποιηθεί.

Επί πλέον, μετακομίζουμε γιατί είχαμε αρχίσει να έχουμε και πρόβλημα χώρου. Το παράδοξο είναι ότι ενώ ο Πειραιάς αδειάζει από εφοπλιστικά γραφεία, μια και όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες μετακομίζουν στα βόρεια ή στα νότια προάστια, τα γραφεία που αδειάζουν δεν είναι ποιοτικά. Η αλήθεια είναι ότι ψάξαμε αρκετά για να βρούμε κάτι στον Πειραιά, αλλά δεν βρήκαμε και έτσι αναγκαστήκαμε να μετακομίσουμε κάπου αλλού. Βέβαια, η επιλογή του κέντρου της Αθήνας είναι μια δύσκολη επιλογή. Ωστόσο, το 80% του προσωπικού μας χρησιμοποιεί για τις μετακινήσεις του το μετρό και έτσι δεν υπάρχει πρόβλημα και γι' αυτό αποφασίσαμε να προχωρήσουμε στη συγκεκριμένη επένδυση.

GREECE ↔ **ROMANIA**
EUROPE

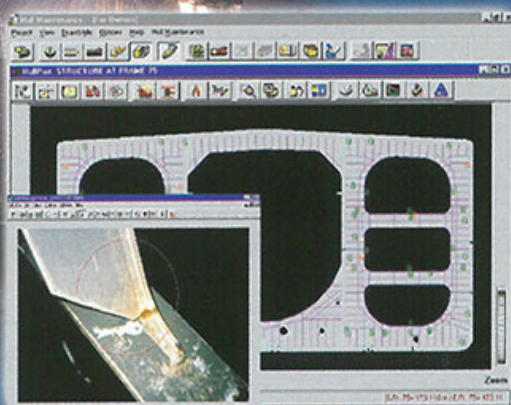
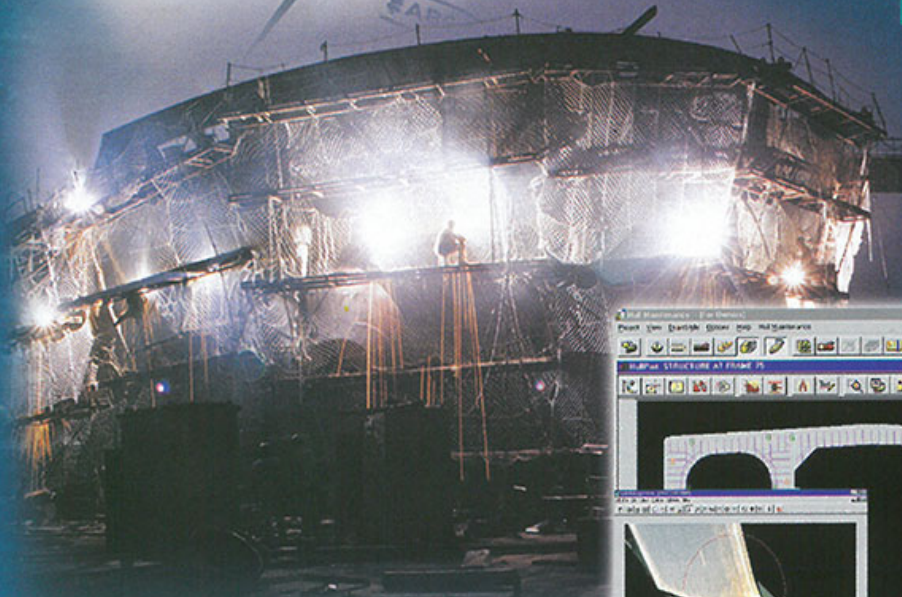
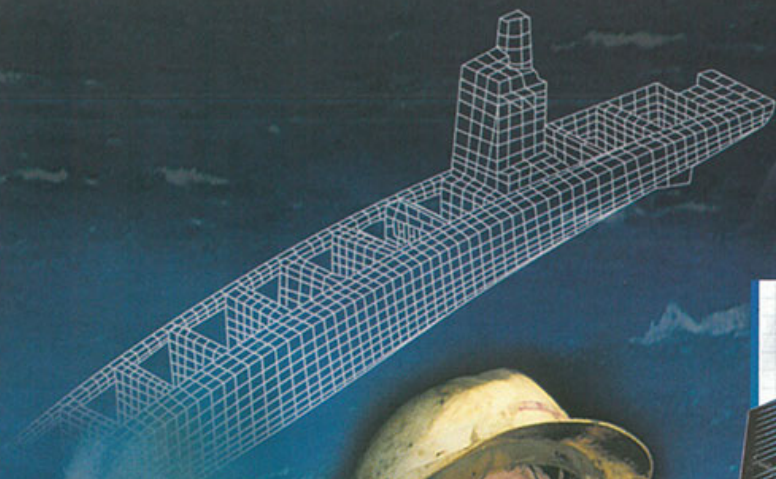
TRANSPORT

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

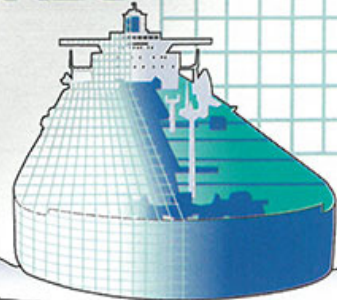
- ✓ DRY CARGO
- ✓ FROZEN FOOD
- ✓ ADR
- GROUPAGE
- FULL TRUCK
- ✓ TRANSPORT
- ✓ STORAGE
- ✓ CUSTOMS
- ✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

D.C. MAIOR
 CIVIL ENGINEER
 MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE
TEL: 003/01/4132089-4113951 /0932464529, FAX: 003/01/4132089



ABS



SAFESHIP™

ABS

SAFEHULL®



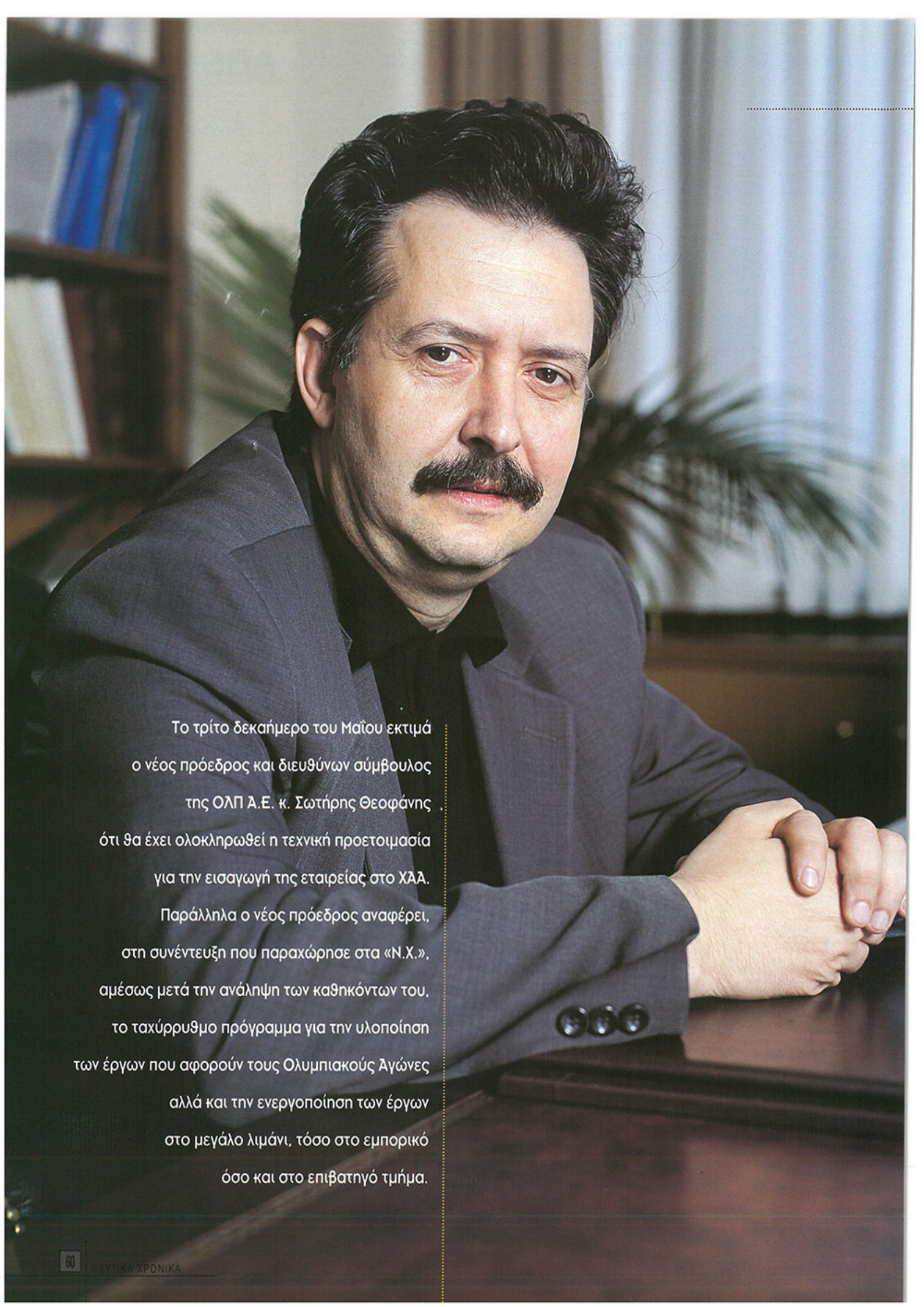
SAFENET.

**CONSTRUCTION
MONITORING**

ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office
www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification

A portrait of Kostas Theofanis, a man with dark hair and a mustache, wearing a dark suit and tie. He is sitting at a desk with his hands clasped, looking directly at the camera. In the background, there is a bookshelf with books and a potted plant.

Το τρίτο δεκαήμερο του Μαΐου εκτιμά
ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος
της ΟΛΠ Α.Ε. κ. Σωτήρης Θεοφάνης
ότι θα έχει ολοκληρωθεί η τεχνική προετοιμασία
για την εισαγωγή της εταιρείας στο ΧΑΑ.
Παράλληλα ο νέος πρόεδρος αναφέρει,
στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.»,
αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων του,
το ταχύρρυθμο πρόγραμμα για την υλοποίηση
των έργων που αφορούν τους Ολυμπιακούς Αγώνες
αλλά και την ενεργοποίηση των έργων
στο μεγάλο λιμάνι, τόσο στο εμπορικό
όσο και στο επιβατηγό τμήμα.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Λιμάνι με συγκριτικά πλεονεκτήματα

Υπήρξε μια μάλλον επεισοδιακή αλλαγή στα ηγετικά κλιμάκια του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Πόσο αυτό το γεγονός έχει επηρεάσει το κλίμα, όταν μάλιστα βρίσκεται εν όψει η διαδικασία εισαγωγής του Οργανισμού στο Χρηματιστήριο;

Όπως έχει τονίσει και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης, η αλλαγή της Διοίκησης του ΟΛΠ Α.Ε. ήταν αποτέλεσμα διοικητικής κρίσης των προκατόχων μου και όχι προβλημάτων της εταιρείας. Σήμερα, τόσο η διαδικασία υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος όσο και η διαδικασία τεχνικής προετοιμασίας για την εισαγωγή στο ΧΑΑ προωθούνται κανονικά και μάλιστα με ιδιαίτερα επιταχυνόμενους ρυθμούς.

Πιστεύετε ότι οι σημερινές συνθήκες στο ΧΑΑ ευνοούν μια επιτυχή εισαγωγή του ΟΛΠ στη χρηματιστηριακή αγορά, όταν μάλιστα ο ίδιος ο υπουργός Οικονομίας αναγκάζεται να συγκαλέσει ειδική σύσκεψη για τη συνεχή πτώση που εμφανίζει ο Γενικός Δείκτης;

Ο ΟΛΠ Α.Ε. παρουσιάζει ιδιαίτερα ελκυστικά χαρακτηριστικά από άποψη υποδομής, δραστηριοτήτων, κύκλων εργασιών και κερδοφορίας, σε σχέση με την εισαγωγή του στο ΧΑΑ. Υποχρέωση της Διοίκησης της εταιρείας είναι η άρτια ολοκλήρωση της τεχνικής προετοιμασίας για την εισαγωγή της στο ΧΑΑ, και εκτιμούμε ότι η διαδικασία αυτή θα έχει ολοκληρωθεί εντός του τρίτου δεκαμήνου του προσεχούς Μαΐου. Από εκεί και πέρα η απόφαση για το χρόνο εισαγωγής της εταιρείας στο Χρηματιστήριο είναι θέμα του μετόχου, δηλ. του Δημοσίου.

Τι είναι αυτό που εγγυάται την αναπτυξιακή πορεία του ΟΛΠ υπό συνθήκες μάλιστα διεθνούς οικονομικής ύφεσης;

Ο ΟΛΠ Α.Ε. έχει ένα τεράστιο δυναμικό ανάπτυξης και ειδικρινά πιστεύω ότι οι προοπτικές για το λιμάνι του Πειραιά είναι εξαιρετικές. Το λιμάνι του Πειραιά, εκτός από την ιδιαίτερα ευνοϊκή του θέση στο σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, παρουσιάζει το πολύ μεγάλο πλεονέκτημα να υποστηρίζεται από μια εξαιρετική ναυτιλιακή και παραναυτιλιακή υποδομή. Αλλά τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα δεν σταματούν εδώ. Το λιμάνι διαθέτει πολύ εκτεταμένη υποδομή, πολύ σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό, ένα μηχανογραφικό σύστημα που στο μικρό διάστημα εφαρμογής του έχει δείξει τα θετικά αποτελέσματά του στις λιμενικές διαδικασίες και, βέβαια, ανθρώπινο δυναμικό που διακρίνεται για την εξειδίκευσή του, ιδιαίτερα στον τομέα της λιμενικής παραγωγής. Είναι πρόκληση για τη νέα διοίκηση να αναδείξει τα πλεονεκτήματα αυτά και να τα αξιοποιήσει.

Ποιοι είναι οι στόχοι σας και τι πολιτική σκέπτεστε να ακολουθήσετε για το πρώτο λιμάνι της χώρας;

Οι βασικοί στόχοι του ΟΛΠ Α.Ε. συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Η εισαγωγή του ΟΛΠ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.
- Η ταχύτερη διαδικασία προετοιμασίας του «Ολυμπιακού Λιμένα Πειραιά».
- Η πλήρης μετατροπή του κεντρικού λιμανιού σε επιβατηγό λιμένα υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτησης.
- Νέες λογικές στη στήριξη και την ανα-

διάρθρωση της ευρύτερης ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

- Ανταγωνιστικές υπηρεσίες για όλους τους χρήστες στη διακίνηση εμπορευμάτων.
- Συμμετοχή στην αισθητική ανάπλαση της πόλης του Πειραιά.
- Λειτουργική αναβάθμιση του λιμένα από φέτος και πλήρως από το 2003.

Εντάσσεται ο ΟΛΠ στο ευρύτερο πλαίσιο της υποδομής για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και ποιον ρόλο καλείται να παίξει το 2004;

Αναφορικά με τον προγραμματισμό των ολυμπιακών έργων επισημαίνουμε τα ακόλουθα: Τα πλέον σημαντικά έργα για την επίτευξη του στόχου της εξυπηρέτησης των ως άνω πλοίων φιλοξενίας είναι:

- Η ολοκλήρωση των λιμενικών έργων στην περιοχή Παλαιά με τη δημιουργία 3 πρόσθετων θέσεων πλοίων κρουαζιέρας.
 - Στον ίδιο χώρο προβλέπεται ένα έργο για την ενίσχυση δικτύων ύδρευσης και την κατασκευή δικτύου αποχέτευσης για διοχέτευση των αποβλήτων των πλοίων.
 - Η έξοδος των φιλοξενούμενων από εσωτερικό δοκτύλιο του ΟΛΠ όπως αυτός έχει μελετηθεί στο πλαίσιο του σχεδιασμού των Αγώνων για το 2004 και προβλέπεται να υλοποιηθεί μέσα στον επόμενο χρόνο.
 - Σειρά έργων ανάπλασης-εξασφάλισης και βελτίωσης κυκλοφορίας στην περιοχή, έργα βελτίωσης δικτύων παροχών ηλεκτροφωτισμού και τηλεφωνικού δικτύου, έργα περίφραξης, ανακατασκευή-ενίσχυση πυλών εισόδου-εξόδου.
- Αναμένεται ο ΟΛΠ Α.Ε. να ανταποκριθεί πλήρως στις υποχρεώσεις των Ολυμπιακών Αγώνων.

Με... ανέμους έντασης 10 μποφόρ έβαλε πλώρη για το Χρηματιστήριο ο ΟΛΠ

του Νάσου Πουλακίδα

αυτής της επιστολής έπεσε σαν κεραυνός στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με αποτέλεσμα σε διάστημα δύο ημερών να γίνουν αποδεκτές οι παρατήσεις Μανιατόπουλου και Ψαρούτη από τον Γ. Ανωμερίτη.

Να σημειωθεί ότι στα τέλη Μαρτίου είχε επιστραφεί στη Διοίκηση του ΟΛΠ, από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, ο φάκελος μετοχοποίησης για τη γνωστοποίηση και άλλων στοιχείων έως και την 31η Δεκεμβρίου 2001. Σε ερώτηση 12 βουλευτών της Ν.Δ. τέθηκε θέμα εκτέλεσης των ολυμπιακών έργων στο λιμάνι του Πειραιά, της πορείας των επενδύσεων, διοικητικών ζητημάτων, αλλά και εξηγήσεις για όσα υποστήριξε στην επιστολή του ο τέως πρόεδρος του Οργανισμού. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας απάντησε σε αυτή την ερώτηση ανεβάζοντας τους τόνους και αφήνοντας υπονοούμενα, αφού υποστήριξε ότι το κείμενο είχε ομοιόμορφες υπογραφές για την εξυπηρέτηση λιμανιόδικων συμφερόντων.

Από πλευράς της νέας διοίκησης του ΟΛΠ έχει τονιστεί ότι μετά το Πάσχα υπάρχουν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για την πλήρη κατάθεση του φακέλου. Ενός φακέλου που θα περιλαμβάνει στοιχεία ότι ο ΟΛΠ διαθέτει πάγια 114 δισ. δραχμές, κύκλο εργασιών πρώτης χρήσης 185 εκατ. ευρώ, μικτά κέρδη 71 εκατ. ευρώ και καθαρά κέρδη 25,1 εκατ. ευρώ. Η σχέση κερδών προς κύκλο εργασιών ανέρχεται σε 8,2% (απόδοση) το 2000 και το 2001 σε 11,7%. «Υπάρχουν πολλές εταιρείες στην Ελλάδα οι οποίες έχουν τέτοιες αποδόσεις;» αναρωτήθηκε προ ημερών στη Βουλή ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπογραμμίζεται ότι τρεις τραπεζικοί όμιλοι έχουν αναλάβει ως σύμβουλοι έκδοσης -η Bank of America, η Eurobank και η ΑΤΕ- οι οποίες και έχουν συντάξει το ενημερωτικό δελτίο προς το ΧΑΑ που περιέχει όλες τις οικονομικές, φορολογικές, νομικές και επενδυτικές υποχρεώσεις του Οργανισμού. Βάσει στοιχείων του υπουργείου Εμπορικής

Ναυτιλίας, το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στην 1η θέση της Ανατολικής Μεσογείου και στη 46η παγκοσμίως.

Το 1996 εξυπηρέτησε 585.000 κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων και πέρυσι 1.160.000 κινήσεις, δηλαδή παρουσίασε διπλάσια αύξηση σε διάστημα πέντε χρόνων. Το επενδυτικό πρόγραμμα ανέρχεται στα 75 δισ. δρχ. και περιλαμβάνει 42 έργα. Οι κοινοτικές επενδύσεις θα ανέλθουν στα 12 δισ. δρχ. Η νέα διοίκηση του Οργανισμού υπό τον Σ. Θεοφάνη, ο οποίος έως τις αρχές Απριλίου ήταν επικεφαλής του ΟΛΘ, έχει θέσει τους ακόλουθους στόχους:

1. Την ταχύτερη διαδικασία προετοιμασίας του «Ολυμπιακού Λιμένα Πειραιά».
 2. Την πλήρη μετατροπή του κεντρικού λιμανιού σε επιβατηγό λιμένα υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτησης.
 3. Νέες λογικές στη στήριξη και την αναδιάρθρωση της ευρύτερης ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης.
 4. Δημιουργία θυγατρικής επιχείρησης για τη Ζώνη. Άμεση απομάκρυνση όλων των παροπλισμένων πλοίων και ναυαγίων.
 5. Ανταγωνιστικές υπηρεσίες για όλους τους χρήστες στη διακίνηση εμπορευμάτων.
 6. Συμμετοχή στην αισθητική ανάπλαση της πόλης του Πειραιά.
 7. Λειτουργική αναβάθμιση του λιμένα από φέτος και πλήρως από το 2003.
 8. Επενδυτικές δραστηριότητες του ΟΛΠ και εκτός του φυσικού του χώρου μέσα από σύστημα θυγατρικών εταιρειών.
 9. Δημιουργία προγραμμάτων στήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, της βιομηχανικής, βιοτεχνικής και εμπορικής δραστηριότητας του ευρύτερου Πειραιά.
- Σημειώνεται ότι ήδη διαπραγματεύεται στο ΧΑΑ η μετοχή του ΟΛΘ, 10 λιμάνια εθνικής σημασίας μετατράπηκαν σε Α.Ε. και ήδη λειτουργούν, ενώ όλα τα λοιπά λιμάνια της χώρας μετατρέπονται σε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία υπό τη διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.



ύρω από την εισαγωγή του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο έχει ξεκινήσει ένα απίστευτο γαϊτανάκι δηλώσεων και σκληρών χαρακτηρισμών από πλευράς κυβέρνησης και αξιωματικής αντιπολίτευσης. Αντικειμενικοί παρατηρητές, με τα όσα έχουν ειπωθεί το τελευταίο διάστημα για τη μετοχοποίηση του Οργανισμού, αναρωτιούνται πώς θα κινηθεί η μετοχή με την εισαγωγή της, αφού ήδη θεωρείται ότι έχει απαξιωθεί!..

Από πλευράς της Ν.Δ. υποστηρίζεται πως η κυβέρνηση επιδιώκει να φορτώσει στις πλάτες μία μετοχή η αξία της οποίας δεν ανταποκρίνεται στα πραγματικά δεδομένα της εταιρείας. Από τη δική του σκοπιά, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης υπογράμμισε ότι αυτές οι αιτιάσεις εξυπηρετούν «λιμανιόδικα συμφέροντα» και χρηματιστηριακά παιχνίδια! Η «κόντρα» του κ. Μανιατόπουλου και του Χ. Ψαρούτη, οι οποίοι μέχρι πρότινος κατείχαν τις θέσεις του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου του ΟΛΠ αντίστοιχα, άνοιξε το θέμα. Ο επικεφαλής του τομέα Ναυτιλίας της αξιωματικής αντιπολίτευσης Μιχ. Βαρυβασιλάκης έφερε στη δημοσιότητα επιστολή του κ. Μανιατόπουλου, που αναφέρονταν αρνητικά στην πορεία υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος και σε άλλα διοικητικά ζητήματα του Οργανισμού. Η αποκάλυψη

Η Εταιρία μας έχει πολυετή πείρα
στη διακίνηση ανταλλακτικών/εφοδίων πλοίων σε όλο τον κόσμο
με επιλεγμένους αντιπροσώπους στις 5 ηπείρους.

Η διαρκής έρευνα και ενημέρωση σε νέα προϊόντα και υπηρεσίες
σε συνδυασμό με την μεγάλη εμπειρία μας και το χαμηλό κόστος
κάνουν την εταιρεία μας να διακρίνεται.



OURAS

INTERFREIGHT SERVICES LTD.

**FORWARDERS - CUSTOMS BROKERS
WORLD - WIDE AIR - SEA AND TRUCK SERVICES**

ΚΕΝΤΡΙΚΟ:

Λ. Δημοκρατίας 421, Ν. Ικόνιο
Πέραμα 188 63
Τηλ.: 010-4014200
Fax: 010-4014207/8
e-mail: AF210@BOURAS.BIZ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:

Σαλαμίνος 2,
Θεσσαλονίκη 546 25
Τηλ.: 0310-552820
Fax: 0310-532189
e-mail: tael@the.forthnet.gr

ΣΠΑΤΑ:

Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
«Ελ. Βενιζέλος», Σπάτα, Κτίριο 27, Γραφείο 411
Τηλ.: 010-3542240-76-259
Fax: 010-3542333

ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ:

Διασυννοριακό Εμπορικό και Εκθεσιακό
Κέντρο «Ο ΠΡΟΜΑΧΩΝ»
Προμαχώνας/Σερρών, Γραφείο Α6 Κτιρ. Διοίκησης
Τηλ.: 03230-28501-2,
Fax: 03230-28503
e-mail: tael@otenet.gr

Συνεχίζεται η υποτονικότητα



Θετικά ήταν τα σημάδια της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, όσον αφορά τουλάχιστον την πορεία των δεικτών την περίοδο που εξετάζουμε. Ο Baltic Dry κινήθηκε ελαφρώς ανοδικά, κερδίζοντας 30 μονάδες από την τελευταία μας ανασκόπηση και φθάνοντας τις 1.103 μονάδες, ενώ ο δείκτης των Capes κέρδισε περίπου 50 μονάδες και έκλεισε γύρω στις 1.377. Η πλέον εντυπωσιακή πορεία, όμως, ήταν αυτή του BHHI, ο οποίος διαμορφώθηκε γύρω στις 7.744 μονάδες, βελτιωμένος κατά 635 μονάδες από τον τελευταίο μήνα. Ο μόνος δείκτης που κινήθηκε πτωτικά ήταν αυτός των Panamaxes σημειώνοντας μείωση 27 μονάδων. Αξίζει να σημειωθεί πάντως, πως από τις αρχές της χρονιάς όλοι οι δείκτες έχουν σημειώσει άνοδο η οποία είναι της τάξεως του 26,6% (232 μονάδες) για τον BDI, του 7,9% (78 μονάδες) για τον BPI, του 33% (342 μονάδες) για τον BCI και του 13,2% (905 μονάδες) για τον BHI. Εν τω μεταξύ, σημάδια βελτίωσης παρουσιάζει τελευταία η αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία να επωφελούνται περισσότερο της βελτίωσης αυτής.

Στο χώρο των αγοραπωλησιών, η υποτονικότητα όσον αφορά τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια συνεχίζεται, αντανακλώντας την αδύναμη ναυλαγορά και τις άσχημες προοπτικές του χώρου. Στον αντίποδα, το αγοραστικό ενδιαφέρον από πλευράς Ελλήνων πλοιοκτητών για μεταχειρισμένα φορτηγά συνεχίστηκε, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στο μεγάλο σχετικά αριθμό πράξεων που έλαβαν χώρα τη συγκεκριμένη περίοδο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες οδηγούν την «κούρσα» στο συγκεκριμένο χώρο καθώς στις 11 πρώτες εβδομάδες του 2002, από τα 56 handysize ξηρού φορτίου που άλλαξαν χέρια, τα 35 αποκτήθηκαν από Έλληνες, με δεύτερους στη σειρά τους Κινέζους αγοραστές με μόλις οκτώ πράξεις στο ενεργητικό τους. Η αυξημένη ζήτηση για πλοία κατασκευής

από τα τέλη του 1980 έως και τα μέσα του 1990 χωρίς την ύπαρξη αντίστοιχης προσφοράς, έχει δημιουργήσει μια δυσανάλογη κατάσταση που ωθεί ανοδικά τα επίπεδα των τιμών και η οποία δεν αναμένεται να αλλάξει τις επόμενες εβδομάδες.

Όσον αφορά τις ναυπηγήσεις, επανήλθε η ηρεμία μετά την αυξημένη δραστηριότητα που παρατηρήθηκε στα τέλη Μαρτίου στις παραγγελίες Suezmaxes. Παρόλο που κάποιοι υποστηρίζουν πως η συγκεκριμένη αγορά βρίσκεται στα πρόθυρα της ανάκαμψης, αυτό φαίνεται κάπως απίθανο προς το παρόν, αφού αρκετά ναυπηγεία δεν έχουν καταφέρει να καλύψουν τις κενές θέσεις για παράδοση το 2003.

Στον τομέα των διαλύσεων, η περιοχή του Πακιστάν αντιμετωπίζει προβλήματα τελευταία, λόγω της αύξησης της φορολογίας και της παράλληλης μείωσης των τιμών των προϊόντων της βιομηχανίας μετάλλου της χώρας. Επί πλέον, η εμφανής έλλειψη διαθέσιμων τονάζ προς διάλυση έχει συνδράμει αρνητικά στο όλο σκηνικό, με αποτέλεσμα οι γειτονικές χώρες της Ινδίας και του Μπανγκλαντές να έχουν αποκτήσει σαφές πλεονέκτημα στα επίπεδα των τιμών που μπορούν να προσφέρουν στους υποψήφιους πωλητές. Οι τιμές εξακολουθούν να βρίσκονται σε αρκετά ικανοποιητικά για την εποχή επίπεδα, ενώ αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί το ότι η Κίνα εμφανίζεται αρκετά ανταγωνιστική σε σχέση με τις παραπάνω χώρες για τονάζ με παράδοση στη Νοτιοανατολική Ασία. Γενικότερα, τα επίπεδα των τιμών για παράδοση στην Ινδία βρίσκονται γύρω στα 145-150 δολάρια ανά τόνο light για φορτηγά, γύρω στα 155 δολάρια για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα 160 δολάρια, περίπου, για δεξαμενόπλοια. Παρόλο που οι τιμές εμφανίζονται σταθερές τις τελευταίες εβδομάδες, αναμένεται πτωτική διόρθωση, τουλάχιστον όσον αφορά την αγορά της Ινδίας.



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

BULKCARRIERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
PAN ADANGBAY	149,722	1990 - KOREA	GEARLESS	17,500,000	COMBINE MARINE
LANKA MANEL	149,581	1984 - JAPAN	GEARLESS	XS 7,000,000	GREEK
ABIDIN PAK	74,044	1995 - JAPAN	GEARLESS	13,800,000	THEO SHIPPING
WEST FORTUNE	69,111	1994 - JAPAN	GEARLESS	12,000,000	DANAOS
MERCURY STAR	68,591	1994 - JAPAN	GEARLESS	12,000,000	GREEK
MARINE RANGER	63,940	1984 - DENMARK	GEARLESS	RGN 5,800,000 - 6,000,000	CHANDRID HELLAS
TRANSWORLD 3	48,000	2001 - RUSSIA	CRANES 4 X 35	14,500,000	GREEK
PRETTY RUBY	47,075	1997 -	CRANES 4 X 35	14,100,000	EMPROS
FLORAL LAKE	46,640	1995 - JAPAN	CRANES 4 X 31	12,400,000	KOUROS MARITIME
CLIO HORIZON	45,111	1994 - JAPAN	GEARLESS	11,450,000	GREEK
LEPTA VENUS	43,536	1992 - JAPAN	TEU 1082	9,750,000	GREEK
MARIA	40,891	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 30		
LOK KIRTI	33,663	1978 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,300,000	CHINESE
PATERSON	32,713	1985 - CANADA	GEARLESS	2,900,000	CANADIAN
CARTIERDOC	28,591	1960 - GERMANY	GEARLESS	UNDISCLOSED ENBLOC	CANADA STEAMSHIP LINES
MANTADOC	17,893	1967 - CANADA	CRANES 1 X 5	"	"
APTAMARINER	31,2000	1979 - U.K.	GEARLESS	"	"
SAPAI	28,860	1989 - JAPAN	CRANES 2 X 25	RGN 1,000,000 ON	CHINESE
SILVER WING	28,740	1992 - JAPAN	CRANES 3 X 15	"AS IS" BSS	
OCEAN PALM	28,415	1997 - JAPAN	GEARLESS	6,750,000	FAR EASTERN
DANIA PORTLAND	28,251	1984 - CHINA	CRANES 4 X 30	7,700,000	GREEK
KONGSDAL	7,465	1980 - DENMARK	CRANES 4 X 31	11,550,000	CHIANESE
PORTLAND	4,477	1976 - DENMARK	CRANES 4 X 25	RGN 22,900,000 ENBLOC	TORDENSKJOLD, NORWAY
SOUTHEAST ALASKA	27,610	1986 - JAPAN	CRANES 4 X 25	INCL 10 YRS T/C BACK	"
ZIRCON	23,853	1980 - JAPAN	CRANES 4 X 25	"	"
KEN YO	23,588	1995 - JAPAN	TEU 600	5,400,000	MEADWAY
ETERNITY	22,201	1993 - JAPAN	CRANES 4 X 30	1,550,000	SYRIAN
PROUSA	18,750	1979 - JAPAN	CRANES 4 X 30	RGN 7,750,000 - 8,000,000	GREEK
MAIKA	7,310	1986 - TURKEY	DERRICKS 4 X 25	7,200,000	GREEK
SENIORITY	5,163	1991 - U.K.	TEU 264	1,415,000	CLEMKO/STASINOPOULOS
MEDALLION	4,240	1981 - DENMARK	CRANES 2 X 8	1,650,000	GREEK
			CRANES 2 X 22		
			GEARLESS	XS 2,000,000	UNDISCLOSED
			TEU 150	1,100,000	NORWEGEAN
			DERRICKS 2 X 6		

TANKERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
TIJUCA	310,686	1987 - BRAZIL	TANKER	RGN 25,500,000	BERGESEN
COSMO VENUS	250,267	1986 - JAPAN	TANKER	COMMITTED FOR 2 YRS T/C	SAMOS STEAMSHIP
				AT USD 18,500/DAY WITH	
				PURCHASE OBLIGATION	
				AT USD 9,500,000	
TOKIWA	243,850	1991 - JAPAN	TANKER	24,500,000	SHINYO INT
COLUMBIA	156,000	1999 - KOREA	TANKER	RGN 50,500,000 INCL 10 YR	HANSA HAMBURG
				T/C BACK AT USD 28,000/DAY	
NINFEA	33,715	1976 - DENMARK	TANKER	1,100,000 ON "AS IS" BSS	UNDISCLOSED
SEISHIN	15,000	1986 - JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
ALAM KARANG	7,544	1985 - JAPAN	TANKER	3,700,000	KOREAN
THEMERA	64,298	1978 - JAPAN	OBO	XS 2,000,000 AT AUCTION	UNDISCLOSED



Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Απρίλιος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
NAVIOS DYNASTY	70,242	1989 - JAPAN	GEARLESS	REGION 10,500,000	GREEK
CHUNGJIN	69,634	1993 - JAPAN	GEARLESS	REGION 10,800,000	BYZANTINE MARITIME
OTRADA	38,625	1981 - JAPAN	CRANES 4X25 934 TEU	REGION 3,400,000	ITALIAN
NAND RATI	26,710	1984 - INDIA	CRANES 5X25	3,000,000	UNDISCLOSED
GREEN SYLVAN	26,446	1993 - JAPAN	CRANES 4X30	REGION 9,500,000	GREEK
SAKURA	23,209	1987 - JAPAN	CRANES 5X25 672 TEU	REGION 5,700,000	GREEK
SUKRU DENIZ	18,332	1981 - ARGENTINA	CRANES 5X25 579 TEU	UNDISCLOSED	SAI KUN SHIPPING
2. TANKERS	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
FRONT TARIM	280,954	1993 - JAPAN	TANKER	104,000,000 ENBLOC	TANKER PACIFIC
FRONT TARTAR	279,937	1993 - JAPAN	TANKER	"	"
MYSTRAS II	138,930	1976 - JAPAN	TANKER	6,800,000	SINGLE BUOY MOORING
AMER POWER	31,486	1978 - CANADA	TANKER	2,800,000	SINGAPORE BASED
NAND PRAKRITI	30,965	1975 - GREECE	TANKER	1,500,000	GHANA BASED
NCC HIJAZ	15,114	1985 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	5,750,000	UNDISCLOSED
EXCELSIOR	11,055	1992 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	9,500,000	FAR EASTERN
3. DEMOLITION	D.W.T.	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
PANTOKRATOR	BULKER	71,730	1977	175	BANGLADESH
CHIOS CHALLENGE	BULKER	30,230	1976	165	UNDISCLOSED
SEA EXPRESS	CONTAINER	16,114	1978	181	UNDISCLOSED
CITY OF LOME	TWEEN DECKER	16,000	1978	179	BANGLADESH
ATHOS	TANKER	276,221	1974	174	CHINA
KHARK	TANKER	231,712	1975	200	BANGLADESH
HORIZON IX	TANKER	123,449	1974	193	BANGLADESH

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Απρίλιος 1992

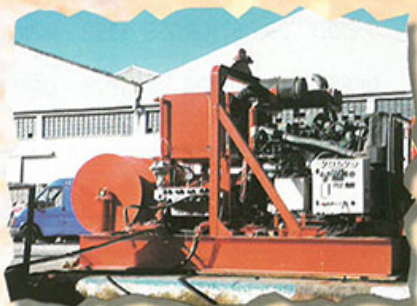
1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
EL ANCORA	129,390	1973 - JAPAN	GEARLESS	3,700,000	POLEMBROS
NAVIOS VALOR	62,344	1972 - JAPAN	GEARLESS	2,250,000	GREEK
BRISAS I	61,981	1980 - JAPAN	GEARLESS	UNDISCLOSED	FIRST LINE KOREA
WILMASTER	36,415	1977 - JAPAN	CRANES 4X25	8,600,000	SCANDINAVIAN
FEDERAL HUDSON	28,659	1978 - GERMANY	CRANES 4X25, TEU 828	5,000,000	GREEK
MAERSK CEDAR	26,563	1985 - JAPAN	CRANES 4X30	12,900,000	JAPANESE
SILVER SORREL	25,404	1983 - JAPAN	CRANES 4X25	8,300,000	O. DITLEV SIMONSEN
GREEN ELLIOT	23,550	1978 - JAPAN	DERRICKS 5X25	4,500,000	CLIENTS OF ADRIATIC
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
KOSMOS SEAFARER	271,891	1974 - JAPAN	TANKER	6,500,000	POLEMBROS
AKAMA	257,023	1974 - JAPAN	TANKER	10,200,000	ADRIATIC TANKERS
FRONT MELODY	133,500	1991 - SPAIN	TANKER	46,000,000	NAVIERA TAPIAS
DORTHE MAERSK	98,224	1983 - DENMARK	TANKER	32,500,000	MAINLAND CHINESE
EDINBURGH SAVANNA	77,437	1970 - JAPAN	TANKER	3,000,000	COSMOS OIL
MOBIL CHALLENGE	39,100	1983 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	35,000,000 ENBLOC	STORLI
PETROS	39,100	1984 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	"	"
WIND SUNRISE	31,102	1978 - NORWAY	PRODUCT CARRIER	6,600,000	GREEK
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
ASSIMINA	BULKER	69,166	1966	REGION 161-163	PAKISTAN
GURHAN GUNER	BULKER	44,000	1965	155	CHINA
DIMITROULA	BULKER	26,039	1968	153	CHINA
WORLD SUMMIT	TANKER	255,850	1974	153	PAKISTAN
PEDOULAS	TANKER	63,972	1966	183	INDIA
NIKOS KAZANTZAKIS	ORE/OIL	85,830	1970	158.5	CHINA

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

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
SAUDI JEDDAH	CONTAINER	67,000	1999 - KOREA	TEU 4400	40,000,000	SWISS
SAUDI JUBAIL	CONTAINER	67,000	1999 - KOREA	TEU 4400	40,000,000	SWISS
SAUDI YANBU	CONTAINER	67,000	2000 - KOREA	TEU 4400	40,000,000	SWISS
MAPLE RIVER	CONTAINER	34,477	1982 - GERMANY	TEU 2159	5,800,000 ENBLOC	SEASPAN INT, CANADA
RIVER CRYSTAL	CONTAINER	34,477	1983 - GERMANY	TEU 2159	"	"
KUO HSIUNG	CONTAINER	18,154	1993 - JAPAN	TEU 1286	8,500,000 INCL 1 YR T/C BACK AT USD 7,500/DAY	GREEK
SUPERFAST III	FERRY	29,067 GROSS	1998 - FINLAND	PASS 1400 CABINS 222, CARS 160	75,000,000 ENBLOC	TT LINE
ARCTIC SWAN	REEFER	11,724	1973 - DEMARK	REEFER CAP 16,050	1,300,000	LOMAR SHIPPING OF LONDON

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LDT	BUYERS
TRESURE SEA	BULKER	139,507	1977 - GERMANY	23,720	P+C TERMS	CHINA
APOLLONIA LION	BULKER	72,044	1977 - JAPAN	12,807	140	INDIA
DANAKOS	BULKER	36,022	1977 - JAPAN	-	-	INDIA
ADIB	BULKER	34,997	1977 - SPAIN	7,538	143	INDIA
SKIATHOS	BULKER	34,237	1977 - JAPAN	7,600	147	INDIA
ALLY	BULKER	27,050	1977 - JAPAN	6,712	130	BANGLADESH
PIONEER SUN	BULKER	23,175	1976 - GERMANY	7,885	126	BANGLADESH
LUMEN	BULKER	20,327	1976 - JAPAN	6,609	138	INDIA
HALLDOR	SD 14/15	15,079	1977 - U.K.	4,300	105	CHINA
LAJA	CONTAINER	23,709	1978 - JAPAN	10,913	138 INCL A PREMIUM PAID FOR 7 HEAVY LIFT CRANES	CHINA
ORIENT CORD	CONTAINER	16,030	1983 - GERMANY	9,082	150	INDIA
PELRANGER	CONTAINER	6,945	1978 - JAPAN	-	105 ON "AS IS" BSS PIRAEUS	UNDISCLOSED
EUROBULKER II	CAR CARRIER	25,950	1970 - YUGOSLAVIA	8,253	135	INDIA
AQABA FALCON	CEMENT CARRIER	52,650	1967 - JAPAN	15,56	138,25	INDIA
ANCINA	TANKER	267,401	1978 - U.K.	39,252	-	BANGLADESH
OCEAN VENTURE	TANKER	122,249	1973 - U.S.A.	22,582	138	SINGAPORE
SEA ISLE CITY	TANKER	96,888	1981 - JAPAN	15,223	153	INDIA
ARROW	TANKER	96,531	1976 - SINGAPORE	17,119	-	INDIA
CHESAPEAKE CITY	TANKER	89,279	1981 - JAPAN	17,499	153	INDIA
OCEAN CITY	TANKER	89,279	1981 - JAPAN	17,499	153	INDIA
ENALIOS POSEIDON	TANKER	84,814	1978 - JAPAN	14,004	152	BANGLADESH
RIVER STREAM	TANKER	32,477	1974 - NORWAY	7,423	161,25	INDIA
PYRRIHIOS	TANKER	31,127	1974 - GREECE	-	141	INDIA
NAND PRAKRITI	TANKER	30,965	1975 - GREECE	7,442	144	INDIA
HOPE A	TANKER	29,842	1975 - ITALY	9,018	-	INDIA
GOD PRAYER	TANKER	16,540	1977 - RUSSIA	5,560	155	INDIA
FAIRPLAY	PRODUCT CARRIER	31,487	1979 - CANADA	8,000	160	INDIA
GAZ HUDSON	LPG CARRIER	15,530	1967 - NORWAY	7,450	155	INDIA
NEARCHOS	FREEDOM	15,097	1977 - JAPAN	4,000	P+C TERMS ON "AS IS" BSS PIRAEUS	UNDISCLOSED
HERNES	FREEDOM	15,048	1977 - SINGAPORE	4,323	147	INDIA
PLATON	FREEDOM	14,874	1978 - JAPAN	4,046	P+C TERMS ON "AS IS" BSS PIRAEUS	UNDISCLOSED
STONEWALL JACKSON	TWEEN	41,578	1974 - U.S.A.	16,162	162	INDIA
IBN HAZM	TWEEN	23,860	1977 - U.K.	7,470	151	INDIA
JILFAR	TWEEN	23,618	1977 - KOREA	7,673	145	INDIA
GLOBAL PRIDE	TWEEN	17,057	1977 - GERMANY	5,475	-	INDIA
AYESHA	TWEEN	12,896	1956 - RUSSIA	2,025	133,5	INDIA
VALKLA	TWEEN	7,400	1975 - POLAND	4,300	P+C TERMS	INDIA

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>



άγια τακτική του YEN είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας καθώς και η βελτίωση των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών, με βάση και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης», τονίζει στην αποκλειστική συνέντευξή του στα «Ν.Χ.» ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του YEN κ. Νίκος Θωμόπουλος.

Ο γ.γ. του YEN αναφέρεται ακόμα και στο πρόβλημα της γραφειοκρατίας, στα σχέδια για τη λιμενική πολιτική, στο ρόλο που θα διαδραματίσουν τα 12 λιμάνια τα οποία πρόσφατα χαρακτηρίστηκαν ως λιμάνια εθνικής σημασίας, καθώς και στις δυνατότητες αξιοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Ποιος ήταν ο πρωταρχικός στόχος της σύστασης της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής;

Οι λιμένες είναι ένας βασικός πρωταγωνιστής του παγκοσμίου εμπορίου και του συστήματος μεταφορών και σε χώρες, όπως η Ελλάδα, παίζουν επί πλέον σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της σύνδεσης του νησιωτικού συμπλέγματος με την ηπειρωτική Ελλάδα και στην ενίσχυση και ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας.

Προτεραιότητα της κυβέρνησης η αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών

**συνέντευξη του Νίκου Θωμόπουλου,
γ. γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής,
στον Νάσο Πουλακίδα**



Εάν θέλουμε να επιταχύνουμε τη διαδικασία του εκσυγχρονισμού και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της τουριστικής βιομηχανίας και επί πλέον την ανάπτυξη ολόκληρης της παράκτιας και της νησιωτικής Ελλάδας, είναι απολύτως απαραίτητο να προτάξουμε στις επιλογές μας και στις προτεραιότητές μας, τις υποδομές στους λιμένες της χώρας, ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας, της οικονομίας, του κοινωνικού συνόλου, καθώς και στις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού, στο πλαίσιο της παγκόσμιας αγοράς λιμενικών υπηρεσιών.

Πρωταρχικός στόχος της ίδρυσης της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΠ), λοιπόν, μπορεί να θεωρηθεί η κάλυψη αυτών των αναγκών.

Εάν, δε, παράλληλα αποδεχόμαστε το ρόλο του κοινωνικού κράτους, που σημαίνει ανάγκη σοβαρών επενδύσεων για τη διασφάλιση τακτικής και απρόσκοπτης επικοινωνίας νησιών με ολιγοπληθυσμό, ιδιαίτερα τα ακριτικά, με κεντρικά νησιά ή την ηπειρωτική Ελλάδα, τότε θα μου επιτρέψετε να διατυπώσω την άποψη ότι εξίσου σημαντικός και καθοριστικός στόχος της ίδρυσης της ΓΓΛΠ αποτελεί η επιτυχής κάλυψη αυτού του ρόλου, που είναι αρκετά δύσκολος αλλά ταυτόχρονα και προκλητικός.

Υπήρχε εθνική λιμενική πολιτική και η Γενική Γραμματεία είναι η συνέχειά της;

Πάντοτε υπήρχε εθνική λιμενική πολιτική. Απλώς, οι Αρχές της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως αυτή διαμορφωνόταν κάθε φορά από την εκάστοτε κυβέρνηση, δεν εξειδικεύονταν μεθοδικά, ώστε να καταλήξουν με σωστές αποφάσεις στις επιλογές των βέλτιστων επενδύσεων.

Η σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής στοχεύει στη δημιουργία του κατάλληλου μηχανισμού εξειδίκευσης της εθνικής λιμενικής πολιτικής, στη λήψη των αναγκαίων αποφάσεων για τον προγραμματισμό και υλοποίηση ενεργειών και επενδύσεων και στη συνεχή παρακολούθησή τους, ώστε να διασφαλισθεί η έγκαιρη και ορθή ολοκλήρωσή τους και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων. Αν λάβουμε δε υπ' όψιν μας και τις ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας και τις διαφορο-

ποιήσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι προφανές ότι επιβάλλεται η ύπαρξη ενός σωστά δομημένου μηχανισμού συλλογής μηνυμάτων και πληροφοριών, αξιολόγησης αυτών και επαναπροσδιορισμού της λιμενικής πολιτικής.

Συχνά-πυκνά μιλάμε για ανύπαρκτες λιμενικές υποδομές. Μπορείτε να μας δώσετε ένα στίγμα για τις λιμενικές υποδομές;

Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε τα ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της χώρας μας, που συνίστανται στον πολυσησιακό χαρακτήρα και στη μεγάλη διασπορά των νησιών της, καθώς και στη γεωγραφική θέση τους σε σχετικά μεγάλη απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Στην ελληνική επικράτεια υπάρχουν πάνω από 500 λιμενικές εγκαταστάσεις από τις οποίες οι 154 είναι βασικοί λιμένες μεγάλου, μεσαίου ή μικρού μεγέθους, οι οποίοι εξυπηρετούν κυρίως την επιβατική κίνηση. Πολλοί λιμένες λοιπόν, μεγάλης οι ανάγκες, δεδομένοι αλλά όχι αρκετοί οι πόροι, έλλειψη μηχανισμού προτεραιοτήτων, όπως αναλύθηκε πιο πάνω, μη τεχνοκρατική αντίληψη αναφορικά με τη σκοπιμότητα και τη διαστασιολόγηση των λιμενικών υποδομών είναι μερικές από τις αιτίες που οδήγησαν σε επιλογές, η υλοποίηση των οποίων δίνει την εικόνα, σε πολλές περιπτώσεις, λιμενικών υποδομών του χθες. Λιμενικές υποδομές, λοιπόν, όχι «ανύπαρκτες», αλλά «ημιτελείς» και πάντως μη ανταποκρινόμενες στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Όμως, από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να παραδεχθούμε ότι μέχρι σήμερα στον τομέα των λιμενικών υποδομών έγιναν και βήματα σωστά, και τελευταία γίνονται και άλματα. Πολλά μεγάλα λιμενικά έργα βρίσκονται σήμερα στη φάση της εκτέλεσης και προγραμματίζεται η ολοκλήρωσή τους, στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και της προετοιμασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Επειδή πιστεύω ότι έγκαιρα διαπιστώσαμε τις ανάγκες της εποχής, γι' αυτόν το λόγο η κυβέρνηση έθεσε ως προτεραιότητα τη διαμόρφωση μιας σύγχρονης εθνικής λιμενικής πολιτικής. Αυτή η απόφαση αποτυπώθηκε με όλες τις πρόσφατες θεσμικές αλλαγές.

Ποια λιμενικά έργα βρίσκονται σήμερα στη φάση της εκτέλεσης;

Πόγια πολιτική του ΥΕΝ είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας καθώς και η βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, με βάση και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης και τα χωροταξικά και προγραμματικά σχέδια ανάπτυξης των λιμένων. Ήδη στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος «Οδικό Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη» Γ' ΚΠΣ 2000-2006 και στο Μέτρο 7.1 «Λιμάνια» έχουν δεσμευτεί πόροι συνοδικού ύψους 211,3 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 182 εκατ. ευρώ (ή 62 δισ. δρχ.) η δημόσια δαπάνη και 29,3 εκατ. ευρώ πρόβλεψη ιδιωτικής συμμετοχής. Με βάση το γενικό στόχο και τα αναμενόμενα αποτελέσματα του Μέτρου 7.1, τις προτάσεις των φορέων, το γενικό σχεδιασμό, τη στρατηγική προτεραιοτήτων λιμενικών υποδομών, τη σκοπιμότητα και τον προϋπολογισμό των έργων, την εθνική λιμενική πολιτική σε σχέση με την πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. προωθούνται από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), που συστάθηκε ταυτόχρονα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, οι διαδικασίες ιεράρχησης των έργων καθώς και η κατανομή των παραπάνω πιστώσεων στους λιμένες της χώρας. Παράλληλα και στο προαναφερόμενο πλαίσιο προωθούνται οι διαδικασίες χρηματοδότησης δράσεων λιμενικών έργων από τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, το Ταμείο Συνοχής και το INTERREG, ύψους της τάξης των 418 εκατ. ευρώ. Σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ, του ΥΠΕΘΟ και των περιφερειών της χώρας προωθούνται οι διαδικασίες οριστικοποίησης των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης μελετών και έργων και για τα νησιά του Αιγαίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/01. Από το Β' ΚΠΣ και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων χρηματοδοτήθηκαν και εκτελούνται σημαντικά λιμενικά έργα, εκ των οποίων ορισμένα έχουν ήδη ολοκληρωθεί, στους κυριότερους λιμένες της χώρας, όπως είναι οι Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Αίγιο, Βόλος, Ρόδος, Μύκονος, Σούδα, Ηράκλειο, Λαύριο, Άγ. Νικόλαος Κρήτης, Μήλος, Πάρος.

Στο πλαίσιο του εθνικού τομεακού προγράμματος του Γ' ΚΠΣ έχουν προβλεφθεί δράσεις στους παρακάτω λιμένες: Πειραιά, Πάτρας, Λαυρίου, Βόλου, Σούδας, Ρόδου, Μυκόνου και Καβάλας. Στα υπόλοιπα προγράμματα, όπως τα ΠΕΠ, το Ταμείο Συνοχής και το INTERREG, έχουν προβλεφθεί δράσεις σε πολλούς λιμένες. Ενδεικτικά αναφέρονται οι λιμένες: Αλεξανδρούπολης, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Κατάκωλου, Αιγίου, Λήμνου, Χίου, Σαντορίνης, Κέρκυρας, Ραφίνας, Θεσσαλονίκης, Πάρου κ.α. Οι παραπάνω προτάσεις δεν έχουν οριστικοποιηθεί όλες, γιατί αξιολογούνται από τις αρμόδιες διαχειριστικές αρχές, με βάση κριτήρια επιθεξιμότητας που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή Παρακολούθησης, και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, στο πλαίσιο της εξειδίκευσης της εθνικής λιμενικής πολιτικής και της αρμοδιότητας που της παρέχει ο νόμος, αναφορικά με την έγκριση των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης των λιμενικών έργων.

Το πρόβλημα της γραφειοκρατίας και η εμπλοκή περισσότερων των δύο υπουργείων -για ένα έργο απαιτήθηκαν 17 υπογραφές- πώς θα ρυθμίσουν;

Μέχρι πρότινος, για να ληφθεί μια απόφαση ουσιαστικής παρέμβασης σ' ένα λιμένα, θα έπρεπε να γνωμοδοτήσουν δεκαεπτά φορείς, που ανήκουν στα υπουργεία Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ΥΕΝ, Ανάπτυξης, Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αιγαίου, Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Άμυνας και Πολιτισμού.

Αυτό τι σήμαινε; Καθυστερήσεις και προβλήματα στην κατασκευή των έργων, γραφειοκρατική διαδικασία που είχε αποτέλεσμα την υλοποίηση μελετών λιμένων που είχαν σχεδιαστεί πριν από 7 και 8 χρόνια και που με την ολοκλήρωση της κατασκευής δεν ήταν πλέον σε θέση να καλύψουν σύγχρονες ανάγκες, όπως π.χ. πλοίων νέας τεχνολογίας ή παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες.

Ένα άλλο πρόβλημα που δημιουργείται από την ύπαρξη της γραφειοκρατίας είναι το γεγονός ότι εμπλέκονται υπηρεσίες διαφόρων υπουργείων σε έργα και υπηρεσίες συνδεδεμένες και απαραίτητες για τη λειτουργία των λιμένων. Ενδεικτικά σας αναφέρω τις εκκαφές υφάλων, τις φωτισ-



Η σύσταση της Γενικής Γραμματείας

Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής

δεν έχει σκοπό τη συλλογή

αρμοδιοτήτων ή δραστηριοτήτων

άλλων υπουργείων και φορέων,

αλλά έρχεται να παίξει ρόλο

συντονιστικό, επιτελικό

και σε κύρια θέματα, όπως

η χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής

και η χωροθέτηση λιμένων,

ρόλο αποφασιστικό και εκτελεστικό

μόνοις κ.λπ.

Η σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής δεν έχει σκοπό τη συλλογή αρμοδιοτήτων ή δραστηριοτήτων άλλων υπουργείων και φορέων, αλλά έρχεται να παίξει ρόλο συντονιστικό, επιτελικό και σε κύρια θέματα, όπως η χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής και η χωροθέτηση λιμένων, ρόλο αποφασιστικό και εκτελεστικό.

Στο πλαίσιο αυτό ο ρόλος της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι καταλυτικός. Η Επιτροπή αυτή θα λειτουργήσει ως ένα one stop shop, δηλαδή ως το μοναδικό πρώτο και τελευταίο σημείο επαφής του ενδιαφερομένου με την ελληνική δημόσια διοίκηση. Η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι μια ενδεκαμελής επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των μέχρι σήμερα συναρμοδίων υπουργείων και η οποία αναλαμβάνει την ευθύνη, με σύντομες διαδικασίες, να αντικαταστήσει την υφιστάμενη γραφειοκρατία. Ελπίζουμε πως ο απαιτούμενος χρόνος των 2 έως 3 ετών για την αδειοδότηση ενός λιμανιού θα περιορισθεί σε 2 με 3 μήνες. Με άλλα λόγια, η Επιτροπή λειτουργεί αποφασιστικά σαν ένα εργαλείο προγραμματισμού αλλή και έγκαιρης υλοποίησης επενδύσεων, που, όπως προαναφέρθηκε, έλειπε μέχρι σήμερα από την υφιστάμενη εθνική λιμενική πολιτική. Η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι το καθοριστικό στοιχείο αξιολόγησης της καινοτομίας της ελληνικής Πολιτείας, που εκφράστηκε με την ίδρυση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

Τι ρόλο έχουν να διαδραματίσουν τα 12 λιμάνια που πρόσφατα χαρακτηρίστηκαν ως λιμάνια εθνικής σημασίας;

Η ναυτιλιακή μεταφορά και οι λιμενικές δραστηριότητες κατέχουν εξέχουσα θέση στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον της χώρας. Οι λιμένες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και συμβάλλουν στην ανάπτυξη των συναλλαγών μας και στην εξυπηρέτηση του εμπορίου γενικότερα. Είναι επιτακτική η ανάγκη να αναδειχθεί η Ελλάδα ως λιμενικός κόμβος τριών ηπείρων μέσω της συνεχούς οικονομικής και λειτουργικής τους ανάπτυξης, μέσα σ' ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο το οποίο αλληλίζει εν όψει και της πρότασης οδηγίας της Ε.Ε. για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, καθορούνται οι δώδεκα λιμένες, που από παλιά έχουν χαρακτηριστεί λιμένες εθνικής σημασίας, να παίξουν ουσιαστικό ρόλο. Ήδη ο ΟΛΘ εισήλθε στο ΧΑΑ και ο ΟΛΠ εισέρχεται εντός του 2002 στο ΧΑΑ, ενώ οι υπόλοιποι δέκα πρόσφατα μετατράπηκαν σε

Coatings?

*we
make it
simple!*



Underwater

Cargo Holds



Ballast Tanks



Special Coatings



wilckens®

Licensee of **kansai** Paint

12, Skouze Str.,
185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 10 4281200,
Fax: +30 10 4281805,
Tlx: 212083 POLA GR



**Η μεταφορά διά θαλάσσης
θα συμβάλει στην αποσυμφόρση
των οδικών αρτηριών
και στην ταχύτερη διαμετακόμιση
των εμπορευμάτων.
Η μετατόπιση αυτή είναι αναγκαία
και για περιβαλλοντικούς λόγους,
αφού το πλοίο αποτελεί
το πλέον φιλικό μέσο μεταφοράς
και έχει το μικρότερο
συνολικό κόστος**

Ανώνυμες Εταιρείες. Η μετατροπή των δέκα λιμενικών ταμείων (Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών, Ραφήνας) σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε., ένα νομικό πλαίσιο ευέλικτο και προσαρμοσμένο στις σημερινές απαιτήσεις της ναυτιλίας, με τη δυνατότητα ανασχεδιασμού των υπηρεσιών αλλά και των υποδομών, αν χρειασθεί, σύμφωνα με τα σύγχρονα πρότυπα διοίκησης και εκμετάλλευσής και με την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, πιστεύουμε ότι θα βοηθήσει τους δέκα λιμένες να παίξουν το ρόλο τους.

Μία από τις πρώτες προτεραιότητες για τη ΓΓΛΠ αποτελεί η στήριξη του θεσμού των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. Η ΓΓΛΠ θα στηρίξει με όλες τις δυνάμεις της τις 10 νεοσύστατες Ο.Λ. Α.Ε. και θα τις ενθαρρύνει να αποκτήσουν επιχειρηματική νοοτροπία ως προς τη λειτουργία τους, έτσι ώστε να μπορούμε να μιλάμε για μία ουσιαστική θεσμική μετεξέλιξη και όχι απλώς για μια τυπική μετατροπή στη μορφή διοίκησης.

Με ποια πρόσωπα θα πρέπει να στελεχωθούν οι διοικήσεις των ελληνικών λιμένων;

Είναι απολύτως λογικό, η Πολιτεία να εμπιστευθεί τις διοικήσεις των λιμένων αυτών σε ικανούς μάντζερ, με ανάλογη, κατά το δυνατόν, εμπειρία. Ομοίως απαιτείται η συμμετοχή, με κατάλληλη πρόσωπα, στα αντίστοιχα διοικητικά συμβούλια, όχι μόνο των έμμεσων (Τοπική Αυτοδιοίκηση), αλλά και των άμεσων χρηστών του λιμένα, με διάθεση για δουλειά και με διοικητική εμπειρία, ώστε να είναι δυνατή η διασφάλιση της θεσμικής έκφρασης των απόψεών τους, των ενδιαφερόντων τους και η διαμόρφωση συνθετικών αποφάσεων. Εξυπακούεται ότι όλα τα παραπάνω θα λαμβάνονται υπ' όψιν με τον αναγκαίο βαθμό βαρύτητας. Στη λογική αυτή, θεωρώ ότι η θεσμική εκπροσώπηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ) και των Εμποροβιομηχανικών Επιμελητηρίων στα διοικητικά συμβούλια των δέκα Α.Ε. δεν ήταν η απόλυτα ενδεδειγμένη και ίσως με την πρώτη ευκαιρία θα πρέπει να διασφαλισθεί η εκπροσώπηση των χρηστών με πιο αντιπροσωπευτικό τρόπο.

Ποιες είναι οι δυνατότητες αξιοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων για τις συνδυασμένες μεταφορές;

Ο γενικός σκοπός της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι η επίτευξη διατηρήσιμης (sustainable) κινητικότητας, δηλ. περιβαλλοντικά φιλικής μεταφοράς, η οποία αναπτύσσεται με έναν τρόπο που δεν περιορίζει τη μελλοντική κινητικότητα των επιβατών και αγαθών και η οποία θα επιτρέπει τη δημιουργία δικτύων μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα», βασισμένων σε μια ολοκληρωμένη, εσωτερική αγορά εντός της Ε.Ε. και όχι μόνον, λαμβανομένου υπ' όψιν του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης.

Στόχος της Ε.Ε., στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, είναι η πραγματική «στροφή-μετατόπιση» των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping). Η μεταφορά διά θαλάσσης θα συμβάλει στην αποσυμφόρση των οδικών αρτηριών και στην ταχύτερη διαμετακόμιση των εμπορευμάτων. Η μετατόπιση αυτή είναι αναγκαία και για περιβαλλοντικούς λόγους, αφού το πλοίο αποτελεί το πλέον φιλικό μέσο μεταφοράς και έχει το μικρότερο συνολικό κόστος, εάν συμπεριλάβουμε και τις παραμέτρους, όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατυχήματα, θόρυβος και περιβαλλοντική ρύπανση.

Η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την ενσωμάτωση των θαλασσίων οδών - αρτηριών (sea motorways) στα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και αυτό τονίζεται και στο κείμενο της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση για τις θαλάσσιες οδούς - αρτηρίες είναι ότι κύριες ναυτιλιακές συνδέσεις θα αποτελούν μέρος του Διερωπαϊκού Δικτύου, όπως ακριβώς και τα σιδηροδρομικά δίκτυα.

Το νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα Marco Polo πρόκειται να συνεισφέρει στη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής, με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.

Οι λιμένες αποτελούν σημαντικούς κόμβους στην αλυσίδα μεταφορών, με εξέχοντα ρόλο στο συνολικό μεταφορικό έργο. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) στην Ευρώπη θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τη συμπληρωματικότητα που υπάρχει μεταξύ των θαλασσίων μεταφορών και των διάφορων μορφών εγχώριας μεταφοράς. Ωστόσο, η ανάπτυξη της NMA απαιτεί περαιτέρω ολοκλήρωση μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, με σκοπό την τελική και ουσιαστική σύνδεση της θαλάσσιας μεταφοράς με τα δίκτυα χερσαίας μεταφοράς. Συγκεκριμένα, πρέπει να επιτευχθεί η μέγιστη συμβατότητα στις υποδομές, στις υπηρεσίες και στα πληροφοριακά συστήματα. Γενικά η ανάπτυξη της NMA και η υλοποίηση των θαλασσίων οδών ταχείας κυκλοφορίας προϋποθέτει την ύπαρξη σύγχρονων και ανταγωνιστικών λιμένων, με κατάλληλες υποδομές.

Lead the Way and Enjoy the Rewards

Liverpool John Moores University

MSc - MA in Greece



Part-time evening – course validated by
Liverpool John Moores University at SBE College

1. MSc in Maritime Operations
2. MSc in Marine Engineering
3. MSc in International Banking & Finance
4. MA in Marketing
5. MA in Tourism & Leisure Management Development
6. MA in Education Management



Liverpool John Moores University - S.B.E. College

47, POSEIDONOS AVE. - 183 44 MOSCHATO - TEL.: 010- 9480 694- 010-9480 695 - FAX: 010-9422 618
1, OLYMPIAS STR. & 85, GR. LAMBRACKI AVE. - 185 34 PIRAEUS TEL. 010-4129814 – 010-4114763 FAX. 010-4274019



Η απελευθέρωση των Λιμενικών Υπηρεσιών



**του Γιάννη Μίχα,
προέδρου του Εργατικού
Κέντρου Πειραιά**

Η ΠΑΣΚΕ Πειραιά αποφάσισε την πραγματοποίηση ενός κύκλου εκδηλώσεων διαλόγου για μεγάλα θέματα που απασχολούν την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, επιλέγοντας ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα για τα λιμάνια της χώρας μας και τους εργαζομένους σε αυτά, το οποίο δυστυχώς δεν έχει αναπτυχθεί σε όλη του τις διαστάσεις.

Το θέμα συνοψίζεται στην οδηγία που προωθείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αφορά την «απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών».

Θα περιοριστώ, μόνο, στην επισήμανση ορισμένων ιδιαίτερα σημαντικών παραμέτρων. Το περιεχόμενο της οδηγίας είναι μια «τορπίλη» για τα ελληνικά λιμάνια, σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη γι' αυτά περίοδο, που αρχίζουν να μπαίνουν σε αναπτυξιακή πορεία μετά τη μετατροπή των μεγαλύτερων της χώρας σε Ανώνυμες Εταιρείες και την έναρξη της διαδικασίας μεταφοράς των μικρότερων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Συγκεκριμένα, από τις διατάξεις αυτής της οδηγίας βλέπουμε:

— Οι οργανισμοί, και γενικότερα οι φορείς που ασκούν σήμερα τη διοίκηση των λιμανιών, να μετατρέπονται και να αντιμετωπίζονται στην ουσία όπως η κάθε εταιρεία, που θα μπορεί στο εξής να εισέρχεται στα λιμάνια και να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες. Με δύο λόγια, μετατρέπονται σε φορείς παροχής υπηρεσιών.

— Να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των εργαζομένων στα λιμάνια, αφού δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη λήψης μέτρων ασφαλείας ή εκπαίδευσης για οποιονδήποτε εργαζόμενο σε λιμενικές υπηρεσίες. Αυτό με δύο λόγια σημαίνει ότι η κάθε εταιρεία θα μπορεί να χρησιμοποιεί σε ιδιαίτερα επικίνδυνες εργασίες, όπως είναι λιμενικές, ακόμα και ανειδίκευτους εργάτες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, και συνεπάγεται πάρα πολλά εάν και οι διαχειριστικοί φορείς, για να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό, αρχίσουν να χρησιμοποιούν ανειδίκευτους εργάτες.

— Να τίθενται σε κίνδυνο τα εργασιακά δικαιώματα.

ώματα των εργαζομένων στα λιμάνια, για τους ίδιους λόγους που προαναφέραμε.

— Να τίθεται θέμα ασφάλειας ναυσιπλοΐας με την «απελευθέρωση» των πλοηγικών υπηρεσιών, πράγμα που επισημάνθηκε και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ζητήθηκε η εξορία της σχετικής δραστηριότητας από την «απελευθέρωση», αλλά αυτό δεν έγινε αποδεκτό από την Επιτροπή, όπως φαίνεται στο τροποποιημένο κείμενο που παρουσίασε προ ημερών.

— Αυτά και αρκετά ακόμα, που ακούστηκαν στη διάρκεια της εκδήλωσής μας, αιτιολογούν το χαρακτηρισμό «τορπίλη» γι' αυτό το σχέδιο οδηγίας, στην οποία αντιδρούν με σφοδρότητα τα λιμενεργατικά σωματεία της Ευρώπης και η ITF, που θέτει με έμφαση και ένα ακόμα ζήτημα: τον ορατό κίνδυνο που υπάρχει για τα πληρώματα των πλοίων, να υποχρεώνονται να εκτελούν φορτοεκφορτωτικές εργασίες.

— Όλοι αυτοί οι λόγοι καταδεικνύουν ότι «πανηγυρικές» ανακοινώσεις, όπως αυτή που εκδόθηκε από τη Νέα Δημοκρατία και

ανέφερε πως «επιτέλους απελευθερώνονται οι λιμενικές υπηρεσίες», δεν έχουν θέση σε ένα τέτοιο ζήτημα, εκτός εάν προκύπτουν άλλες σκοπιμότητες.

Εμείς πιστεύουμε ότι ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ και τουλάχιστον τα κόμματα των οποίων οι ευρωβουλευτές καταψήφισαν την οδηγία, πρέπει να κινητοποιηθούν, αν' όποια θέση και εάν βρίσκονται, ώστε να αποτραπεί η έκδοση αυτής της οδηγίας όπως σήμερα έχει διαμορφωθεί.

Η άσκηση του δικαιώματος του βέτο είναι μια λύση για την αποτροπή της θεσμοθέτησης αυτής της οδηγίας. Δεν είμαστε απ' αυτούς που θα υποστηρίζαμε την άσκηση αυτού του δικαιώματος για θέματα ήσσονος σημασίας, πράγμα το οποίο θα μας έθετε στο περιθώριο των ευρωπαϊκών εξελίξεων. Ωστόσο, πιστεύουμε ακράδαντα ότι έχουμε ως χώρα όχι μόνο το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να διασφαλίζουμε ορισμένα πράγματα, με ειδική σημασία, όπως είναι τα λιμάνια και η λειτουργία τους σε μια καθαρά νησιωτική χώρα.

Αυτό άλλωστε βλέπουμε να γίνεται συστηματικά από άλλες χώρες, όπως πρόσφατα είδαμε, στον τομέα της ναυτιλίας, τη Γαλλία να υπερασπίζεται, να απαιτεί με πάθος και στο τέλος να πετυχαίνει τη λήψη μέτρων σχετικά με τη λειτουργία του ποντοπόρου πλοίου και όχι μόνον.

Γι' αυτό θεωρούμε ότι με συντονισμένες ενέργειες, στις οποίες πιστεύουμε ότι το υπουργείο Ναυτιλίας θα πάρει τον πρωταγωνιστικό ρόλο που του αρμόζει, θα καταφέρουμε να ανατρέψουμε το περιεχόμενο αυτής της οδηγίας και να γίνουν τέτοιες τροποποιήσεις ώστε να μην κινδυνεύει η αναπτυξιακή πορεία των ελληνικών λιμανιών, η ασφάλεια των εργαζομένων, οι εργασιακές σχέσεις και η προστασία του περιβάλλοντος.

Διαφορετικά, θα πρέπει να καταστεί σαφές προς κάθε κατεύθυνση ότι οι εργαζόμενοι της χώρας μας δεν προτίθενται να επιτρέψουν τη «βύθιση» των λιμανιών της από μια «οδηγό-τορπίλη». Και είμαι βέβαιος ότι θα καταφέρουμε να αποτρέψουμε μια τέτοια πορεία.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1972

Santos - S. Sebastião - Vitoria - Brazil
Cpt. George Perivolaris

The first and sole ship supplier in Brazil to become
ISO 9002/ 94 Certified

Head Office Santos

Rua. José Ricardo, no 29
Centro-Santos/ SP - Cep. 11010-190
Tel.: (013) 3219-7646-3219-5787.
Fax.: (013) 3219-6553
Telex.: 1340490LFNBR
E-mail.: olympicship@uol.com.br
MIC. cpt. G. Perivolaris
Aoh.: Tel (013) 3237-9412, Fax.: (013) 3251-3880, Mobil.: (013) 9713-0732

Branch office S. Sesebastião

R. Nossa Senhora da Paz, no 64 A
Centro: S. Sebastião Cep. 11600-000
Tel/ Fax. (012) 452-1159.
Telex. 124753
MIC. José Raimundo
Mobil: 0055 (12) 9714-7947

Branch Office Vitoria

Praca Getulio Vargas No. 35 - Sala 321
Edificio Jusmar - Centro
VITORIA/ES -CEP: 29018-900 - BRAZIL
Tel: (27) 223.2081,
Fax: (27) 322.0241
P.I.C.: Mr. Christos Souliotis
A.O.H. (27) 323.3646
Mobile: (27) 9995.2507

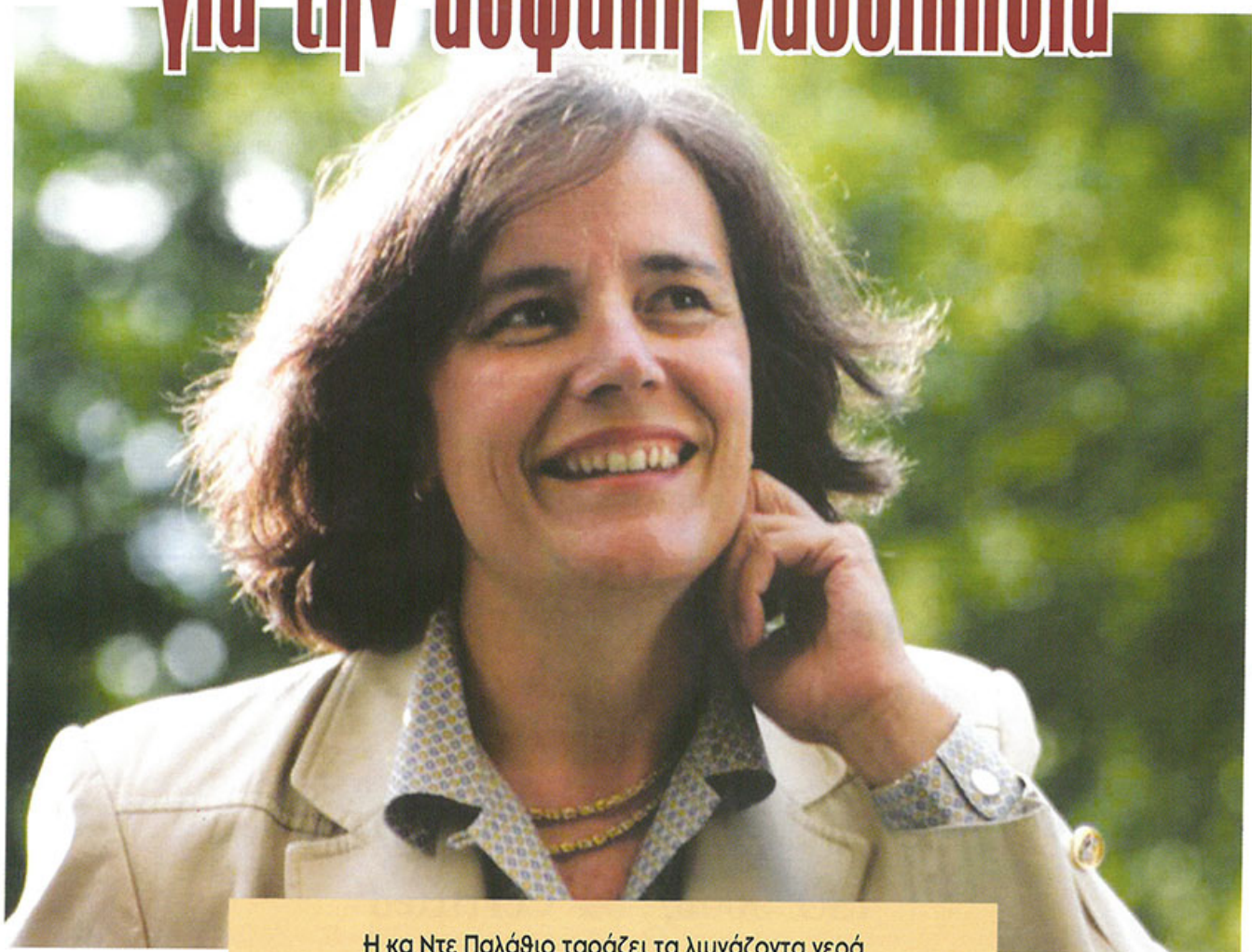
Piraeus Office:

Tel: 010 4286 953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 010 4286 344

Η Ευρώπη νομοθετεί για την ασφαλή ναυσιπλοΐα



Η κα Ντε Παλάθιο τaráζει τα λιμνάζοντα νερά
με την υποστήριξη του Συμβουλίου Υπουργών
και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου



έες τροποποιήσεις στην ισχύουσα νομοθεσία επεξεργάζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με αφορμή το ναυάγιο του Express Samina. Η Επιτροπή ανακοίνωσε πριν από λίγες μέρες ότι «η πρόσφατη ευρωπαϊκή τραγωδία που συνέβη σε επιβατηγό-οχηματογώ πλοίο στην Ελλάδα, κατέστησε επιτακτική την ανάγκη να επεκταθούν οι προσπάθειες των κρατών-μελών της Ε.Ε. με σκοπό να μην ξανασυμβούν στο μέλλον παρόμοια

δυστυχήματα». Σύμφωνα με την επίτροπο Ντε Παλάθιο, η μη ύπαρξη ενιαίας πολιτικής σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας οδηγεί σε πολυνομία εντός της Ε.Ε. χωρίς να υπάρχουν κοινές βάσεις για τα κράτη-μέλη και τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Η πρόταση οδηγίας που επεξεργάζεται η Επιτροπή αφορά την τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας υπ' αριθμόν 98/18 και επικεντρώνει το ενδιαφέρον της επιτροπής σε θέματα ευστάθειας

των πλοίων. Σύμφωνα με δηλώσεις της επιτροπής, «όσο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα ένα πλοίο συνεχίζει να επιπλέει μετά από σοβαρή ζημιά, είναι αποτελεσματικότερα τόσο η απομάκρυνση των επιβατών και του πληρώματος όσο και οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης».

Η πρόταση αφορά όσα πλοία προσεγγίζουν κοινοτικούς λιμένες και δικαιώνει τις ελληνικές προτάσεις προς την κα Ντε Παλάθιο. Επίσης, για πρώτη φορά θα υπάρξουν ειδικές νομοθετικές διατάξεις για επιβάτες με ειδικές ανάγκες και δυσκολίες στην κίνηση, όπως και ειδικές απαιτήσεις για ταχύπλοα σκάφη νέας τεχνολογίας. Πιο συγκεκριμένα:

Επιβατηγά - Οχηματαγωγά (τύπου Α, Β, Γ)

Όσα από τα πλοία των παραπάνω κατηγοριών θα κατασκευασθούν μετά την 1η Οκτωβρίου 2004 θα πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις ευστάθειας όπως έχουν συμφωνηθεί από τη συνθήκη της Στοκχόλμης. Όσα από τα παραπάνω πλοία, τύπου Α ή Β, έχουν κατασκευασθεί ή θα κατασκευασθούν πριν από την 1/10/04, προβλέπεται εναρμόνισή τους με τις απαιτήσεις της συνθήκης της Στοκχόλμης μέχρι την 1/10/10. Σε περιπτώσεις ελλιπούς ή μη συμμόρφωσής τους, τότε αναγκαστικά θα αποσύρονται με τη συμπλήρωση 30 ετών από την κατασκευή τους.

Πλοία που εκτελούν κοντινούς πλόες (τύπου Γ, Δ)

Σύμφωνα με τις προτάσεις της Επιτροπής για τα νέα πλοία τύπου Δ που εκτελούν κοντινούς πλόες, θα εφαρμόζονται οι απαιτήσεις ευστάθειας της SOLAS 90. Για τα πλοία που ήδη εκτελούν κοντινούς πλόες (τύπου Γ ή Δ) και που έχουν κατασκευασθεί ή και θα κατασκευασθούν μέχρι την 1/10/04, θα εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις ευστάθειας της SOLAS 90 μέχρι τον Οκτώβριο του 2010. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους μέχρι εκείνη την περίοδο, θα αποσύρονται μετά την πάροδο 30 ετών από την κατασκευή τους.

Το κόστος για τις εταιρείες

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ε.Ε., που αναφέρονται και στην εισηγητική έκθεση, το κόστος για 140 πλοία που δρομολογούνται στη Βόρεια Θάλασσα και που ήδη συμμορφώθηκαν στους νέους κανονισμούς της συνθήκης της Στοκχόλμης, το συνολικό κόστος αναβάθμισης έφτασε στα 85 εκατ. ευρώ ενώ για το 69% των πλοίων δεν υπερέβη το 1 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση σε κάθε πλοίο. Το κόστος προσαρμογής, σύμφωνα με την Επιτροπή, για τα πλοία που δρομολογούνται στη Μεσόγειο, αναμένεται να είναι στα ίδια επίπεδα και δεν θα ξεπερνά το κόστος συμμόρφωσής τους στους κανόνες της SOLAS.

Ευθύνη εταιρειών σε περίπτωση ατυχήματος

Η Ε.Ε. ανακοίνωσε στις 4/04/02 την πρόθεσή της για επεξεργασία νομοθεσίας που θα εξασφαλίζει την υποχρεωτική ασφάλιση από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες όλων των επιβατών και την υποχρέωση σε αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος, ακόμα και λόγω αμέλειας, μέχρι και το ποσό των 250.000 ευρώ.

Σε περίπτωση υπαιτιότητας της ακτοπλοϊκής εταιρείας, η αποζη-

μίωση που θα οφείλεται δεν θα δεσμεύεται από ανώτατο όριο αλλά θα εξαρτάται από την ελεύθερη κρίση του δικαστηρίου όπου θα εκδικαστεί η αγωγή προς αποζημίωση.

Παράλληλες προτάσεις της Επιτροπής

Στο Συμβούλιο Υπουργών στις Βρυξέλλες, στις 26/03/02, αποφασίσθηκε να συζητηθεί τον προσεχή Ιούνιο η επίμαχη οδηγία για την εξουθένωση των λιμενικών υπηρεσιών. Η ελληνική πλευρά θεωρεί πιθανώς προβληματική την υιοθέτηση τέτοιας οδηγίας, αφού δεν διασφαλίζονται τα δικαιώματα πολλών εργαζομένων στον κλάδο. Παράλληλα, στο ίδιο Συμβούλιο δόθηκε το πράσινο φως για την περαιτέρω επεξεργασία πρότασης κανονισμού αναφορικά με την επιδότηση συνδυασμένων συστημάτων μεταφορών φορτίων (πρόγραμμα Marco Polo), μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και η ναυσιπλοΐα κοντινών αποστάσεων. Το Συμβούλιο Υπουργών υιοθέτησε επίσης την πρόταση της Επιτροπής για επεξεργασία κανονισμού για την Επιτροπή Ασφαλείας των Θαλάσσιων (Committee on Safe Seas), όπως επίσης και πρόταση για τροποποίηση ισχύουσας οδηγίας που αναφέρεται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία.

SOLID!

Reliable and stable
insurance solutions since 1872

the swedish club
SVEDESKA ANGÄRTS FÖRSÄKRINGSFÖRENINGEN

GÖTEBORG +46 31 638 400 PIRAEUS +30 10 452 2397
HONG KONG +852 2598 6238 TOKYO +81 3 5442 5466
LONDON +44 20 7397 4950 E-MAIL swedish.club@swedishclub.com
www.swedishclub.com



ήμα κινδύνου εκπέμπουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι εκπρόσωποι των οποίων ζητούν εναρμόνιση με την κοινοτική νομοθεσία, συνθέσεις πληρωμάτων ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρει κάθε πλοίο, ικανοποιητικές αυξήσεις του ναυλολογίου

ου και τετράμηνη ακινησία για τη χειμερινή περίοδο.

Με μελανά χρώματα για την κατάσταση που βρίσκεται αυτή την περίοδο ο κλάδος της ακτοπλοΐας, ο οποίος κινδυνεύει με χρεοκοπία, αναφέρονται ο πρόεδρος της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοΐας Στέλιος Ζαμπετάκης και ο Γεράσιμος Στρίντζης, μέλος του διοικητικού συμβουλίου.

«Το μέλλον της ακτοπλοΐας δεν είναι ευαίσιο. Κινδυνεύουν 15.000 εργαζόμενοι που απασχολούνται στον κλάδο. Ζητούμε μια λογική αύξηση της τιμής των εισιτηρίων ώστε να εξυπηρετούνται τα νησιά με κάποιο λογικό κόστος. Τα δάνεια των ακτοπλοϊκών εταιρειών ανέρχονται σε 2 δισ. ευρώ και οι τράπεζες παραμονεύουν», τονίζει χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΑ.

Σύμφωνα με τον κ. Ζαμπετάκη, η ικανοποιητική αύξηση της τιμής των εισιτηρίων θα βοηθήσει έστω και πρόσκαιρα τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να πάρουν οικονομικές ανάσες. Οι πρόσφατες ανακοινώσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη για αυξήσεις σε δύο δόσεις -η πρώτη από 15ης Μαΐου ύψους 5,3% και η δεύτερη από την 1η Νοεμβρίου ύψους 4,4%- βρήκαν δυσσχεσμένους τους πλοιοκτήτες, που μίλησαν για αναληψία της Πολιτείας προς τον κλάδο της ακτοπλοΐας, ο οποίος δοκιμάζεται σκληρά.

Ο πρόεδρος των ακτοπλοϊκών-εφορητιστών έχει υποστηρίξει ότι πρέπει να σταματήσει ο κρατικός παρεμβατισμός και πως την τελευταία τριετία η Πολιτεία ενέκρινε συνολικά αυξήσεις οι οποίες ανέρχονται μόλις στο 7%. Όπως υπογραμμίζει, όλο αυτό το διάστημα αυξήθηκαν κατακόρυφα τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα ασφάλιστρα, τα ανταλλακτικά, οι μισθοί των ναυτικών και ταυτόχρονα υπήρξαν πολλές παραγγελίες για νεότευκτα πλοία σε ναυπηγεία του εξωτερικού. Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν αύξηση στην οικονομική θέση των πλοίων που να πλησιάζει το 22,5%, και το 5,3% που εγκρίθηκε με τη σύμφωνη γνώμη των υπουργών Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, φαντάζει «αστείο» σύμφωνα με κορυφαίο στέλεχος ακτοπλοϊκής εταιρείας. «Με τέτοια ασήμαντη αύξηση στα εισιτήρια πώς θα καλυφθούν τα ελλείμματα και πώς θα ανταποκριθούν οι εταιρείες; Δυστυχώς, η κυβέρνηση δεν κατανόησε τη δεινή κατάσταση της επιβατηγού ναυτιλίας και την άμεση ανάγκη να ενισχυθεί σε βαθμό ώστε να μπορέσει να επιβιώσει», υποστηρίζει εκπρόσωπος της Διοίκησης της ΕΕΑ, μόλις πληροφορήθηκε τις δηλώσεις του κ. Ανωμερίτη για το νέο ναυλολόγιο.

«Το κρατικό ναυλολόγιο στην ακτοπλοΐα ισχύει μόνο στη χώρα μας, απομεινάρει κρατικού παρεμβατισμού και προστατευτισμού που είχε αποτέλεσμα την υποβάθμιση των υπηρεσιών», αναφέρει ο κ. Ζαμπετάκης και συμπληρώνει: «Οι παραγγελίες νέων πλοίων δεν πραγματοποιήθηκαν από την κερδοφορία των επιχειρήσεων αλλά από τα αντληθέντα κεφάλαια από το ΧΑΑ. Τα πρόσθετα μέτρα για τη μείωση της φορολογίας των πλοίων ισχύουν μόνο για τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια. Τα επιβατηγά πλοία δεν επιζητούν μείωση της φορολογίας αλλά την κατάργηση των επιβαρύνσεων υπέρ τρίτων που το κράτος έβαλε να πληρώνουν οι πελάτες μας μέσω του εισιτηρίου. Η κυβέρνηση πρέπει άμεσα να κα-



ΣΤΟ «ΚΟΚΚΙΝΟ»

ταργήσει το χαράτσι του NAT, που επιβαρύνει το ακτοπλοϊκό εισιτήριο επιβατών και οχημάτων κατά 6,5%.

Ο κ. Στρίντζης τονίζει ότι την τελευταία 10ετία η ακτοπλοΐα έχασε περισσότερα από 150 δισ. δραχμές λόγω των παράνομων επιβαρύνσεων που επέβαλε το κράτος. Ακόμη, ότι δεν είναι δυνατόν να επιδοτούνται άθλιοι κλάδοι μεταφορών όπως η αεροπορία, τα τρένα και τα λεωφορεία, και η ακτοπλοΐα με τη μέθοδο του εξαναγκασμού να εκτελεί δωρεάν δρομολόγια προς τα άγονα νησιά.

«Η Πολιτεία, δυστυχώς καταδυναστεύει την ακτοπλοΐα. Μας επιβάλλει τις τιμές των εισιτηρίων, τις συνθέσεις, τα δρομολόγια.



ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΩΩΝ

του Νάσου Πουλακίδα

Εμείς, επιτέλους, τι θα κάνουμε; Θέλουμε πλήρη απελευθέρωση», δηλώνει χαρακτηριστικά ο κ. Στρίντζης. Τη δύσκολη κατάσταση στην οποία βρίσκονται σήμερα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες τη γνωρίζει άριστα ο υπουργός Ναυτιλίας. Ο κ. Ανωμερίτης έχει στα χέρια του στοιχεία από 36 τράπεζες για τις δανειακές υποχρεώσεις των εταιρειών. Όπως αποκάλυψε, μόνο το 26% των δανείων έχουν χορηγηθεί από ελληνικές τράπεζες. «Πάντως, δεν είμαι μόνιμος των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αν και θα καταβληθεί προσπάθεια για το καλύτερο αποτέλεσμα τα επόμενα χρόνια», υπογράμμισε στην τελευταία συνάντησή με τους ναυτιλιακούς συντάκτες ο κ. Ανωμερίτης.

Εξετάζεται η δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων στα εσωτερικά δρομολόγια

Από την 1η Νοεμβρίου αύξηση 30% στα εισιτήρια σε πλοία κάτω της 10ετίας

Ένα νέο τοπίο δημιουργείται στην ακτοπλοΐα από την 1η Νοεμβρίου με την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης υποστηρίζει πως με την εισαγωγή του νέου συστήματος θα ενισχυθούν η ανταγω-



νιστικότητα, η επιχειρηματικότητα και ο κοινωνικός χαρακτήρας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Από τις αρχές Νοεμβρίου θα υπάρχει διαφορετικός ναύλος για το ίδιο δρομολόγιο, συστήματα εκπτώσεων ανά εταιρεία, ενώ πιστεύεται πως θα ενισχυθεί η κατασκευή σύγχρονων πλοίων. Βάσει των πρόσφατων εξαγγελιών του κ. Ανωμερίτη, από 1ης Νοεμβρίου οι αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια στα πλοία και στα ταχύπλοα κάτω της 10ετίας θα πλησιάσουν το 30%. Συγκεκριμένα, η πρώτη αύξηση θα δοθεί στις 15 Μαΐου και θα είναι της τάξης του 5,3%, η δεύτερη στις αρχές Νοεμβρίου και θα είναι 4,4%, ενώ στα νεότευκτα η αύξηση για τους επιβάτες θα αγγίξει το 20% και για τα τροχοφόρα το 10%.

«Κάθε επιβάτης που θέλει να ταξιδεύσει γρήγορα είναι αυτόνοτο πως πρέπει να πληρώσει περισσότερα. Άλλο να πηγαίνεις στην Πάρο σε 6 ώρες και άλλο σε τρεις ώρες», σχολίασε ο κ. Ανωμερίτης το νέο ναυλολόγιο.

Οι αυξήσεις έως και 30% (σημειώνεται ότι από το Νοέμβριο θα επιβληθεί σε κάθε εισιτήριο και επίναυλος 3% για τις άγονες γραμμές) ίσως είναι μια πρόκληση για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες για καλύτερη διαχείριση των νεότευκτων πλοίων τους. Πώς μπορεί να γίνει αυτό; Με τη δρομολόγηση των πλοίων κάτω της 10ετίας

στις εσωτερικές γραμμές. Αυτή τη στιγμή περισσότερα από 15 πλοία των Μινωικών Γραμμών, της ANEK, των Επιχειρήσεων Αττικής και του Ομίλου Στρίντζη δραστηριοποιούνται στις γραμμές Ειρήδας-Ιταλίας.

Με τις αυξήσεις που ανακοινώθηκαν για τα εσωτερικά δρομολόγια, τα επιτελεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών άρχισαν να προβληματίζονται αν θα ανασάνουν οικονομικά τα ταμεία τους με τη δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων από Πειραιά για Κρήτη, Δωδεκάνησα και Κυκλάδες· για δρομολόγια-φιλέτα, όπως αποκαλούνται, αφού σκέψεις για άλλα νησιά είναι απαγορευμένες εξαιτίας των ανύπαρκτων λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι όποιες αποφάσεις, πάντως, θα ληφθούν μετά το καλοκαίρι, το οποίο προβλέπεται ιδιαίτερα θερμό αφού οι ακτοπλοϊκοί-εφοπλιστές δηλώνουν ότι οδηγούνται σε χρεοκοπία. Αιτία, όπως υποστηρίζουν, οι πενιχρές αυξήσεις που ενέκριναν οι Ν. Χριστοδουλάκης και Γ. Ανωμερίτης, οι οποίες δεν αφήνουν περιθώρια για συνέχιση της λειτουργίας τους. «Σύντομα θα ανακοινώσουμε τις αποφάσεις μας αφού υπό τις παρούσες συνθήκες τα πράγματα είναι δύσκολα», τονίζεται σε ανακοίνωση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

Το ναυλολόγιο δέχτηκε τα πυρά και του τομέα Εμπορικής Ναυτιλίας της Ν.Δ.

Ο υπεύθυνος του τομέα κ. Μιχ. Βαρβιτσιώτης έκανε το ακόλουθο σχόλιο: «Το νέο ναυλολόγιο με το οποίο προβλέπονται αυξήσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας που θα ξεπεράσουν το 30% μέχρι το Νοέμβριο, αποτελεί μία ακόμα απόδειξη της αδιέξοδης πολιτικής που ακολουθήσαν τα τελευταία χρόνια οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Οι αυξήσεις είναι προϊόν της αδυναμίας του κράτους να δημιουργήσει τις συνθήκες ενός υγιούς ανταγωνισμού και να προβεί σε όφελος του καταναλωτή, αλλά και της ατομίας της ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να αναμορφώσει ριζικά το απαράδεκτο καθεστώς με τις υπέρ τρίτων κρατήσεις, που φθάνουν το 30-32% της σημερινής τιμής του εισιτηρίου, καθώς η πλειονότητά τους δεν ανταποκρίνεται σε υπαρκτές υπηρεσίες. Για ακόμα μία φορά καλείται ο Έλληνας καταναλωτής να πληρώσει τα αποτελέσματα του άστοχου εκσυγχρονισμού της κυβέρνησης του κ. Σημίτη».

HFD: Οι αυξήσεις στην ακτοπλοΐα ισοδυναμούν με ένα λίτρο γάλα!

Η μεγαλύτερη αύξηση, με το νέο ναυλολόγιο που θα ισχύσει μετά τη 15η Μαΐου, στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, ισούται με την τιμή πώλησης ενός λίτρου φρέσκου γάλατος, υποστηρίζει με χθεσινή ανακοίνωσή της η Hellas Flying Dolphins. «Είχαν δημιουργηθεί βόαιμες προσδοκίες για αυξήσεις του ναυλολογίου οι οποίες θα διόρθωναν τις ανισότητες που επικρατούν τα τελευταία τρία χρόνια στην τιμολογιακή προσέγγιση των θαλάσσιων μεταφορών με ακτοπλοϊκά. Δυστυχώς, οι αποφάσεις της Πολιτείας, με ελάχιστες ίσως εξαιρέσεις που αφορούν τα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών, δεν επαλήθευσαν τις προσδοκίες του κλάδου, ο οποίος όπως προκύπτει από τις δημοσιευόμενες λογιστικές καταστάσεις της περασμένης χρήσης, αντιμετωπίζει σοβαρότατα οικονομικά προβλήματα», επισημαίνεται στην ανακοίνωση της HFD. Όπως είναι γνωστό, οι υπουργοί Οικονομίας Ν. Χριστοδουλάκης και Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης ενέκριναν αυξήσεις ύψους 5,3% από τα μέσα Μαΐου και 4,4% από την 1η Νοεμβρίου.

Με το νέο ναυλολόγιο η ακτοπλοϊκή εταιρεία τονίζει πως οι αυξήσεις από Πειραιά προς Σύρο είναι 0,66 ευρώ, προς Τήνο 0,71, προς Πάρο 0,76, προς Μύκονο 0,77 και προς Βαθύ Σάμου 1,01 ευρώ.

Η HFD εξυπηρετεί με τα πλοία της ολόκληρο το νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων, του Ανατολικού Αιγαίου, των Βορείων Σποράδων και του Σαρωνικού. Η εταιρεία υποστηρίζει πως θα προβεί σε ορθολογική διαχείριση των παγίων της και θα περιορίσει τις δαπάνες της.

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



του Ιω. Θεολογίτη, προέδρου
του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ενώσης)
Ναυτικών Πρακτόρων

ΟΧΙ ΣΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟ

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΥΛΩΝ



ο 1999 ήταν σταθμός για την ελληνική ακτοπλοΐα, έγινε η «γιγάντσή» της, και ο ακτοπλοϊκός στόλος πήρε τη σημερινή συγκεντρωτική του μορφή. Σαν στρατηγικός σχεδιασμός θέλω να πιστεύω ότι ήταν «εμπνευσμένος», αλλά απρόβλεπτοι παράγοντες δεν άφησαν να εξελιχθεί όπως σχεδιάστηκε. Σίγουρα δεν ήταν δυνατόν να αντικατασταθούν από τη μια μέρα στην άλλη περίπου 70 πλοία, τα περισσότερα ηλικίας γύρω στα 30 χρόνια. Τα ποσά που χρειάζονταν ήταν πολύ μεγάλα, οι αποσβέσεις μακροχρόνιες, οι αυξήσεις των ναύλων που θα χρειάζονταν ήταν απαγορευτικές. Οι τράπεζες και το κράτος απρόθυμοι να βοηθήσουν την πλοιοκτησία. Το κοινωνικό πρό-

βλημα που θα δημιουργούσε η μαζική απόσυρση των πλοίων από τα νησιά, ιδίως τα άγονα, απρόβλεπτο.

Το πολιτικό κόστος λοιπόν ήταν μεγάλο, απαγόρευε ίσως κάθε κίνηση που θα ήταν έξω από το «στρατηγικό» σχέδιο, της συγκεντρώσεως όλων των πλοίων κάτω από μία σημαία-διαχείριση.

Η αντίληψη κεφαλαίων από το ανθερό, εκείνη την εποχή, ΧΑΑ και η σταδιακή αντι-κατάσταση του ακτοπλοϊκού στόλου ήταν ό,τι το καλύτερο κατά τους «ειδικούς». Μερικά από τα «πλεονεκτήματα» του σχεδίου θα τομήσω να εξηγήσω πιο κάτω:

- 1) Δεν θα υπήρχε ανταγωνιστής που θα μπορούσε να εξασφαλίσει έστω και έναν επιβάτη για οποιονδήποτε προορισμό.
- 2) Τα δρομολόγια θα ήταν υπό έλεγχο και

θα εκτελούνταν με τη λιγότερο δυνατή ζημία.

3) Τα πληρώματα που θα υπηρετούσαν δεν θα είχαν επιλογή εταιρείας, οι μισθολογικές απαιτήσεις, οι συνθήκες βελτίωσης της ποιότητας της εργασίας, όπως οι κανονισμοί της Ε.Ε. προσάδζουν, θα έπαιρναν ίσως συνεχείς παρατάσεις.

4) Οι πρακτορικοί υπάλληλοι και οι εργαζόμενοι στην ακτοπλοΐα θα ακολουθούσαν το παράδειγμα των ναυτικών.

5) Οι ναυτιλιακοί λιμενικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία που εκδίδουν ακτοπλοϊκά εισιτήρια, θα αρκούσαν σε μια συμβολική προμήθεια. Για τα πρακτορεία που βρίσκονται στα διάφορα νησιά δεν το συζητάμε, ίσως θα έπρεπε να μάθαιναν και επαγγελματικό ψάρεμα!

6) Τα διάφορα ναυτιλιακά επαγγέλματα όπως επισκευαστές πλοίων, προμηθευτές και πάσης φύσεως εργασίες προσφερόμενες στο πλοίο θα ήταν κάτω από αυστηρά περιθώρια κέρδους, και όλη η αγορά θα ήταν γύρω από τον μεγάλο πελάτη.

7) Οι αυξήσεις των ναύλων θα ήταν περιορισμένες, μια και τα πλοία θα ήταν υπερήλικα.

Όλα τα παραπάνω και άλλα πολλά που για οικονομία του χώρου δεν περιγράφω, έφεραν την ελληνική ακτοπλοΐα στη σημερινή της μορφή. Με την εξαίρεση λίγων εταιρειών, που στόχος τους ήταν ο ελεύθερος ανταγωνισμός και επένδυσαν σε νέα πλοία πανάκριβα ταχυπλοία, υψηλών προδιαγραφών και σε προσφερόμενες υπηρεσίες άριστες και πρωτόγνωρες για τα ελληνικά δεδομένα.

Ίσως ήταν θιασώτες της αρχής ότι οι ναύλοι πρέπει να διαμορφώνονται ελεύθερα με βάση την αρχή της προσφοράς και της ζήτησης της ανοικτής αγοράς και έπρεπε

να συμβαίνει αυτό προ πολλού στην Ελλάδα, όπως γίνεται για παράδειγμα στις εναέριες μεταφορές.

Άλλοι παράγοντες που έπαιξαν ρόλο για όλα τα πιο πάνω είναι οι υπουργικές αποφάσεις, που δημιούργησαν τους «τζαμπατζήδες της ακτοπλοΐας». Σύμφωνα με έρευνα καθηγητού του Οικ. Παν. Αθηνών, στοιχίζουν στις ναυτιλιακές εταιρείες απώλεια ετησίων εσόδων περίπου το 17%.

Οι εκπτώσεις που προσφέρονται από το ΥΕΝ για τα πλοία της ακτοπλοΐας, με τη σύμφωνη γνώμη της ηλαιοκτησίας, ίσως θα πρέπει να καταργηθούν προς όφελος του καταναλωτικού κοινού ή απλά του επιβάτη. Αναλύοντας το εισιτήριο πλοίου που εκτελεί ακτοπλοϊκά δρομολόγια, προκύπτουν τα κατωτέρω.

Στην πραγματική αξία του εισιτηρίου που καταβάλλει ο επιβάτης έχουμε υπέρ τρίτων: α) Λιμενικά ταμεία 5% ανά επιβάτη μόνο κατά την αναχώρηση, β) ΦΠΑ 8% (επιβάτες

και 18% αυτοκίνητα), γ) NAT 6,5% (επιβάτες και αυτοκίνητα), δ) 3% επί ναυλίου από 01-11-2002, ε) ΟΛΠ Αργοσαρωνικού ανά επιβάτη 0,13 ευρώ και όλοι οι άλλοι προορισμοί ανά επιβάτη (από/προς) 0,53 ευρώ, ζ) αχθοφορικά από 0,10 ευρώ έως 0,55 ανά επιβάτη, ανάλογα με τον εν ισχύ κανονισμό λιμένος.

Π.χ. για εισιτήριο αξίας 100 ευρώ, οι επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων (χωράται χωρίς ανταποδοτικότητα) κυμαίνονται από 32% έως 67%.

Συμπέρασμα: Όταν ο ιδιωτικός τομέας (ηλαιοκτησίας - επιβάτης - ναυτικός ή τουριστικός πράκτορας) αφήνει τον κρατικό παρεμβατισμό να αποφασίζει αποκομίζοντας οφέλη, με τη δικαιολογία πως η θεσμοθέτηση γίνεται υπό την προϋπόθεση ότι δεν επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός, τότε ο καταναλωτής επιβάτης, δεν πειράζει, ως επιβαρυνθεί. Αυτή είναι η Ελλάδα του σήμερα, που βρίσκεται στην Ενωμένη Ευρώπη.

F/B ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ



Ε/Γ-Ο/Γ ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ - Το πλοίο ιδιοκτησίας των κατοίκων της Σκύρου σε προσκαλεί για ένα ταξίδι στο νησί που ξέρει να συνδιάζει το σήμερα με το παρελθόν του. Στη Σκύρο που την βλέπεις με τα μάτια και στη Σκύρο που ονειρικά σε περνά στο χτες. Ένα ταξίδι 2 ωρών από την Κύμη της Εύβοιας αρκεί για να βρεθείς σε παραλίες διάφανες, σε προϊστορικούς και σε παραδοσιακούς οικισμούς, σε δώρα της φύσης που αποζημιώνουν το ξεκομμένο από την υπόλοιπη Ελλάδα νησί της Σκύρου και τον επισκέπτη του.

ΑΠΟ:

ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟ - ΚΥΜΗ

FROM:

ΚΥΜΙ - SKYROS - ΚΥΜΙ

**ΣΚΥΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
SKYROS SHIPPING COMPANY**

**ΕΔΡΑ ΣΚΥΡΟΣ - BASE SKYROS
Τηλ.: 02220-91789
Fax: 02220-91791**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - INFORMATION

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ - RESERVATIONS

Πρακτορείο Κύμης: Τηλ.: 02220-22020, 02220-22522

Πρακτορείο Σκύρου: Τηλ.: 02220-91790

Πρακτορείο Λιναριάς: Τηλ.: 02220-93465

Πρακτορείο ΑΛΚΥΩΝ: Τηλ.: 010-3832545, 010-3843220



Ανδρ. Ποταμιάνος:

«Αδρανεί η Πολιτεία, δεν μας στηρίζει!»

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η εκδήλωση που οργάνωσαν από κοινού η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΠΟΕΤ) και η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ), στο κρουαζιερόπλοιο «Stella Solaris» της Royal Olympic Cruises.

Στόχος των οργανωτών είναι η εκδήλωση αυτή να καθιερωθεί και να εξελιχθεί σε ετήσιο θεσμό, με τη διοργάνωση ημερίδας, όπου ειδικοί από το χώρο του τουρισμού θα συζητούν για τα κρίσιμα θέματα του τουριστικού κλάδου της χώρας και θα προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους επιχειρηματίες του τουρισμού αλλά και άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας, εκπρόσωποι της κυβέρνησης και των κομμάτων, πρέσβεις χωρών προέλευσης του ελληνικού τουρισμού, περιφερειάρχες, νομάρχες και δήμαρχοι από πολλές περιοχές της Ελλάδας και εκπρόσωποι των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

Οι οικοδεσπότες πρόεδροι της ΠΟΕΤ κ. Μάριος Τρυβιζάς και της ΕΕΕΠ κ. Ανδρέας Ποταμιάνος, στις ομιλίες τους έκαναν μια σύντομη επισκόπηση στην τρέχουσα τουριστική πραγματικότητα και στις προοπτικές της και απύθηναν έκκληση για ενότητα και συστράτευση όλων των δυνάμεων για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα του ελ-

ληνικού τουρισμού, αλλά και να υπάρξουν τα μέγιστα δυνατά αποτελέσματα για τη χώρα μας από την Ολυμπιάδα του 2004.

Ο κ. Μάριος Τρυβιζάς τόνισε μεταξύ άλλων:

«Μπήκαμε στη νέα τουριστική περίοδο, που κατά πάσα πιθανότητα δεν θα είναι καλή. Χρειάζεται περισσότερο από κάθε άλλη φορά η ένωση όλων των δυνάμεων του επιχειρηματικού κόσμου και η βοήθεια της ίδιας της Πολιτείας, η οποία φαίνεται να μην έχει αντιληφθεί τη δύσκολη κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει φέτος ο ελληνικός τουρισμός. Η Ευρώπη, εκτός της Γερμανίας, θα είναι στα ίδια επίπεδα του 2001, όμως με τη Γερμανία τα πράγματα δεν είναι ενθαρρυντικά. Αυτή τη στιγμή οι κρατήσεις είναι μειωμένες κατά 20% και ευελπιστούμε ότι, με τις προσφορές των Tour Operator και τις κρατήσεις της τελευταίας στιγμής, η μείωση θα κυμανθεί τελικώς στο 10%. Μεγάλη μείωση σημειώνεται και από τον τουρισμό της Αμερικής, μιας αγοράς που μας τροφοδοτεί με τουρίστες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου».

Ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος επισήμανε μεταξύ άλλων:

«Η παγκόσμια τουριστική βιομηχανία βρίσκεται σε μια καθοριστική φάση διαρθρωτικών αλλαγών και καταβάλλονται από όλες τις χώρες εντονότερες προσπάθειες για να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Οι επιχειρηματίες του κλάδου πιστεύουν ότι το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας είναι μείζον, καθοριστικό για το μέλλον της επιβατηγού ναυτιλίας μας και απαιτεί χάραξη εθνικής πολιτικής και στρατηγικής. Η συνεχιζόμενη όμως αδράνεια της Πολιτείας στη στήριξη του κλάδου έχει προκαλέσει απογοήτευση στα μέλη μας, τη στιγμή μάλιστα που παρακολουθούμε τη γείτονα Τουρκία να ανταποκρίνεται άμεσα στα αιτήματά μας για διευκόλυνση των λιμενικών τελών, που φτάνουν το 60% και με προοπτική περαιτέρω μειώσεων.

Η κρίση μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου ήταν οδυνηρή για τον κλάδο της ναυτιλίας και γενικότερα για τον τουρισμό. Εμείς προσπαθούμε με κάθε τρόπο να διατηρηθεί η ελληνική σημαία στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών και κοινοτικών λιμένων».

Χαιρετισμούς απύθηναν ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Νίκος Θωμόπουλος, ο γενικός γραμματέας Τουρισμού του υπουργείου Ανάπτυξης Δημήτρης Γεωργαράκης, ο γραμματέας της Κ.Ε. της Νέας Δημοκρατίας Βαγγέλης Μείμαρράκης, ο τομέας του Τουρισμού της Νέας Δημοκρατίας Αναστάσιος Λιάσκος, ο αντιπρόεδρος του Συμβουλίου Τουρισμού της Ευρώπης Αριστοτέλης Παυλίδης, ενώ χαιρετισμό απέστειλε και η υποψήφια για το δήμο της Αθήνας κ. Ντόρα Μπακογιάννη.

Προεδρικό Διάταγμα για τις ενδομεταφορές

Με την έκδοση ενός ακόμα Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.), με το οποίο τροποποιούνται τα άρθρα 165 και 166 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), «ολοκληρώνεται», όπως δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, «μαζί με τις διατάξεις του Ν. 2932/2001 συνολικά, το πλαίσιο δραστηριοποίησης των πλοίων στις ενδομεταφορές της χώρας μας».

Το Π.Δ. αυτό εκδόθηκε στο πλαίσιο της εναρμόνισης της εθνικής μας νομοθεσίας προς τις διατάξεις του κανονισμού 3577/92 για το καμποτάζ. Σημειώνεται ότι με το ίδιο Π.Δ. καταργείται σειρά προγενεστέρων Π.Δ., τα οποία αφορούσαν την απελευθέρωση των ενδομεταφορών και που κωδικοποιήθηκαν στο ν. 2932/2001.

Με το Π.Δ. αυτό ρυθμίζονται θέματα επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής καθώς και θέματα θαλασσιών περιηγήσεων. Επίσης καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία δρομολόγησης των πλοίων μεταξύ λιμένων και ηπειρωτικής ακτογραμμής.



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 Graviias str. & Egaleu str., 185 45 Piraeus Greece, Tel.: (+301) 4614940,
(+301) 4082742-3, Fax: (+301) 4627564, e-mail: phaedra@domi.gr

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ



19. Αγραπίδης
«Θάλασσα ειρήνης και αρμονίας η Μεσόγειος»

Με επιτυχία ολοκληρώθηκαν στον Πειραιά οι εργασίες της έκτακτης γενικής συνέλευσης της Ένωσης Αρχαίων Ελληνικών Λιμανιών της Μεσογείου και άλλων θαλασσών.

«Φιλοδοξούμε να κάνουμε τη Μεσόγειο μια θάλασσα ειρήνης και αρμονίας, μια θάλασσα ουσιαστικής συνεννόησης μεταξύ των λαών

της. Λαών με διαφορετική εθνική συνείδηση και θρησκεία, αλλά με κοινές πολιτιστικές ρίζες και κοινούς σύγχρονους πολιτιστικούς κώδικες...», τόνισε μεταξύ άλλων ο δήμαρχος Πειραιά Χρήστος Αγραπίδης.

Ο δήμος Πειραιά, σε συνεργασία με το Ελληνικό Ίδρυμα Πολιτισμού, φιλοξένησε τους εκπροσώπους των πόλεων-μελών της Ένωσης Αρχαίων Ελληνικών Λιμανιών της Μεσογείου και άλλων θαλασσών στο κρουαζιερόπλοιο «Stella Solaris».

Κατά τις εργασίες της έκτακτης γενικής συνέλευσης αποφασίστηκε η επανίδρυση της ένωσης με κύριο ιδρυτικό μέλος το δήμο Πειραιά. Ορίστηκε έδρα της ένωσης η Λάρνακα και αποφασίστηκε η νέα συνάντηση των εκπροσώπων των πόλεων-μελών να πραγματοποιηθεί το καλοκαίρι στο Πυθαγόρειο της Σάμου.

Ο δήμος Πειραιά φιλοξένησε τους εκπροσώπους των παρακάτω πόλεων:

Αντίπολις - Γαλλία, Βίβλος - Λίβανος, Εμπόριον - Ισπανία, Ηράκλειον - Ελλάδα, Κερύνεια - Κύπρος, Λάρνακα - Κύπρος, Ολβία - Γαλλία, Πάτρα - Ελλάδα, Πάφος - Κύπρος, Πυθαγόρειον - Ελλάδα, Χαλκίδα - Ελλάδα, Ιθάκη - Ελλάδα, Αλέρια - Κορσική, Κρότων - Ιταλία, Σάντα - Σεβερίνα, Στρόγκολι - Ιταλία, Κέα - Ελλάδα και Ρόδος - Ελλάδα.

«Ο Πειραιάς, μια πόλη με μεγάλη ιστορία αλλά και σύγχρονη παρουσία, δεσμεύεται ότι θα βοηθήσει με όλες τις δυνάμεις του την ένωσή μας», κατέληξε ο κ. Αγραπίδης.



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

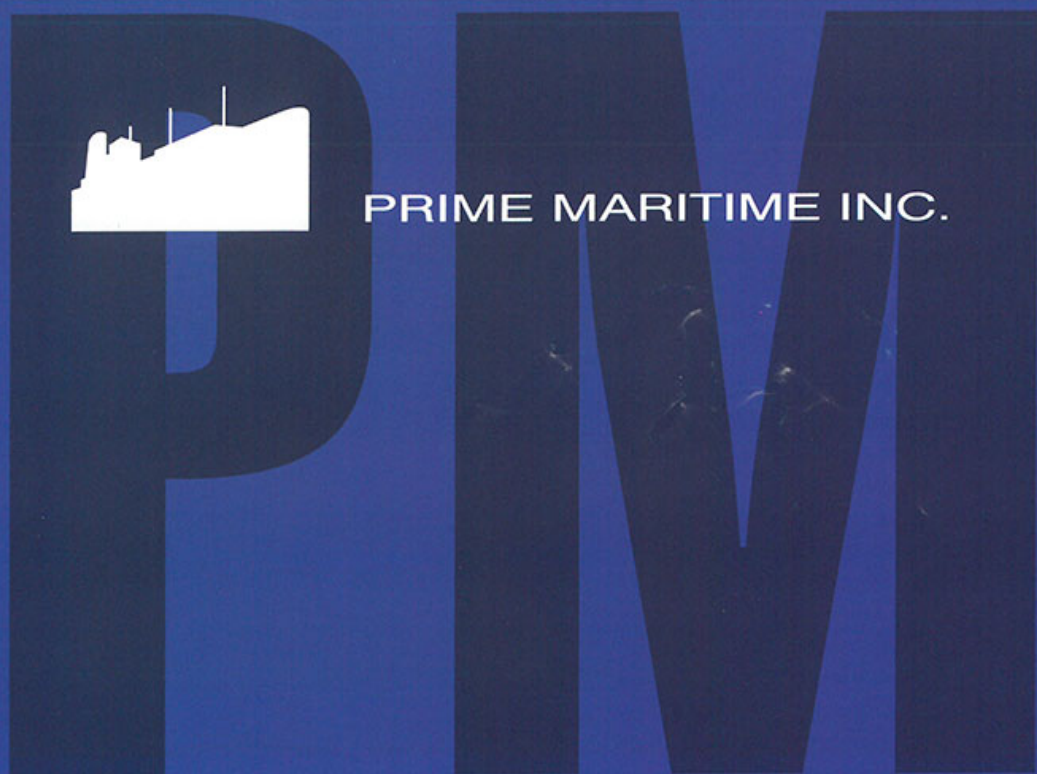


UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30-10-4283660 • FAX: +30-10-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



✦ Dry cargo chartering:
Multi-purpose/tweendeckers
Bulk carriers

✦ Ferry / cruise chartering

✦ Projects/contracts of affreightment

✦ Sale & Purchase



3, Irodotou Str.
Piraeus 185 38 Greece
Phone : +30 10-4527001
Fax: +30 10-4527006
Tlx : 212791-92 PRIM GR
Comtext: A54GR157
www.primemaritime.gr
E-mail: chartering@primemaritime.gr

«Μαύρο κουτί» στα νεότευκτα από την 1η Ιουλίου

Από 1ης Ιουλίου, το «μαύρο κουτί» που προορίζεται για τη ναυτιλία, γίνεται υποχρεωτικό για όλα τα επιβατηγά και εμπορικά νεότευκτα πλοία, κάτι που αναμένεται ότι θα φέρει την «επανάσταση» στην ασφάλεια των πλοίων.

Ωστόσο, η εγκατάσταση του συστήματος αυτού, του Voyage Data Recorders (VDR), θα είναι αρκετά ακριβή για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα πρέπει να δαπανήσουν αρκετά εκατομμύρια δολάρια για την όλη διαδικασία, η οποία μπορεί να διαρκέσει έως και τρεις μήνες. Οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες, από την άλλη πλευρά, δεν φαίνεται να αντιδρούν θετικά στην εφαρμογή αυτής της μορφής της νέας τεχνολογίας, ειδικότε-



ρα λαμβάνοντας υπ' όψιν τη σημαντική κατάσταση στη ναυτιλιακή αγορά, η οποία υπαγορεύει την περικοπή των δαπανών των εταιρειών. Ωστόσο, κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει το γεγονός ότι η χρήση του μαύρου κουτιού στην αεροναυτική βιομηχανία είχε τεράστιες επιπτώσεις. Έτσι, η χρήση ενός τέτοιου συστήματος σε μια βιομηχανία στην οποία είναι εμφανής η έλλειψη συγκέντρωσης δεδομένων ελέγχου, όπως είναι αντίστοιχα στην αεροπορία ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, θα είναι σίγουρα επαναστατική. Οι διαμάχες

σε περιπτώσεις σύγκρουσης πλοίων θα αποτελούν παρελθόν. Αν και οι πλοιοκτήτες είναι απρόθυμοι να εγκαταστήσουν το VDR, από την άλλη η ζήτηση για το σύστημα αυξάνεται, κάτι που οφείλεται στις απαιτήσεις από τις classification societies. Η ιδέα του VDR προήλθε από τις συνέπειες της καταστροφής του «Estonia» και τέθηκε σε εφαρμογή από τον IMO A.861 (20), που υιοθετήθηκε το Μάιο. Η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του IMO διεξάγει έρευνα για το πόσο πρακτική μπορεί να είναι η εφαρμογή του VDR σε όλα τα φορτηγά πλοία υπό τη συνθήκη Solas. Η μελέτη αυτή θα έχει ολοκληρωθεί έως τον Ιανουάριο του 2004. Μάλιστα, έχει προταθεί η χρήση ενός πιο απλοποιημένου συστήματος VDR για τα φορτηγά πλοία.

Τι είναι όμως το VDR και γιατί απαιτεί τόσο χρόνο για να εγκατασταθεί; Το VDR αποτελείται από τρία βασικά λειτουργικά μέρη: — Έναν ή περισσότερους διασυνδεδεμένους αισθητήρες οι οποίοι δέχονται σήματα από τα διάφορα συστήματα του πλοίου και τους αισθητήρες και τα μεταφέρουν σε format που μπορεί να καταγραφεί από το VDR.

— Μία μονάδα λήψης και καταγραφής δεδομένων, η οποία λαμβάνει, επεξεργάζεται και αποθηκεύει τα δεδομένα από τη διασυνδεδεμένη μονάδα ή κατευθείαν από τους αισθητήρες.

— Την προστατευτική κάψουλα μνήμης, η οποία περιέχει το τελικό μέσο καταγραφής. Αυτή η κάψουλα έχει σχεδιαστεί ώστε να αντέχει υπό ακραίες συνθήκες (φωτιά, κραδασμούς και πίεση του νερού). Έχει φωτεινό χρώμα και κατάλληλο σχήμα για τον εύκολο εντοπισμό και την ανάκτησή του.

Η εγκατάσταση του VDR απαιτεί πρώτα την έγκριση ανεγνωρισμένου οργανισμού, όπως είναι π.χ. το Det Norske Veritas, για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τους κανονισμούς του IMO.

Το VDR για να λειτουργήσει απαιτεί τη συγκέντρωση πληροφοριών από διάφορα συστήματα του πλοίου, περιλαμβανομένων των επικοινωνιών της γέφυρας, του δέκτη GPS και του ραντάρ.

Αυτό σημαίνει πως η εγκατάσταση μπορεί να διαρκέσει από μία εβδομάδα έως και τρεις μήνες, απαιτεί ειδικές καλωδιώσεις και βέβαια προϋποθέτει ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα του σκάφους θα έχουν πρόβλεψη για επέκταση συνδέσεων.

Το VDR έχει ήδη εφαρμοστεί σε 60 πλοία, ενώ πρόσφατα έχουν γίνει παραγγελίες από Γερμανούς και Ισραηλινούς πλοιοκτήτες.

FUEL PIPES?

Call Giro

THE FUEL PIPE SPECIALISTS

Diesel Fuel Injection Pipes
Sheathed Pipes Single Skin Pipes
Main Engine, Auxiliary & Standby Pipes
UMS Pipes Stress-Free Fit Pipes
OEM Pipes Monitor & Alarm Pipes

Meet SOLAS Regulations

Available for most Engine Types and Models
Complete Systems, Retro-Fit Kits or Replacement Parts

GIRO ENGINEERING LIMITED

Talisman, Duncan Road, Park Gate,
Southampton, Hants, SO31 7GA England
Tel: +44 (0)1489 885288; Fax: +44 (0)1489 885199
E-Mail: giro@giroeng.com
Internet: www.giroeng.com



duonline

Like a *smile* in the SKY.

Grand Class - Grand Experience



Γνωρίστε την Grand Class της Austrian Airlines πετώντας καθημερινά από Αθήνα και Θεσσαλονίκη προς Βιέννη και από εκεί προς 156 προορισμούς, 65 χώρες και 5 ηπείρους.

"Grand Class" εμπειρία όχι μόνο στον αέρα, αλλά και στο έδαφος τώρα και με τηλεφωνικό check-in στο 3533425, για όλους τους Grand Class επιβάτες.

Επικοινωνήστε με το Customer Service Unit της εταιρίας μας στο Αεροδρόμιο Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος, Κεντρικό Κτίριο, Αίθουσα Αναχωρήσεων, Τηλ.: 3533425 ή με τα γραφεία μας στην Αθήνα, Τηλ.: 01-9601240-2 και στη Θεσσαλονίκη, Τηλ.: 031-474101, 471220

Επισκεφθείτε μας στο Ίντερνετ: <http://www.austrianairlines.gr>

AUSTRIAN AIRLINES 

The Most Friendly Airline.

A STAR ALLIANCE MEMBER 

A man with dark hair and glasses, wearing a dark double-breasted suit, white shirt, and patterned tie, stands outdoors. He is positioned next to a large, light green structure that resembles a ship's hull. The background shows some greenery and a body of water. The title of the article is overlaid on the image in a large, stylized font.

Τηλεπικοινωνίες: ο κλάδος της Νέας Οικονομίας

Ο τομέας των επικοινωνιών,
ως μία εκ των βασικών υποδομών
στην αναπτυξιακή οικονομία
της χώρας, βρίσκεται στην πρώτη γραμμή
της ελληνικής επικαιρότητας
και της κυβερνητικής πολιτικής.
Η απελευθέρωση της αγοράς έχει ήδη
προχωρήσει κάνοντας τα πρώτα της
βήματα και νέες προοπτικές διανοίγονται
στο νευραλγικό τομέα αυτό
της Νέας Οικονομίας.
Τη σημερινή πραγματικότητα
των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα
επιχειρούν να ανιχνεύσουν
τα «Ναυτικά Χρονικά» μέσω ειδικών
του συγκεκριμένου τομέα, προς τους
οποίους και απευθύνθηκαν.

**Οι επίσημες θέσεις
του Χρήστου Βερελή,
υπουργού Μεταφορών
και Επικοινωνιών**



Ο τομέας των τηλεπικοινωνιών απασχολεί εντατικά εδώ και σχεδόν δύο δεκαετίες τις κυβερνήσεις των χωρών σε παγκόσμια κλίμακα. Αφορμή γι' αυτήν τη μεγάλη κινητικότητα ήταν η ραγδαία εξέλιξη της ηλεκτρονικής τεχνολογίας, της οποίας τα απίστευτα άλματα έχουν συμπαράσχει και τους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας και της κοινωνίας. Θεμελιώδεις αλληγές πραγματοποιούνται σε όλους τους χώρους της ανθρώπινης δραστηριότητας, έχοντας ως βάση την αλληγή στον τρόπο επικοινωνίας και πρόσβασης στην πληροφορία.

Η αλήθεια είναι ότι στην Ελλάδα αυτές οι αλληγές αντιμετώπισηκαν αρχικά με καχυποψία. Οι ελληνικές κυβερνήσεις έπρεπε να υποστηρίξουν την ομαλή μετάβαση από τον προστατευτισμό και το κρατικό μονοπώλιο σε μια απελευθερωμένη τηλεπικοινωνιακή αγορά, μέσα στις ιδιαίτερες κοινωνικοπολιτικές συνθήκες της χώρας. Σημαντικό φορτίο στη διαδικασία αυτή ήταν η αλληγή της εταιρικής κουλτούρας του μέχρι τότε αμιγώς δημόσιου τηλεπικοινωνιακού οργανισμού, του ΟΤΕ, ώστε να ανταποκριθεί στις επερχόμενες αλληγές. Η προσαρμογή και η αφομοίωση των σημερινών εξελίξεων εξακολουθεί και σήμερα να είναι ο βασικός στόχος του ΟΤΕ. Αυτές είναι, εξάλλου, και οι πιο βασικές ιδιότητες των ζωντανών οργανισμών.

Οι σημαντικές αλληγές στο χώρο των τηλεπικοινωνιών αποτυπώθηκαν σε διάφορες χρονικές φάσεις με νόμους και προεδρικά διατάγματα, με τελικό αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός νομικού πλαισίου για τις τηλεπικοινωνίες εναρμονισμένου με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό. Ο νόμος 2867, που ψηφίστηκε το Δεκέμβριο του 2000 στη Βουλή, ήταν η τελική πράξη της απελευθέρωσης των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα αφού απελευθέρωσε και την τελευταία παραμένουσα μονοπωλιακή τηλεπικοινωνιακή υπηρεσία, τη φωνητική τηλεφωνία.

Η πολιτική μας στο χώρο των τηλεπικοινωνιών χαρακτηρίστηκε, το χρόνο που πέρασε, από μια σημαντική απόφαση, η οποία περιλαμβάνεται στο νόμο 2867: την ανάθεση ουσιαστικών αρμοδιοτήτων στην εθνική ρυθμιστική αρχή για τις τηλεπικοινωνίες, την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ). Με απόφασή μας αποσαφηνίσαμε και διαχωρίσαμε το ρόλο των εμπλεκόμενων αρχών στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Με το διαχωρισμό αυτό ο ρόλος του υπουργείου προσδιορίζεται ως καθαρά πολιτικός, επιτελικός. Το υπουργείο νομοθετεί εφαρμόζοντας τις πολιτικές αποφάσεις και η ρυθμιστική αρχή, η ΕΕΤΤ, ρυθμίζει, ελέγχει, παρακολουθεί και διευκο-λύνει τις διαδικασίες και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες. Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής φαίνονται σήμερα καθαρά. Η ΕΕΤΤ χορηγεί με γρήγορες και απλές διαδικασίες άδειες

για τηλεπικοινωνιακές δραστηριότητες: έχουν ήδη καταχωρηθεί περίπου 250 εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες υπό καθεστώς γενικής άδειας και έχουν χορηγηθεί 28 ειδικές άδειες, που επιτρέπουν τη χρήση σπανίων πόρων όπως ραδιοσυχνότητες, δικαιώματα διέλευσης ή αριθμούς κλήσης.

Η διαφορά στη διαδικασία χορήγησης αδειών έχει μεγάλη σημασία για τις επιχειρήσεις: η έκδοση μιας άδειας για άσκηση τηλεπικοινωνιακής δραστηριότητας απαιτούσε πριν από λίγο καιρό μήνες ή και χρόνια. Σήμερα, μια εταιρεία μπορεί να αρχίσει τη δραστηριότητά της εντός 15 ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της Δήλωσης Καταχώρισης.

Έχουμε πει στο παρελθόν ότι στόχος μας είναι να μεταμορφώσουμε τον τομέα των τηλεπικοινωνιών και να αλληάξουμε την επικρατούσα αντίληψη. Η παροχή ποιοτικών και σύγχρονων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών συμβάλλει σημαντικά στη διευκόλυνση της καθημερινής ζωής του πολίτη, στην αποδοτική εργασία του και στην κοινωνική του έκφραση και συμπεριφορά. Ο χώρος των τηλεπικοινωνιών έχει πολλή νέες ιδέες και όμορφα οράματα. Οι πράξεις μας όμως αποδεικνύουν τελικά την ορθότητα των επιλογών μας και της πολιτικής μας.

Στόχος μας είναι να

μεταμορφώσουμε τον τομέα

των τηλεπικοινωνιών

και να αλλάξουμε

την επικρατούσα αντίληψη

Ship & Yacht Registration Under the Malta or Panama Flag

Agency, Brokerage, Bunkering

In 25 years GM International Services Limited has registered over 20million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.



GM International Services Ltd.
147 / 1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04 - MALTA
Tel: (+356) 21 235341 (20 lines) Direct Ext. 156
Fax Direct: (+356) 21 244821 (3 lines)
Fax General: (+356) 21 220101
Telex: 1462 ECOCRD MW
E-Mail: gmi@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

Προκλήσεις σε ανταγωνιστικό περιβάλλον



του Αθανάσιου Χειμάρα
Βουλευτή,
τομεάρχη Μεταφορών και
Επικοινωνιών Ν.Δ.

τη-μέλη, μεταξύ αυτών και στη χώρα μας, δόθηκαν πρόσθετες περίοδοι για την υλοποίηση της πλήρους απελευθέρωσης. Στην Ελλάδα, η παράταση αυτή έληξε στις 31-12-2000. Έτσι, την 1-1-2001 είχε κατοργηθεί και το τελευταίο αποκλειστικό δικαίωμα του ΟΤΕ, στην παροχή φωνητικής τηλεφωνίας. Η παράταση της προθεσμίας που δόθηκε στην Ελλάδα για την πλήρη απελευθέρωση της δημόσιας σταθερής φωνητικής τηλεφωνίας και υποδομής, χρησιμοποιήθηκε θετικά από τον ΟΤΕ.

Εν όψει των μελλοντικών προκλήσεων ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και με σκοπό τη διασφάλιση της κυρίαρχης θέσης του στον κλάδο των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα, ο ΟΤΕ συνέχισε τη διαδικασία ανα-

βάθμισης των δυνατοτήτων του τηλεπικοινωνιακού του δικτύου και την επέκταση των προσφερομένων υπηρεσιών. Εν όψει του ανταγωνισμού ο ΟΤΕ αναδιάρθρωσε τα τιμολόγιά του, ανασυγκρότησε το ανθρώπινο δυναμικό του, ώστε να προωθηθεί η βέλτιστη οργανωτική δομή και παραγωγικότητα.

Ο ανταγωνισμός που ξεκίνησε στις αρχές του 2001, ανάγκασε τον ΟΤΕ να εντατικοποιήσει το πρόγραμμα μάρκετινγκ προκειμένου να ενημερώσει τους πελάτες του σχετικά με τις υπηρεσίες που προσφέρει, ενώ, παράλληλα, ξεκίνησε ένα πρόγραμμα προώθησης των νέων υπηρεσιών ώστε οι χρήστες να επωφεληθούν από τις επενδύσεις του ΟΤΕ σε υψηλή τεχνολογία.

Είναι σημαντικό να αντιληφθούμε ότι με την απελευθέρωση της αγοράς των τηλεπικοινωνιών, δημιουργούνται επιχειρηματικές ευκαιρίες και οφέλη για τη χώρα μας και τον πολίτη. Στις χώρες που έχουν ήδη προχωρήσει στην απελευθέρωση τα αποτελέσματα είναι θετικά. Παρατηρούμε βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, παροχή νέων υπηρεσιών, μείωση των τιμών προς όφελος του καταναλωτή, αύξηση της απασχόλησης και σημαντική αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας. Στην Ελλάδα, έχει αρχίσει να διαφαίνεται η δυναμική του χώρου. Πραγματοποιούνται συνεχώς επεν-

Ο κλάδος των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα απελευθερώθηκε σταδιακά τα τελευταία χρόνια. Η νομοθεσία της Ε.Ε. όριζε την 1η Ιανουαρίου 1998 ως ημερομηνία πλήρους απελευθέρωσης της δημόσιας σταθερής φωνητικής τηλεφωνίας. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η προθεσμία είχε παραταθεί, σύμφωνα με αποφάσεις της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και το ν. 2246/94 (ΦΕΚ 172Α), περί «Οργάνωσης και Λειτουργίας του Τομέα Τηλεπικοινωνιών», μέχρι την 31/12/2000, και μέχρι την ημερομηνία αυτή ο ΟΤΕ είχε το αποκλειστικό δικαίωμα για την εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση του δημόσιου τηλεπικοινωνιακού δικτύου και την παροχή φωνητικής τηλεφωνίας μέσω σταθερού δημοσίου δικτύου.

Η απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα άρχισε το 1992 με την ψήφιση του τηλεπικοινωνιακού νόμου ν. 2075/92. Παράλληλα, την ίδια χρονιά δόθηκαν δύο άδειες για την παροχή υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας στις εταιρείες Panafon και Stet Hellas.

Η απελευθέρωση της αγοράς των τηλεπικοινωνιών στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε. ολοκληρώθηκε την 1-1-1998. Σε πέντε κρά-

δύσεις σε νέες τεχνολογίες, προωθούνται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες και ενθαρρύνεται η είσοδος νέων φορέων στην αγορά, ακόμη και από χώρες του εξωτερικού.

Κανονιστικές διατάξεις θέτουν τα απαραίτητα θεμέλια για την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών μέσα σε ένα πλήρως απελευθερωμένο περιβάλλον. Βέβαια, είναι γεγονός ότι για την αποτελεσματική λειτουργία της απελευθερωμένης αγοράς απαιτείται ένα κατάλληλο θεσμικό και ρυθμιστικό περιβάλλον, συγχρόνως όμως απαιτείται και σωστή παρακολούθηση, από πλευράς ΕΕΤΤ, των εταιρειών που έχουν αδειοδοτηθεί, ενώ πρέπει να υπάρξουν σαφείς και προκαθορισμένοι κανόνες που θα σέβονται και θα εφαρμόζουν όλοι οι παράγοντες της αγοράς.

Η πλήρης απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιών του 2001 αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την ελληνική αγορά των τηλεπικοινωνιών, η οποία ήδη συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο δυναμικών αγορών της ελληνικής οικονομίας.

Δεδομένης της απελευθέρωσης της τηλεπικοινωνιακής αγοράς, σημαντικές αλλαγές αναμένονται τα επόμενα χρόνια εξαιτίας των μεγάλων τεχνολογικών εξελίξεων και των δυνατοτήτων που αυτές προσφέρουν. Η σύγκλιση των τεχνολογιών (τηλεπικοινωνιών, πληροφορικής και οπτικοακουστικών μέσων), η αυξανόμενη ζήτηση σε ευρυζωνικές υπηρεσίες, ο εντυπωσιακός ρυθμός ανάπτυ-

ξης της κινητής τηλεφωνίας, του Διαδικτύου και του ηλεκτρονικού εμπορίου, η ενίσχυση του ανταγωνισμού και η επακόλουθη μείωση των τιμοολογιών αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά και να καθορίσουν τη μορφή των τηλεπικοινωνιών, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Η απελευθέρωση της αγοράς των τηλεπικοινωνιών στην Ε.Ε. αποτελεί κεντρικό άξονα της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ανάπτυξη του τομέα με την εισαγωγή και ενίσχυση του ανταγωνισμού με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και ευνοϊκών συνθηκών για τους χρήστες. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να επιταχυνθεί ο ερχομός της κοινωνίας της πληροφορίας ή των πληροφορημένων πολιτών, με τις συνεπαγόμενες ευεργετικές επιδράσεις στη συνολική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και συνοχή στην Ε.Ε.

Με την πλήρη απελευθέρωση και κατάργηση των αποκλειστικών δικαιωμάτων των εθνικών τηλεπικοινωνιακών οργανισμών, δημιουργήθηκαν νέες συνθήκες και ο ανταγωνισμός δημιούργησε απειράριθμες και σημαντικές ευκαιρίες για όλους. Η απλοποίηση των δομών και των διαδικασιών, με αποτέλεσμα το μειωμένο λειτουργικό κόστος, φέρνει χαμηλές τιμές για τους πελάτες και αναδεικνύει κυρίαρχο παράγοντα στην κορυφή της πυραμίδας τον πελάτη, τον καταναλωτή.



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



Αθματώδης η άνοδος της κινητής τηλεφωνίας



Συνέντευξη του Ν. Βαρσάκη, διευθύνοντος συμβούλου TELESTET

Δώστε μας τις εκτιμήσεις σας για την πορεία των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας στην ελληνική αγορά και τις προοπτικές μεγέθυνσης των δραστηριοτήτων τους. Τι περιθώρια ανάπτυξης έχει η αγορά; Ποιες επιμέρους δράσεις κρίνονται κρίσιμες για τη μεγέθυνση των μεριδίων των εταιρειών και εν τέλει την κερδοφορία τους;

Μέχρι σήμερα η ελληνική αγορά κινητής τηλεφωνίας κινήθηκε πραγματικά με αθματώδεις ρυθμούς. Πλέον είναι απολύτως λογικό και αναμενόμενο, ύστερα από αυτήν την εκπληκτική πορεία, να μπαίνουμε σε μια φάση σταθεροποίησης των μεγεθών και μείωσης των ρυθμών ανάπτυξης.

Ας δούμε τα δεδομένα: η διείσδυση της κινητής τηλεφωνίας στη χώρα μας σήμερα ξεπερνά το 70%, πολύ κοντά στα ευρωπαϊκά επίπεδα. Επίσης ο απόλυτος αριθμός νέων πελατών ήταν σχεδόν σταθερός για το 2000 και το 2001. Για το 2002, η ονομαστική διείσδυση αναμένεται να φτάσει στο 83%. Αναφέρομαι δε σε ονομαστική διείσδυση, γιατί όσο υπάρχουν στην αγορά μας οι επιδοτήσεις όλη τα δίκτυα κινητής τηλεφωνίας θα έχουν ένα ποσοστό ανενεργών, ουσιαστικά πηλασματικών πελατών, οι οποίοι επωφεληθήκαν μιας ευκαιρίας για να ανανεώσουν τη συσκευή τους. Στην πραγματικότητα το ποσοστό διείσδυσης σε ενεργούς χρήστες πρέπει να το υπολογίσουμε περίπου είκοσι ποσοστιαίες μονάδες χαμηλότερο. Συνεπώς, η ελληνική αγορά έχει το περιθώριο να συνεχίσει και φέτος να μεγαλώνει - με πιο αργούς ρυθμούς και με κύριο μοχλό ανάπτυξης την καρτοκινητή τηλεφωνία αλλά και την αγορά των επιχειρήσεων.

Σε ό,τι αφορά τα μερίδια αγοράς των εταιρειών και τις κερδο-

φορίες τους, πιστεύω ότι οι εταιρείες θα διαφοροποιήσουν σημαντικά τη στρατηγική τους σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές. Το ζητούμενο σε μια ώριμη αγορά είναι να ισχυροποιεί κανείς τη θέση του κρατώντας τους ήδη πελάτες του και αποκτώντας νέους πελάτες που θα φέρουν αξία στην εταιρεία. Δεν έχει πια νόημα να αγοράζουν οι εταιρείες μερίδιο αγοράς με κάθε κόστος. Αντίθετα, εν όψει και της 3ης γενιάς κινητής τηλεφωνίας, πρέπει να προσέξουν την κερδοφορία τους και να κτίζουν μακροπρόθεσμες σχέσεις με τους πελάτες τους, οι οποίες θα είναι αμοιβαία επωφελείς.

Ποιο πιστεύετε ότι είναι το «κλειδί» για αυξημένη κερδοφορία;

Οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας. Είναι το «κλειδί» όχι μόνο για αυξημένη κερδοφορία αλλά και για την εδραίωση μιας εταιρείας κινητής τηλεφωνίας στην αγορά. Υπάρχουν πολύ μεγάλα περιθώρια αύξησης της χρήσης των υπηρεσιών από τους κατόχους κινητού τηλεφώνου και θα πρέπει από την πλευρά μας να αξιοποιήσουμε αυτήν την ευκαιρία. Θεωρώ, δε, ότι η TELESTET είναι ήδη πολύ καλά τοποθετημένη για να εκμεταλλευτεί τα νέα δεδομένα. Είμαστε η εταιρεία με τις περισσότερες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας και φέτος η στρατηγική μας είναι να παρουσιάζουμε τουλάχιστον μία νέα υπηρεσία κάθε μήνα. Ήδη σας υπενθυμίζω μία σειρά νέων υπηρεσιών μας που γνωρίζουν μεγάλη επιτυχία: Ειδοποίηση Κλήσεων, TELESTET Finder, mobile organizer κ.ά. Σύντομα θα είμαστε σε θέση να προσφέρουμε και υπηρεσίες ακόμη πιο εξελιγμένες όπως αποστολή φωτογραφίας, εικονομνύματα, animations κ.λπ. Η ανάπτυξη και η σωστή προώθηση υπηρεσιών είναι μονόδρομος για την επιτυχία μας και στην τρίτη γενιά κινητής τηλεφωνίας.

Η TELESTET προσφέρει κάποιο ειδικό πακέτο για επιχειρήσεις;

Για μας η αγορά των επιχειρήσεων είναι πολύ σημαντική. Θεωρούμε ότι μπορούμε να είμαστε ο καταλληλότερος τηλεπικοινωνιακός συνεργάτης για τις ελληνικές εταιρείες. Στο πλαίσιο αυτό έχουμε διαμορφώσει και προσφέρουμε το πληρέστερο τηλεπικοινωνιακό πακέτο στην αγορά, το B BEST. Η προσφορά μας αυτή συνδυάζει τις πολύ οικονομικές χρεώσεις με τις εξελιγμένες υπηρεσίες, οι οποίες προσαρμόζονται στις ανάγκες και στα μέτρα κά-

θε εταιρείας. Μεταξύ άλλων, το B BEST διαθέτει εξειδικευμένες επαγγελματικές υπηρεσίες όπως τηλε-συνδιάσκεψη, μισθωμένες γραμμές, επαγγελματική διασύνδεση, εταιρική διασύνδεση, εφαρμογές ιδιωτικών εταιρικών δικτύων κ.ά.

Ποια είναι η μέχρι σήμερα πορεία του B BEST; Γνωρίζει επιτυχία;

Η πορεία του είναι συνεχώς ανοδική. Το B BEST έχει δώσει τηλεπικοινωνιακές λύσεις στις ελληνικές επιχειρήσεις και γι' αυτό γνωρίζει μεγάλη επιτυχία. Χαρακτηριστικά θα σας πω ότι οι συνδέσεις B BEST στο σύνολό τους αποτελούν το 19,6% των πελατών της TELESTET με συμβόλαιο.

Φέτος η TELESTET θα συμμετάσχει στα Ποσειδώνια 2002. Ποια υπηρεσία σας πιστεύετε ότι θα προκαλέσει το ενδιαφέρον του ναυτιλιακού κόσμου;

Πέρα από τις υπηρεσίες B BEST που σας προσέφερα, η TELESTET στα Ποσειδώνια θα παρουσιάσει για πρώτη φορά την Υπηρεσία Προστασίας Σκαφών - μία εφαρμογή που αναμένουμε ότι θα τύχει θερμής ανταπόκρισης από το ναυτιλιακό κόσμο. Η Υπηρεσία Προστασίας Σκαφών επιτρέπει στους κατόχους σκαφών να παρακολουθούν προσωπικά το σκάφος τους και να ελέγχουν την ασφάλεια αλλά και τη σωστή λειτουργία του ανά πάσα στιγμή. Μέσω ενός συστήματος από κάμερες και του δικτύου της TELESTET, κάθε χρήστης της υπηρεσίας θα έχει άμεση οπτική σύνδεση με το σκάφος του στην οθόνη του υπολογιστή του. Η υπηρεσία μας δεν εξασφαλίζει μόνο την άμεση παρακολούθηση του σκάφους, αλλά επί πλέον δίνει αποδεικτικά στοιχεία σε περίπτωση δολοφθοράς καθώς και άμεση ενημέρωση μέσω τηλεφώνου για όποιο τυχόν πρόβλημα.

Ποιες επιδράσεις κρίνετε ότι θα έχει η 3η γενιά στα μεγέθη των εταιρειών; Πότε αναμένονται οι πρώτες υπηρεσίες UMTS;

Γνωρίζετε ότι η ανάπτυξη της 3ης γενιάς απαιτεί τεράστιες επενδύσεις, αφού τα δίκτυα θα χτιστούν από την αρχή με εντελώς διαφορετική τεχνολογία από τη γενιά GSM. Άρα πρόκειται για μια επένδυση η οποία θα αποσβεστεί μακροπρόθεσμα. Για να σας δώσω μια πιο συγκεκριμένη εικόνα των μεγεθών, επισημαίνω ότι η TELESTET πρόκειται να επενδύσει περίπου 130 δισ. δρχ. για την 3η γενιά στα επόμενα 5 χρόνια, ενώ παράλληλα προβλέπεται να δημιουργηθούν 300-400 νέες θέσεις εργασίας εξειδικευμένου προσωπικού. Συνολικά εκτιμούμε ότι για να προσφέρουμε πανελλαδικά υπηρεσίες UMTS μέσα στα επόμενα 10 χρόνια, όπως προβλέπεται και από την άδειά μας, θα προχωρήσουμε σε μία επένδυση της τάξης των 300 δισ. δρχ. Και μην ξεχνάμε τα 50 δισ. δρχ. που καταβάλλω με το περασμένο καλοκαίρι για την από-

κτηση της άδειας.

Αν και διεθνώς η 3η γενιά έχει καθυστερήσει κυρίως λόγω των τεματικών τα οποία στην παρούσα φάση δεν είναι τελειοποιημένα και πραγματικά έχουν μεγάλο κόστος, δικός μας στόχος είναι να ξεκινήσουμε τις δοκιμές υπηρεσιών 3ης γενιάς μέσα στο δεύτερο εξάμηνο το 2002 και να αρχίσουμε την εμπορική προσφορά των υπηρεσιών μέσα στο 2003. Βέβαια, αρχικά δεν μπορούμε να περιμένουμε μαζική ζήτηση των υπηρεσιών, αλλά σαφώς οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 θα δώσουν ώθηση και στη χρήση του UMTS.



Η TELESTET χορηγεί πηλώρα αθλητικών εκδηλώσεων. Ποια είναι η στρατηγική και οι λόγοι γι' αυτή την επικοινωνιακή πολιτική;

Από την ίδρυσή της, το 1993, η εταιρεία υποστήριζε την ελληνική κοινωνία μέσα από τα χορηγικά της προγράμματα τα οποία δεν περιορίζονται στον αθλητισμό. Είμαστε αρωγοί των συμπολιτών μας στις τέχνες, τις επιστήμες, τα γράμματα, τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα. Αυτή η χορηγική δραστηριότητα δεν εκπορεύεται μόνο από την ανάγκη επικοινωνίας του κοινωνικού προσώπου της εταιρείας, αλλά και από τη φιλοσοφία μας ότι οφείλουμε να είμαστε ενεργά μέλη της ελληνικής κοινωνίας εν γένει και όχι μόνο της ελληνικής οικονομίας. Η TELESTET είναι μια ελληνική εταιρεία που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, απευθύνεται στους Έλληνες και επιθυμεί να συμβάλει με τις δικές της δυνάμεις στην κοινωνική ανάπτυξη. Οι χορηγικές μας δραστηριότητες έχουν αποδέκτες όλους τους Έλληνες και εμάς τους ίδιους. Σε ό,τι αφορά τον αθλητισμό, πρέπει να επισημάνω ότι η TELESTET είναι χορηγός σε αθλητικές δραστηριότητες εδώ και πολλά χρόνια. Από πέρυσι όλες αυτές οι δραστηριότητες έχουν ενταχθεί σε ένα συγκεκριμένο χορηγικό πρόγραμμα αφιερωμένο στον αθλητισμό. Το αθλητικό χορηγικό μας πρόγραμμα 2000-2004 ενισχύεται και εμπλουτίζεται συνεχώς με στόχο να στηρίξει την ανάπτυξη και την εξέλιξη του ελληνικού αθλητισμού στην πορεία του προς τη μεγάλη στιγμή.

Από τις αθλητικές σας χορηγίες ξεχωρίζουν αρκετές που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Φαίνεται ότι η TELESTET είναι πολύ κοντά στο χώρο αυτό...

Πράγματι, ειδικά στο χώρο αυτό δίνουμε πολύ δυναμικό παρών, διότι και η εταιρεία πιστεύει στην άρρηκτη σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα και εγώ προσωπικά είμαι λάτρης της θάλασσας. Είμαστε στο πλευρό της ελληνικής ιστιοπλοΐας ως χορηγοί του καπετάνιου Τάκη Στρούζα και του σκάφους ZANTINO - TELESTET και ως επίσημοι χορηγοί του Ράβι Αιγαίου που διοργανώνεται κάθε χρόνο από τον ΠΟΙΑΘ. Σε αυτές τις χορηγίες μας, που ξεκίνησαν εδώ και αρκετά χρόνια, φέτος προσθέσαμε τους παγκόσμιους πρωταθλητές ιστιοπλοΐας Κοσματοπούλη και Τριγκώνη καθώς και την Ελληνική Κωπηλατική Ομοσπονδία. Η TELESTET είναι «δύναμη» στη θάλασσα.



Με μίαν αδιάκοπη ιστορία 160 ετών και μια σχεδόν εξίσου μακροχρόνια παράδοση στις ναυτιλιακές χορηγήσεις, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες ναυτιλιακών εργασιών. Στις υπηρεσίες της συγκαταλέγονται όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα προϊόντα, ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις συναλλακτικές ανάγκες των σημερινών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ναυτιλιακές υπηρεσίες προσφέρονται μέσω της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας, του εξειδικευμένου Ναυτιλιακού Καταστήματός της στον Πειραιά, του Κεντρικού της Καταστήματος Λονδίνου, που δίνει έμφαση στις ναυτιλιακές εργασίες, των θυγατρικών της εταιρειών, όπως η Atlantic Bank of New York, και του άριστα συντονισμένου δικτύου μονάδων διαχείρισης διαθεσίμων που είναι εγκατεστημένες στα κυριότερα διεθνή χρηματοοικονομικά κέντρα.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
www.nbg.gr

Με την προσοχή της στραμμένη προς το μέλλον και έχοντας ως πρώτο και κυριότερο μέλημά της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έχει θέσει ως στόχο της την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας μέσω της πολυδιάστατης αναπτυξιακής της στρατηγικής. Με την αυτοπεποίθηση που της παρέχει η κορυφαία της θέση στην αγορά, η Τράπεζα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.

ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ:

η ΝΑΥΤΙΛΙΑ μας

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα
Τηλ.: (01) 04144125,
Fax: (01) 04144120,
Αλέξ. Τουρκολιάς, Διευθυντής

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα
Τηλ.: (01) 04144000,
Fax: (01) 04144005,
Κ. Ρουσσάκης, Διευθυντής

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ
50, St. Mary Ave, London,
EC3A 8EL, U.K.
Τηλ.: +44-207-6263222,
Fax: +44-207-9290989,
Δ. Γ. Βασιλάκος, Διευθυντής

ATLANTIC BANK OF NEW YORK
Headquarters & Maritime Finance
960, Avenue of the Americas,
New York, N.Y. 10001, U.S.A.
Tel: 01 - 212 - 6955400,
Fax: 01 - 212 - 5632729
<http://www.abny.com>
Thomas M. O'Brien, President and C.E.O.

Το όραμα του ΟΤΕ



**συνέντευξη της Ντέπης Τζιμέα,
προϊσταμένης της υπηρεσίας
επικοινωνίας ΟΤΕ**

Σε ποιο σημείο βρίσκεται η διεύρυνση της μετοχοποίησης του ΟΤΕ;

Σήμερα το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 41,8% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΤΕ. Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, το Ελληνικό Δημόσιο έχει το δικαίωμα να μειώσει το ποσοστό του μέχρι το 33,4%. Έχει, δε, δημοσιοποιήσει την πρόθεσή του να μειώσει το ποσοστό που κατέχει κατά 8 επί πλέον ποσοστιαίες μονάδες.

Πιστεύετε ότι υπάρχει χώρος για ανάπτυξη δραστηριοτήτων σταθερής και κινητής τηλεφωνίας από άλλες εταιρείες; Πώς πιστεύετε ότι θα πρέπει η Πολιτεία να διαφυλάξει τον υγιή ανταγωνισμό;

Η αγορά τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα παρουσιάζει ταχύτατη ανάπτυξη, γεγονός που αντανακλάται και στο ολοένα σημαντικό-τερο τμήμα του ΑΕΠ που καταλαμβάνει. Βέβαια, ο αντίκτυπος από τη διεθνή κρίση στον κλάδο των τηλεπικοινωνιών θα επηρεάσει έμμεσα και την ελληνική αγορά, στο βαθμό που δρα ανασταλτικά για την πραγματοποίηση εξαγορών μεγάλης κλίμακας. Πάντως, στον ευρύτερο χώρο των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα, όπου η διείσδυση σταθερής, κινητής τηλεφωνίας και Internet σήμερα είναι περίπου στο 55%, 70% και 10% αντίστοιχα, θα συνεχιστεί η πορεία προς τη σύγκλιση των δικτύων σταθερής, κινητής τηλεφωνίας και πληροφορικής, γεγονός που θα κρίνει και την πορεία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Οι τεχνολογικές εξελίξεις υπαγορεύουν τη συνεχή εγρήγορση των τηλεπικοινωνιακών εταιρειών, αλλήλ και τη δημιουργία συνεργειών και εμπορικών συμφωνιών με στόχο μια ισχυρή θέση στην αγορά.

Για τη διαφύλαξη του υγιούς ανταγωνισμού, η Πολιτεία έχει συγκροτημένη και συγκεκριμένη πολιτική. Η υλοποίηση της πολιτικής αυτής επαφίεται στη Ρυθμιστική Αρχή Τηλεπικοινωνιών, στα

άλλα αρμόδια όργανα και στους «παίκτες» της αγοράς. Αναπόφευκτο είναι να υπάρχουν διαφορές μεταξύ παικτών που πρέπει να επιλυθούν το συντομότερο, για το καλό της αγοράς και προς όφελος των καταναλωτών. Η ΕΕΤΤ ρυθμίζει, ελέγχει, παρακολουθεί και διευκολύνει τις διαδικασίες και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες. Η Πολιτεία υποστηρίζει την ομαλή μετάβαση σε μια απελευθερωμένη τηλεπικοινωνιακή αγορά με νόμους και Προεδρικά Διατάγματα για τη δημιουργία ενός νομικού πλαισίου για τις τηλεπικοινωνίες εναρμονισμένου με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό.

Ποια είναι τα σχέδια για την ανάπτυξη του ομίλου σας στην εγχώρια και στην αλλοδαπή αγορά;

Η στρατηγική μας για την ανάπτυξη του ομίλου και την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού βασίζεται στους ακόλουθους άξονες:

- Ανάδειξη υπεραξιών με την ανάληψη ορισμένων δραστηριοτήτων είτε από επιχειρησιακές μονάδες εντός μητρικής (π.χ. ΟΤΕPlus για εφαρμογές τηλεματικής) είτε από νέες θυγατρικές της μητρικής (π.χ. InfOTE για Χρυσό Οδηγό και υπηρεσίες τηλεφωνικού καταλόγου, ΟΤΕGlobe εξειδικευμένες λύσεις για μεγάλες επιχειρήσεις με διεθνή τηλεπικοινωνιακή κίνηση, ΟΤΕ-Estate για ανάπτυξη ακίνητης περιουσίας).
- Προσφορά πακέτων προϊόντων και υπηρεσιών όλων των εταιρειών του ομίλου προς συγκεκριμένες κατηγορίες της αγοράς.
- Σταδιακή μεταφορά εμπειρίας – τεχνογνωσίας στις αγορές όπου έχει επενδύσει ο όμιλος.

Παράλληλα, δίνεται έμφαση στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας, στη συνεχή βελτίωση της ποιότητας, αλλά και σε νέες δραστηριότητες με αυξημένη απόδοση, που θα συμβάλουν στη διατήρηση της κερδοφορίας και της επιχειρηματικής υπεροχής του ΟΤΕ στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

Ενδεικτικό της παραπάνω στρατηγικής είναι η εφαρμογή μιας σειράς μεθοδικά σχεδιασμένων κινήσεων, οι οποίες συμβάλλουν θετικά στην ανοδική πορεία του, όπως:

- Σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα κατά την τελευταία 4ετία για ψηφιακοποίηση του εθνικού δικτύου (από 47% το 1997 σε 95% το 2001), δημιουργία εθνικού δικτύου Data/IP –το οποίο ολοκληρώνεται–, δημιουργία εθνικού ψηφιακού δικτύου για ευρυζωνικές υπηρεσίες, π.χ. εισαγωγή ADSL τεχνολογίας κ.λπ.
 - Αναδιάρθρωση τιμοολογίων που στηρίζεται σε πλήρη εξισορρόπηση των τιμοολογίων του ΟΤΕ με παράλληλη μείωση υπεραστικής & διεθνούς τηλεφωνίας.
 - Διεθνής επέκταση με στροφή στην κινητή τηλεφωνία. Τελευταίες κινήσεις προς αυτή την κατεύθυνση είναι οι εξαγορές του 85% της AMC (κινητή τηλεφωνία Αθηνών μέσω της Cosmote), της 2ης άδειας GSM στη Βουλγαρία, όπου η εταιρεία μας GloBul μέσα σε 2 μόλις μήνες εμπορικής λειτουργίας (μέσα Σεπτεμβρίου – μέσα Νοεμβρίου 2001) προσέληκε 70.000 συνδρομητές, καθώς και της 2ης άδειας κινητής τηλεφωνίας στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας.
 - Υιοθέτηση νέων πρακτικών στις προμήθειες (ηλεκτρονικές δημοπρασίες μέσω της θυγατρικής μας cosmoONE).
- Τέλος, οι αλληγορίες που συντελούνται τα τελευταία χρόνια στο βαλκανικό χώρο δημιουργούν ένα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης αποτελούν αναδυόμενες αγορές, που αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς προσελ-

κύνοντας σημαντικές ξένες επενδύσεις. Ζωτικό ρόλο σ' αυτή την πορεία ανάπτυξης παίζει ο τομέας των τηλεπικοινωνιών. Η αναζωογόνηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στις χώρες αυτές δεν νοείται χωρίς την ταυτόχρονη δημιουργία μιας ισχυρής τηλεπικοινωνιακής αγοράς που θα καλύψει τις ανάγκες του επιχειρηματικού κόσμου και του ευρύτερου πληθυσμού με σύγχρονες τεχνολογίες. Με το σκεπτικό αυτό συστάθηκε η ΟΤΕ International Investments, ο επενδυτικός βραχίονας του Ομίλου ΟΤΕ στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, ώστε να παρακολουθεί, να συντονίζει και να διαχειρίζεται τις επενδύσεις του ΟΤΕ στο εξωτερικό, φροντίζοντας παράλληλα για την προώθηση των δραστηριοτήτων του ομίλου στη διεθνή αγορά. Ο Όμιλος ΟΤΕ δικαίως χαρακτηρίζεται ως ένας από τους σημαντικότερους στρατηγικούς επενδυτές. Με παρουσία σε Αρμενία, Σερβία, Ρουμανία, Αλβανία, Βουλγαρία, καλύπτει μια αγορά με πελατειακή βάση 60 εκατ. πιθανών συνδρομητών και μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης. Στόχος η συνδρομητική βάση του ομίλου στην Ειρήνεια και στο εξωτερικό να ξεπεράσει τα 20 εκατομμύρια πελάτες εντός της επόμενης τριετίας.

Ο ΟΤΕ είναι μέγας χορηγός για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Ποια είναι η στρατηγική και οι λόγοι γι' αυτή την επικοινωνιακή πολιτική;

Ο ΟΤΕ ως μέγας χορηγός των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 γίνεται αρωγός στην κοινή εθνική προσπάθεια για την επιτυχή διοργάνωσή τους. Στην προσπάθεια αυτή συμβάλλει τόσο με την άρτια τεχνική υποδομή που θα προσφέρει στη χώρα όσο και με οικονομική υποστήριξη. Ιδιαίτερα σημαντικό κέρδος, τόσο για τον όμιλο όσο και για τη χώρα, θα είναι η τεχνολογική υποδομή η οποία θα παραμείνει και μετά τους Αγώνες και θα σηματοδοτεί για πολλή χρόνια την κατάταξη της Ελλάδας στις πλέον προηγμένες τηλεπικοινωνιακές χώρες του κόσμου.

Ο ΟΤΕ συμμετέχει ως κοινοπραξία με τις θυγατρικές εταιρείες του COSMOTE και OTENET, οι οποίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην άρτια προετοιμασία του όλου εγχειρήματος.

Η απόφαση να συμμετέχει ο ΟΤΕ ως κοινοπραξία, αξιοποιεί τις συνέργειες του ομίλου και υπογραμμίζει την άρρηκτη συνεργασία μεταξύ των εταιρειών του, προσφέροντας ευρύτατες δυνατότητες αναβάθμισης σε επίπεδο υποδομής, προϊόντων και υπηρεσιών. Σε αυτήν την πρόκληση συμμετέχουν όλοι οι εργαζόμενοι. Επί πλέον, μέσα από την υποστήριξη ολυμπιονικών και φερέγγιμων αθλητών συμβάλλει και στην ενίσχυση του «ευ αγωνίζεσθαι». Τέλος, πιστεύουμε ότι η εθνική αυτή συμβολή του ΟΤΕ ισχυροποιεί την ηγετική θέση του όχι μόνο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, όπου διαθέτει σημαντική παρουσία, αλλά και παγκοσμίως. Επίσης, αποτελεί μια εξαιρετική ευκαιρία για την αποτελεσματικότερη προβολή των ποικίλων επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων εντός και εκτός ελληνικών συνόρων.

Διακρίνουμε στη διαφημιστική καμπάνια σας την έμφαση στην ελληνική ρίζα του ΟΤΕ. Παράλληλα, πρόσφατες έρευνες έδειξαν την προτίμηση του κοινού σε ελληνικές εταιρείες τηλεπικοινωνιών. Ποιοι είναι οι γενικοί στόχοι του marketing της εταιρείας σας;

Σταθεροί στόχοι του ΟΤΕ είναι η συνεχής βελτίωση των προϊόντων

/ υπηρεσιών του και η διαρκής ικανοποίηση των πελατών του, καθώς και η ολοκληρωμένη κάλυψη των αναγκών τους επικοινωνίας με την προσφορά συνδυασμένων πακέτων υπηρεσιών.

Έχοντας σχεδόν ολοκληρώσει τον εκσυγχρονισμό της εθνικής τηλεπικοινωνιακής υποδομής, που με την ολοκλήρωση των επενδυτικών προγραμμάτων του τρέχοντος έτους και του 2002 θα πλησιάζει οριακά το 100%, ο ΟΤΕ στρέφεται πλέον και σε νέες πηγές εσόδων, γεγονός που υλοποιείται με την επέκταση στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και την καθιέρωσή του ως κύριου τηλεπικοινωνιακού παροχέα σε σταθερή, κινητή τηλεφωνία, Internet κ.λπ.

Σκοπός της διαφημιστικής εκστρατείας μας είναι η προβολή του μεγαλύτερου τηλεπικοινωνιακού οργανισμού στην Ελλάδα, ο οποίος ξεπερνάει τα ελληνικά σύνορα και επεκτείνεται σε όλον τον κόσμο. **Όραμα του ΟΤΕ** είναι να αποτελέσει την πρώτη επιλογή των καταναλωτών σε Ελλάδα και Νοτιοανατολική Ευρώπη σε όποιους τομείς δραστηριοποιείται. Πράγματι, αυτή τη στιγμή ο ΟΤΕ στέκεται ισάξια απέναντι σε πολύ μεγαλύτερους τηλεπικοινωνιακούς οργανισμούς, διεκδικώντας επιτυχώς ξένες αγορές και κάνοντας υπερήφανους όλους τους Έλληνες.

Η καμπάνια, λοιπόν, με βασικό μήνυμα «Η Δύναμή μας Παγκόσμια», έχει στόχο να αναδείξει το σύγχρονο πρόσωπο του Ομίλου ΟΤΕ, τη δραστηριοποίηση και επέκτασή του πέρα από τα ελληνικά σύνορα και τη μετόπισή του από ηγετικό όμιλο εταιρειών στην Ελλάδα σε όμιλο με ισχυρή παρουσία στην Ευρώπη και διεθνώς. Αυτό απεικονίζεται μέσα από ένα ταξίδι στον κόσμο όπου όλοι οι άνθρωποι επικοινωνούν με διάφορα μέσα, π.χ. κινητό τηλέφωνο, σταθερό τηλέφωνο, e-mail, τηλεϊατρική, καρτοτηλέφωνο. Έτσι, ο ΟΤΕ, δύναμη ανάπτυξης και ώθησης της ελληνικής οικονομίας, παρουσιάζει το ανθρώπινο πρόσωπό του και «ταξιδεύει» για να καλύψει τις τηλεπικοινωνιακές ανάγκες όλων των λαών, όλων των ανθρώπων, ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας ή επαγγέλματος.

Επί πλέον, σε ένα δεύτερο επίπεδο, η καμπάνια αυτή μπορεί να ερμηνευθεί και ως εξής: οι τηλεπικοινωνίες έχουν τη δυνατότητα να ξεπερνούν την παρουσία σε κάποιες γεωγραφικές περιοχές. Επομένως, για να είσαι «παγκόσμια δύναμη» στις τηλεπικοινωνίες δεν είναι απαραίτητο να έχεις παγκόσμια φυσική παρουσία, αλλά παγκόσμιες υπηρεσίες. Συνεπώς το σλόγκαν «Η Δύναμή μας Πα-

γκόσμια» υποδηλώνει ότι στόχος του ΟΤΕ είναι να προσφέρει στους πελάτες του υπηρεσίες, οπουδήποτε στον κόσμο έχουν αυτοί φυσική υπόσταση.

Ποια είναι η θέση του Internet στις κινήσεις marketing της εταιρείας σας; Οι πελάτες χρησιμοποιούν το Διαδίκτυο για να αντλήσουν πληροφορίες;

Ο ΟΤΕ ξεκίνησε το ηλεκτρονικό του κατάστημα στη δ/ση www.oteshop.gr τον Ιούνιο του 1999. Σε αυτά τα περίπου δύομισιά χρόνια έχουμε ζήσει τη διευρύνση που έχει η αγορά του Internet στην Ελλάδα καθώς και την αύξηση της εμπιστοσύνης του πελάτη στις αγορές του μέσα από αυτό. Σημειώτεον ότι το πρώτο εξάμηνο του 2001 είχαμε περίπου 110% αύξηση στις παραγγελίες συγκριτικά με όσες είχαμε λάβει μέσα στο 2000. Σ' αυτό συνέβαλε και το γεγονός ότι ο πελάτης του oteshop.gr χρεώνει τις παραγγελίες του στον τηλεφωνικό του λογαριασμό. Το χαρακτηριστικό αυτό, καθώς και η εμπιστοσύνη και μακροχρόνια σχέση του πελάτη με τον ΟΤΕ αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες για τη σταθερή ανοδική πορεία των παραγγελιών που έχουμε στο oteshop.gr. Από το συσχετισμό του ρυθμού αύξησης επισκέψεων και του ρυθμού αύξησης παραγγελιών, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι χρήστες του ελληνικού Internet αγοράζουν όλο και περισσότερο μέσα από αυτό.

Τι συνθήκες έχουν οι πελάτες μας και τι ζητάνε από το ηλεκτρονικό μας κατάστημα; Κατ' αρχάς, μας επισκέπτονται κυρίως τις καθημερινές και μάλιστα πρωινές ώρες ή νωρίς το βράδυ, συνήθως 20.00-23.00. Ένας μεγάλος αριθμός των επισκεπτών μας έρχεται στο κατάστημά μας αποφασισμένος ήδη να παραγγείλει μια υπηρεσία του ΟΤΕ. Τώρα τι ζητάνε από μας; Πλήρη ενημέρωση, απλή διαδικασία παραγγελίας, ταχύτητα στο «κατέβασμα» των σελίδων και γρήγορη πρόσβαση στην πληροφορία. Παράλληλα, για να ανταποκριθούμε στις προσδοκίες τους, ανανεώνουμε και ενημερώνουμε συνεχώς το ηλεκτρονικό μας κατάστημα.

Ένα ποσοστό επισκεπτών, που ξεπερνάει πλέον το 12% σε μηνιαία βάση, «έρχεται» από το εξωτερικό. Αυτό είναι ένα σημαντικό στοιχείο που επιβεβαιώνει την πεποίθηση ότι η αγορά του Internet δεν έχει σύνορα και ο πελάτης του ηλεκτρονικού καταστήματος δεν έχει περιορισμούς χώρου, χρόνου και τόπου.

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

TEL: + 301 4292530 FAX: + 301 4292595 E-mail: aegeanoil@otenet.gr

ΨΗΦΙΑΚΟ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ DCS SAMSUNG

SAMSUNG

ΨΗΦΙΑΚΟ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
DCS SAMSUNG

Σύμβουλος επικοινωνίας

ΕΥΡΩΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑ: Λ. Κηφισίας 338, 154 51 Ν. Ψυχικό,
Τηλ.: 010 679 6600, Fax: 010 674 9040,
E-mail: mail@euroelectronics.gr
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Πάροδος Μαρίνου Αντύπα,
Θέση Λυγαριά, 551 02 Φοίνικας,
Τηλ.: 0310 473 755, Fax: 0310 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr
www.euroelectronics.gr



ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΣΠΟΥΔΕΣ

Στα καλύτερα τεχνολογικά εργαστήρια της SAMSUNG!
Στα κέντρα ερευνών της Samsung στις ΗΠΑ, Ευρώπη και Ασία.

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Σε μικρές και μεγάλες εταιρίες με 150.000 χρήστες.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Euro ISDN - PRI / BRI (To / So).
- CTI (Computer Telephony Integration) - Διαχείριση κλήσεων από οθόνη Η/Υ ή τερματικού.
- LCR (Least Cost Routing) - Αυτόματη επιλογή οικονομικότερης τηλεφωνικής γραμμής (δικτύου).
- AA (Αυτόματη τηλεφωνήτρια) - Διαχείριση εισερχόμενων κλήσεων μέσω προεισηγμένων μηνυμάτων χρήστη.
- UCD - Αυτόματη / ομοιόμορφη κατανομή εισερχόμενων κλήσεων σε ομάδα χρηστών και στατιστική ανάλυση των κλήσεων.
- Εντοπισμός αναπάντητων κλήσεων μέσω της αναγνώρισης κλήσης.
- Δυνατότητα σύνδεσης με Server, Η/Υ, Modem, Fax Group 4, Εκτυπωτή, Εικονοτηλέφωνο, Θυροτηλέφωνο, Εσωτερική / Εξωτερική πηγή μουσικής, Αυτόματο τηλεφωνητή, Voice Mail (φωνητικό ταχυδρομείο), Μεγαφωνική εγκατάσταση.
- Φιλικό στο χρήστη και εύκολο στον προγραμματισμό του.

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗ

- Εγγύηση 1 έτους.
- Άρτια και άμεση τεχνική υποστήριξη σε όλη την Ελλάδα.
- Διαρκής εξέλιξη και αναβάθμιση χαρακτηριστικών για την καλύτερη εξυπηρέτησή σας.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΣΧΟΛΙΕΣ

Η εξυπηρέτησή σας...

SAMSUNG DIGITall
everyone's invited™

euroELECTRONICS

ΑΘΗΝΑ: Λ. Κηφισίας 338, 154 51 Ν. Ψυχικό, Τηλ.: 010 679 6600, Fax: 010 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Πάροδος Μαρίνου Αντύπα, Θέση Λυγαριά, 551 02 Φοίνικας, Τηλ.: 0310 473 755,
Fax: 0310 489 195, E-mail: thmail@euroelectronics.gr
www.euroelectronics.gr



Internet και ναυτιλία

του Πάνου Αγγελετόπουλου, CEO Omnicom



Εάν τον κόσμο χρησιμοποιείται καθημερινά, μαζί. Επτακόσια εβδομήντα εκατομμύρια άνθρωποι το χρησιμοποιούν σαν φορέα ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail), αναζήτησης ειδήσεων, χρήσης online υπηρεσιών (www) και διενέργειας εμπορικών πράξεων (e-). Ίσως να μην υπάρξει άλλος εξίσου άμεσος και λειτουργικός τρόπος επικοινωνίας. Σχεδόν ένα εκατομμύριο από αυτούς τους ανθρώπους είναι στην Ελλάδα. Χρησιμοποιούν και εκείνοι τη νέα κοινή γλώσσα. Το κοινό μέσο: το Internet.

Από τα τέλη της δεκαετίας του '60 μέχρι σήμερα, πέρασε πολύς καιρός, και σε χρόνια τεχνολογίας θα μπορούσαμε να πούμε και αιώνες. Η άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας και η άνθηση των τεχνολογιών δικτύων πληροφορικής έγινε σχεδόν παράλληλη και αποδεικνύει ότι είναι πολύ σημαντικό να μπορείς να μεταφέρεις «πράγματα» από το σημείο Α στο σημείο Β με ασφάλεια και ακρίβεια και φυσικά ανεξάρτητα «σημαίας».

Το Internet λοιπόν, ως το δίκτυο των δικτύων, κατάφερε να κάνει αυτό το τελευταίο για «intangible πράγματα» ενώ οι Έλληνες ναυτικοί κατόρθωσαν να το κάνουν και με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για «tangible» με όλο και μεγαλύτερη επιτυχία, σε όλο και μεγαλύτερη κλίμακα.

Είναι προφανές ότι το μέλλον της ναυτιλίας, αλλά και του κόσμου ολόκληρου, εξαρτάται από το βαθμό ολοκλήρωσης του tangible κόσμου με τον intangible. Μπορεί θέματα bandwidth (χωρητικότητα), routing (δρομολόγησης) και latency (απόκρισης) να αποτελούν παραμέτρους ακρογωνιαίας σημασίας και για τους δύο κόσμους, δεν παύει όμως να τους χωρίζει ένα αγεφύρωτο «μοριακό» χάσμα. Το οποίο όμως δεν αλλοιάζει το ότι πλέον όλοι μας είμαστε knowledge workers. Και οι knowledge workers απαιτούν knowledge λύσεις. Και επειδή οι οργανισμοί μαθαίνουν, ουσιαστικά η ικανότητα του οργανισμού να μαθαίνει και να μεταφράζει αυτή τη γνώση σε δράση, είναι το απόλυτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Το Internet είναι η πλατφόρμα, η υπηρεσία και το μέσο που βοηθάει τους οργανισμούς (επιχειρήσεις, φυσικά πρόσωπα κ.ά.) να διενεργούν peer to peer, αμφίδρομη και σε πραγματικό χρόνο ανταλλαγή πληροφορίας με υψηλή διαθεσιμότητα, αξιοπιστία και λειτουργικότητα. Να μαθαίνουν γρήγορα. Και να επικοινωνούν τη γνώση, μέσω ενός τεχνητού νευρικού συστήματος, στα λειτουργικά τους άκρα. Για δράση.

Η ολοκλήρωση λοιπόν των υπάρχουσών επιχειρησιακών εφαρμογών, με τη χρήση υπάρχουσών υποδομών επικοινωνίας, με υποστήριξη πολλών διαφορετικών τύπων συσκευών και με σκοπό τη δυνατότητα μοιράσματος και χρήσης της πληροφορίας, τη δημιουργία συνδέσεων (γνώσης) με ευκολία, την επίτευξη συνεργα-

σίας σε ταξινομημένο περιεχόμενο και την παροχή αναζήτησης και δημοσίευσης, είναι απαραίτητη και μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση ενός φάσματος τεχνολογιών Internet. Η έλλειψη άλλωστε των δυνατοτήτων που παρέχει ένα MPDS, π.χ., επιβεβαιώνει την ωριμότητα και την παράλληλη πορεία μεταξύ αναγκών και δυνατοτήτων των δύο κόσμων που προαναφέραμε.

Οργανισμοί, όπως οι εταιρείες που αποτελούν τον αξιακό ιστό (value web) της ναυτιλίας, έχουν κύκλους έρευνας και ανάπτυξης που απαιτούν συνεχώς μεταβαλλόμενα δεδομένα, πληθώρα τεχνικών διεργασιών και διαδικασιών, και αν θέλετε το σημαντικότερο, έχουν ανάγκες μιας γεωγραφικά διεσπαρμένης εργασιακής δύναμης με μεγιστοποίηση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας. Τα project που «τρέχουν» κατά μήκος της επιχείρησης σε κάθε στιγμή είναι πολλά και πολύπλοκα. Η μείωση κόστους κατά 10-15% τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού όσο και σε επίπεδο υλοποίησης, την οποία υπόσχονται οι νέες μέθοδοι online project, procurement, administration και document management, δεν μπορεί ούτε πρέπει να αφήσει κανέναν αδιάφορο. Η μείωση κόστους, η συγκέντρωση πόρων και ο συγκερασμός τεχνολογιών είναι πλέον εφικτά με την ανάπτυξη στρατηγικών internet. Ένα web strategy, η ανάπτυξη ενός λειτουργικού μηχανισμού unified messaging, αλλά και η ανάπτυξη λύσεων knowledge management αναπνέουν Internet και το απαιτούν.

Οι εξελίξεις και οι νέες απαιτήσεις μας φέρνουν από το Desktop στο Web λοιπόν. Και από web enabled εφαρμογές σε web hosted ολοκληρωμένες λύσεις. Με αυτόν τον τρόπο «φεύγει» από το desktop η λειτουργικότητα και τα δεδομένα. Φιλοξενούνται σε application και storage servers. Αποτέλεσμα, ελαφριές εφαρμογές (thin clients) που «τρέχουν» σε pocketPCs και «λειτουργούν» πάνω από dialup συνδέσεις. Οι maritime users διευκολύνονται από τη χρήση enterprise portal όπου τα data είναι web stored. Με αυτόν τον τρόπο υπάρχει άμεση και ευρεία διάχυση περιεχομένου. Παραμετροποιούνται οι οθόνες ευκολότερα. Όλοι οι χρήστες βρίσκονται «στην ίδια σελίδα». Οι χρήστες έχουν μία ολοκληρωμένη (turn-key) document + knowledge management λύση που επιτρέπει συνεχή διαχείριση αρχείων και μηνυμάτων ανεξαρτήτως καναλιού, ανεξαρτήτως συσκευής επικοινωνίας και θέσης (roaming users). Συνεχή παρακολούθηση των operations και αδιάλειπτη «επαφή». Είναι σημαντικό να υπάρχει up-to-date πληροφορία σε σχέση με τη λειτουργία, τη διάθεση και την εγκατάσταση πόρων σε όλη την επιχείρηση, η ανάγκη για ένα κεντρικό αποθετήριο γνώσης όπου οι χρήστες online δημοσιεύουν τη γνώση τους και με αυτόν τον τρόπο δημιουργούν ένα εφελκυστικό καλύτερων πρακτικών επιχειρηματικότητας.



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



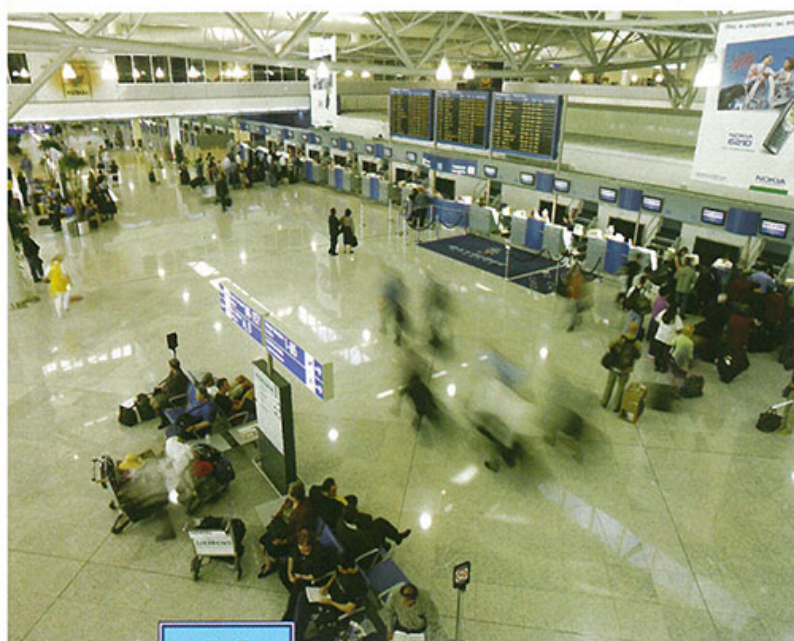
Towage & Marine Assistance

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



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Ένα χρόνο μετά



Κ

άθε αρχή και δύσκολη. Αυτή είναι η πραγματικότητα για το νέο αεροδρόμιο Αθηνών. Αρχική υπεραισιοδοξία, αδιάλληκτη εμπορική και τιμολογιακή πολιτική, οικονομική δυσκαμψία του κλάδου και ατυχείς διεθνείς συγκυρίες υπήρξαν μερικά από τα στοιχεία που κατέστησαν το αεροδρόμιο μη ανταγωνιστικό σε σχέση με άλλα στην ευρύτερη περιοχή. Οι αρχικές ανησυχίες, τόσο των ειδικών όσο και της αντιπολίτευσης, γρήγορα επαληθεύτηκαν αφού πολλές εταιρείες, για διάφορους λόγους, διέκοψαν τις πτήσεις τους προς Αθήνα ή μείωσαν δραστικά τον αριθμό των προσφερόμενων πτήσεων τους. Η αλήθεια είναι ότι οι πρωταρχικές σκέψεις των υπευθύνων του αεροδρομίου για προσέλκυση νέων αερομεταφορέων δεν επαληθεύθηκαν, τόσο λόγω των τελών προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών όσο και της μείωσης της επιβατικής κίνησης αμέσως μετά την 11η Σεπτεμβρίου, που οδήγησε σε συρρίκνωση του κλάδου.

Διεθνείς αναγνωρίσεις

Το αεροδρόμιο Αθηνών είναι σίγουρα σύγχρονο, λειτουργικό και αξιοπρεπές. Σύμφωνα με ανεξάρτητη έρευνα της IATA (Διεθνής Οργανισμός Αερομεταφορέων) το αεροδρόμιο Αθηνών κατέλαβε την πέμπτη θέση σε παγκόσμια κατάταξη σε διάφορα επίπεδα

υπηρεσιών. Εντός της Ευρώπης, το αεροδρόμιο κατέλαβε τη δεύτερη θέση ενώ κατέκτησε την πρώτη θέση σε 10 από τις 25 κατηγορίες της έρευνας (καθαριότητα χώρων στάθμευσης, φιλική εξυπηρέτηση από το προσωπικό του αεροδρομίου, υπηρεσία παράδοσης αποσκευών, διαθεσιμότητα ανταποκρίσεων κ.ά.). Η ανεξάρτητη έρευνα της IATA αποτελεί το βασικό εργαλείο μέτρησης του επιπέδου ικανοποίησης των πελατών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ποιοι αποχώρησαν

Αυτό το καλοκαίρι το αεροδρόμιο θα εξυπηρετήσει λιγότερες αεροπορικές εταιρείες σε σχέση με την αντίστοιχη περαινή περίοδο. Εταιρείες όπως η Axon, η Sabena και η Swissair ανέστειλαν οριστικά το πτητικό τους έργο σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ η Virgin Atlantic (γραμμή Αθήνα-Λονδίνο), η Gulfair (σύνδεση Αθήνας με Μπαχρέιν, Ντόχα και Μασκάτ) και η Ethiopian Airlines (δρομολόγιο Αθήνα-Αντίς Αμπέμπα) διέκοψαν τις πτήσεις. Επίσης η British Airways, σε συνεργασία με τη National Jet Italia, σταμάτησε την καθημερινή σύνδεση της Αθήνας με τη Ρώμη.

Συρρίκνωση των Ελληνικών αερομεταφορέων

Η Ολυμπιακή Αεροπορία, ο βασικός πελάτης του νέου αεροδρόμιου, αναμόρφωσε το διεθνές δίκτυό της με σκοπό τη μείωση του κόστους λειτουργίας της και τη διακοπή των μη κερδοφόρων γραμμών. Σύμφωνα με αυτήν τη στρατηγική, η Ολυμπιακή σταμάτησε πλέον να πετάει από την Αθήνα προς Ζυρίχη, Νάπολη, Μασσαλία και Αμμόν. Επίσης μείωσε τις πτήσεις της προς πολλούς διεθνείς προορισμούς.

Η νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση της Cronus με την Aegean και φέρει πλέον την ονομασία Aegean-Cronus Airlines, διέκοψε τις πτήσεις της από Αθήνα για Παρίσι, Φρανκφούρτη, Μόναχο και Λονδίνο, δίνοντας περισσότερο έμφαση στις εσωτερικές και περιφερειακές γραμμές.

Η διακοπή της λειτουργίας της ελληνικής Axon μείωσε τις καθημερινές διεθνείς συνδέσεις μεταξύ Αθήνας και Βρυξελλών, Μιλάνου, Παρισιών, αθή και εσωτερικές συνδέσεις προς Ηράκλειο, Ρόδο, Σάμο, Θεσσαλονίκη, Χανιά κ.α.

Κερδισμένη παρουσιάζεται φέτος μόνον η Ολυμπιακή Αεροπορία, αφού με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα επιδότησης των πτήσεων



προς την άγονη γραμμή ανέπτυξε το δίκτυό της με περισσότερες πτήσεις προς Σκύρο, Λέρο, Μήλο, Αστυπάχεια κ.α.

Οι νέες συνδέσεις

Οι νέοι προορισμοί που εξυπηρετούνται φέτος από την Αθήνα είναι ο εξής... ένας: το Μπάρι στην Ιταλία! Μία ιταλική εταιρεία, η Volare, θα συνδέει καθημερινά πλέον την Αθήνα με το Μπάρι και το Μιλάνο. Επίσης η Virgin Express συνδέει την Αθήνα καθημερινά με τις Βρυξέλλες, εκμεταλλευόμενη την αποχώρηση της Sabena και της Axon από τη γραμμή. Αύξηση πτήσεων εγκαινιάζουν ολιγόριθμες εταιρείες όπως η KLM (προς Άμστερνταμ), η Royal Jordanian (προς Αμμάν), η Alpi Eagles (προς Βενετία και Νάπολη), οι Κυπριακές Αερογραμμές (προς Λάρνακα) και η Turkish Airlines (προς Κωνσταντινούπολη).

Το μέλλον του αερολιμένα

Οι παραπάνω ίσως απογοητευτικές αναλύσεις πιθανώς να αντικατοπτρίζουν το δύσκολο διεθνές κλίμα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των αερομεταφορών. Είναι γεγονός βεβαίως ότι οι δυσκολίες αυτές βρήκαν πρόσφορο έδαφος στο αεροδρόμιό μας εξαιτίας της δύσκαμπτης και μη ανταγωνιστικής πολιτικής που η διοίκηση πρωταρχικά υιοθέτησε. Είναι πάντως λιγνρό να βλῆπει κανείς ένα υπεράυχρο αεροδρόμιο, που κόστισε ακριβά στον Έλληνα φορολογούμενο και κερδίζει διεθνείς αναγνωρίσεις ως προς τη λειτουργικότητά του, να μην τυχάνει της κατάλληλης υποστήριξης τόσο από την Πολιτεία όσο και από την ίδια τη διοίκησή του. Είναι ακόμα πιο λιγνρό, ένα χρόνο μετά, το αεροδρόμιο αυτό να δυσκολεύεται τόσο πολύ στην προσέλευση νέων πελατών και στη δημιουργία νέων αεροπορικών συνδέσεων.



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



Αύξηση πτήσεων της Maersk από Αθήνα προς Κοπεγχάγη

Λόγω της αυξημένης ζήτησης του επιβατηγού κοινού η αεροπορική εταιρεία Maersk Air αποφάσισε να δρομολογήσει, για την καλοκαιρινή περίοδο, μία ακόμα πτήση Αθήνα- Κοπεγχάγη- Αθήνα, η οποία ξεκινάει από την Αθήνα στις 06.45 και έχει άφιξη στην Κοπεγχάγη στις 08.55. Η συγκεκριμένη πτήση συμπληρώνει την ήδη υπάρχουσα που

ξεκινά στις 16.05.

Η Maersk Air, της οποίας ο στόλος περιλαμβάνει Boeing 737/500 με μέσον όρο ηλικίας 2 ετών, παρέχει άμεσες ανταποκρίσεις μέσω Κοπεγχάγης για Μάντσεστερ, Μπέρμινγχαμ, Λονδίνο και Δουβλίνο.

Αναλυτικότερα τα δρομολόγια έχουν ως εξής:

Αθήνα - Κοπεγχάγη: DM140- ANAX. 06.45 ΑΦΙΞ. 08.55/6 πτήσεις την εβδομάδα εκτός Κυριακής.

DM142 - ANAX. 16.05 ΑΦΙΞ. 18.25/ καθημερινώς

Κοπεγχάγη- Αθήνα: DM141- ANAX. 11.00 ΑΦΙΞ. 15.15/ καθημερινώς. DM143 -ANAX. 18.55 ΑΦΙΞ. 23.10/ 6 πτήσεις την εβδομάδα εκτός Σαββάτου.

Ακρωτήρι-lounge

Για συνεστιάσεις κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων αλλά και για δείπνο κοντά στη θάλασσα μπορείτε να επισκεφτείτε το εστιατόριο -bar «Ακρωτήρι-lounge», στον Άγιο Κοσμά (Καλαμάκι).

Το γνωστό εστιατόριο προσφέρει στην εκλεκτή πελατεία του γεύσεις ανεπανάληπτες, οι οποίες συμπληρώνονται με την πάντα ενημερωμένη κάρτα που διατίθεται.

Βασ. Γεωργίου Β' 5 - Άγ. Κοσμάς, τηλ. 010-98.59.147-9.

T.W.A.

transit worldwide agencies s.a

WESTERN HEMISPHERE. HEMISPHERES. EASTERN HEMISPHERE.

Why T.W.A.?

108 Kolokotroni str. - 5th floor
185 35 Piraeus Greece
Tel.: +3010 - 4101290, 95
Fax: +3010 - 4115332
E-mail: twa@twa.gr

Because we believe we can make a difference to your business. "Good service" is a common but important phrase. To live up to its meaning is difficult, but we believe that having the right spirit and work ethic will enable us to fulfill our commitment to good service.

T.W.A. and our International port agency network, are ready to make your day a little easier. By using our company, your business will not be a part of our system, but our system will be a part of your business.



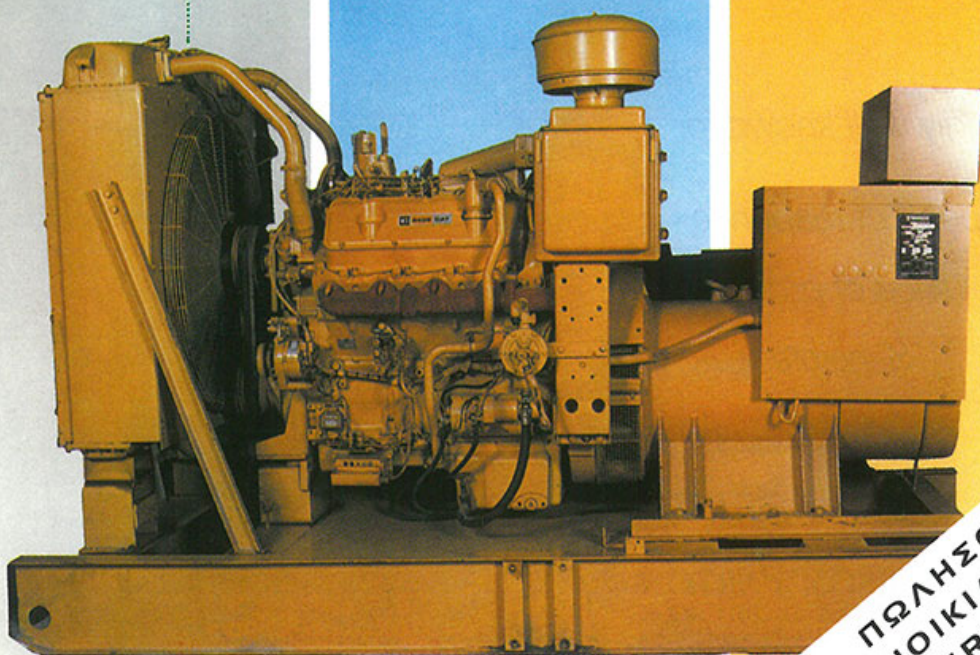
Σ. ΜΙΧΕΛΙΟΥΔΑΚΗΣ Α.Ε.

Έτος ιδρύσεως 1970

ΗΛΕΚΤΡΟΠΑΡΑΓΩΓΑ ΖΕΥΓΗ 50-1200 KVA

- ◆ CATERPILLAR
- ◆ DETROIT
- ◆ CUMMINS
- ◆ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
- ◆ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
- ◆ SERVICE

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ
ΣΤΟΚ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΣΕ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΕΣ
ΓΕΝΝΗΤΡΙΕΣ
ΜΕ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ
SERVICE

ΠΑΠΠΟΥ 16, 104 42 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: (010) 5142 624 - 5138 409, FAX: (010) 5120 367
e-mail: mixeloudakis@internet.gr



Το βιβλίο των Νέων

Κυκλοφόρησε το «Βιβλίο των Νέων» το οποίο προσφέρει μία μοναδική πηγή πληροφόρησης στους νέους γύρω από τα ευρωπαϊκά σύγχρονα θέματα.

Η επιτυχημένη έκδοση κυκλοφορεί δωρεάν, σε ετήσια βάση, από το 1995 σε 14 ευρωπαϊκές χώρες.

Η υλοποίησή της οφείλεται στον μη κερδοσκοπικό οργανισμό Generation Europe καθώς και στην υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η έδρα του βρίσκεται στις Βρυξέλες, ενώ υπάρχουν αντιπροσωπείες σε κάθε μία από τις χώρες που εκδίδεται. Για την Ελλάδα και την Κύπρο ιδρύθηκε αντιπροσωπεία του οργανισμού Generation Europe, με πρόεδρο την κ. Αλεξάνδρα Γκίκα, ιδιοκτήτρια και διευθύντρια της εταιρείας δημοσίων σχέσεων Advance Communication.

Η επίσημη παρουσίαση έγινε στο Ζάππειο Μέγαρο και μεταξύ των ομιλητών ήταν ο γενικός γραμματέας Νέας Γενιάς κ. Γ. Σακελλίων, οι αναπληρωτές διευθυντές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και η βουλευτής κ. Μαρία Γιαννάκου.

Χορηγοί της ελληνικής έκδοσης είναι οι: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Coca Cola Hellas, Ελατς και Εκπαιδευτικός Όμιλος Ξυνή.



Νέα έκδοση

Κυκλοφόρησε πρόσφατα το βιβλίο του Αρχιμήδη Ματαράγκα με τίτλο «Shipping Abbreviations» ένας χρηστικός οδηγός με επεξηγήσεις σε όλες τις συντομογραφίες που συναντά κανείς στη ναυτιλία.

Στο εν λόγω έργο ο συγγραφέας μεταφέρει εμπειρίες στο ναυτιλιακό χώρο μιας ολόκληρης ζωής, οι οποίες αφο-

ρούν διαπραγματεύσεις ναυλώσεων, αγοραπωλησίες πλοίων, διαχείριση πλοίων, ναυτιλιακές ασφάλειες, ναυπηγική, επικοινωνία, ναυσιπλοΐα, λιμάνια, χώρες, σύγχρονη τεχνολογία, χρηματοοικονομικά, λειτουργία πρακτορείων.

Στον «Πλήρη οδηγό προς ναυτιλλομένους» συμπεριλαμβάνονται όλες οι σύγχρονες μέθοδοι σύντηξης στις ναυτιλιακές διαπραγματεύσεις και όλη η φρασεολογία του shipping business

Ο κ. Ματαράγκας έχει εργαστεί επί σειρά ετών ως κυβερνήτης, διευθυντής ναυτιλιακής εταιρείας καθώς και ως ναυλομεσίτης.

Διεύθυνση στα τηλ.: 010-41.83.646 & 0973-898.712.

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



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.krikos.gr> E-mail: krikossa@hol.gr



Μικρή κάμψη του νηολογίου

Μικρή κάμψη παρουσίασε κατά το μήνα Μάρτιο η δύναμη του ελληνικού νηολογίου, σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία, τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 5 πλοία συνοδικής χωρητικότητας 330.736 κόρων και την υπέστειλαν 9 πλοία χωρητικότητας 341.341 κόρων. Ο εμπορικός στόλος έχασε 4 πλοία ως προς τον αριθμό και 10.605 κόρους ως προς τη χωρητικότητα.

Μεταξύ των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο, ξεχωρίζουν τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια, «Κρουνη 8» και «Πόρος».

Τά πλοία που διεγράφησαν από το ελληνικό, προτίμησαν τα νηολόγια Παναμά, Κίνας, Τουρκίας και Μάλτας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΡΤΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
ΚΑΜΙΑ				Φ/Γ-Χύδην	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝΑΙ	Ν.Π. 10977	1986
				Φ/Γ-Χύδην	ΝΟΡΘ ΚΙΝΓΚ	Ν.Π. 10978	1988
				Δ/Ξ	ΚΡΟΥΝΤ ΟΚΤΩ	Ν. Λονδίνου. 3384	2002
				Δ/Ξ	ΠΟΡΟΣ	Ν.Π. 10979	2002
				Φ/Γ	ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ ΜΠΡΙΤΖ	Ν.Π. 10980	1986
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 0 - ΚΟΧ: 0 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 0 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 330.736 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 9 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
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥΑΙΤΖΑΝ	Ν.Π. 10838	1972	Π.Α. (ΙΡΑΝΔΙΑ)	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΝΕΠΤΟΥΝ	Ν.Π. 4307	1955	Π.Α. (ΤΟΥΡΚΙΑ)
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΛΘΕΑ	Ν.Π. 10055	1991	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΝΕΑ ΔΟΞΑ	Ν. Χίου 371	1984	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΑΣΩΝ	Ν.Π. 3557	1965	Π.Α. (ΓΑΛΛΙΑ)	Φ/Γ	ΣΗ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	Ν.Π. 10219	1982	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ξ	ΚΑΡΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ν.Π. 9741	1977	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Φ/Γ	ΕΛΜΗ	Ν.Π. 10375	1987	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ-Χύδην	ΑΡΚΑΣ	Ν.Π. 9315	1988	Π.Α. ΚΙΝΑ
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 15.679 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 26 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 325.662 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 28. 3. 2002 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

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		
SWSQ 1/2/02	ΑΓΓΕΛΙΚ ΠΑΟΥΡ ANGELIC POWER	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10969	ΜΕΚ-Ι. C (1) 12.229 BHP	2001 ΚΙΝΑ	40.597	26.220	USD \$20.353.000	ANGELIKI DYNAMIS INV. COR. LIBERIA Αντίκλ.: ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΟΣ Γ. Κάννιγγος 2, Πειραιάς τηλ. 010-42.94.424
SX9859 7/2/02	ΔΩΡΑ Γ DORA G	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10970	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x1680 KW	2001 ΙΤΑΛΙΑ	212	63	USD \$8.000.000	ΣΙΦΝΟΣ ΤΖΩΡΤΖ ΘΑΛΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ επε Αντίκλ.: ΠΑΠΑΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩ. Πινδάρου 5, Αθήνα τηλ.: 010-36.36.336
SYFR 7/2/02	ΧΙΟΣ ΧΟΡΑΙΖΟΝ CHIOS HORIZON	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	403	ΜΕΚ-Ι. C (1) 12.000 BHP	1977 ΕΛΛΑΔΑ	21.107	13.927	USD \$2.120.000	CHIOS HORIZON SHIP. & TR. Αντίκλ.: ΣΤΑΤΗΡΗΣ Κ. Ξενίας 13, Βούλα τηλ.: 010-42.74.051
SX 26/2/02	ΣΗ ΣΤΑΡ SEA STAR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10973	ΜΕΚ-Ι. C (1) 736 KW	1957 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.279	384	ΕΥΡΩ 73.500	ΣΗ ΣΤΑΡ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν.959/79 Αντίκλ.: ΠΑΠΟΥΤΣΟΓΛΟΥ ΕΜΜ. Καποδιστρίου 24, Πειραιάς τηλ.: 010-41.12.638
SVCE 26/2/02	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ Χ SUPERFAST X	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F.B.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10974	ΜΕΚ-Ι. C (4) 4x15.667 BHP	2001 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	30.285	10.769	ΕΥΡΩ 101.619.269.39	ΣΟΥΠΕΡ ΦΑΣΤ ΔΕΚΑ Αντίκλ.: ΚΑΡΥΔΗΣ Γ. Αλκυονίδων 157, Βούλα τηλ.: 010-89.19.000
SZMS 26/2/02	ΑΛΦΑ ΦΙΟΥΤΣΕΡ ALPHA FUTURE	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10975	ΜΕΚ-Ι. C (1) 14.100 BHP	1999 ΚΟΡΕΑ	18.564	24.528	USD \$25.200.000	PERENNIAL MARITIME CO. LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΟΚΟΣΟΥΛΗΣ ΙΩ. Λ. Συγγρού 354 τηλ.: 010-94.84.400
SYBQ 27/2/02	ΑΤΛΑΣ Μ. ATLAS M.	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10976	ΜΕΚ-Ι. C (1) 4.413 KW	1978 ΙΤΑΛΙΑ	7.250	4.257	USD \$2.980.000	ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ Ν. ΙΙ Μεραρχίας 16, Πειραιάς τηλ.: 010-42.84.120

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ / ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR		
SX9859 19/2/02	ΔΩΡΑ Γ DORA G	Θ/Γ-Α/Ψ PRIVATE	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10970	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	212 / 63 228 / 143
		PLEASURE BOAT				
SVUP 22/2/02	ΝΤΕΖΕΡΤ ΗΓΚΛ DESERT EAGLE	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10957	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.973 / 25.838 39.973 / 25.838
SWZV 26/2/02	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ OCEAN GUARDIAN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10955	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	162.361 / 93.623 162.361 / 93.623
SYEM 26/2/02	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ CRUDE TRANSPORTER	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10935	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	77.870 / 43.735 77.870 / 48.942
SV4993 28/2/02	ΣΠΑΡΤΗ SPARTI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7336	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	270 / 104 197 / 98

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

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		
SZIT	ΕΛΛΗΝΙΣ Π.	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5156	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1973	13.661	8.636	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
1/2/02	ELLINIS P.	BULK CARRIER	PIRAEUS		8.000 BHP	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$787.908	Sale to foreigners
SV2112	ΒΑΣΙΛΗΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7382	ΜΕΚ-Ι.Σ. (3)	1964	286	72	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
4/2/02	VASILIS	CARGO FERRY BOAT	PIRAEUS		3x375 = 1.125 BHP	ΕΛΛΑΔΑ			\$115.000	Sale to foreigners
SVPW	ZIM ΕΛΛΑΤ Ι	Φ/Γ - ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9936	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1977	38.991	13.309	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
4/2/02	ZIM ΕΙΛΑΤ Ι	CONTAINER SHIP	PIRAEUS		33.300 BHP	ΓΕΡΜΑΝΙΑ			\$2.150.000	Sale to foreigners
SV3758	ΕΛΕΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2653	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2)	1966	689	445	ΔΡΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
5/2/02	ELENI	PASS. FERRY BOAT	PIRAEUS		2x408 = 816 BHP	ΕΛΛΑΔΑ			12.000.000	Sale to foreigners
SYMJ	ΚΕΙΚΟ	Δ/Ε	ΑΝΔΡΟΣ	560	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1976	45.602	33.281	USD *	Πώληση σε αλλοδαπούς
6/2/02	ΚΕΙΚΟ	TANKER	ANDROS		20.300 BHP	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$1	Sale to foreigners
SZHY	ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10015	STEAM	1976	130.383	99.067	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
13/2/02	ASTRO BETA	TANKER	PIRAEUS		TURBINE (1) 35.000 SHP	ΗΠΑ			\$5.713.294	Sale to foreigners
SX9822	ΤΖΙΜΑΚΟ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10936	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1974	995	547	USD *	Πώληση σε αλλοδαπούς
18/2/02	JIMACO	TANKER	PIRAEUS		2.200 BHP	ΙΤΑΛΙΑ			\$1	Sale to foreigners
SZMX	ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9698	STEAM	1975	218.447	181.365	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
18/2/02	KARETAN GIORGIS	TANKER	PIRAEUS		TURBINE (1) 45.000 SHP	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$8.210.407,5	Sale to foreigners
SWAH	ΑΒΙΝ ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5452	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1968	55.993	39.499	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
20/2/02	AVIN OIL TRADER	TANKER	PIRAEUS		23.000 BHP	ΣΟΥΔΑΝΑ			\$2.577.592	Sale to foreigners

* και άλλων αξιόλογων παροχών

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 VALU	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
KAMIA									

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS				
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR					
KAMIA									

KOX KXX

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

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		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
KAMIA									



THE BARBADOS SHIPS' REGISTRY

Barbados, an independent Country offering

**An International Ship Registry based in London
A stable political environment with a well established legal system
No nationality restrictions on ownership
A quality Ship Register having a good safety record
Simplified registration procedures with competitive fees
Supported by our fast personal service.**

Contact us at:

**Barbados High Commission
1 Great Russell Street
London WC1B 3ND**



**Tel: +44 (0)207 636 5739
Fax: +44 (0)207 636 5745**

**email: registry@barbadosmaritime.com
website: www.barbadosmaritime.com**

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

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		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXGB 8/2/02	ΚΟΜΠΕ ΚΟΒΕ	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ CONTAINER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10526	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 30.100 BHP	1986	35.598	14.762	Μετονομάστηκε σε «ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ» HEDGESTONE SH. C. LTD. (LIBERIA)
SX8440 20/2/02	ΡΕΤ ΡΕΤ	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10790	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 2x1.000 BHP	1993	109	73	Μετονομάστηκε σε «ΑΖΑΛΕΑ» ΜΕΑΝΔΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
SXAN 22/1/02	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α DIMITRIS A	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9052	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 12.600 BHP	1983	35.911	22.312	Μετονομάστηκε σε «ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ» MARITIME MATRIX SA (PANAMA)
SXGF 25/2/02	ΜΙΝΑΚ MINA K	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10741	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 18.115 BHP	2000	16.803	8.648	Μετονομάστηκε σε «ΣΙ ΕΜ ΕΙ ΣΙ ΤΖΙ ΕΜ ΣΕΒΙΛΛΑ» BLANCO COM. ARMADORA S.A. (PANAMA)

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Τετάρτη 15/05/02

1. Φ/Γ ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ Ν.Π 10442, 3.764 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Δημ. Ραπατζίκος, 010-41.17.481
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελλομένη Μπαρδάνη, 010-38.10.449
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 160.000 δολ. ΗΠΑ

2. Ρ/Κ ΦΩΤΗΣ ΠΟΡΤΟΛΟΣ Ν.Π 4757, 125,95 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Ελένη Παγώνη
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ίρις Ξανθίουδάκη
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 11.729 ευρώ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4190
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 1053/25-2-02
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΒΑΝΤΜΑΡ ΑΝΩΝΥΜΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ
ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΣ
ΕΔΡΑ: Πειραιάς, Λουδοβίκου 4
ΑΦΜ: 094088029, ΔΟΥ Πλοίων
ΟΡΙΖΕΙ ΗΜΕΡΑ ΠΑΥΣΕΩΣ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΤΗΝ
5-11-2001.
ΔΙΟΡΙΖΕΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΣΥΝΔΙΚΟ ΤΗΝ: Δικη-
γόρο Πειραιώς Ματτεζάκη Φανή του Δη-

μητρίου, κάτοικο Αθηνών, Λυκαβηττού 4,
010-36.39.967.
ΟΡΙΖΕΙ ΗΜΕΡΑ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΩΝ
ΠΡΟΣ ΕΚΛΟΓΗ ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΥΝΔΙΚΟΥ ΤΗΝ
1/4/02.
ΗΜΕΡΑ: Δευτέρα και ώρα 10-11.
ΤΟΠΟ ΔΕ: το κατάστημα του πρωτοδικείου.
ΑΙΤΟΥΣΑ: «ΑΛΦΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Ανών. Εταιρεία»
Σταδίου 40, Αθήνα.
Αρνητική σφράγιση: 9-4-02. Πρόταση ειση-
γητού για παύση εργασιών (δικ. 15-5-02).



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 HP 3000 BP 40 TONS
SPIROS LEKKAS, KAPPA POWER HP 2500 BP 35 TONS
POLIKOS, PORTOLOS 10, FOTIS P. HP 2000 BP 25 TONS

NISSOS KALAMOS, P. BAKOGIANNIS HP 1800 BP 25 TONS
G. AIBAZOGLU, ASPROGIALI HP 1800 BP 25 TONS
NAFTELLINAS, MIMIS P. HP 1500 BP 18 TONS



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)



EVN/Unicom - 010 4617665

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

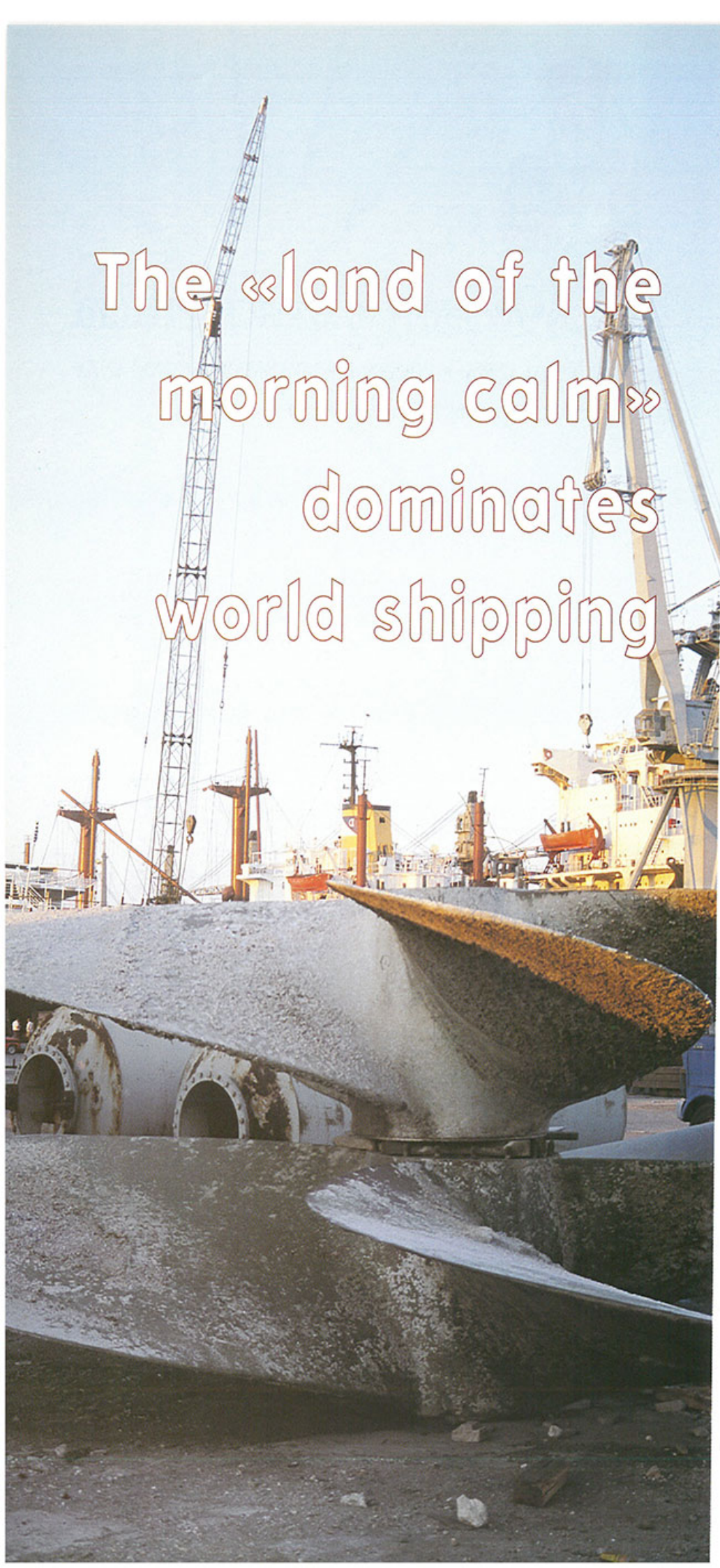
- INDONESIA ALL PORTS
- CHINA
- SUEZ CANAL
- NOVOROSSISK

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



The «land of the morning calm» dominates world shipping

By George Banos



he present article virtually serves as an introduction to "Naftika Chronika" Supplement on Far

Eastern Shipping, mainly focusing on Korea. As such, it contains certain data concerning Korea as a major player in the world seaborne trade (importer of raw material, producer of goods for export by sea, carriers and shipbuilding/repairing entities). In no case, however, it should be regarded as a data provider; its principal aim in the said Supplement being to comment on the relevant issues to the extent such comments may matter to the Greek Shipping. Of course, any reference to the geographical area where this country is located in, is shadowed by the vicinity of China and Japan, however, since the intention is to restrict the study to Korea only, China and Japan shall remain as a subject for another supplement at a later stage.

Data being used herein have been taken from the files of my company, George Moundreas & Company SA, a shipbroking house with close connections with Far Eastern shipping and shipbuilding world. In certain cases, statistics may refer to 1999 and/or 2000 as 2001 fiscal year (end March, 2002) data have not been issued as yet.

The Republic of Korea

South Korea, a country where 48 million human beings live on a peninsula of an

area of 98,500 sq.km, is perhaps one of the most heavily populated countries in the world. The land is mostly mountainous with some plains along the western and southern coasts and 13,300 sq.km of irrigated land. Its short coastline (about 2,400 km) does not allow many chances for many harbour formations. Its 22 million labour force are occupied in services and trade (53%), industry (42%) and only a poor 5% in agriculture. Emerging 50 years ago as one of the poorest countries in the world, and following an adventurous political and social development, South Korea managed to become a developed country with \$ 9,600 per capita/year income and highly developed heavy industry and technological awareness. A severe financial crisis (Oct. '97) meant a step back in the country's economic progress; however, a quick recovery is presently being apparently achieved. After all, as a result of hard work along the last three decades the country is endowed with all those elements that are necessary to reach the goal. Latest available trade statistics show that Korea is involved in the carriage of about 530 million tons of international trade volume whereof 386 million tons imported cargo and 144 million tons exported one. Out of those cargoes, Korean merchant fleet carries about 134 million tons (104 import and 30 export) with balance 396 million in the hands of international shipping. In other words,

as a cargo provider, Korea seems far more important than Japan for the international shipowner! This can easily be explained when the figures describing the merchant fleet of the said countries are compared. Korea seems to control a merchant fleet of about 460 units in excess of 1000 GRT aggregating to 5 million GRT or 8.5 million DWT of various types. The absence of large size tankers is remarkable.

Korean shipbuilding is the industry that the country can certainly be proud of! With 11 shipbuilders of worth mentioning size, whereof the first 5 among the leaders in the world, Korea currently stands at the world summit. Current orderbook stands at about 480 units of 46.5 million DWT, i.e. the 39.5% of the world figure.

Conclusions

While the aforesaid have been based on the available data, the following lines purely are the upshot of the writer's experiences from his four (4) decades involvement in Korean shipping matters (trade, shipping and, especially, shipbuilding). The Reader will no doubt realize that we are talking of a country engaging the 10.4% of the world trade volume whereof the 7.8% being carried by foreign carriers, a part of the world merchant fleet and, which perhaps equally important, holds the largest share of the world newbuilding

orderbook in terms of deadweight! Korea belongs to the north-east Asian territory and business attitude. As such, Koreans call for some special knowledge of the pattern of trading and/or negotiating with them. We, Greeks, certainly have an interest in chartering out our ships for Korean Charterers' account, or for cargoes to and ex-the said country. Compared to the world practice, the particularities are not so distinguishable. Provided elementary professional precautions are observed, the shipowner will act in quite a familiar/reliable atmosphere. No doubt, names and practices normally are of the best quality. At least, no worse than any other law-dominated country in the world.

What may be of extraordinary importance is the different methods of approach with the newbuilding. Local brokers do little to secure their intervention in an export contract. The bulk of the business is usually being arranged directly with shipyards or through foreign brokers with a small part left in the hands of the so called "trading houses". Korea, unlike Japan, always deals on a U.S.Dollar basis and its practice is virtually similar to the traditional European one. A more detailed analysis would exceed the target of this article and might unduly overlap the contents of this Supplement...

SAMSUNG

Mobile phone N 400:

The only with automatic antenna,
designed by Pinin Farina



EUROELECTRONICS S.A. ATHENS: 338, Kifissias Ave., 154 51 N. Psyhiko, Tel.: (010) 679 6600, Fax: (010) 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
THESSALONIKI: Marinos Antypa at Lygaria, 551 02 Finkas, Tel.: (0310) 473 755, Fax: (0310) 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr



Korea is a trading nation

Interview by H.E. Mr. Tae Kyu Han,
Ambassador of the Republic of Korea
in Greece

Korea and Greece are two nations sharing unique similarities. Two great ancient civilisations surrounded by sea, both possessing today a world famous maritime industry. In his interview to Naftika Chronika, the Ambassador of the Republic of Korea in Greece, considers Greece a friendly nation and envisions greater co operation between our two countries.

Korea is distinguished for its advanced organization in its financial, but also in its social living. What would you advise the Greek government concerning the preparations for the Olympic Games of 2004?

Korea was lucky to make 1988 Seoul Olympic Games successful. The previous Games in Moscow and Los Angeles were boycotted by a number of countries. Almost all countries sent their teams to Seoul. Logistical preparations in Seoul were made well in advance and we had no problems for that matter. I was told that the preparations for the Athens Olympic Games were not fast enough. It may be necessary to speed up the work so that all the facilities will be ready and tested before the Games. Voluntary cooperation and participation of the civilian sector are also essential. I think the Olympic Games have a spiritual aspect as well as logistical preparedness. Your Foreign Minister has proposed the Olympic Truce and, if

realized, the Athens Olympic Games will be a great success.

Greece and Korea are two countries with minimal geophysical resources however with great expenses towards defense systems. How has your country been able to effectively respond to the above difficulties and to create an industrial empire which improves the citizens' standard of living?

They call it 'miracle of Han River'. I think defence expenditures have not been wasted. The investment in research and development has been also commercially utilized. Defense preparedness has made our people more disciplined. Koreans have become well known hard-working people. We must not and do not forget, however, the cooperation from the friendly countries of the free world like Greece in defending our nation. We have benefited from the free trading system

of the world. After all, Korea is a trading nation.

Korea, just like Cyprus, is a dichotomous nation. In your consideration, what are the probabilities for determining solutions to this problem that your nation faces?

Our nation is divided on the basis of ideology. President Kim Dae Jung has initiated 'Sunshine policy' toward north Korea. We are trying hard for the reconciliation and cooperation with north Korea. We promote inter-Korean exchanges of people and economic cooperation as well as reduction of tension. Recent development of dialogue on the Korean peninsula is very encouraging. Friendly cooperation and support from our friends like Greece are greatly helpful in this process.

What are the political-economic relationships of Korea with the remaining economic powers of the Far East, China, Taiwan, and Japan?

We are very happy with the present status of relations with our neighbors. Japan and China are our biggest trading partners. We are co-hosting the World Cup with Japan in June. Our relations with China have been developing very fast since normalization of the relations ten years ago. We also maintain good economic and cultural relations with Taiwan.

SAMSUNG

Monitor SM 151P:

Advanced technology
with perfect design

EUROELECTRONICS S.A. ATHENS: 338, Kifissias Ave., 154 51 N. Psyhiko, Tel.: (010) 679 6600, Fax: (010) 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
THESSALONIKI: Mariniou Antypa at Lygaria, 551 02 Finikas, Tel.: (0310) 473 755, Fax: (0310) 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr

Korean shipbuilders' prices reflect market conditions



by H. B. Kim
President of the Korea
Shipbuilders' Association

The recent conflict between the highly successful Korean Shipyards and the European Union has led to a failure in negotiations.

In an exclusive interview to Naftika Chronika, the President of the Korea Shipbuilder's Association, Mr H.B. Kim, insists that the failure is solely due to the excessive demands of their European counterparts. According to Mr. Kim, Korean shipbuilders have not benefited from illegal subsidies and such accusations are simply unfair and unreasonable.

How does the Korea Shipbuilders' Association view the European Commission's demands that Korean shipbuilders commit to increase prices?

The Korea Shipbuilders' Association is in favor of fair market prices, i.e., prices set at a reasonable level taking into account prevailing market conditions. However, in a free and fair competitive environment, prices may fluctuate as among manufacturing countries and individual shipyards reflecting differences in costs such as access to raw materials, labor costs, economies of scale and

productivity as well as currency fluctuations. The Korea Shipbuilders' Association is confident that the prices of Korean ships have been and still are at a level yielding a reasonable profit and were obtained without being affected by any governmental subsidies. It, therefore, disagrees with any claim from the EU that Korean shipbuilders in isolation should increase the prices of their vessels. Nevertheless, in a spirit of conciliation, Korea and its shipbuilders have participated in many discussions with the EU authorities and the EU shipbuilders in

order to arrive at a reasonable compromise to the benefit of all involved. The failure of the negotiations is solely due to the unreasonable and excessive demands on the side of the EU and its shipbuilders who, for example, insisted that the Korean shipbuilders alone commit to price increases while the EU and other shipbuilders would remain totally free in their pricing policy. It is an obvious fallacy to suggest that Korean shipbuilders alone can control market prices in a worldwide, competitive shipbuilding market.

Do you reject the accusations made both by the European Commission and European shipbuilders on alleged unfair and anti-competitive behavior from your Association's members?

Without any reservation: yes! The Korean shipbuilders have neither received illegal subsidies as is claimed in the EU nor set their prices intentionally at a level to oust EU shipbuilders from the market. First, the Korean export credit arrangements are within the limits of the OECD requirements and in any event could not to yield a pricing benefit to Korean shipbuilders of the level alleged in the EU. Second, debt restructuring was afforded to three Korean shipbuilders only on purely economic grounds yielding no undue benefit under the WTO subsidies provisions. As the Korean shipbuilders did not benefit from debt restructuring, their prices cannot be said to be the result of illegal subsidies. The Korean shipbuilders set their prices reflecting market conditions and their overall costs of production and such is attested to by their publicly available financial statements confirming that these shipbuilders make reasonable to substantial operating profits. In blatant contrast, the EU shipbuilders have for decades benefited from

operational aid directly to support the manufacture of specific ships. The subsidies have amounted to millions of EUROS, apparently to no avail as the EU shipyards have not taken this opportunity to restructure and make production costs savings. Also, many of the EU shipbuilders took the commercial decision several years ago to concentrate on the manufacture of cruise ships and ferries which are

highly sophisticated vessels yielding substantial added value. In the cruise ships market especially, EU shipbuilders still enjoy a virtually monopolistic position (yet they have received vast subsidies from their governments). If the cruise ship market went through a dip because of the September 11 events, Korean shipbuilders cannot in fairness be blamed for the EU yards' lack of diversification.



SAMSUNG

Dect 6100:

**The first
with built-in hands-free**



EUROELECTRONICS S.A.

ATHENS: 338, Kifissias Ave., 154 51 N. Psyhiko, Tel.: (010) 679 6600, Fax: (010) 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
THESSALONIKI: Marinos Antypa at Lygaria, 551 02 Finikas, Tel.: (0310) 473 755, Fax: (0310) 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr

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
- Liferrafts
- 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



**Posidonia
2002**

Stand no. 672

**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

Shipbuilding in Korea

A ship manager's perspective



ARCADIA SHIP MANAGEMENT CO LTD, is one of many Greek shipping companies who have experience in shipbuilding in the Republic of Korea. Posing our question

Why did your company select the Korean shipyards and what are your conclusions concerning this collaboration?

Naftika Chronika received the following answer:

ARCADIA SHIP MANAGEMENT CO LTD signed their first shipbuilding contracts for two newbuildings aframax tankers, AEGEAN PRIDE & AEGEAN LEGEND with the Southern Korean shipyards SAMSUNG in September of 1998. The delivery of the subject vessels took place in September 1999 and April 2000 respectively. Later on the company signed another shipbuilding contract with HYUNDAI shipyard and another one with SAMHO HEAVY INDUSTRIES CO LTD of South Korea for the

construction of an aframax tanker with delivery date within 2003 and two SUEZMAX tankers with delivery dates end of 2002 and beginning of 2003 respectively. As any concerned ship-owner, ARCADIA acting on behalf of the respective represented ship-owners and took that it represents took into consideration various factors preparative to delegate the order for the construction of newbuilding vessels. Important factors which equally influenced the company's decision are building quality, specialization of the Korean shipyard's for the specific types of vessels which interest our company, the principles of the shipyards in question, punctuality regarding the delivery date of the vessel, the post-delivery service offered by the Korean shipyard, and of course the low costs, which is a very important factor. However, without the

coexistence of all the above mentioned factors it could not influence the decision of the ship-owners that we represent. Additionally, in relation to the low costs we would like to stress that although this may be significant, it is not of absolute importance. Various other factors are of equal importance, such as the terms of payment, the payment dates of installments, if it requires standard specification of improved ones, if it relates to an option vessel and therefore the construction is repeated, and finally, the timing of the construction order. In regards to our conclusions concerning our up to today's cooperation with the above shipyards, we can state that the above mentioned reasons which influenced us in taking our decision of materializing the shipbuilding program for the ship-owners that our company represents, were in fact accomplished.

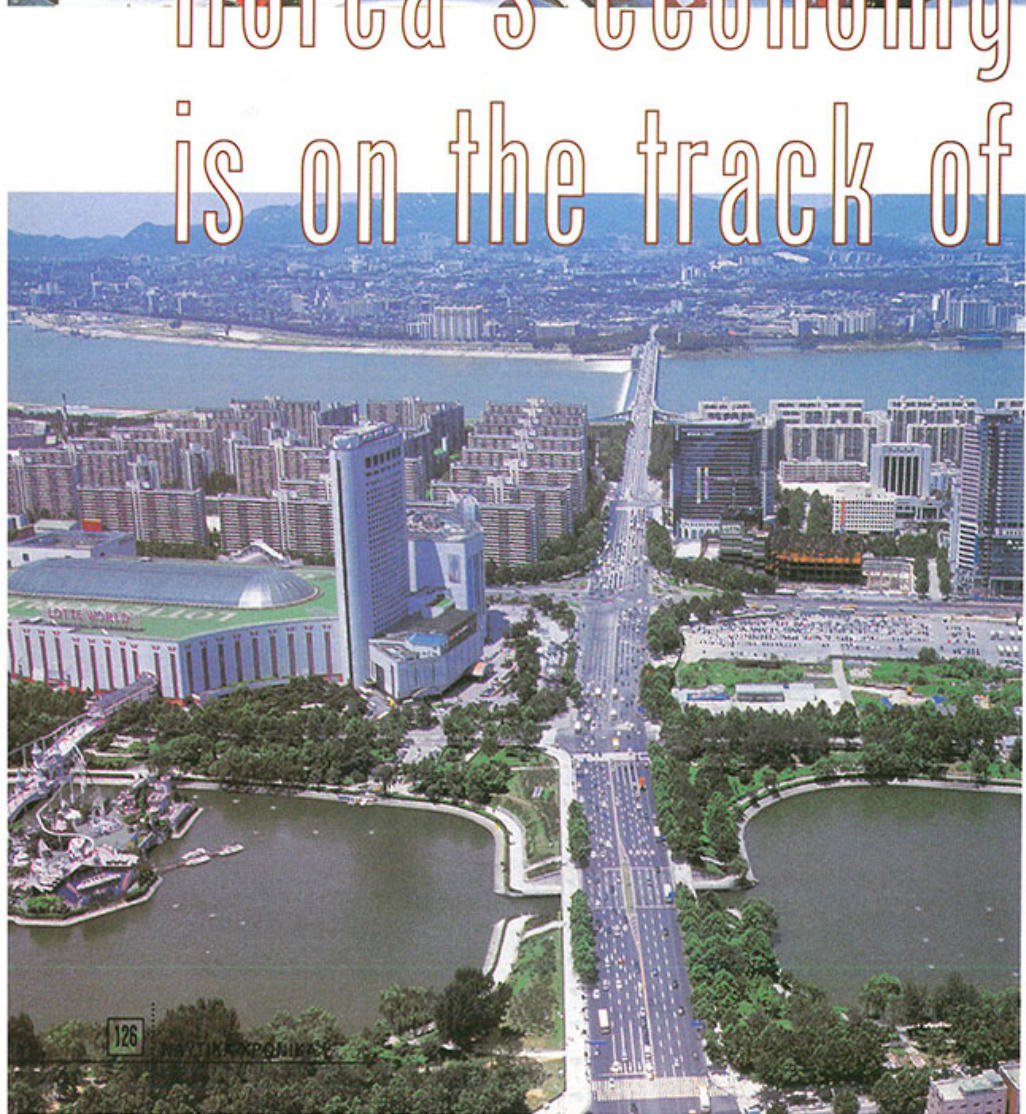
SAMSUNG

DCS telephone switch:

Integrated communication
for your business



EUROELECTRONICS S.A. ATHENS: 338, Kifissias Ave., 154 51 N. Psyhiko, Tel.: (010) 679 6600, Fax: (010) 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
THESSALONIKI: Marinos Antypa at Lygaria, 551 02 Finikas, Tel.: (0310) 473 755, Fax: (0310) 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr



Korea's economy is on the track of recovery

According to a report prepared by the shipbuilding specialists, Drewry Shipping Consultants Ltd., and by Professor Aubrey Silberston of the London School of Economics, lower labor costs, greatly increased productivity and lower materials costs give Korean shipyards a decisive, and completely legitimate, competitive advantage in building larger series vessels such as tankers, bulk carriers and large container vessel. In his interview to Naftika Chronika, the Director of the Korean Trade Center in Athens, Mr. Gyu- Joon Hwang explains that the Korean government is making concerted efforts to promote the five high-tech industries such as IT and NT as a new engine of economic growth and that his nation has managed to overcome most difficulties that resulted from the 1997 economic crisis in the Far East.

**Interview by Mr. Gyu- Joon Hwang,
Director of the Korean Trade Center
in Athens**

The Korean shipyard industry is the largest and the foremost modern in the International market. How does your country plan to maintain the lead and what are your relations between your shipyards and the Greek ship-owner's community?

World shipbuilders have met new demands through technology development by introducing a new generation of ship such as super container and luxury cruise ships. Korean shipbuilders should do their best to fulfill their roles in the development of the world economy by enhancing marine transportation efficiency through continued effort in research and

development to maintain the lead in shipyard industry. Korean shipbuilders will continue to focus on promoting a sound shipbuilding market that will serve the needs of Greek ship owners and consumers.

Besides the shipyard sector, Korea is distinguished in other sectors such as automobile manufacturing and high technology products. Yet at the end of the '90's decade, the industry in your country, as well as other Asian countries, has been directly inflicted by the stock market crisis in the Far East. To what extent were the Korean companies affected? Do you believe the specific companies have completely recuperated or are they still in a recession period?

The 1977 Asian currency crisis shocked the world as it wiped billions of dollars off the value of some of region's hottest economies. Korea was particularly hard struck. Currency reserves shrank alarmingly, flagships companies collapsed in financial tatters and the queues of the unemployed snaked ever further down Seoul's city street.

However, just as Korea's fall shocked the world, so its recovery has amazed even the most optimistic observers. Recently, Korea's economy is back on the track of recovery after 4 years of restructuring and sound management of macroeconomic policies.

This is evidenced by Moody's upgrading of

Korea's sovereign rating by two notches to an 'A3' rating in March 28, 2002. This is a big vote of confidence from the international community, in recognition of Korea's economic revival to its level before the 1997 crisis.

Since the crisis, so much has been done to overhaul the total economic system towards a sounder, more efficient one. Now, the Korean government is making concerted efforts to promote the five high-tech industries such as IT and NT as a new engine of economic growth.

What are the prospects concerning the strengthening of commercial relationships between Korea and European countries, taking into consideration that the European Commission is cautious as regards to E.U.'s relationships with other countries who directly or indirectly subsidize their industry?

The European Union can understand that Korean shipbuilders have not benefited from illegal shipbuilding subsidies: the Korean corporate restructuring that took place in the wake of Asian economic crisis of 1997 were not specific to the shipbuilding industry and were carried out on purely commercial principles. It was the judgement of the creditor banks - and not the Korean government - that the yards involved were worth more as going concerns than if they had gone into liquidation, a judgement that has clearly been proven right.

Korea's industrial comfort is on a large scale based on the masterly trained and disciplined work force. How is something like this accomplished, sustaining the balance between employer and employee Unions?

The Korean vocational training system, which previously focused on quantitative expansion, need to be streamlined to provide customer-oriented training and develop job types with good career prospects. Systematic vocational training programs for strengthening employment opportunities in new types of industries, such as high technology and cultural industries. And re-training workers with traditional job skills with skills for the information and knowledge based industries.

The Korean Government aimed to increase the number of small and medium-sized manufacturing businesses from 92,000 (in 1997) to 150,000 by the year 2005.

Special emphasis placed on producing manpower (10,000 persons) skilled in knowledge-based service sectors with high job-generating potential, including international banking, culture, tourism, internet, and films. Colleges, universities, and other private sector organisations played a major role in re-training the highly-educated unemployed. Vocational training experts from advanced countries are invited to educate vocational training instructors in cutting-edge technology for new industries.

SAMSUNG

Fax 5100:

Advanced laser technology
at your service



EUROELECTRONICS S.A. ATHENS: 338, Kifissias Ave., 154 51 N. Psyhiko, Tel.: (010) 679 6600, Fax: (010) 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
THESSALONIKI: Marinos Antypa at Lygaria, 551 02 Fikias, Tel.: (0310) 473 755, Fax: (0310) 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr

Recent developments in IMO



by E.E. Mitropoulos
Assistant Secretary-
General Director,
Maritime Safety Division

IMO, as the world body charged with the regulation of shipping from the safety and anti-pollution points of view, has, by virtue of this, a central role to play in any debate concerning shipping as a global industry. This paper aims at addressing certain "prospects and challenges" based on recent developments and decisions made

within the Organization's forum, which are expected to shape the Organization's work in the foreseeable future. In a rapidly changing world, in which shipping has also had its fair share of rapid changes, IMO has successfully, I would argue, responded to needs for change while dealing with items on the world's maritime agenda and providing its Member Governments and the industry with quality services. In assessing IMO's performance, as the world regulatory body on technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, in particular matters concerning maritime safety and prevention and control of marine pollution from ships, the global character of the Organization should always be borne in mind. As a

consequence, it might well be that decisions made in IMO may not entirely satisfy those who favour standards higher than the "highest practicable" ones the Organization aims at achieving. In accepting this fact, one should also accept that an industry as international as shipping can only be regulated by global standards, which is what the consensus decisions of IMO achieve. The effort to reach a decision by consensus may prolong the debate but, at the end of the day, this is the only way to ensure global implementation of the adopted standards.

IMO's recent work has, to a great extent, been marked by activities associated with maritime security. IMO has, as an integral part of its mandate, the duty to make travel and transport by sea as safe and

secure as possible. In the wake of the tragic events of 11 September 2001 in the United States, the IMO Assembly agreed, in November 2001, to hold a Conference on Maritime Security in December of this year, to adopt new regulations to enhance ship and port security and avert shipping from becoming a target of international terrorism. This decision followed the adoption of a resolution put forward by the Secretary-General on Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships. The aim is to reduce risks to passengers, crews and port personnel on board ships and in port areas and to the vessels and their cargoes. Preparatory work for the Conference began in an intersessional Working Group, which met in February. It prepared a list of subjects to be further discussed by the Maritime Safety Committee, the Legal Committee and the Facilitation Committee. The subjects are wide-ranging and include proposals related to an accelerated implementation schedule for automatic identification systems; the introduction of ship and port security officers; closer liaison with ILO on Port Facility Security Plans and seafarers' identification documents and the development of an International Code for

the Security of ships and port facilities. IMO's Legal Committee agreed last October to include in its work programme a review of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988, which shows that maritime security (or, otherwise, the prevention and suppression of acts of terrorism against shipping) is well established on IMO's current agenda.

Another recent major area of IMO work arose as a result of the Erika incident in December 1999; and by the acceptance that the Organization should act proactively to ensure the safety of large passenger ships. Connected with both was the continued emphasis placed on the human element and the campaign to enhance safety through better-trained seafarers.

In the case of the Erika incident, IMO's activities were both reactive and proactive, although the main reaction to accelerate the phasing-out of single hull tankers has not been seen as directly responding to the cause of the accident. The incident gave rise to the identification of a considerable number of oil tanker safety-related items, which, once successfully dealt with, are

expected to benefit both safety and the environment.

The case for action to enhance safety of large passenger ships was made by the spectacular increase, since the beginning of the nineties, in the number of cruise ships and berths available and the tonnage these ships represent. The thousands of passengers who travel by sea for recreation or business and the large number of seafarers who man the ships that carry them made it imperative that all safety issues pertaining to such mammoth ships (including survivability, life-saving appliances and arrangements, communications, training and search and rescue) should be critically examined and satisfactorily resolved. A full range of safety measures, differentiating between existing and future passenger ships, are being elaborated as a result and decisions on them are expected later in the year. Bulk carrier safety has been a priority item on IMO's agenda for over ten years. While considerable improvements have been introduced covering a wide range of safety areas pertaining to bulk carriers (from the design, construction, equipment, maintenance, loading/unloading, etc. points of view) the work has not been finalized, as was recognized by a recent informal meeting convened by the Secretary-General with the participation of representatives of

SAMSUNG

Mobile phone A 400:

The ultimate ladies' phone



EUROELECTRONICS S.A. ATHENS: 338, Kifissias Ave., 154 51 N. Psyhiko, Tel.: (010) 679 6600, Fax: (010) 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
THESSALONIKI: Maroussi Antypa at Lygaria, 551 02 Finkas, Tel.: (0310) 473 755, Fax: (0310) 489 195,
E-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr

Intercargo and IACS. Although appreciative of the wide array of measures developed by both IMO and IACS over the years and confident that those currently before the MSC would serve their purpose well, the participants to the meeting unanimously agreed that more work had to be done to improve the situation. The meeting considered that the

future rule-making, if any future rule-making is to be of fundamental and long-term benefit to bulk carriers, it needs to be developed in a co-ordinated and fully holistic manner"

IMO's action on Erika-related safety, environmental and legal issues, the safety of bulk carriers and large passenger ships, the training of seafarers, prohibition of harmful anti-fouling paints, ballast water management and others should not be seen as a reaction to isolated events but as part of IMO's overall objectives and within the policies and strategies agreed to achieve those objectives. Although action on these and other issues may have been decided at various times and by different IMO bodies, it falls within the framework of:

- The Secretary-General's globally embraced policy statement that "IMO should always and without exception, be regarded as the only forum where safety and pollution prevention standards affecting international shipping should be considered and adopted"; and
- the policies the last Assembly decided when setting the objectives the Organization should pursue during the current decade.

Of all these policies, the following should be singled out:

- The proactive policy, so that trends which might adversely affect safety and the environment may be identified at an early stage and action taken to avoid or mitigate such effects;
- The shifting of emphasis onto people, stressing, in particular, the importance of the effective implementation of the revised STCW Convention and the ISM Code;

- That rather than embarking on the preparation of new regulations, the Members' resources should better be directed towards effectively implementing the existing ones (an area in which the Organization could assist through its technical co-operation programme); and

- * The development of a safety culture and environmental conscience in all activities undertaken by the Organization. In outlining IMO's response to current challenges, one should start with the

epicentre of our attention and of any action required to enhance safety and environmental protection that is the human element. The study of the human factors which affect human behaviour and performance on board ship is relatively new in the maritime field compared with other transport modes. We must, first of all, accept that the seafarer is subject to the same human failings as any of us and, at the same time, understand the problems faced on board, if we are to ultimately succeed in finding ways of overcoming and controlling them. One growing problem in this respect is that of fatigue.

Although direct links between unsafe acts which lead to accidents and the state of fatigue of the people involved are difficult to make, fatigue has been recognised as a contributing factor in many accidents. To assist seafarers and others to both recognise and counter the effects of fatigue, IMO recently issued Guidance on fatigue mitigation and management.

However, the key initiative that underpins IMO's objectives related to the human element still remains the 1995 revision of the STCW Convention. STCW aims to establish a minimum international standard for the education and training of seafarers throughout the world and, by including quality control, competence-based training and the requirement to communicate information within its provisions, it also establishes a regime to ensure not only that the required standard is met, but that it is also seen to be met.

The authority for assessing that individual countries are in full compliance with STCW has been delegated by the Convention Parties to IMO in what represents a significant new role for the Organization. For the first time, IMO has been asked to take a central role in verifying that the measures laid down in an IMO convention are effectively put in place. The first publicly visible step in this process was the issuing of the first so-called 'white list' in December 2000 and its updating at subsequent meetings of the Maritime Safety Committee. Another matter of growing concern,

approach to enhance safety of bulk carriers decided by and underway at the MSC (distinguishing, in general terms, between measures applicable to existing bulk carriers and others to apply to future bulkers; and taking into account the results of the relevant formal safety assessment studies) was the right path to follow at this juncture. To bring this work to a successful conclusion, all parties involved (Governments, industry and technical organizations concerned) were urged to act together under the auspices of IMO at the next and subsequent sessions of the MSC.

Of interest, in this respect, is Intercargo's Bulk carrier report (2001 and the previous ten years (1992-2001)). From an analysis of that report, "it would appear that all the rule-making that has gone on in recent years is having a demonstrably positive effect, and a great deal continues to be done by both IMO and IACS. While the published results of various FSA studies into bulk carrier safety will clearly have a pivotal role in any



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



directly related to the human element, is that of the unlawful practices associated with certificates of competency. Such unlawful practices can occur at the time of examination and assessment; at the time of issue by providing false supporting evidence (e.g. sea service or workshop time records, identity changes, stolen certificates); or through 'black market' production and sale of certificates. An increasing proliferation of fraudulent certificates has prompted an early reaction by IMO and led to a research undertaken by the Seafarers International Research Centre, Cardiff University. The research has revealed the identification of a significant number of fraudulent certificates, prompting the STW Sub-Committee to identify a list of high priority and longer term actions to be taken in three main areas: measures aiming at preventing fraud; improvements in availability and exchange of information on fraudulent practices; and the development and introduction of enforcement measures. Moving onto other, environment-related topics, the attention of IMO, after it successfully tackled the single-hull tanker issue, focused on two fronts: the harmful anti-fouling systems and ballast

organotins in anti-fouling paints used on ships and establishes a mechanism to prevent the potential future use of other harmful substances in anti-fouling systems.

As far as the second front is concerned, the Marine Environment Protection Committee is working towards convening, in 2003, a Diplomatic Conference to adopt a Convention on the management and control of ballast water and, in the interim, has emphasised the need for ballast water and sediment management options to be taken into account when developing and building new ships. The management of ballast water has become an important issue of global dimensions. Ballast water may contain a mixture of microscopic aquatic organisms, some of which may be toxic, others potentially harmful if removed from their own local ecosystem and introduced into another when discharged. Alien species that have no natural enemies can reproduce dramatically and cause tremendous damage.

Ballast water exchange at sea is currently the only widely used technique for preventing the spread of unwanted aquatic organisms in ships' ballast water. But this technique has a number of limitations. Ship safety is a main concern, with weather and sea conditions playing a critical role in determining when 'at-sea exchange' is safe.

While safety and environmental protection figure high on IMO's current agenda, the consideration of relevant legal issues has also occupied a prominent place in the Organization's activities.

In the wake of two major incidents - the Nakhodka, off Japan in 1997 and the Erika, off France in 1999 - IMO took action to raise, by some 50 per cent, the limits of compensation payable to victims of pollution by oil from oil tankers. This action took the form of amendments to the 1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention) and to the 1992 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

(IOPC Fund). These amendments are expected to enter into force on 1 November 2003.

The CLC Convention makes the shipowner liable for damage suffered as a result of a pollution incident and the amendments raise the limits payable to approximately US\$115 million for a ship over 140,000 gross tonnage, up from approximately US\$76.5 million established in the 1992 Protocol.

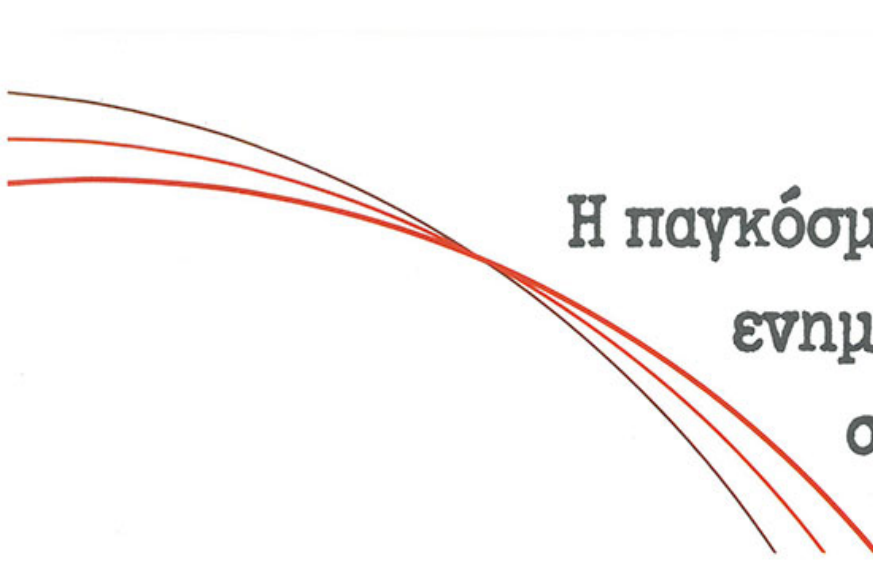
The IOPC Fund amendments raise the maximum amount of compensation payable from the Fund for a single incident, including the limit established under the CLC amendments, to approximately US\$260 million, up from US\$173 million. However, if three States contributing to the Fund receive more than 600 million tonnes of oil per annum, the maximum amount is raised to US\$386 million, up from US\$256 million. While the Civil Liability Convention regulates the shipowner's liability, the Fund is made up of contributions from oil importers. The principle is that if an accident at sea results in pollution damage which exceeds the compensation available under the Civil Liability Convention, the Fund will be available to pay an additional amount. In this way, the regime established by the two treaties ensures that the burden of compensation is spread more evenly between shipowner and cargo interests.

Again in the legal field, there are two important developments worth mentioning, namely the adoption in 2001 of a new convention on liability and compensation for pollution from ships' bunkers; and the planned diplomatic conference, to take place later this year, to adopt a protocol to introduce, amongst other things, the requirement of compulsory insurance for passenger claims, and changes to the purely fault-based liability system, which is a feature of the 1974 Athens Convention. The adoption of the 2001 ship bunker convention has put in place all the elements of a liability and compensation regime for damage caused by the sea carriage of oils and other hazardous and noxious substances. This is a major contribution towards the protection of

water management.

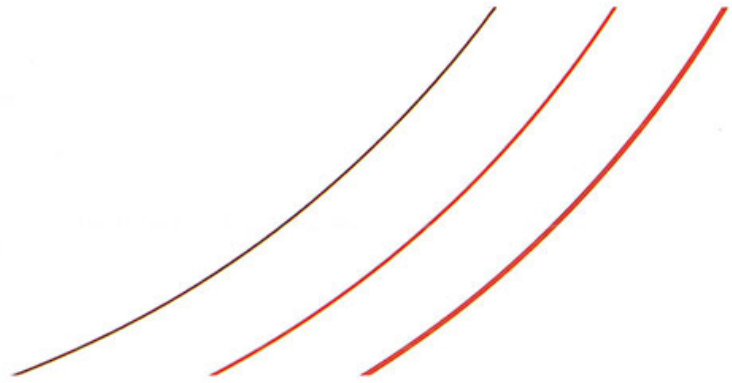
As far as the first is concerned, an International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships was adopted in October 2001 at the end of a five-day Diplomatic Conference held at IMO Headquarters. The new convention prohibits the use of harmful





Η παγκόσμια ναυτιλία
ενημερώνεται
στο διαδίκτυο

www.naftikachronika.gr



Web strategy development by

omni^{com}
NetCentric Intelligence



the environment, which will benefit coastal States and all other victims of pollution caused by bunker oil spills. As to the Athens Convention of 1974, it should be recalled that it makes a carrier liable for damage or loss suffered by a passenger if an incident causing damage occurs during the course of the carriage and is due to fault or neglect of the carrier. Liability can be limited so long as the carrier did not act

recklessly or with intent to cause damage. A Protocol to the Convention, adopted in 1990, to raise the limits of liability in the Convention has not yet come into force.

From the plethora of recent IMO activities, I have restricted this paper to those which have shaped or are about to shape the Organization's response to real and present issues and those anticipated to cause concern unless work is undertaken to prevent them from becoming "issues". The record shows that the actions taken by IMO have been successful - the number of ships lost at sea is on the decline and the amount of pollution of the marine environment has been reduced, even though the volume of oil being transported has increased dramatically. By paying an ever-increasing attention to the human element, its potential and needs; reviewing, in the aftermath of last year's atrocious attacks in New York and Washington, IMO's regime of measures to prevent and suppress acts of terrorism and

taking, as a matter of high priority, any additional mandatory and recommendatory measures required; and by ensuring the wide and effective implementation of existing rules and regulations by, among other activities, focusing on enhancing the potential of developing countries through IMO's technical co-operation programme; without, at the same time, neglecting to address other real problems (such as, for example, the need to provide disabled ships with assistance and facilities as may be required in the circumstances; the need to review the existing legislation providing for the delivery of persons rescued at sea to a place of safety regardless of their nationality, status or the circumstances in which they are found; and the need to co-ordinate regional efforts to combat piracy and armed robbery at sea), a safer world for ships to sail and a cleaner environment for maritime operations and recreation will be created to the benefit of all.

HERMetric Portable Gauging and Sampling Equipment



HERMetric UTI GT3



tanksystem sa

ISO 9001
DNV-7062

Rue de l'Industrie 2 • CH - 1630 BULLE • Switzerland
Tél: + 41 26 91 91 500 • Fax: + 41 26 91 91 505
Telex: 940 101 TSCH • E-mail: info@tanksystem.com

Tanksystem Cargo Level

Automatic Level Gauging,
Cargo Monitoring and Control System

- Liquid Cargo
- Ballast
- Fuel
- Draft
- Vapour Pressure
- Cargo Line
- Temperature
- Cargo Planning
- Loading Calculator
- High Level Alarm



1630 Bulle, Switzerland

tanksystem

HERMetric, Inc.
Deer Park, TX 77536, USA



Tanksystem Norway AS
N-3920 Porsgrunn, Norway



Tanksystem Korea
Pusan, Korea



www.tanksystem.com



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



DIARY OF EVENTS MAY 2002

12-15 May
St. Petersburg, Russia
Bunkering in the Baltic and Black Seas
Convention
Organised by Bunker News
Tel.: +44 1865 797944

13-17 May
Spain
ITS 2002 - 17th International Tug and
Salvage
Convention and Exhibition
Organised by Lloyd's List Events
www.tugand salvage.com

13-17 May
Cape Town
Third Congress of International
Harbour
Masters' Association
Organised by Lloyd's List Events
www.globalconf.co.

22-23 May 2002
London
RINA - Design and Operation of Sail
Training and
Charter Vessels
Organised by Lloyd's List Events
www.rina.org.uk

20-24 May 2002, Oxford
The Oxford Bunker Course
Organised by Bunker News
Tel.: +44 1865 797944

28-30 May 2002, Germany
RORO 2002 Exhibition and Conference
Lubeck Congress Centre
Organised by Lloyd's List Events
www.roroex.com

11-13th June, Belgium
TOC 2002 Europe
Organised by Lloyd's Lists Events
www.toc-events.com

ARCADIA SHIPMANAGEMENT Co., LTD

ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΣΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΟΡΑΜΑΤΑ
ΜΕ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
TANKERS ΚΑΙ BULK CARRIERS

ΖΗΤΕΙ

**ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ, Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ,
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΤΩΝ ΤΕΛΙΚΩΝ ΣΤΑΔΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΗ ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.**

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ

**ΒΕΒΑΙΗ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ, ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ,
ΣΤΑΘΕΡΗ, ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΙΡΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ,
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΜΕ ΑΡΙΣΤΗ
ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ, ΜΕΡΙΜΝΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ.**

**ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΝΤΑΙ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΟΥΝ
ΜΕ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ, Τηλ.: 010 3238290, Κος Φ. ΧΑΤΖΗΚΑΜΠΟΥΡΗΣ**

TURBO TECNICA LTD

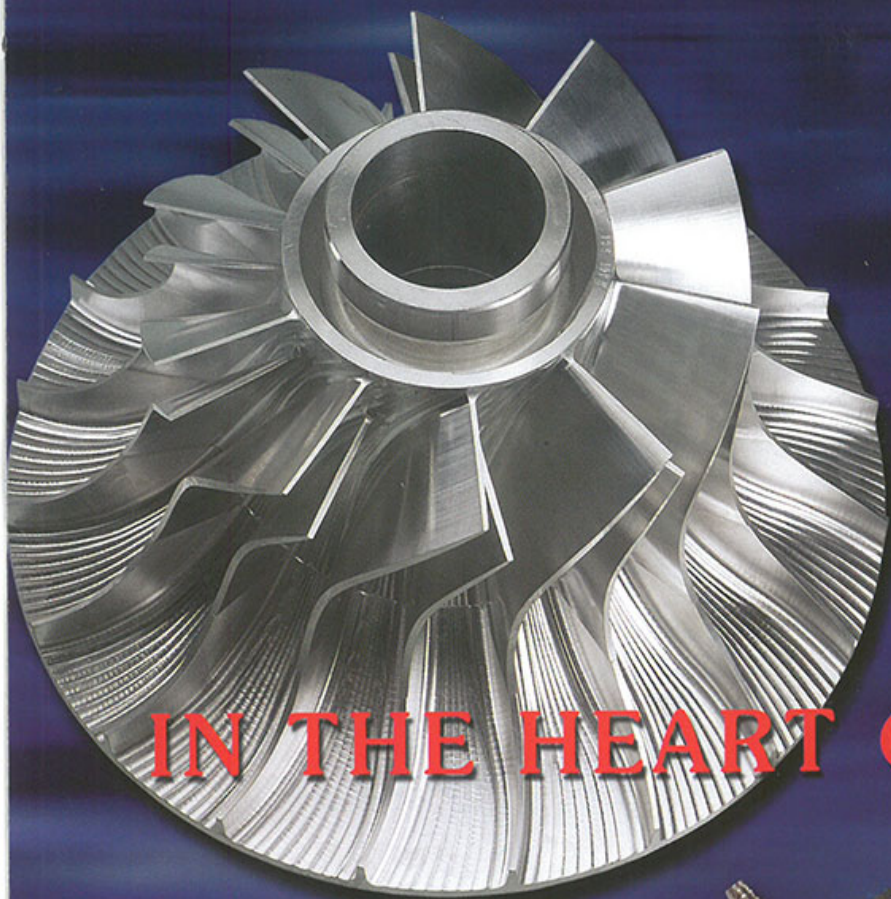
D. & Th.



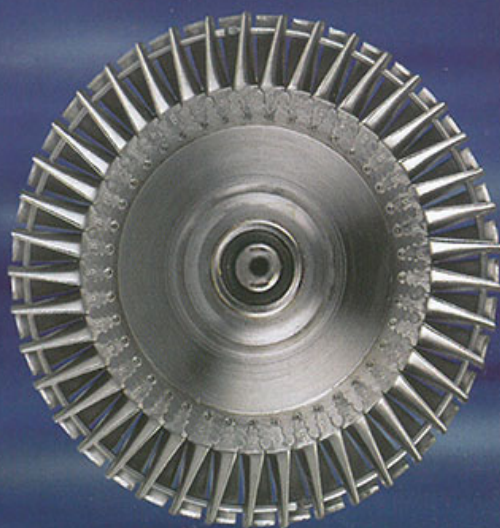
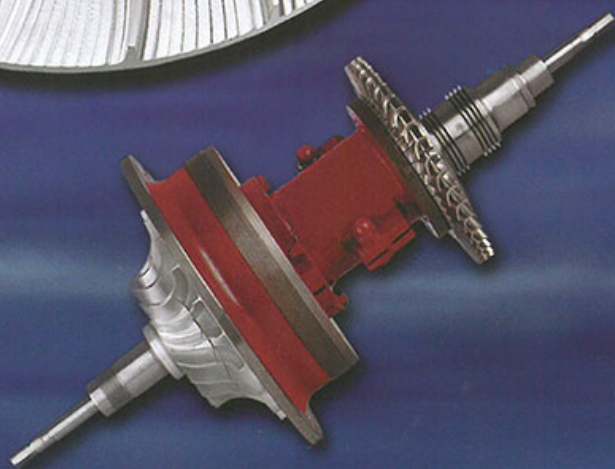
PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS



IN THE HEART OF THE SHIP



CREATIVE STUDIO M. GALLEGOS

123-DIMOKRATIAS Av.GR. 188 63 PERAMA Tel: [010] 4415-963 Fax:[010]4414-104 TLX: 240582 PTS GR. GREECE

web site: www.turbotecnica.gr e-mail: turbopis@hol.gr

TELESTET ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΚΑΦΩΝ

Για άμεση
οπτική επαφή
με το σκάφος σας...

...όπου κι αν βρίσκεστε!

Η TELESTET δημιούργησε για σας την Υπηρεσία Προστασίας Σκαφών, που σας επιτρέπει να ελέγχετε την ασφάλεια του σκάφους σας, αλλά και τη σωστή του λειτουργία ανά πάσα στιγμή. Τοποθετώντας από μία μέχρι τέσσερις κάμερες σε όποιο εσωτερικό ή εξωτερικό σημείο του σκάφους επιλέξετε, αποκτάτε άμεση οπτική σύνδεση μέσω του δικτύου GSM, από τον υπολογιστή σας (PC ή Laptop), όπου κι αν βρίσκεστε.

TELESTET

Μιλάτε, σας Ακούμε