

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 52
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,90

Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ
Αποκλειστική συνέντευξη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

ΑΜΚ: Πρωτοποριακός σχεδιασμός πλοίων

EUROPE

30 χρόνια



επενδύουμε

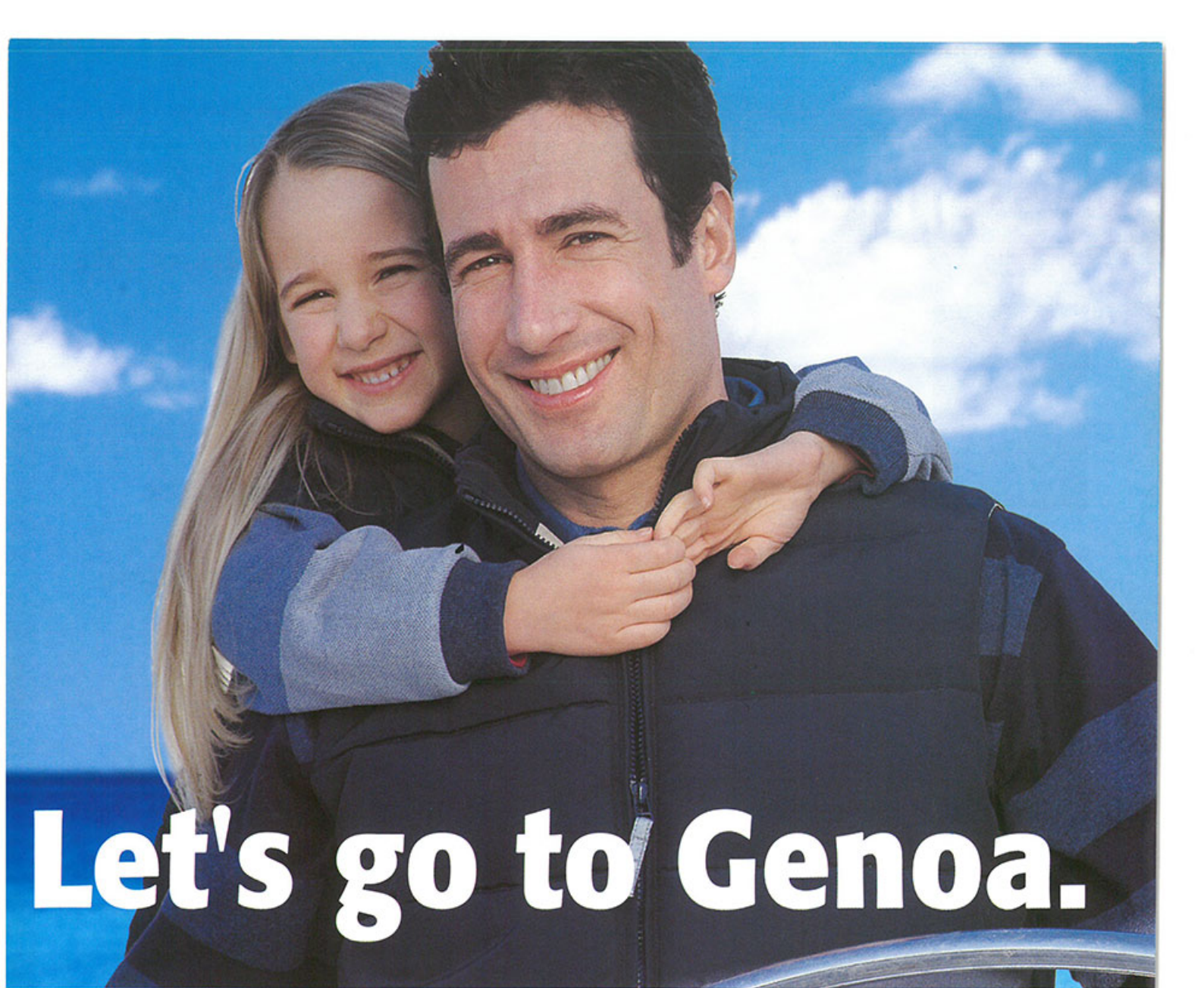


στο καλύτερο



ταξίδι.





Let's go to Genoa.

Genoa International Boat Show with its successful features: a 280,000-square-meter exhibition area, two marinas, more than 1,900 boats and over 1,460 exhibitors.

Genoa International Boat Show is one of the leading meeting points in the world for you to find out what's new and to ride the



crest of the wave.

More than 36,000 professionals and over 300,000 visitors make Genoa the heart of the boating industry every year in October.

Genoa International Boat Show, a chance you can't miss: from business to pleasure the boating world is here!

42nd INTERNATIONAL BOAT SHOW

GENOA 5-13 OCTOBER 2002

The sea on parade.



UCINA Italian Marine Industry Association
Piazzale J. F. Kennedy, 1 - 16129 GENOVA - Italy - Tel. +39 0105769811 - Fax +39 0105531104
Web site: www.ucina.net - E-mail: boatshow@ucina.net

FIERA DI GENOVA
Piazzale J. F. Kennedy, 1 - 16129 GENOVA - Italy - Tel. +39 01053911 - Fax +39 0105391270
Web site: www.fiera.ge.it - E-mail: fierage@fiera.ge.it

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2002



Φωτ. εξωφύλλου:
Το European Stars σε αποκλειστική
εσωτερική διακόσμηση
του γραφείου ΑΜΚ

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

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 28. Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΘΕΛΟΥΜΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ
Αποκλειστική συνέντευξη του υπουργού
Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

- 32. ΟΙ ΔΕΚΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΑ Α.Ε.
ΚΑΙ Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΟΥΣ
Άρθρο του γ.γ. Λιμένων και Λιμενικής
Πολιτικής ΥΕΝ Ν. Θωμόπουλου
- 36. Ο.Λ.Α.: ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ
ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
- 37. Ο.Λ.Β.: ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
- 40. Ο.Λ.Ε.: ΠΟΙΟΤΙΚΟ ΑΛΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

- 42. Ο.Λ.Η.: ΣΤΗΝ ΤΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
- 46. Ο.Λ.Κ.: ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
- 48. Ο.Λ.Λ.: Η ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ
- 49. Ο.Λ.Π.: Η ΚΥΡΙΑ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ
- 50. Ο.Λ.Ρ.: ΚΕΡΔΙΖΟΥΜΕ ΤΟ ΣΤΟΙΧΗΜΑ
ΜΕ ΤΟ ΧΡΟΝΟ
- 52. ΑΣΤΑΚΟΣ TERMINAL:
ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ
- 54. Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ
- 56. ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ
Άρθρο του Π. Καμπούρογλου

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

- 58. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΤΟΥ 21ου ΑΙΩΝΑ
Άρθρο του υφυπουργού Εξωτερικών
Ιω. Μαγκριώτη
- 60. Η ΣΥΜΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΖΕΙ ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ
Συνέντευξη του Μ. Κεφαλογιάννη
- 62. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΑΞΙΖΕΙ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΤΥΧΗ
Άρθρο του Δ. Τσολάκη

Κάτι νέο στα αεροπορικά χρονικά!



Από τις 12 Ιουνίου κάτι νέο συμβαίνει στα ελληνικά αεροπορικά χρονικά. Η Hellenic Star Airways σήκωσε φτερά και πετάει ήδη σε εννέα προορισμούς, από Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Με σύγχρονα αεροσκάφη, καθημερινά δρομολόγια και πάνω απ' όλα με υψηλή εξυπηρέτηση επιδιώκει μία θέση στην προτίμηση του έλληνα και ευρωπαίου ταξιδιώτη. Μία θέση στα ελληνικά αεροπορικά χρονικά.

2020.gr



Hellenic Airways

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 64.** ΟΛΘ: ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
Άρθρο του Απ. Γενίτσαρη
- 66.** Η ΠΥΛΗ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ
Άρθρο του Αλ. Γκιγκιλίνη
- 68.** ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Συνέντευξη του Ν. Ζούρου
- 70.** ΘΕΤΟΥΜΕ ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ
Άρθρο της Λ. Κοσμάτου
- 72.** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ
- 78.** ΟΙ «ΑΝΤΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ» ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ
- 84.** ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ
- 86.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 88.** ΤΑ ΝΕΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
- 90.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- ENGLISH SUPPLEMENT**
- 96.** GREEK NEWBUILDING ORDERS
- 98.** WORLD RECORD SALVAGE:
MAMMOET-SMIT RECOVER THE KURSK
- 102.** EUROPEAN STARS: THE NEW FESTIVAL CRUISES
CRUISE SHIP AMK ARCHITECTS AND DESIGNERS

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 52,
Αύγουστος - Σεπτέμβριος 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: Λίτσα 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

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα,

Ασκληπιού 61, 106 80 Αθήνα,

τηλ. 010-36.36.497, 010-36.36.186,

fax: 010-36.18.172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση

τηλ. 010-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδωνος 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 αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

Ώρες ευθύνης

Δύο πολύ κρίσιμα προβλήματα προσπαθεί να προσεγγίσει το διπλό τεύχος των «Ν.Χ.» που κρατάτε στα χέρια σας, μέσω των απόψεων που εκφράζουν γι' αυτά οι πλέον έγκυροι και έγκριτοι παράγοντες του ναυτιλιακού χώρου.

Το ένα είναι το κομβικό για την παραπέρα ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας της Βορείου Ελλάδος και το άλλο είναι το ζήτημα των λιμένων και της ανάπτυξής τους, μέσα από το πρίσμα του ρόλου που μπορούν να διαδραματίσουν σ' ένα βασικό εθνικό στόχο. Να αποτελέσει η Ελλάδα ένα σοβαρό και αξιόπιστο διαμετακομιστικό κέντρο προς τις χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης.



Στο πλαίσιο του στόχου αυτού, είναι ιδιαίτερως επίκαιρη και η προσπάθεια που επιχειρεί μια άλλη έρευνα των «Ν.Χ.» να αξιολογήσει τις δυνατότητες της Θεσσαλονίκης και τις προοπτικές της, αφού η συμπρωτεύουσα μπορεί εν προοπτική να διαδραματίσει έναν αυξημένο ρόλο ως διαβαλκανικό κέντρο.

Και για τις δύο αυτές ενότητες η ευθύνη της Πολιτείας είναι μεγάλη και από αυτήν εξαρτάται αν θα προχωρήσει η ανάπτυξη που σχετίζεται με τα ειδικά αυτά θέματα που θίγουν τα «Ν.Χ.». Από την Πολιτεία εξαρτάται αν θα εξασφαλίσει στο εθνικό πλοίο και στη ναυτιλιακή επιχείρηση το κατάλληλο στελεχιακό δυναμικό που θα επιτρέψει την επιβίωσή τους. Από την Πολιτεία εξαρτάται αν θα υπάρξει μία λιμενική πολιτική με όραμα, που θα εξασφαλίσει σταθερούς όρους ανάπτυξης για τους ελληνικούς λιμένες, οι οποίοι διαδραματίζουν έναν καταλυτικό ρόλο για τις ευρύτερες οικονομικές προοπτικές της χώρας.

Από την Πολιτεία εξαρτάται αν, στο πλαίσιο της περιφερειακής αποκέντρωσης που είναι επιβεβλημένη, θα αναλάβει το δικό της καίριο ρόλο η Θεσσαλονίκη, που θα της εξασφαλίσει την κυρίαρχη θέση που δικαιούται.

Nikos Lymas

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 VLS
5. Reefer VLS Agency
6. Transportation (Local - International - Heavy)
7. Agency of VLS 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/)

Ναυάγησε η «17 Νοέμβρη»

Να λοιπόν που μία τρομοκρατική ενέργεια εις βάρος της ακτοπλοΐας

μας, όπως αυτή του «αγιογράφου» Σάββα Ξηρού στα εκδοτήρια της HFD, ήταν η αρχή του τέλους για τη «17N».

Τα μέλη της τρομοκρατικής οργάνωσης έχουν εμπελαστεί και στις ενέργειες κατά του Κωστή Περαιτικού και του ρυμουλκού «Καραπιπέρης» στη γερμανική ακάδη

Περάματος.

Στο λιμάνι του Πειραιά, στην προβλήτα του Αγίου Σπυρίδωνα, τα μεσάνυχτα της 29ης Ιουνίου

«ναυάγησε» η «17N».

Τώρα, όλοι οι εμπλεκόμενοι θα πρέπει να πληρώσουν ό,τι αναλογεί στον καθένα.

Για τον πατέρα Περαιτικό

Μεγάλες στιγμές ζει τις τελευταίες ημέρες η οικογένεια Περαιτικού. Όσο ξετυλίγεται το κουβάρι της «17 Νοέμβρη», τόσο μεγαλώνει και η αγωνία του πατέρα Περαιτικού, ο οποίος προσπαθεί να μάθει και την τελευταία λεπτομέρεια γύρω από τον άδικο χαμό του γιου του Κωστή το Μάιο του '97, στην οδό Φίλωνος.

Ποιος να το πίστευε, ότι παιδιά παπά είχαν οπλιστεί με 45άρια και σκοπούσαν το θάνατο.

«Σβήνει» η κρουαζιέρα

Η εφετινή είναι, ίσως, η δυσκολότερη χρονιά για την ελληνική κρουαζιέρα. Υπολογίζεται, με τα πρώτα στοιχεία, ότι η κίνηση είναι πεσμένη κατά 30%. Ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ κ. Ανδρέας Ποταμιάνος ζήτησε την παρέμβαση του πρωθυπουργού κ. Σημίτη, ώστε ο συντονισμός να γίνεται μόνο από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας –για την κρουαζιέρα– και όχι από συναρμόδια υπουργεία. Ακούει κανείς;

Στο προσκήνιο ο Γούτος

Παραιτήθηκε από το διοικητικό συμβούλιο της HFD ο κ. Γ. Γούτος και βγαίνει στο προσκήνιο με δύο πλοία. Με ένα σημαντικό τίμημα αγόρασε το «Μακεδών» και το «Παπαδιαμάντης» και βέβαια αναμένεται να γνωστοποιηθούν πλήρως οι κινήσεις του. Μπορεί ο κ. Γούτος να είναι από την «Τριπολιτά», όμως η σχέση του με το θαλασσινό στοιχείο είναι ιδιαίτερως θερμή.

Στρίντζης – Αγούδης

Ανέβηκαν οι τόνοι στα μέσα Ιουνίου με τη δρομολόγηση του «Blue Star 1» στη γραμμή Πειραιά – Κω – Ρόδου. Από την πλευρά του, ο κ. Γερ. Στρίντζης ζητούσε από τη ΓΕΑΣ διαφορετική ώρα αναχώρησης από τον Πειραιά, από εκείνη που ενέκριναν τα μέλη της επιτροπής, ενώ ο κ. Μάκης Αγούδης διαμαρτυρόταν για την έγκριση του δρομολογίου κατά τη διάρκεια του... κατακαυτικού. Δύσκολες αποφάσεις για τον κ. Ανωμερίτη, να... βγάξει με 40 βαθμούς Κελσίου τα κάστανα από τη φωτιά.

Ναυτική εκπαίδευση

Υποτονικά τα βλέπω τα πράγματα στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης. Κινούνται στους ρυθμούς του 2001. Αν, δηλαδή, προσπαθώ να τα αναλύσω, με θλίψη θα γράψω ότι και φέτος ο αριθμός των σπουδαστών για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι πολύ δύσκολο να φτάσει τις θέσεις που έχουν προκηρυχθεί. Είναι από τις σπάνιες φορές που με μεγάλη χαρά, θα ήθελα να διαψευδω...

Ο Γιάννης Παναγιώτης



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, 3315 980/1/2, 3234 951 - Fax: (010) 3254 677, 3252 500
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr

Τότε και τώρα

Μελαγχολεί κανείς
όταν πέφτουν στα χέρια του
στοιχεία παλαιότερων
εποχών.

Διαβάζοντας το περιεχόμενο του εγκριθέντος προϋπολογισμού του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου του έτους 1970, δηλαδή πριν από 32 χρόνια, έβλεπε ότι προϋπολογίζονταν έσοδα 692.560.000 δρχ. και έξοδα 592.520.000 δρχ., με αποτέλεσμα να υπολογίζεται ένα πλεόνασμα 92.699.000 δρχ. Αιτιολογείται δε στη σχετική έκθεση, που συνοδεύει τον προϋπολογισμό, μια πραγματική αύξηση εσόδων έναντι του προηγούμενου έτους, κατά 7,31%, έναντι αυξήσεων δαπανών κατά 4,26%. Με άλλα λόγια, τα έσοδα έτρεχαν με αυξημένους ρυθμούς.

Αν επιχειρήσει να συγκρίνει τα στοιχεία αυτά με όσα συμβαίνουν σήμερα, ασφαλώς και θα διερωτηθεί πώς και φτάσαμε σήμερα στη σημερινή ασφαλιστική τραγωδία, τα αίτια της οποίας πολλές φορές τα έχουμε αναλύσει από των σελίδων αυτών. Εκείνο που αξίζει να επισημάνει κάποιος για την υπευθυνότητα που δείχνει τις πολιτικές όληων εποχών, είναι ότι, παρά τους πλεονασματικούς προϋπολογισμούς, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου δεν εφυσάζαν και διατύπωναν τις επιφυλάξεις τους για το μέλλον, επιδιώκοντας να μεγιστοποιήσουν τα αποθεματικά του NAT, προκειμένου οι ασφαλισμένοι ναυτικοί να μη διατρέχουν τον κίνδυνο να μείνουν χωρίς συντάξεις, που τον αντιμετωπίζουν σήμερα. Α.χ. διαπίστωναν ότι η αύξηση του όγκου των εισφορών δεν σήμαιναν μόνον έσοδα αλλήλ και αύξηση των παροχών ύστερα από μερικά χρόνια. Γι' αυτό και στο πλαίσιο των μέτρων που εμελετώντο τότε, ήταν η επιτάχυνση της διαδικασίας αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του Ιδρύματος καθώς η αύξηση των πόρων εκ των καταθέσεων και των διαθεσίμων του NAT.

Αυτά συνέβαιναν τότε, διότι τώρα το μόνο στο οποίο μπορεί να ευελπιστούν οι ναυτικοί, είναι να ενισχύεται το Ταμείο από το δημόσιο κορβανά για να μπορούν να παίρνουν τις συντάξεις τους. Αρκεί να αναφερθεί ότι το NAT το 1981 είχε αποθεματικά μεγαλύτερα των 300 εκατομμυρίων δραχμών! Και μόνο η κατάντια του Ταμείου, σε σχέση με αυτό που ήταν στο παρελθόν, αρκεί για να αποτελέσει ένα σοβαρό αντικίνητρο στο να έλθουν νέοι στο ναυτικό επάγγελμα.

Το δίκιο και η αλήθεια

Το πρόβλημα του NAT
είναι κολοσσιαίο. Αλλά ακόμη και η
ναυτεργατική πλευρά το βλέπει
από τη σκοπιά μόνο
της εξασφάλισης καλών
συντάξεων από τους ναυτικούς,
που ούτως ή άλλως τις δικαιούνται,
για και οι μόνοι που δεν είναι
υπεύθυνοι για την κατάντια
του Ταμείου είναι αυτοί.

Ασφαλώς το δίκιο είναι με το μέρος τους. Τα περισσότερα όμως των υπομνημάτων του ανωτάτου συνδικαλιστικού τους οργάνου προς την πολιτική ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εξαντλούνται στην απαίτηση για την ικανοποίηση του δίκαιου -επαναλαμβάνουμε- αυτού αιτήματος και στις διαπιστωτικές παρατηρήσεις για την παρακμή του NAT.

Διότι μόνο διαπιστωτικό χαρακτήρα έχει η γνωστή σε όλους, άλλωστε, ανατροπή της υγιούς ασφαλιστικής σχέσης μεταξύ εν ενεργεία και συνταξιούχων ασφαλισμένων. Ασφαλώς δε, δεν αρκεί για την εξυγίανση του Ταμείου, η απαγόρευση της εργασίας σε συνταξιούχους ναυτεργάτες, η οποία να επιτρέπεται μόνον εφόσον δεν προσφέρονται εν ενεργεία ναυτικοί, όπως είναι ένα από τα μέτρα που έχει προτείνει η ΠΝΟ.

Διότι, όταν υπάρχει έλλειψη εμπειρών πληρωμάτων, είναι φυσικό η πληροφορία εταιρεία να προτιμήσει συνταξιούχους εφόσον προσφέρονται.

Από την άλλη πλευρά, ο επιπλέον την απομαχία έπειτα από τόσα χρόνια σκληρής δουλειάς στη θάλασσα, αλλήλ και επειδή θέλει να εξασφαλίσει, έστω, το επίπεδο της σύνταξης που του προσφέρεται, διότι δεν γνωρίζει αν αύριο του αλλήλ τους όρους συνταξιοδότησης, είναι άδικο να στερηθεί του συμπληρωματικού εισοδήματος για να τα βγάλει πέρα, δεδομένου του χαμηλού ύψους της συντάξεως που παίρνει. Πολύ περισσότερο μάστιγα όταν η σημερινή προσφορά εμπειρών ναυτικών δεν μπορεί να καλύψει τη ζήτηση.



VENIERIS MARITIME S.A.

Your link to the world by sea

More than 30 years experience

Liner Services

- Metz Container Line (MCL)
Liner & Feeder Service
(Thessaloniki only)
- H. Stinnes Lines (East Africa
Service)
- Tziovannis & Son Ltd
(Thessaloniki only)
- UFS
Damietta - P. Said Service
(Thessaloniki only)

Bulk Services

- Allied Maritime Inc.
(Thessaloniki only)
- Atlantic Bulk Carriers Ltd
(Thessaloniki only)

Cargo Services

- Glencore International
(Thessaloniki only)

Ferry Services

- Seafrance
- Scandlines



enMar Shipping S.A.

Agents in Greece of



HANJIN SHIPPING

Head Office:

43, 26th Octovriou Str.,
Thessaloniki, Greece 546 27
Phone: +30 310 554 880
Fax: +30 310 516 017
Email: saloniki-info@venieris.gr
Telex: 418-292

VenMar S.A.

Phone: +30 310 555 623
Fax: +30 310 548 104
Email: venmar-info-the@venieris.gr



Agents in Greece of



SENATOR LINES

Branch Office :

2, Navarinou Str.,
Piraeus, Greece 185 31
Phone: +30 10 4226 808
Fax: +30 10 4226 818
Email: piraeus-info@venieris.gr

VenMar S.A.

Phone: +30 10 4170337
Fax: +30 10 4226 818
Email: venmar-admin-pir@venieris.gr

www.venieris.gr

Η ήρα από το σάρι

Είναι προφανές ότι η διάσωση του Ταμείου είναι συνάρτηση της συνδρομής πολλών παραγόντων και όχι, λ.χ., μιας πολιτικής αύξησης των εισφορών προς το Ταμείο, όπως είχε γίνει στο παρελθόν, χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν οι συνέπειες τέτοιων ενεργειών, οι οποίες τελικώς είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθούν τα υπό ελληνική σημαία πλοία καθώς και τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ υπό ξένες σημαίες, με επίπτωση επί των εσόδων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Βασικός παράγοντας είναι η προσέλευση ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Για τον απλό λόγο ότι μόνο περισσότερα ασφαλισμένα πλοία μπορούν να εξασφαλίσουν περισσότερα έσοδα από εισφορές.

Και για να επιτευχθεί αυτό, είτε θα πρέπει να προσεληκθούν πλοία στο ελληνικό νηολόγιο, επειδή η ελληνική σημαία θα τους εξασφαλίζει διεθνή ανταγωνιστικότητα, είτε θα πρέπει τα υπό ξένη σημαία ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία να χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς.

Κάποτε είχε ληχθεί ότι, για να «αναπνεύσει» το Ταμείο, θα πρέπει σε πρώτη φάση να αναλάβει το κράτος να καλύψει τα ελλείμματα και, σε δεύτερη, να εξασφαλισθεί η λειτουργία του Ιδρύματος επί τη βάση της αρχής της ανταποδοτικότητας για τους νέους συνταξιούχους. Το κράτος επί σειράν ετών καλύπτει τα ελλείμματα τα οποία έκτοτε αυξήθηκαν και φτάσαμε στο σημερινό σημείο, που αποτελεί την αντανάκλαση της κατάρρευσης ολοκληρού του ασφαλιστικού συστήματος στη χώρα μας.

Εκείνο που δεν τοιμάει κανείς να προτείνει είναι και η μοναδική λύση: Να περιέλθει ο έλεγχος του Ταμείου στους ναυτεργάτες και στους πλοιοκτήτες, όπως στο παρελθόν, όταν το ΝΑΤ ευμερούσε, και να εκκαθαριστούν τα μητρώα από τους μη πραγματικούς ναυτικούς που, επί σειράν ετών βολεύουν οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, εις βάρος των αυθεντικών Ελλήνων ναυτεργατών.

Κι άλλο παράδειγμα

Η Γαλλία έχει προχωρήσει σε συγκεκριμένες ρυθμίσεις, περισσότερο ευέλικτες για τα πλοία που έχουν υψώσει τη σημαία του Kerguelen Island.

Οι πλοιοκτήτες δεν είναι του λοιπού υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν ως ελάχιστο ποσοστό 35% Γάλλων ναυτικών επί του συνόλου του πληρώματος, σε κάθε ένα από τα πλοία τους που φέρει την εν λόγω σημαία. Αντιθέτως, και μοιραστά η ποσοστιαία αυτή διατηρείται, θα υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των ναυτικών που πρέπει να χρησιμοποιήσει ο συγκεκριμένος πλοιοκτήτης σε ολόκληρο το στόλο του.

Αυτό σημαίνει ότι ορισμένα σκάφη που μεταφέρουν φορτία σε πολύ ανταγωνιστικές θαλάσσιες μεταφορές θα μπορούν να κάνουν μεγαλύτερη χρήση ξένων ναυτικών, έτσι ώστε να περιορίζουν το ναυτεργατικό κόστος τους. Βεβαίως, βασική προϋπόθεση είναι ο πλοιοκτήτης να χρησιμοποιεί σε κάθε πλοίο του Γάλλους πλοίαρχο και Α' μηχανικό.

Ας τα βλέπει αυτό το δικό μας υπουργείο, δεδομένου ότι όλες οι λοιπές ευρωπαϊκές χώρες προσπαθούν να καταστήσουν ανταγωνιστικούς τους στόλους τους με μύριους όσους τρόπους, με διπλά νηολόγια κ.λπ., και εμείς καταφεύγουμε σε δειλά μέτρα τα οποία μόνο μία αρχή προσέλευση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο μπορούν να εξασφαλίσουν και όχι στην έκταση που θα θέλαμε.

Απορίες για μια πώληση

Δεν θα θέλαμε να χαρακτηρίσουμε την υπόθεση της ιδιωτικοποίησης των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά αμαρτωλή, είναι όμως πολύπαθη. Και το αποτέλεσμα είναι να έχει πωληθεί, υποτίθεται, ως μονάδα που κάποτε ήταν η πιο μεγάλη και η πιο σύγχρονη της Μεσογείου, αλλά να παραμένουν άγνωστοι οι όροι κάτω από τους οποίους πωλήθηκε.

Οι ερωτήσεις και οι απορίες παραμένουν πολλές. Λ.χ. υπάρχει μια αρχική διακήρυξη η οποία προβλέπει την υπογραφή ενός αριθμού συμφωνιών. Οι πληροφορίες αναφέρουν ότι υπάρχουν και άλλες συμφωνίες που έχουν υπογραφεί. Ποιες είναι αυτές και ποιο το περιεχόμενό τους; Άλλη απορία. Υπήρχε «οψιόν» για να ανατεθεί στη μονάδα -και να το πάρουν «πρόικα» οι Γερμανοί αγοραστές- ένα ακόμη υποβρύχιο για τις ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού. Η συμφωνία που υπογράφηκε προβλέπει την κατασκευή τέταρτου υποβρυχίου;

Άλλο εύλογο ερώτημα είναι αν, προκειμένου να συγκατανεύσει το γερμανικό ναυπηγείο να αγοράσει τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, δεσμεύτηκε το ελληνικό Δημόσιο με πρόσθετη συμφωνία, εκτός διακήρυξης, για να ανακατασκευασθούν στα «Ελληνικά Ναυπηγεία» υποβρύχια του Πολεμικού Ναυτικού, με συνολική αξία εργασιών 600 εκατομμύρια ευρώ και με δυνατότητα επέκτασης των ανακατασκευών σε άλλα σκάφη για άλλα 300 εκατομμύρια ευρώ. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η «πρoϊκοδότηση» αυτή των Γερμανών θα σημαίνει γι' αυτούς ότι περίπου τους εκαρίσθη το Ναυπηγείο.

Οι απορίες είναι κι άλλες, δεδομένου ότι υπάρχουν ελλείμματα τα οποία καλύπτει μέχρι ενός ποσοστού μόνον ο αγοραστής. Τα υπόλοιπα δισεκατομμύρια δρχ., τα οποία δεν αναλαμβάνει να ξεπληρώσει, ποιος θα τα επωμισθεί; Ο Προϋπολογισμός και, δι' αυτού, οι Έλληνες φορολογούμενοι;

Στις απορίες αυτές δεν έχουν δοθεί απαντήσεις. Το θέμα δεν είναι, βεβαίως, να απαληθαι απλώς από μια προβληματική επιχείρησή του το κράτος, αλλά να μην την πληρώσει χρυσάφι, έχοντας ήδη επί σειράν ετών καλύψει τα δισεκατομμύρια των ελλειμμάτων που δημιουργήσει η προβληματική λειτουργία των Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά.

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



Ο Πειραιάς κατακτά το 2004

«Το 2004 ο Πειραιάς θα είναι ένας άλλος Πειραιάς! Με σχέδιο, σύστημα και πρόγραμμα, η πόλη του Πειραιά θα αντιμετωπίσει την πρόκληση του 2004», ανέφερε ο πρωθυπουργός κ. Κ. Σημίτης κατά τη διάρκεια επιθεώρησης των ολυμπιακών έργων στο λιμάνι του Πειραιά.

Ο πρωθυπουργός, συνοδευόμενος από τον ΥΕΝ Γ. Ανωμερίτη, βουλευτές, εκπροσώπους φορέων του Πειραιά και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, επισκέφτηκε τον ΟΛΠ, ενώ συνεχάρη και την Ομάδα Ειδικών Αποστολών η οποία έλαβε μέρος στη σύλληψη του Σάββα Ήφρου.

Στην ομιλία του ο κ. Σημίτης ανέφερε, μεταξύ άλλων:

«Με ιδιαίτερη χαρά βρίσκομαι και πάλι στον Πειραιά για να επιβεβαιώσω την πορεία μιας σειράς έργων, πρωτοβουλιών και δράσεων που στόχο έχουν:

- Την ουσιαστική και ποιοτική αναβάθμιση, όχι μόνον της πόλης, αλλά και της μείζονος πε-



ριοχής του Πειραιά.

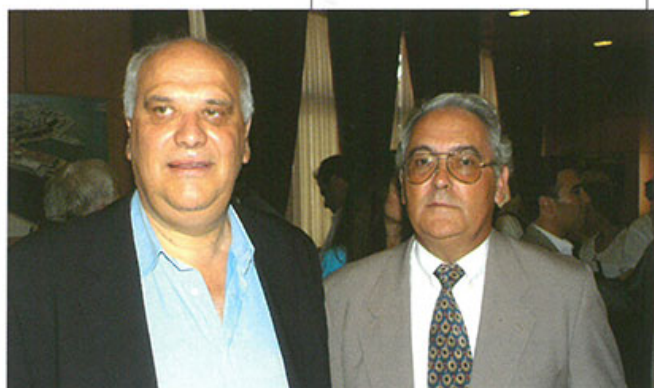
- Την ανάδειξη του πρώτου λιμένα της χώρας ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου και ενός από τα σημαντικότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Και φυσικά ως ενός λιμένα συνδεδεμένου με τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004 με νέες δυνατότητες, λόγω των ολυμπιακών αγώνων.

- Σε διεθνές επίπεδο, τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, ως εταιρείες εισηγμένες στο ΧΑΑ.

- Σε εθνικό επίπεδο, τα δέκα σημαντικότερα λιμάνια να έχουν

Η άφιξη του πρωθυπουργού στον ΟΛΠ



τη μορφή της Α.Ε.

- Σε τοπικό επίπεδο, τα Λιμενικά Ταμεία να λειτουργούν ως δημοτικές επιχειρήσεις».

Στη συνέχεια, ο πρωθυπουργός αναφέρθηκε στην άποψη για τις μελλοντικές σχέσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ασίας, οι οποίες αναμένεται να διευρυνθούν σε σύγχρονο χρονικό διάστημα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατέληξε ο κ. Σημίτης, επεξεργάζεται σχέδια ανάπτυξης των λιμένων της Μεσογείου για να υποδεχθούν τα εμπορεύματα που θα έρχονται από χώρες της Ασίας, και κυρίως από την Κίνα, μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Στόχος είναι ο Πειραιάς να καταστεί από τα πιο σημαντικά

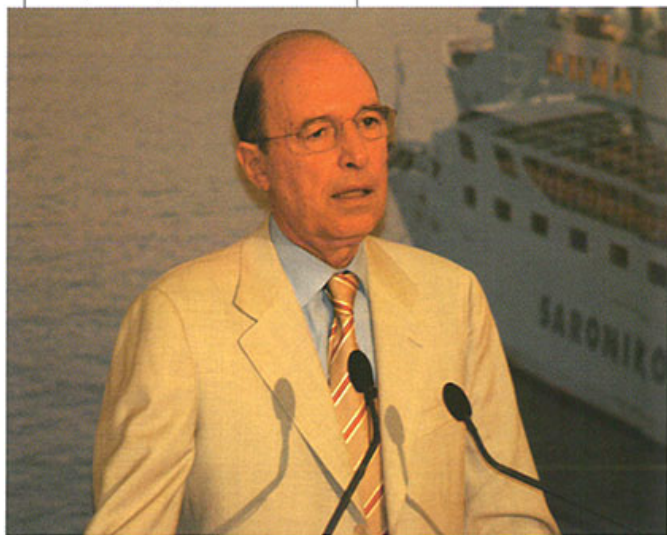
λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν το κέντρο βάρους -που δεν θα αργήσει και πολύ- θα μεταφερθεί από τη δυτική ακτή της Ευρώπης προς τη Μεσόγειο.

Ο Πειραιάς εξελίσσεται σε μείζονα συγκοινωνιακό κόμβο πολλών προσβάσεων:

- Οι ανατολικές συνδέσεις, μέσω του κόμβου της Ποσειδώνος με τον Κηφισό, συνδέουν άμεσα τον Πειραιά με τους εθνικούς δρόμους και την Αττική Οδό.

- Οι δυτικές οδικές συνδέσεις της Λεωφόρου Α. Παπανδρέου προς το Σχιστό συνδέουν τον Πειραιά με τις εθνικές οδούς

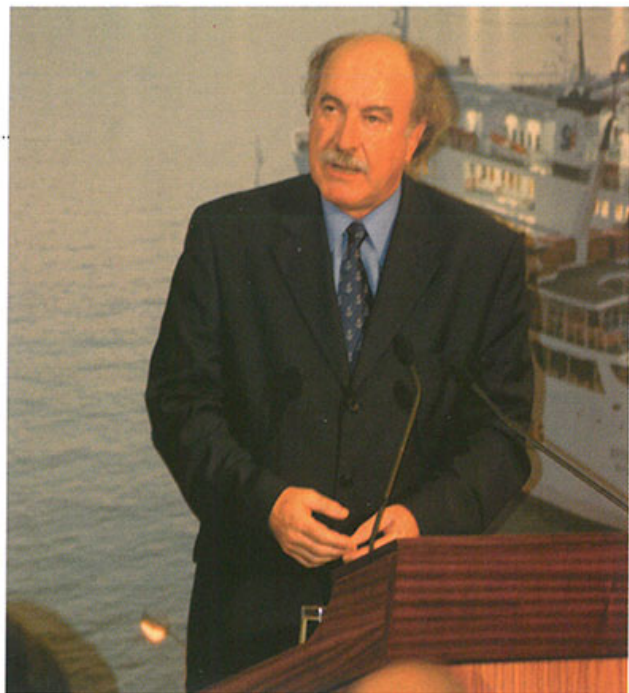
Στιγμιότυπο από την ομιλία του πρωθυπουργού



Ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ Ν. Βαρβατές με τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς Αλ. Γουλιέλμο

και τα εμπορευματικά κέντρα και σταθμούς της Δυτικής Αττικής.

— Με το νέο σταθμό του ΟΣΕ, στον υπό ανακαίνιση σταθμό ΣΠΑΠ, ο Ηλεκτρικός θα γειτονεύσει με τον προαστιακό και μέσω αυτού με το διεθνές αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», αλλά και τις άλλες κατευθύνσεις προς την Αττική, την Κόρινθο, τη Βόρεια Ελλάδα. «Ο Πειραιάς γίνεται έτσι», συνεχίσει ο κ. Σημίτης, «έναν ενιαίο κόμβος κερσαίων και θα-



Από την ομιλία του
υπουργού Ε.Ν., Γ. Ανωμερίτη

λασσιών αρτηριών, ένας κόμβος διακίνησης επιβατών και τουριστών μεγάλων μεγεθών, αν ληφθεί υπ' όψιν ότι φέτος θα εξυπηρετηθούν 25 εκατ. αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών.

Ως ολυμπιακό λιμάνι, ο Πειραιάς θα φιλοξενήσει σε κρουαζιερόπλοια χιλιάδες επίσημους προσκεκλημένους. Γι' αυτό και οι νέες υποδομές στο λιμάνι έχουν ως κύρια κατεύθυνση την αισθητική ανάπλαση, τις περιβαλλοντικές υποδομές και τις υπηρεσίες ποιότητας. Κι αυτά παράλληλα με τα βασικά έργα ανάπτυξης όπως:

- Οι νέοι επιβατηγοί σταθμοί.
- Η μετατροπή των δύο αποθηκών σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα.
- Η δημιουργία ξενοδοχείου στο Παλατάκι.

- Η μετατροπή του Σιλό σε Εθνικό Ναυτικό Μουσείο.

Έργα που συνθέτουν την οικονομική μεγέθυνση με τον τουρισμό και τον πολιτισμό. Έργα που συνθέτουν μαζί και με το εμπορικό λιμάνι ένα πανίσχυρο ναυτιλιακό κέντρο παροχής υπηρεσιών ποιότητας και υψηλής ασφάλειας. Αλλά και έργα που αφορούν:

- Την υγεία μέσω της αναβάθμισης του Τζανείου. Ολοκληρώνεται σε λίγους μήνες η ανέγερση της νέας πτέρυγας, επιφανείας 18.000 τ.μ. για 123 κλίνες και 18 χειρουργεία.

— Το κυκλοφοριακό, με τα νέα

σημεία στάθμευσης.

— Τον πολιτισμό, με τα αρχαιολογικά πάρκα.

— Τις σχεδιαζόμενες αναπλάσεις των περιοχών Καραϊσκάκη και Δραπετσώνας, οι οποίες συνθέτουν κομμάτι-κομμάτι έναν διαφορετικό, αλλά αναβαθμισμένο Πειραιά.

— Ειδικότερα για την ανάπλαση της Δραπετσώνας, όπου και ο χώρος του πάλαι ποτέ εργοστασίου λιπασμάτων, έχω να πω τα εξής: Αυτόν τον καιρό βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία αποξήλωσης και απομάκρυνσης ακρήστων και επικίνδυνων μηχανολογικών εγκαταστάσεων.

Ολοκληρώνονται, από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Πολιτισμού, οι διαδικασίες χαρακτηρισμού μικρού αριθμού κτισμάτων ως διατηρητέων τυπικών στοιχείων της βιομηχανικής μας κληρονομιάς, έτσι ώστε σύντομα ο ζωτικός αυτός χώρος για τον Πειραιά να υποδεχθεί τις αναγκαίες επενδυτικές προτάσεις για την αξιοποίησή του. Μια αξιοποίηση και ανάπτυξη ήπιας και παραγωγικής μορφής, λαμβανομένων υπ' όψιν και των προτάσεων των τοπικών κοινωνιών και των παραγωγικών τάξεων του Πειραιά. Μιαν ανάπτυξη που θα συμβάλει στην οικονομική πρόοδο του ευ-

ρύτερου Πειραιά και θα συντελέσει στη δημιουργία χώρων πρασίνου, σύγχρονων χώρων παροχής δημοσίων υπηρεσιών, αθλητικών εγκαταστάσεων, μαρινών, Εμπορικών και Εκθεσιακών Κέντρων, Ινστιτούτου Έρευνας και Τεχνολογίας.

Πρωθούμε, επίσης, έργα ιδιαίτερης σημασίας όπως:

- Την ανέγερση του Πανεπιστημίου Πειραιά στην περιοχή Ρετσίνα. Λειτουργούν εννέα προπτυχιακά τμήματα και έξι μεταπτυχιακά προγράμματα και εκπαιδεύονται 8.000 φοιτητές, σε διάσπαρτα ιδιόκτητα και μισθωμένα ακίνητα. Ήδη συμφωνήθηκε με την ιδιοκτήτρια Εθνική Τράπεζα η αγορά του γνωστού κτήματος Ρετσίνα, εκτάσεως 26.700 στρεμμάτων, όπου θα ανεγερθεί σύγχρονο πανεπιστήμιο που θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες του για μεγάλο βάθος χρόνου και θα αναβαθμίσει την περιοχή. Ταυτόχρονα, νομοθετούνται οι απαραίτητες πολεοδομικές ρυθμίσεις.

- Την ανέγερση του Δικαστικού Μεγάρου. Ρυθμίζεται σύντομα το ιδιοκτησιακό καθεστώς και, σε συνεργασία με τους φορείς απονομής Δικαιοσύνης του Πειραιά,

είναι έτοιμο προσχέδιο για την ανέγερση του Δικαστικού Μεγάρου Πειραιά, στο χώρο παλαιού εργοστασίου της ΧΡΟΠΕΙ, εκτάσεως 17.700 στρεμμάτων.

- Την πλήρη ανάπλαση του Δημοτικού θεάτρου. Θα ανακαινισθεί ριζικά από το υπουργείο Πολιτισμού με εξασφαλισμένη τη χρηματοδότηση του έργου, με 6 δισ. δρχ. από το Γ' ΚΠΣ.

- Την ανάπλαση και δημιουργία νέων μαρινών.

Για την παραγωγή και πρόοδο αυτών των έργων, έχουν συνολικά ασχοληθεί 22 υπουργεία και κρατικοί φορείς σε στενή συνεργασία με τους επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς της πόλης. Ο συνολικός προϋπολογισμός για αθλητικά έργα και την εν γένει ενίσχυση των αθλητικών υποδομών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά ανέρχεται σε 11,3 εκατ. ευρώ (περίπου 3,9 δισ. δρχ.). Στο σχεδιασμό μας λάβαμε υπ' όψιν τις τοπικές ανάγκες, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των περιοχών, τα αναπτυξιακά τους στοιχεία. Όλα τα έργα, τα οποία συνθετικά παρουσιάζουμε, έχουν ταυτότητα. Για όλα υπάρχουν πλήρης περιγραφή και χρονοδιαγράμματα, αλλά κυρίως υπάρχουν διασφαλισμένοι πόροι. Πόροι οι οποίοι ανέρχονται, χωρίς τα συγχρηματοδοτούμενα έργα ή τις αναπλάσεις, σε 300 εκατ. ευρώ».

Ο γ.γ. Λιμένων και Λιμενικής πολιτικής **ΥΕΝ Ν. Θωμόπουλος**, ο πρόεδρος του **ΟΛΠ Α.Ε.** **Σ. Θεοφάνης** και ο πρόεδρος του **ΟΛΕ**, **Σ. Γαϊτανάρος**





Η πορεία ανάπτυξης των 10 Λιμένων Εθνικής Σημασίας

Τον προγραμματισμό των έργων στους (10) Οργανισμούς Λιμένων, οι οποίοι μετετράπησαν σε Ανώνυμες Εταιρείες πέρυσι, παρουσίασαν πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης και ο γ.γ. Λιμένων και Λιμενικής πολιτικής κ. Ν. Θωμόπουλος.

Τα νέα έργα είναι συνολικής δαπάνης 370,93 εκατ. ευρώ (126,40 δισ. δρχ.) και ο κύριος προγραμματισμός καλύπτει την περίοδο 2002-2006.

Μετά τη μετοχοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τη διαδικασία μετοχοποίησης του ΟΛΠ Α.Ε., μπαίνουν σε πορεία ανάπτυξης και τα δέκα μεγάλα λιμάνια της χώρας, από την άποψη μιας συνδυασμένης εμπορικής και επιβατικής κίνησης, μαζί με τη δυνατότητα πρόσβασής τους σε μεγάλες περιοχές αγορών.

Στο πλαίσιο, μάλιστα, των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για συνδυασμένες μεταφορές μέσω των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων, όπως το πλοίο και το τρένο, καθώς και τη

στήριξη των πολιτικών για την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η εκπόνηση και εκτέλεση των μελετών έχει πλήρως αναπροσανατολιστεί προς τις νέες ανάγκες της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών προς το 2010.

Τα έργα αφορούν τα λιμάνια: Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Καβάλας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Λαυρίου, Ραφήνας, Πάτρας, Ελευσίνας. Εξ αυτών το λιμάνι της Ελευσίνας επανασχεδιάζεται εξ ολοκλήρου σε νέα θέση.

Οι σημαντικότερες υποθέσεις για κατασχέσεις ναρκωτικών

Σε ειδική εκδήλωση, που συνδιοργανώθηκε από το Λιμενικό Σώμα, την Ελληνική Αστυνομία και το ΣΔΟΕ, στο Ζάππειο Μέγαρο, έγινε παρουσίαση των σημαντικότερων υποθέσεων κατάσχεσης ναρκωτικών ουσιών σε πλοία κατά την τελευταία τριετία (CHINA BREEZE, BULK PRINCESS, SATURN, WINNER), που είναι αποτέλεσμα της στενής συνεργασίας των ελληνικών Υπηρεσιών Δίωξης

Ναρκωτικών, της αμερικανικής Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Ναρκωτικών (DEA) και υπηρεσιών άλλων χωρών.

Στη διάρκεια της εκδήλωσης, ο πρόεδρος των ΗΠΑ στην Αθήνα κ. Thomas Miller παρέδωσε στους εκπροσώπους των τριών υπηρεσιών Δίωξης Ναρκωτικών, Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Αστυνομίας και ΣΔΟΕ ισόποσες επιταγές των 755,986 δολαρίων, που προέρχονται από τον πλειστηριασμό στις ΗΠΑ του πλοίου BULK PRINCESS, το οποίο κατασχέθηκε για μεταφορά ναρκωτικών. Τα παραπάνω ποσά δόθηκαν ως συμβολή για την ενίσχυση του εξοπλισμού των



Διακτικτών Υπηρεσιών της Ελλάδας.

Στην εκδήλωση παρέστησαν από πλευράς ΥΕΝ ο αρχηγός Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχος Α.Σ. Δελημυχάλης Χρήστος, ο Α' υπαρχηγός υποναύαρχος Α.Σ. Αγγελόπουλος Πελοπίδας και αντιπροσωπεία αξιωματικών και υπαξιωματικών Α.Σ.

Νέος λιμενάρχης Πειραιά

Παρουσία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής κ. Ν. Θωμόπουλου, της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος, της νομάρχου Πειραιώς

Μαρίας Σωρώτου-Τσανάκη και εκπροσώπων των τοπικών Αρχών και ναυτιλιακών φορέων, έγινε η τοποθέτηση του αρχιπλοίαρχου Α.Σ. Κοντογεώργου Κωνσταντίνου ως νέου λιμενάρχου του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.

Ο αρχηγός Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Α.Σ. Δελημυχάλης Χρήστος ευχαρίστησε τον αποχωρούντα αρχιπλοίαρχο Α.Σ. Κυρλαγκίτη Κωνσταντίνο για τις υπηρεσίες τις οποίες προσέφερε.

Ο νέος κεντρικός λιμενάρχης γεννήθηκε στην Αθήνα το 1951 και είναι πτυχιούχος της Νομικής Σχολής του Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Εισήχθη στη Σχολή Δοκίμων Σηματοφόρων Λιμενικού Σώματος το Σεπτέμβριο του 1975 και ορκίστηκε ως σηματοφόρος στις 04/11/1976.

Υπνέτησε ως υπολιμενάρχης στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Βόλου, ως λιμενάρχης στο Υπολιμεναρχείο Ζακύνθου, στο Υπολιμεναρχείο Ιτέας και στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πάτρας.

Υπνέτησε ως εισηγητής στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ, ως γραμματέας στα ανακριτικά Συμβούλια Ναυτικών Ατυχημάτων και ως τμηματάρχης στο νομικό τμήμα της Διεύθυνσης Προσωπικού Α.Σ. Ακόμη υπνέτησε ως αξιωματικός Σύνδεσμος Λιμενικού Σώματος στην Α1 Διεύθυνση (Θαλασσίων μεταφορών) του ΓΕΝ και ως διοικητής της Σχολής Λιμενοφυλάκων. Τέλος, υπνέτησε ως προξενικός λιμενάρχης στο Προξενικό Λιμεναρχείο Αμβούργου.

Είναι παντρεμένος και έχει μια κόρη 23 ετών, πτυχιούχο του τμήματος ψυχολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, και ένα γιο 19 ετών, φοιτητή του Παντείου Πανεπιστημίου.

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) 82 11 20 • Fax: (+30 510) 82 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

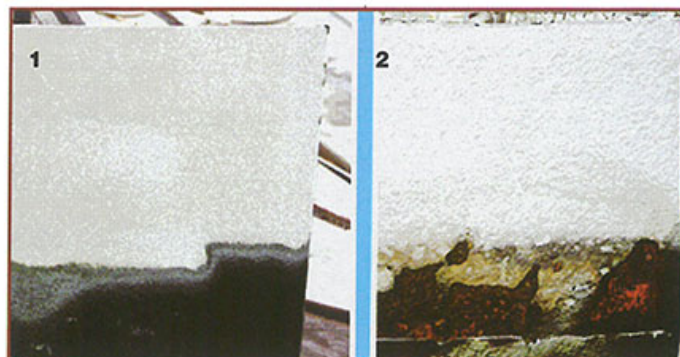


Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002





Νέα τεχνολογία στην αντιδιαβρωτική προστασία

Παρουσίαση και επίδειξη του πρωτοποριακού συστήματος μ-jet οργάνωσε η εταιρεία Muhlan Hellas S.A., θυγατρική του ομίλου Muhlan, που εδρεύει στο Αμβούργο. Στην επίδειξη, η οποία έγινε επί του Ε/Γ-Ο/Γ «Απόστολος Π», παρουσιάστηκε το σύστημα το οποίο αποτελεί εξέλιξη της τεχνολογίας για την προετοιμασία επιφανειών (surface preparation), κυρίως μεταλλικών, πριν από τη βαφή τους με το ενδεδειγμένο σύστημα χρωμάτων για την προστασία από διάβρωση (corrosion protection).

Για την επίδειξη χρησιμοποιήθηκε το ειδικά διαμορφωμένο όχημα (φωτ. 2), που αποτελεί αυτόνομο και ολοκληρωμένο μονάδα με αντλία πολύ υψηλής πίεσης (2730 bars), αεροσυμπιεστή, σιλό αμμοβολής, γεννήτρια και συναφή εξοπλισμό.

Τις επιδείξεις ετίμησαν με την παρουσία τους εκπρόσωποι από ναυπηγεία, εφοπλιστικές εταιρείες, εταιρείες χρωμάτων, νηογνώμονες (ABS), αρχιμηχανικοί, άλλα μέλη του ναυτιλιακού κόσμου και εκπρόσωποι του Τύπου. Την παρουσίαση του συστήματος έκανε ο πρόεδρος του ομίλου Muhlan, Dr Wulf-Dieter

Greverath, και τις επεξηγήσεις κατά την επίδειξη ο σύμβουλος Klaus Boltze. Κατά την επίδειξη, το σύστημα εφαρμόστηκε για λόγους συγκρίσεως, τόσο σε βαμμένη όσο και σε έντονα διαβρωμένη επιφάνεια. Τα αποτελέσματα φαίνονται στη φωτογραφία 1. Το σύστημα μ-jet αποτελεί διεθνή ευρεσιτεχνία και συνδυάζει με πρωτότυπο τρόπο τη συμβατική αμμοβολή και την υδροβολή με πολύ υψηλή πίεση, με το να επιταχύνει ανεξάρτητα το καθένα τόσο το υλικό αμμοβολής όσο και το νερό. Οι βασικές ιδιότητες και τα πλεονεκτήματα του συστήματος, σε σύγκριση είτε με τη συμβατική αμμοβολή είτε με την UHP υδροβολή, είναι τα ακόλουθα: μεγάλη ταχύτητα, απουσία σκόνης (φιλικό προς το περιβάλλον), δυνατότητα εργασίας άλλων συνεργείων σε μικρή απόσταση, δεν προκαλεί σπινθήρες (ιδανικό για δεξαμενές καυσίμων και ευαίσθητους χώρους), δημιουργεί προφίλ στην επιφάνεια για βέλτιστη πρόσφυση του χρώματος, πλένει με πολύ υψηλή πίεση, εξοικονομεί ενέργεια, υλικό αμμοβολής και νερό, παράγει πολύ λιγότερα απόβλητα, επιτυγχάνει τα επιθυμητά standards στην προετοιμασία των επιφανειών και γενικά είναι αποδεκτό ως σύστημα από τις εταιρείες χρωμάτων. Το μ-jet χρησιμοποιείται τώρα

ΚΩΣΤΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Απεβίωσε στο Λονδίνο ο Κώστας Νικολάου Χατζηπατέρας. Μέλος της γνωστής εφοπλιστικής οικογένειας των Οινουσών, ο Κώστας Χατζηπατέρας είχε γεννηθεί στον Πειραιά το 1920. Σπούδασε νομικά και οικονομικά στην Αθήνα και την Ελβετία. Επί σειράν ετών ασχολήθηκε με τα ναυτιλιακά στις οικογενειακές επιχειρήσεις, ενώ παράλληλα ανέπτυξε το συγγραφικό και πνευματικό του έργο. Στη θεματολογία των έργων του κυριαρχούν οι δύο μεγάλες αγάπες του: η Ελλάδα και η θάλασσα. Συγγραφέας πολλών βιβλίων, ο Κώστας Χατζηπατέρας βραβεύτηκε για τη λογοτεχνική του προσφορά από την Ελληνική Ακαδημία και πολλούς πνευματικούς φορείς στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Από το γάμο του με την Καλλιόπη Πανάγου Πατέρα απέκτησε τρία παιδιά και ευτύχησε να γνωρίσει επτά εγγόνια.

Για τον αείμνηστο Κώστα Νικολάου Χατζηπατέρα λάβαμε από τον κ. Γιώργο Α. Λαιμό (Γέροντα) το κάτωθι στιχούργημα:

Αποχαιρετισμός

Η ανθρωπιά σου στόλιζε όλη τη Ρωμιοσύνη
κι η ναυτική σου αρχοντιά, τ' ακριτικό νησί μας
γλυκέ μας Κώστα! γλαφυρή παντοτινά θα μείνι
η πέννα σου, ενθύμιο και συντροφιά μαζί μας.

Η ταπεινοφροσύνη σου σαν σπάνιο καντήλι
κι η καλωσύνη σου αγνή· με Χριστιανού γαλήνη,
στ' Άν Νικόλα έγυρες την αγκαλιά το δειλί
λυπήθηκε τον πόνο σου και βάλαμο σου δίνι...

Φίλε καλέ κι ευγενικό· τίμιε ευπατρίδη
χαιρετισμό προσφέρω σου για το στερνό ταξίδι!

της Αλβιόνης το υγρό χόμα, ας σε σκεπάση
αφού εδώ στο χώρο της ξέκωρη είχες δράση
μα χτύπαγε στα στήθη σου Ελληνική καρδιά
γιαυτό τη γαλανόλευκη θα πάρης αγκαλιά!

σε μεγάλη έκταση στην πλωτή
εξέδρα γεωτρήσεων πετρελαί-
ου Atwood Eagle που μετα-
σκευάζεται στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος.

Το ιστιοφόρο «Ευγένιος Ευγενίδης»

Παραχωρήθηκε από το υπουργείο
Πολιτισμού στο Πολεμικό Ναυτικό

το ιστιοφόρο «Ευγένιος Ευγενί-
δης», το οποίο και ρυμουλκήθηκε
στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας προ-
κειμένου να αρχίσουν άμεσα οι
απαιτούμενες εργασίες επισκευ-
ής του.

Στόχος του Πολεμικού Ναυτικού
είναι το ιστιοφόρο, μετά την
πολυετή ακινησία του, να κατα-
στεί και πάλι πλεύσιμο.

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





Κοινοτικό ενδιαφέρον για το Δούναβη

Είναι ζωτικής σημασίας για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, να δοθεί το συντομότερο δυνατό στο Δούναβη «ναυτιλιακή διάσταση», ώστε να αποκτήσει ο ποταμός αυτός, που συνδέει τη Βόρειο Θάλασσα με τη Μαύρη Θάλασσα, το ρόλο του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου για τις μεταφορές και, ακόμη, το χαρακτήρα ενεργού συμβόλου ειρήνης.

Πρόκειται για απόσπασμα από την κοινή διακήρυξη της 5ης συνόδου της Μικτής Συμβουλευτικής Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ρουμανίας, που συνήλθε προ εβδομάδων στο Βουκουρέστι και της οποίας οι συζητήσεις και οι προτάσεις στηρίχθηκαν στις έγγραφες εισηγήσεις της εκπροσώπου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ε.Ε. δρος Άννας Μπρεδήμα-Σαββοπούλου και του κ. Σίλβιο Οπρίς, προέδρου των εργοδοτικών ενώσεων της Ρουμανίας.

Επίσης, ελήφθησαν υπ' όψιν τα πορίσματα «στρογγυλής τράπεζας», στην οποία μεταξύ των άλλων πήραν μέρος και δήμαρχοι παραδουνάβιων πόλεων.

Αναλυτικότερα, στην κοινή διακήρυξη της Μικτής Επιτροπής της Ε.Ε. και της Ρουμανίας αναφέρονται μεταξύ των άλλων και τα ακόλουθα:

1. Η Επιτροπή, μετά την εξέταση του όλου θέματος, εξέφρασε το έντονο ενδιαφέρον της όπως μετáσχει στις διαδικασίες που θα διαμορφώσουν και θα βελτιώσουν τις προϋποθέσεις για τη ναυτιλιακή αξιοποίηση του Δούναβη, ώστε να ενσωματωθεί στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αφού ληφθούν υπ' όψιν και τα συναφή περιβαλλοντικά προβλήματα.
2. Η Επιτροπή επισήμανε ότι πολλά προβλήματα υποδομών (γέφυρες, ποταμόπλοια, λιμένες, εκκαθάριση εμποδίων από τον πρόσφατο πόλεμο) πρέπει να αντιμετωπισθούν επείγοντως. Όσον αφορά ορισμένες νομικές

πτυχές της ναυσιπλοΐας του Δούναβη, θα διευκρινισθούν στο πλαίσιο των ενταξιακών διαπραγματεύσεων μεταξύ Ε.Ε. και Ρουμανίας, ενώ κρίνεται κατ' αρχήν ελκυστική λύση μια νέα συνθήκη που θα ρυθμίζει την ποτάμια κυκλοφορία σε συνεργασία με άλλες ποτάμιες οδούς, όπως αυτή του Ρήνου, και με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων χωρών.

3. Η Επιτροπή υπέδειξε τη χορήγηση μεγαλύτερης ενίσχυσης για το Δούναβη από το συνολικό πακέτο της κοινοτικής οικονομικής βοήθειας προς τη Ρουμανία.

4. Επίσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι επιβάλλεται να καταβληθεί μεγαλύτερη προσπάθεια προς αναβάθμιση του οικονομικού δυναμικού και της περιβαλλοντικής προστασίας του Δούναβη ως υδάτινης οδού που ενώνει τη Βόρειο Θάλασσα με τη Μαύρη Θάλασσα, με ιδιαίτερα θετικά αποτελέσματα για όλες τις χώρες της Ε.Ε. Αυτό θα επιτευχθεί με υδρο-ενεργειακά έργα, ώστε να αυξηθεί το βάθος του ποταμού από τα 2,5 μ. στα 7,5 μ. και πλέον, ενώ με την κατασκευή, μακροπρόθεσμα, του καναλιού Αξιού - Βαρδάρη, που θα συνδέσει το Δούναβη με το Αιγαίο, θα αποσυμφορηθεί η θαλάσσια μεταφορική δραστηριότητα στα Στενά του Βοσπόρου και θα εξασφαλισθεί η άμεση πρόσβαση στη

Μεσόγειο των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης.

5. Η Επιτροπή χαρακτήρισε τη βελτιστοποίηση του Δούναβη ως «οριζόντιο θέμα», διότι αφορά πολλές υποψήφιες προς ένταξη χώρες και ζήτησε από την Κοινωνική και Οικονομική Επιτροπή της Κοινότητας να εξετάσει το θέμα με τις οικείες μικτές επιτροπές της Βουλγαρίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβακίας.

Ομιλία του Ιω. Κ. Λύρας στο Bureau Veritas

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Ιωάννης Κ. Λύρας, που συμμετείχε ως επίσημος προσκεκλημένος ομιλητής στη συνεδρίαση της Διεθνούς Γενικής Επιτροπής του Γαλλικού Νηογνώμονα, ανέπτυξε τις απόψεις του ελληνικού εφοπλισμού για τις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η διεθνής ναυτιλία και ιδιαίτερως στα θέματα ασφαλείας και βελτίωσης της εικόνας της στην ευρύτερη κοινή γνώμη. Συγκεκριμένα, μεταξύ των άλλων ανέφερε:

- Η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η προώθηση στο προσκήνιο του ζωτικού της ρόλου αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της.
- Η ναυτιλία, για να διατηρήσει το δυναμισμό της, χρειάζεται ζωογόνο και μακροπρόθεσμη πολιτική. Ως πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή, επιβάλλεται να αποκατασταθεί η ισορροπία των μέτρων προώθησης της ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και των μέτρων ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων και της ναυτικής τεχνογνωσίας. Αναφορικά με τα θέματα ασφαλείας, ο κ. Λύρας έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στη νέα παράμετρο της τρομοκρατίας, τονίζοντας συγχρόνως πως τα σχετικά μέ-





HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Τα νέα της ΕΕΕ

τρα για τη βελτίωση της ασφάλειας πλοίων και λιμένων πρέπει να είναι διεθνή και να μην παρεμποδίζουν την ελεύθερη ροή του διεθνούς εμπορίου.

Εν τέλει, ο κ. Λύρας ανέφερε αναλυτικά στον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζουν οι νηογνώμονες στην ποιοτική ναυτιλία και τις ευθύνες τους για ναυπήγηση ποιοτικών πλοίων, τονίζοντας την ανάγκη για ανάπτυξη ουσιαστικού και συνεχούς διάλογου μεταξύ νηογνώμωνων και εφοπλισμού, που παραμένει ο ισχυρότερος υποστηρικτής τους, για την εξεύρεση λειτουργικών και αποτελεσματικών λύσεων στα προβλήματα της ναυτιλίας.

Και ο πρόεδρος της ΕΕΕ κατέληξε

ότι, εάν η υποστήριξη αυτή αποδυναμωθεί, το μέλλον των νηογνώμωνων ως αυτόνομων οργανισμών καθίσταται αβέβαιο.

Τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος

Από την 1η Σεπτεμβρίου τρέχοντος έτους, αρχίζει η εφαρμογή του κανονισμού που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «περί αποσύρσεως πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος». Βάσει του κανονισμού αυτού: — Υιοθετείται το χρονοδιάγραμμα αποσύρσεως των δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος που έχει συμφωνηθεί στον IMO και



καθιερώθηκε με τον αναθεωρημένο κανονισμό I/136 της MARPOL.

— Προβλέπεται η εφαρμογή του κανονισμού αυτού στα πλοία άνω των 5.000 τ. δω.

— Η απόσυρση των πλοίων θα γίνει με βάση την ηλικία τους, η οποία μετράται από την ημερομηνία παραδόσεως.

— Τα πλοία κατηγορίας 1 (pre-MARPOL) θα μπορούν να δραστηριοποιούνται έως το 2007.

— Τα πλοία κατηγορίας 2 (MARPOL) και 3 (non-MARPOL) θα μπορούν να δραστηριοποιούνται έως το 2015.

— Τα πλοία των κατηγοριών 1 και 2, για να μπορούν να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται μετά το 2005 και το 2010 αντίστοιχα, θα πρέπει να έχουν υποβληθεί με επιτυχία στο προβλεπόμενο πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασής τους.

Εξάλλου, το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, που παρακολουθεί τις έγκυμες δραστηριότητες στο θαλάσσιο χώρο, κυκλοφόρησε την ετήσια έκθεσή του, στην οποία καταγράφονται τα περιστατικά πειρατείας και ληστειών εις βάρος των πλοίων κατά τη διάρκεια του περασμένου χρόνου.

Η Συμφωνία με την Ουκρανία

Η Συμφωνία Ελλάδος - Ουκρανίας για τις θαλάσσιες μεταφορές, που ετέθη πρόσφατα σε εφαρμογή, προβλέπει μεταξύ των άλλων, σύμφωνα με σχετική εγκύκλιο της ΕΕΕ προς τα μέλη της, τα ακόλουθα:

Συνεργασία των δύο χωρών στο ναυτιλιακό τομέα, αύξηση της συμμετοχής των υπό ελληνική και ουκρανική σημαία πλοίων στο μεταξύ τους εμπόριο, ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς, καθώς και συνεργασία για την εξάλειψη των εκάστοτε εμφανιζομένων εμποδίων στο ναυτιλιακό τομέα.

Ειδικότερα, η Συμφωνία παρέχει τη ρήτρα της «εθνικής μεταχειρίσεως» στα πλοία των δύο συμβαλλομένων μερών που ασχολούνται με τους διεθνείς πλόες.

Για την αντιμετώπιση της πειρατείας

Με εγκύκλιο προς τα μέλη της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επιστά την προσοχή στην επικινδυνότητα της θαλάσσιας περιοχής της Σομαλίας από κρούσματα πειρατείας και άλλων έγκυμων ενεργειών και συνιστά την από μέρους των πλοιάρχων λήψη αυστηρών μέτρων ασφαλείας για την προστασία πλοίων και πληρωμάτων.



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr



■ Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με σχετική απόφασή του, έκανε αποδεκτή τη συσκευή καταγραφής δεδομένων (VDR) τύπου JCY-1000 της εταιρείας Japan Radio Co. Ltd. Η εγκατάσταση και λειτουργία της συσκευής για κάθε πλοίο χωριστά θα ελέγχεται και θα εγκρίνεται από το ΥΕΝ ή από εξουσιοδοτημένο από το υπουργείο οργανισμό. Η απόφαση του ΥΕΝ ισχύει μέχρι την ημερομηνία που η εν λόγω συσκευή θα συμπεριληφθεί στο Παράρτημα Α1 της οδηγίας 96/98/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε.

■ Στην παραλαβή του νεότευκτου Superfast XI από τα ναυπηγεία Flender Werft AG της Γερμανίας, προχώρησε ο όμιλος των Επιχειρήσεων Αττικής. Το συγκεκριμένο πλοίο είναι το

Το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο κλάσης suezmax «Silvia T.» παρελήφθη πρόσφατα από την Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου και εντάχθηκε σε πρόγραμμα διετούς χρονοαύλωσης, σε μεγάλη ευρωπαϊκή εταιρεία πετρελαιοειδών. Το «Silvia T.» είναι το δεύτερο πλοίο που παραδίδεται στην ελληνικών συμφερόντων εταιρεία από τα έντεκα που έχει παραγγείλει, ενώ εντός του τρέχοντος έτους πρόκειται να παραλάβει τρία ακόμη αδελφά δεξαμενόπλοια. Το επενδυτικό πρόγραμμα της TEN αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2003 και αφορά επί πλέον την κατασκευή δύο aframax, τεσσάρων rapamax και τριών suezmax. Σήμερα η TEN διαχειρίζεται 18 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 1,7 εκατ. τόνων dw. Με την ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος, ο στόλος της εταιρείας θα αριθμεί 27 πλοία -16 εκ των οποίων θα είναι νεότευκτα- με χωρητικότητα που θα φθάνει τα 2,68 εκατ. τόνους.

πρώτο από την παραγγελία των δύο Superfast στα ίδια ναυπηγεία, ενώ η παράδοση του Superfast XII θα πραγματοποιηθεί εντός του τρέχοντος έτους. Με την παράδοση των δύο αδελφών πλοίων ολοκληρώνεται ο επενδυτικός κύκλος δώδεκα επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων,

που ξεκίνησε το 1995 με την παραλαβή των Superfast I & II. Τα Superfast XI & XII θα δρομολογηθούν στις γραμμές της Αδριατικής μεταξύ Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Ανκόνας. Πρόκειται για δύο υπερπολυτελή πλοία μετα-

φορικής ικανότητας 1.550 επιβατών, 130 φορτηγών και 100 Ι.Χ., τα οποία έχουν ναυπηγηθεί με την πλέον σύγχρονη τεχνολογία σε μέσα επικοινωνίας και ναυσιπλοΐας.

■ Την παρθενική του επίσκεψη στο λιμάνι του Πειραιά πραγματοποίησε πριν από μερικές ημέρες το νεότευκτο πλοίο της εταιρείας Neptune Shipping, «Neptune Aegli». Πρόκειται για πλοίο χωρητικότητας 21.000 gt, με μεταφορική ικανότητα 1.700 επιβατηγών αυτοκινήτων, το οποίο αντιστοιχεί σε 100 trailers των 16 μέτρων και 500 Ι.Χ. Το «Neptune Aegli», μαζί με το αδελφό του «Neptune Dynamis», το οποίο θα παραδοθεί στην πλοιοκτήτρια εταιρεία τον προσεχή Σεπτέμβριο, θα ενισχύσουν τη γραμμή που διατηρεί η Neptune και η οποία συνδέει τις γραμμές της Ισπανίας και της Γαλλίας με αυτές της Ελλάδας και της Τουρκίας.

■ Στην παραγγελία τεσσάρων πλοίων στα πολωνικά ναυπηγεία Gdynia προχώρησε η εταιρεία Stamco Ship Management, σύμφωνα με ναυπηγικές πληροφορίες. Πρόκειται για πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων χωρητικότητας 21.000 τόνων το καθένα και με μεταφορική ικανότητα 4.500 Ι.Χ., τα οποία έχουν προγραμματιστεί για παράδοση στα τέλη του 2002 και μέσα του 2003.





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 Klaipeda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt





Ο Πειραιάς θέλουμε να είναι το ναυτικό κέντρο του Κόσμου!

συνέντευξη του Γ. Ανωμερίτη, υπουργού Ε.Ν., στον Νάσο Πουλακίδα



Αυτό τονίζει σε αποκλειστική του συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά» ο υπουργός Εμπορικής Ναυτικής Γιώργος Ανωμερίτης, ο οποίος συμπληρώνει ότι η κυβέρνηση θέλει έναν ελκυστικό Πειραιά, φιλόξενο σε επιχειρήσεις και ο

οποίος δεν θα είναι πλέον το αποαίδι της πρωτεύουσας.

Ο κ. Ανωμερίτης στην αποκλειστική του συνέντευξη αναφέρεται ακόμα στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, στις λιμενικές υποδομές, στην έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών και στο χρονοδιάγραμμα εισαγωγής του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο. Επί πλέον, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτικής μιλάει για τα έργα στον Πειραιά και ιδιαίτερα στο λιμάνι εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, ενώ εκφέρει και την άποψή του για το Λιμενικό Σώμα, για το οποίο υποστηρίζει ότι θα είναι πανέτοιμο κατά τη διάρκεια της Ολυμπιάδας.

Βρισκόμαστε στην τελική φάση της διαδικασίας δρομολόγησης με το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, που τίθεται σε ισχύ από την 1η Νοεμβρί-

ου. Έχετε δηλώσει ότι 22 νησιά θα καλυφθούν με επιδοτήσεις. Υπάρχει κάποια εκτίμηση του κόστους των επιδοτήσεων που θα απαιτηθούν;

Η πρώτη εφαρμογή του ελληνικού νόμου για την απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών προχωράει ικανοποιητικά. Ήδη οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κάλυψαν το 96% των γραμμών που τους προτάθηκαν και έμειναν εκτός του ενδιαφέροντός τους 12 μικρά νησιά, για τα οποία προκηρύξαμε δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, που σημαίνει ότι υποχρεωτικά θα πρέπει οι ακτοπλοΐοι να καλύψουν και αυτά με δημόσια δαπάνη. Όπως έχω τονίσει, κανένα νησί δεν θα στερηθεί το δικό του θαλάσσιο δρόμο. Γιατί, όπως στη στεριά φτιάχνουμε δρόμους για κάθε πόλη, έτσι και στη θάλασσα οφείλουμε να διατηρούμε και να δημιουργούμε θαλάσσιες οδούς. Η περιφερειακή ανάπτυξη και η κοινωνική συνοχή της νησιωτικής χώρας είναι συνταγματική υποχρέωσή μας. Το ΠΑΣΟΚ ανέδειξε τις νησιωτικές πολιτικές σε βασικές ευρωπαϊκές πολιτικές. Ως υπουργός Γεωργίας κατάφερα να ξαναφέρω τις νησιωτικές ενισχύσεις στο Αι-

γαίο και ακόμη πιο προωθημένες αναπτυξιακές στήριξης. Για μένα, προηγούνται στις πολιτικές μας τα νησιά, για κάθε θέμα ανάπτυξης και συνοχής.

Τεράστιο είναι το πρόβλημα με τις ελλείψεις στις λιμενικές υποδομές. Πού θα πάει αυτή η κατάσταση;

Γνωρίζετε ότι η λιμενική μας πολιτική κινείται σε τρία επίπεδα: α) Τα δύο κύρια λιμάνια μας, ο ΟΛΠ Α.Ε. και ο ΟΛΘ Α.Ε., τα οποία ως πολυμετοχικές εταιρείες θα κινηθούν στο Χρηματιστήριο Αθηνών, β) δέκα εθνικής σημασίας λιμάνια, τα οποία ως Ανώνυμες Εταιρείες θα κινηθούν στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού σε μίαν ανταγωνιστική αγορά και γ) όλα τα λοιπά τοπικά λιμάνια, τα οποία ως δημοτικές επιχειρήσεις θα προσπαθήσουν να αναπτύξουν τα συμφέροντα των τοπικών κοινωνιών. Σίγουρα τα σημερινά μας λιμάνια, σε σχέση με εκείνα που είχαμε πριν από 20 χρόνια, είναι ό,τι καλύτερο μπορούσαμε, ως χώρα με περιορισμένους πόρους, να έχουμε. Να θυμίσω στους σθεράπευτα μίζερους ότι πριν από είκοσι χρόνια, στα περισσότερα λιμάνια βγαίναμε με βάρκες ή σε μονόληθες προβλήτες. Πολλά λιμάνια, όμως, κυρίως νησιών, επειδή μεγάλωσαν τα πλοία και έχουν άλλους τρόπους προώθησης, θέλουν συμπληρώσεις, εκσυγχρονισμό. Αλλάγες, οι οποίες όμως δεν θα πρέπει να καταστρέψουν το αναπτυξιακό και αισθητικό μικρό και ανθρώπινο ισόρροπο. Ήδη προς αυτήν την κατεύθυνση διαθέτουμε άμεσα πόρους 100 δισ. δρχ. με προτεραιότητα στα πιο «προβληματικά λιμάνια», νέες ράμπες διαχωρισμού επιβατών - αυτοκινήτων, νέους τύπους πρόσδεσης (fingers και dolphins) κ.λπ. Ιδιαίτερα όμως για το λιμάνι του Πειραιά, τα πάντα θα αλλιάξουν· και μέσα στο λιμάνι και γύρω από το λιμάνι. Γιατί ο Πειραιάς δεν θέλουμε να είναι μόνο λιμάνι, θέλουμε να είναι το ναυτικό κέντρο της Ελλάδας, της Ευρώπης, του Κόσμου. Ήδη το σύνολο των μέτρων, τα οποία λάβαμε για τον «Πειραιά προς το 2004» και τα οποία παρουσίασε ο πρωθυπουργ-

γός Κώστας Σημίτης, αποτελούν ένα άθροισμα σημαντικών αθλητών, στις οποίες πολύ σύντομα θα προστεθούν και οι λειτουργικές αθλητές, οι οποίες θα κάνουν το λιμάνι του Πειραιά, αθλητά και τον ίδιο τον Πειραιά, πρότυπη πόλη-λιμάνι.

Ο Πειραιάς είναι ήδη κέντρο

1.150 ναυτιλιακών επιχειρήσεων,

που εκπροσωπούν 3.500 πλοία.

Αυτό όμως δεν μας φθάνει.

Ανεξαρτήτως των οικονομικών αποφάσεων

άλλων χωρών, εμείς θέλουμε έναν

λειτουργικό Πειραιά

Για την έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών έχουν εκφράσει πολλές φορές φόβους οι πλοιοκτήτες. Ποιες είναι οι προθέσεις σας για τη ναυτική εκπαίδευση;

Δεν πρόκειται απλώς για φόβους, πρόκειται για απειλή! Η ναυτιλία μας είναι οι άνθρωποι της: οι ναυτικοί μας, οι αξιωματικοί, οι πλοιοκτήτες, οι επιχειρηματίες. Εμείς θέλουμε και στον αυριανό κόσμο να έχουμε ελληνικό στόλο και όχι ελληνικές επιχειρήσεις με πλοία. Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι το δημογραφικό και η άνοδος του βιοτικού επιπέδου οδήγησαν σε μείωση του ενδιαφέροντος για το ναυτικό επάγγελμα. Ακριβώς γι' αυτό, ετοιμάζουμε μια σειρά μέτρων για την προσέλκυση, την εκπαίδευση, την εξέλιξη, την απομαχία.

Σε περίπτωση που η βρετανική κυβέρνηση αναγκάσει με τα φορολογικά της μέτρα τους Έλληνες εφοπλιστές να αποχωρήσουν από το Λονδίνο, ο Πειραιάς είναι έτοιμος να τους δεχτεί;

Ο Πειραιάς είναι ήδη κέντρο 1.150 ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που εκπροσωπούν 3.500 πλοία. Αυτό όμως δεν μας φθάνει. Ανεξαρτήτως των οικονομικών αποφάσεων άλλων χωρών, εμείς θέλουμε έναν ελληνικό Πειραιά, έναν Πειραιά φιλόξενο σε τρίτους, πολίτες ή επιχειρήσεις, έναν λει-

τουργικό Πειραιά, ο οποίος, χωρίς να θέλει να γίνει πρωτεύουσα, θα γίνει ναυτιλιακή πρωτεύουσα. Όχι πάντως αποπαίδι της πρωτεύουσας. Οι προτάσεις μας για τον Πειραιά θα είναι η εφαρμογή αποφάσεων για ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο, για το πιο λειτουργικό λιμάνι της Ευρώπης.

Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα εισόδου του ΟΛΠ στο ΧΑΑ;

Η Ελλάδα ήταν πάντα μια χώρα σημαίας (Flag-state). Μετά την κατάρρευση των κομμουνιστικών «βόρειων τειχών», από τη Βαλκανική μέχρι τη Ρωσία, ανοίχτηκε μια τεράστια αγορά. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να αποκτήσουμε και λιμενική πολιτική, να γίνουμε δηλαδή port-state. Νομοθετικό το κάνουμε και εφαρμοστικά πρέπει να το ολοκληρώσουμε. Ένας κρίκος στηρίξης αυτής της πολιτικής είναι η είσοδος του ΟΛΠ Α.Ε. στο ΧΑΑ, η οποία καθυστέρησε για τεχνικούς λόγους και για λόγους κρίσης της Διοίκησής της. Ήδη αυτές τις ημέρες ολοκληρώθηκε η οικονομική εικόνα του ΟΛΠ Α.Ε. με ημερομηνία 31/12/2001. Επομένως είναι θέμα του μετόχου (υπουργείο Οικονομικών) να ορίσει το χρονοδιάγραμμα εισαγωγής του. Αυτό το οποίο θα ήθελα να τονίσω εγώ, είναι η εισήγηση προς τους χρήστες του λιμανιού να πάρουν μέρος και στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου δυναμικά και οργανωμένα και στη διοίκησή του. Εκτιμώ ότι η είσοδος του ΟΛΠ στο ΧΑΑ θα γίνει το Σεπτέμβριο και ένα μέρος του μετοχικού κεφαλαίου θα δοθεί σε θεσμικούς.

Έχετε αναλάβει να προωθήσετε τα έργα στον Πειραιά και ιδιαίτερα στο λιμάνι, εν όψει του 2004. Ποια είναι η πορεία τους;

Το ΥΕΝ, το Λιμενικό Σώμα και ο ΟΛΠ συμμετέχουν στη μεγάλη εθνική προσπάθεια για την άριστη προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων.

Η προετοιμασία του λιμένα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και η επιτάχυνση της πραγματοποίησης των αναπτυξιακών σχεδίων στην περιοχή είναι αλήθεια πως θα αληθιάσουν την εικόνα της πόλης του Πειραιά. Η κατασκευή του ξενοδοχείου, στο Παλιτάκι, η μεταφορά του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο νέο και αναμορφωμένο συγκρότημα κτιρίων της παλιάς αποθήκης στην Ακτή Βασιλειάδη, καθώς επίσης τα έργα και οι υποχρεώσεις που θα αναλάβει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

στο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των λιμένων, το οποίο εκπονεί η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Μαζί, επίσης, η παραχώρηση των δύο αποθηκών στην Ηετιώνια Ακτή προκειμένου να διαμορφωθούν σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, η μετατροπή του Σιλό σε Εθνικό Ναυτικό Μουσείο κ.λπ. μετατρέπουν τον Πειραιά σε πρότυπο, όπως είπα, λιμάνι. Όλα αυτά θα είναι έργα που θα έχουν ευεργετικές επιπτώσεις στη ζωή των κατοίκων, αλλά και στην οικονομική δραστηριότητα του Πειραιά.

Το Λιμενικό Σώμα θα είναι πανέτοιμο από κάθε πλευρά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες;

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Λιμενικό Σώμα, στην προσπάθεια των Ολυμπιακών Αγώνων, στρατευόμαστε ολοκληρωτικά. Αυξημένα και εξειδικευμένα μέτρα τάξης και ασφάλειας θα ληφθούν στους χώρους των αγωνισμάτων και της διαμονής της ολυμπιακής οικογένειας, στους χώρους ελλιμενισμού των κρουαζιερόπλοιων και των τουριστικών σκαφών, στα λιμάνια ολόκληρης της Ελλάδας που αποτελούν πύλες εισόδου στη χώρα μας, στις μαρίνες, όπου αναμένεται να καταπλεύσει ένας πολύ μεγάλος αριθμός σκαφών αναψυχής. Μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα η ασφάλεια των πλοίων, των εγκαταστάσεων, των επιβατών, των θεστών και των αθλητών σε ολόκληρη τη χώρα.

Μας ενδιαφέρει η άνετη και ασφαλή υποδοχή και μετακίνηση των εκατομμυρίων επισκεπτών της χώρας μας, σε όλους τους προορισμούς τους.

Για να ανταποκριθεί το Λιμενικό Σώμα σε όλα τα καθήκοντά του, με την πολυπληθότητα και την ποικιλία που ανέφερα, ενισχύεται από τώρα ήδη σημαντικότητα η δύναμη του Σώματος, με μεγάλο αριθμό στελεχών, αυξάνονται τα σκάφη, τα ελικόπτερα και τα αεροπλάνα μας.

Παράλληλα, εγκαθίσταται υπερσύγχρονα κέντρα ελέγχου, όλων των θαλάσσιων περιοχών της χώρας. Για την κάλυψη αυτών των αναγκών, προχωράμε επίσης σε ένα ειδικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, για την εξειδίκευση και επανακατάρτιση σε θέματα ασφάλειας και χειρισμού, εξοπλισμού υψηλής τεχνολογίας.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.



Το λιμάνι της Ραφήνας με χαρακτήρα επιβατηγό - τουριστικό - αλιευτικό, καλείται να ανταποκριθεί με γρήγορους ρυθμούς στις προκλήσεις της εποχής.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ) Α.Ε

- με νέο, σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας
- με επίκεντρο στη στρατηγική του το σεβασμό στο περιβάλλον, στον επιβάτη, στην κοινωνία της Ραφήνας
- με σκοπό τη συνδυασμένη ανάπτυξη
- με τον προγραμματισμό λειτουργικών παρεμβάσεων σε έργα υποδομής, πρόσβασης και αισθητικής διάρθρωσης στα λιμάνια της Ραφήνας και της Αγίας Μαρίνας
- Με ορίζοντα το 2004 για την υλοποίηση των περισσότερων προγραμματισμών

ΣΤΟΧΕΥΕΙ σε ένα σύγχρονο, λειτουργικό και σημαντικό λιμάνι στη Ραφήνα, πύλη προς τη Νότια Εύβοια και τα νησιά των κυκλάδων.

Αριθμός διακινούμενων επιβατών & οχημάτων

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	Φ/Γ	ΔΙΚΥΚΛΑ
1996	1.389.031	125.305	42.775	59.888
1997	1.589.313	185.250	38.003	51.317
1998	1.525.552	192.004	37.396	49.311
1999	1.741.448	231.088	37.776	48.483
2000	1.630.651	215.348	41.826	50.026
2001	1.800.835	224.976	32.253	51.994

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Ακτή Ανδρέα Γ. Παπανδρέου, Λιμάνι Ραφήνας

Τηλ: 02940 23605, 22409 - Fax: 02940 26076, e-mail: portraf@internet.gr



Ν. Θωμόπουλος,
γενικός γραμματέας Λιμένων
και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ

Οι δέκα Οργανισμοί Λιμένα Α.Ε. και η προοπτική τους

του Ν. Θωμόπουλου,
γενικού γραμματέα Λιμένων
και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ



Ο λιμένας είναι ένας βασικός πρωταγωνιστής του παγκοσμίου εμπορίου και του συστήματος μεταφορών. Σε χώρες δε όπως η Ελλάδα, παίζουν επί πλέον σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της μόνιμης και απρόσκοπτης σύνδεσης του νησιωτικού συμπλέγματος με την ηπειρωτική Ελλάδα και στην ενίσχυση και ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Η Ελλάδα εδώ και πολλά χρόνια αποτελεί την πρώτη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο από άποψη ηλιοεξέλιξης και την πρώτη δύναμη σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης από άποψη κράτους-σημαίας (flag state). Η διατήρηση, όμως, των θέσεων αυτών σε μακροχρόνιο ορίζοντα και υπό τις διαμορφούμενες συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού δεν μπορεί παρά να περάσει μέσα από την προσπάθεια, ώστε να καταστεί η Ελλάδα και κράτος-λιμάνι (port state). Για να υλοποιηθεί αυτός ο στόχος, απαιτείται η διασφάλιση σύγχρονων και επαρκών λιμενικών υποδομών καθώς και η δυνατότητα παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών στους χρήστες των λιμενικών εθνικής σημασίας, που με τη μία ή την άλλη μορφή εντάσσονται στο σύστημα της παγκόσμιας αγοράς και του σκληρού ανταγωνισμού. Και όταν αναφερόμαστε σε λιμένα εθνικής σημασίας, εννοούμε τον ΟΛΠ, τον ΟΛΘ και τους δέκα νεοσύστατους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. (Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφίνας). Αναφορικά με τις λιμενικές υποδομές, είναι ήδη γνωστό ότι τα τελευταία χρόνια, μέσα από το Α' και το Β' ΚΠΣ, κατασκευάστηκαν αρκετά έργα, ενώ άλλα είναι σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθούν μέσα από το Γ' ΚΠΣ, το οποίο θα συμβάλει ώστε να ξεκινήσουν και να ολοκληρωθούν και κάποια άλλα

έργα. Είναι γεγονός, και έχει επισημανθεί και από φορείς εκτός ΥΕΝ, ότι οι ήδη διατεθέντες πόροι του Γ' ΚΠΣ για τα λιμένα είναι ανεπαρκείς. Αυτή η διαπίστωση οδήγησε σε κινήσεις τριών αξόνων. Ως πρώτος άξονας αναφέρεται η προσπάθεια να δοθούν οι σωστές προτεραιότητες χρηματοδότησης, από τους υφιστάμενους πόρους, σε σχέση με το σύνολο των αναγκών, ο δεύτερος άξονας είναι η έγκαιρη ωρίμαση των έργων που καλύπτουν τις υπόλοιπες ανάγκες, ώστε να διεκδικηθούν επί πλέον πόροι, κατά τη διάρκεια της επαναδιαπραγμάτευσης των πόρων του Γ' ΚΠΣ στο τέλος του 2003, και ο τρίτος άξονας αφορά στη διερεύνηση της δυνατότητας, ορισμένα έργα να κατασκευαστούν με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης ή της συγχρηματοδότησης από τους Οργανισμούς Λιμένα και τον ιδιωτικό τομέα.

Όσον αφορά στην παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, θα ήθελα να τονίσω ότι η σημερινή πραγματικότητα έχει οδηγήσει τους φορείς διαχείρισης των διεθνών λιμενικών, ευρωπαϊκών και μη, να έχουν στραμμένη πλέον την προσοχή τους προς την ενδοχώρα και όχι προς τη θάλασσα, όπως λειτουργούσαν παραδοσιακά μέχρι σήμερα. Αυτό σημαίνει δύο κυρίως πράγματα. Πρώτον, την ανάπτυξη υπηρεσιών συνοδικής διακίνησης των επιβατών - αγαθών με το σύστημα «πόρτα-πόρτα» (door to door) με τις πλέον σύγχρονες μεθόδους logistics και, δεύτερον, τη δημιουργία ολοκληρωμένων και άνετων οδικών και σιδηροδρομικών διασυνδέσεων των λιμενικών με τα υφιστάμενα αντίστοιχα εθνικά και ευρωπαϊκά δίκτυα. Το τελευταίο είναι και ζητούμενο της πολιτικής της Ε.Ε.

Στόχος της Ε.Ε., στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών,



Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!

International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr

είναι η πραγματική «στροφή»-μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών από τις χερσαίες - οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping). Η μεταφορά διά θαλάσσης θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών και στην ταχύτερη διαμετακόμιση των εμπορευμάτων. Η μετατόπιση αυτή είναι ακόμη επιβεβλημένη και για περιβαλλοντικούς λόγους, επειδή η αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών συνεπάγεται μείωση των εκπνεόμενων ρύπων από τα φορτηγά οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων και επί πλέον επειδή το πλοίο αποτελεί το πλέον φιλικό μέσο μεταφοράς. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την ενσωμάτωση των θαλασσιών οδών - αρτηριών (sea motorways) στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και αυτό τονίζεται και στο κείμενο της Λευκής Βίβλου για την πολιτική των μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση για τις θαλάσσιες οδούς - αρτηρίες είναι ότι κύριες ναυτιλιακές συνδέσεις θα αποτελούν μέρος του Διευρωπαϊκού Δικτύου, όπως ακριβώς και τα οδικά και τα σιδηροδρομικά δίκτυα.

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας

μικρών αποστάσεων

αποτελεί πρώτη προτεραιότητα

για την ενσωμάτωση

των θαλασσιών οδών -

αρτηριών (sea motorways)

στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα

Μεταφορών

Στο πλαίσιο αυτό, ειδικότερα 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, ενθαρρύνοντας τις συνδυασμένες μεταφορές με πλοίο και τρένο, τα δύο περιβαλλοντικά αποδεκτά από την Ε.Ε. μεταφορικά μέσα. Σύμφωνα με το σχεδιασμό για την υλοποίηση του συστήματος των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα (με σκοπό κατ' επέκτασιν τη διακίνηση εμπορευματικού φορτίου

από/προς τις άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης), προβλέπεται να κατασκευαστούν σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες θα συνδέουν τα εμπορικά λιμάνια της χώρας με το υπόλοιπο αναβαθμισμένο εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο και στη συνέχεια με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, σε συνδυασμό και με τους Πανευρωπαϊκούς Άξονες Χ, ΙΧ και ΙV, οι οποίοι καταλήγουν στη χώρα μας. Τα λιμάνια αποτελούν σημαντικούς κόμβους στην αλυσίδα μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες) με σημαντικό ρόλο στο συνολικό μεταφορικό έργο. Η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και η υλοποίηση των θαλασσιών οδών ταχείας κυκλοφορίας (sea motorways) προϋποθέτει την ύπαρξη σύγχρονων, ασφαλών και ανταγωνιστικών λιμανιών με κατάλληλης υποδομής και, κυρίως, με μόνιμη και ευχερή σύνδεση με τα αντίστοιχα διευρωπαϊκά οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα. Σε υλοποίηση της πολιτικής αυτής, η ΓΓΛΠ έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια, στο πλαίσιο του συντονιστικού της ρόλου, με το υπουργείο Μεταφορών, τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ για τη διερεύνηση και υλοποίηση της σύνδεσης των λιμανιών Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου και Πάτρας με το εθνικό και το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Προς τούτο έχει συσταθεί επιτροπή από μέλη των τεσσάρων οργανισμών, υπό τον υποφαινόμενο, η οποία μέσα σε σύντομο χρονικό διάστη-

μα θα παρουσιάσει ένα λεπτομερές χρονοδιάγραμμα ενεργειών, μνημονεύοντας παράλληλα τους επισημεύδοντες κάθε ενέργειας και τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης.

Το πρόγραμμα ανάπτυξης των λιμενικών και λοιπών υποδομών των δέκα εθνικής σημασίας λιμανιών της Ελλάδας οριοθετείται από την ακόλουθη φιλοσοφία:

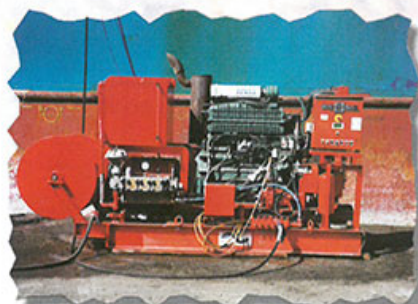
- Έκταυχρονομισμός και επέκταση, όπου απαιτείται, των λιμενικών υποδομών, ώστε να μπορούν να επιτελέσουν τον καθαρό λιμενικό τους ρόλο, καλύπτοντας τις ανάγκες της ακτοπλοΐας, των εμπορικών δραστηριοτήτων (όσες υπάρχουν) και των λοιπών χρηστών.
- Οριοθέτηση των χώρων που εξυπηρετούν τις παραπάνω ανάγκες και διασφάλιση, με υλικά και έμπυχα μέσα, του ελέγχου και της ασφάλειας των υπόψη χώρων, δεδομένου ότι όλα τα σύγχρονα λιμάνια, σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι «κλειστά».
- Διαμόρφωση και διάθεση κατάλληλου χώρου στους υφιστάμενους Ναυτοθητητικούς Ομίλους.
- Μετατροπή των παλιών παραδοσιακών κρηπιδωμάτων, που συνήθως είναι σε απόλυτη επαφή με τον οικιστικό ιστό της πόλης, όπου αυτό είναι εφικτό, σε χώρους ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών και σκαφών αναψυχής.
- Απόδοση των λοιπών χώρων της χερσαίας ζώνης του λιμανιού στους δημότες της αντίστοιχης πόλης, με ήπιες επεμβάσεις για ψυχαγωγικούς σκοπούς, αφού στην Ελλάδα τα λιμάνια είναι άρρηκτα δεμένα με τον οικιστικό ιστό της πόλης. Από χρονική άποψη, το πρόγραμμα ανάπτυξης των λιμενικών και λοιπών υποδομών διακρίνεται στις εξής περιόδους:
 - Έργα άμεσης απόδοσης, με χρονικό ορίζοντα το 2002 και το 2003.
 - Έργα με ορίζοντα τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, για τα λιμάνια που έχουν χαρακτηριστεί ολυμπιακά.
 - Έργα με ορίζοντα μετά το 2004.

Με βάση τα παραπάνω, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έδωσε στη δημοσιότητα, στις 3 Ιουλίου 2002, το χρονοπρόγραμμα των παρεμβάσεων στους δέκα οργανισμούς, στο οποίο διακρίνεται και η παραπάνω χρονική ομαδοποίηση και η προαναφερθείσα φιλοσοφία ανάπτυξης. Τα έργα-παραμβάσεις, που έχουν καταγραφεί σε αυτό το χρονοπρόγραμμα, έχουν συνολικό προϋπολογισμό 370,93 εκατ. ευρώ (126,40 δισ. δρχ.) και καλύπτουν κυρίως την περίοδο 2002-2006.

Ένα τελευταίο θέμα που πρέπει να επισημανθεί, και που ίσως είναι το σημαντικότερο, αφορά στη μετεξέλιξη των δέκα οργανισμών από ΝΠΔΔ σε Α.Ε. Πρωταρχική προτεραιότητα για τη ΓΓΛΠ αποτελεί η στήριξη του θεσμού των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. Η ΓΓΛΠ με κάθε μέσο και τρόπο τις ενθαρρύνει ώστε να αποκτήσουν ευελιξία, παραγωγικότητα και επιχειρηματική νοοτροπία ως προς τη λειτουργία τους, έτσι ώστε να μπορούμε να μιλάμε για μια ουσιαστική θεσμική μετεξέλιξη και όχι απλώς για μία τυπική μετατροπή. Προς την κατεύθυνση αυτή, υπάρχει μια διαρκής αμφίδρομη επικοινωνία για την έγκαιρη επίλυση όλων των αναφερόμενων θεμάτων, για τη δημιουργία του νομικού αλλιά και του κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας τους, με τη δημιουργία οργανογραμμάτων, κανονισμών προσωπικού, προμηθειών κ.λπ. Είμαι δε στην ευχάριστη θέση να επισημάνω, μέσα από αυτό το κείμενο, ότι ο ζήλος των νέων Διοικήσεων και η συνεργασία μεταξύ τους αλλιά και με τη ΓΓΛΠ είναι αξιομνημόνευτος, με αποτέλεσμα η ζητούμενη μετεξέλιξη να ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα.

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.

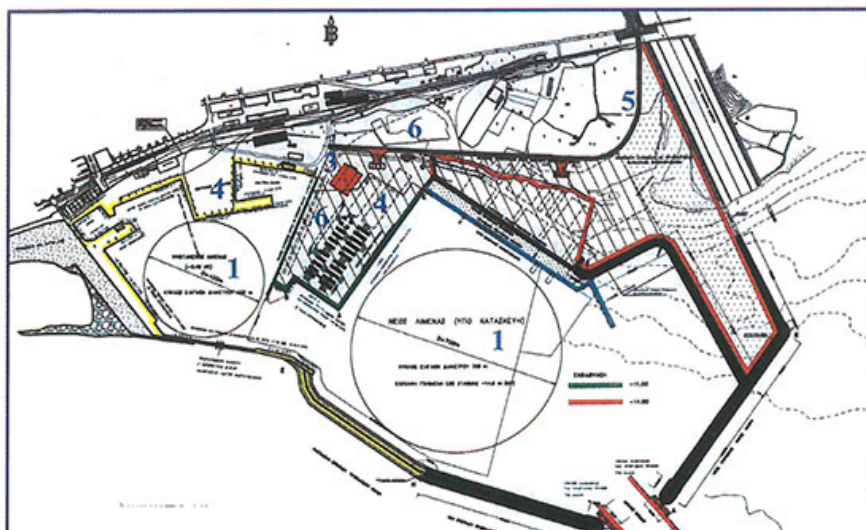
**... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.**



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.ltel.gr/coral> • E - MAIL: coral@ltel.gr



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.

Κόμβος διακίνησης της ευρύτερης περιοχής

του Παναγιώτη Παρασκευόπουλου, προέδρου ΟΛΑ Α.Ε.

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης, στο πλαίσιο της μελέτης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, επελέγη μαζί με το λιμένα της Θεσσαλονίκης ως το δίδυμο των κύριων λιμένων του βορείου λιμενικού υποσυστήματος. Στην κατεύθυνση αυτή, αποφασίστηκε η δυναμική ανάπτυξη του λιμένα, με την ένταξη όλων των απαιτούμενων υποδομών στο Β' και Γ' ΚΠΣ, ώστε σύντομα να καταστεί ποιοτικός κόμβος διακίνησης οδικών και συνδυασμένων μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή.

Ο λιμένας διαθέτει ήδη σήμερα άνετη λιμενολεκάνη, μεγάλο μήκος κρηπιδωμάτων και προβλητών, ικανοποιητικούς αποθηκευτικούς χώρους σε νέα κτίρια, αυτοκινούμενο μηχανικό εξοπλισμό, ιχθυόσκαλα και σταθμό αλιευμάτων, δυνατότητα ελλιμενισμού μικρών σκαφών αναψυχής, Ναυτικό Όμιλο, χώρους πάρκινγκ και εκτεταμένη χερσαία ζώνη, εντός της οποίας βρίσκονται κτιριακές εγκαταστάσεις ουσιαστικών εξυπηρετήσεων, όπως τηλενέο, ΟΣΕ, Στέγη Ναυτεργατών, Δ/ση Χημικών Υπηρεσιών κ.λπ. Βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της Αλεξανδρούπολης και στις αστικές της λειτουργίες, με οδικές πολυημερές προσπελάσεις σε άμεση γειτνίαση με τον εμπορευματικό και επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό και με

τα κέντρα αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας. Εγγύς της χερσαίας ζώνης είναι εγκατεστημένα ναυτικά πρακτορεία, τουριστικά γραφεία και γραφεία μεταφορών. Ως προς την ευρύτερη περιοχή, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης βρίσκεται σε στρατηγική θέση τομής δύο κύριων συγκοινωνιακών ευρωπαϊκών αξόνων, οδικών και σιδηροδρομικών: της Εγνατίας Οδού και του κάθετου άξονα σύνδεσης Ελσίνκι-Αλεξανδρούπολης (Αξονας ΙΧ) ο οποίος θα διέρχεται από τις χώρες: Φινλανδία, Εσθονία, Λεττονία, Λευκορωσία, Ουκρανία, Ρουμανία, Βουλγαρία και Ελλάδα. Βρίσκεται εγγύς του αεροδρομίου της Αλεξανδρούπολης από το οποίο εκτελούνται

προς Αθήνα καθημερινά (5) πτήσεις. Επίσης συνδέεται σιδηροδρομικά και οδικά με Θεσσαλονίκη και Αθήνα και ακτοπλοϊκά με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου μέχρι τη Ρόδο και το Λαύριο-Ραφήνα.

Στο πλαίσιο του Β' ΚΠΣ έχουν εκτελεστεί τα εξής έργα:

1. Επέκταση προσήνεμου μόλου (600 μ.), κατασκευή κρηπιδότοιχου (580 μ.), προβλήτα Container 90.000 τ.μ. και κατασκευή έργων υποδομής της παραπάνω προβλήτας.
2. Κατασκευή κρηπιδότοιχου (200 μ.), σε συνέχεια της Α' φάσης προβλήτα Container 14.000 τ.μ. και κατασκευή έργων υποδομής της παραπάνω προβλήτας.
3. Επέκταση προσήνεμου μόλου (κατά 598 μ.), κατασκευή νέου υπήνεμου μόλου (ανατολικός, 710 μ.).

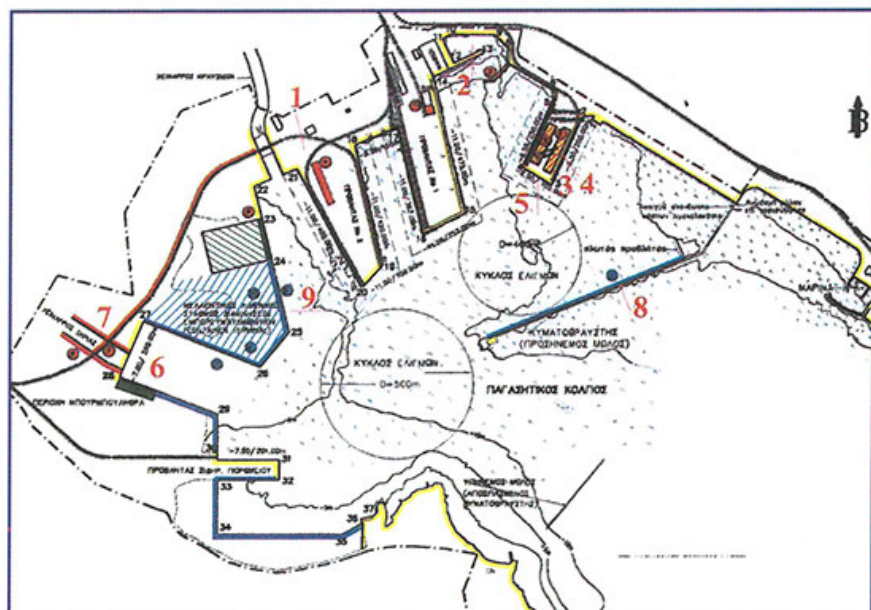
Στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ προβλέπεται να ολοκληρωθεί η χωροταξική μελέτη του λιμένα και να κατασκευαστούν έργα συνολικού προϋπολογισμού 13 δις. δρχ., μερικά από τα οποία είναι:

- Εκβάθυνση λιμενολεκάνης νέου λιμένα και εκσκαφή διαύλου σε βάθος περίπου 14 μ.
 - Κτιριακές εγκαταστάσεις, εσωτερική οδοποιία, επιστρώσεις, Η/Μ εγκαταστάσεις νέου λιμένα.
 - Η/Μ εξοπλισμός νέου λιμένα (προβλήτας Container).
 - Απαλλοτριώσεις (80 στρ.).
- Εντός των παραπάνω έργων είναι απαραίτητα και βρίσκονται στη φάση διερεύνησης τα εξής έργα:
- Κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής.
 - Κατασκευή Silos.
 - Δημιουργία χώρων στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Με την ολοκλήρωση των παραπάνω έργων, ο λιμένας της Αλεξ/πολης θα έχει όλες τις προϋποθέσεις να παίξει σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Βαλκανικής, η οποία αποτελεί και τη δυνητική του ενδοχώρα.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων	Χρόνος Υλοποίησης
Εκβάθυνση λιμενολεκάνης	Β' Εξάμηνο 2003
Εκσκαφή διαύλου	Α' Εξάμηνο 2004
Κτιριακές εγκαταστάσεις	Α' Εξάμηνο 2004
Εσωτερική οδοποιία	Β' Εξάμηνο 2003
Οδική σύνδεση με εθνικό δίκτυο	Α' Εξάμηνο 2004
Σιδηροδρομική σύνδεση με εθνικό δίκτυο	Β' Εξάμηνο 2004



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.

Στόχοι και προοπτικές

του Τριαντάφυλλου Ντελεδήμου, προέδρου ΟΛΒ Α.Ε.

Οι εξελίξεις που συμβαίνουν σήμερα σε διεθνές επίπεδο επηρεάζουν καθοριστικά όλους τους κλάδους της οικονομίας σε κάθε γωνιά της γης και φυσικά και τη χώρα μας. Η ανταγωνιστικότητα είναι η επικρατούσα σύγχρονη ιδεολογία. Κράτη, επιχειρήσεις, φορείς επιδιώκουν μέσα από την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τη βελτίωση του επιπέδου απασχόλησης, του εισοδήματος των εργαζομένων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Αυτό οδηγεί τις επιχειρήσεις σε έναν αγώνα δρόμου για τη χρήση νέων τεχνολογιών και την κατάρτιση της γνώσης. Στον αγώνα αυτόν οι οργανισμοί λιμένων, ως βασικοί μεταφορικοί φορείς, είναι αδύνατον να μη συμμετέχουν. Σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη φορά τα λιμάνια καθορούνται να προσφέρουν αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες. Ως συνέπεια όλων αυτών κρίνεται αναγκαία μια συνεχής και εργώδης προσπάθεια προς την κατεύθυνση εφαρμογής σύ-

γχρονων τεχνολογιών, σύγχρονων τρόπων διαχείρισης και οργάνωσης των μεταφορικών μέσων και διακίνησης αγαθών και επιβατών και, τέλος, μια μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε δραστηριότητες που μέχρι πρότινος αποτελούσαν πεδίο αποκλειστικής δράσης του δημόσιου τομέα. Ένας από τους τομείς αυτούς είναι και τα λιμάνια, που όπως ήταν φυσικό δεν θα μπορούσε να εξαιρεθεί, αφού αποτελεί το πλέον νευραλγικό κομμάτι της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και ταυτόχρονα μοχλό ανάπτυξης, κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής, για την περιοχή που εξυπηρετεί. Το λιμάνι του Βόλου έπαιξε από αρχαιότατων χρόνων σημαντικότατο ρόλο στη διακίνηση αγαθών αλλά κυρίως στη γνωριμία και επικοινωνία των λαών της Ανατολικής Μεσογείου. Ο πανάρχαιος μύθος της Αργοναυτικής Εκστρατείας καταδεικνύει το ρόλο του ως πύλη της Ευρώπης προς τις χώρες της ασιατικής ηπείρου. Η κυριαρχία των

θαλάσσιων μεταφορών έδωσε τη δυνατότητα στο λιμάνι και την πόλη του Βόλου ν' αναπτύξει μια οικονομική και εμπορική δράση που δεν περιοριζόταν μόνο στον ελληνικό χώρο, αλλά επεκτεινόταν σε όλη τη Μεσόγειο, καθώς και στις παραδουναβίες και παρευξείνιες χώρες.

Η μείωση των θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος των οδικών τα τελευταία 30-40 χρόνια επέδρασε ως ένα σημείο αρνητικά στο λιμάνι του Βόλου όπως και σε όλα τα περιφερειακά λιμάνια.

Η ανάπτυξη και κατασκευή σήμερα των μεγάλων διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών ΠΑΘΕ, Εγνατία, Ιόνια Οδός και Δρόμος Ηγουμενίστας - Βόλου, είναι βέβαιο ότι θα συμβάλουν αποφασιστικά στην ενδυνάμωση των θαλάσσιων μεταφορών και στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων λιμένων. Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται στο μέσον της ΠΑΘΕ και ισοπέχει των δύο μεγάλων αστικών κέντρων Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Διαθέτει ικανοποιητικές υποδομές και τεχνολογικό εξοπλισμό και, επί πλέον, μια πόλη που μπορεί να προσφέρει στους συναλλισσομένους τις πλέον ιδανικές συνθήκες παραμονής και εργασίας.

Τα συγκριτικά του αυτά πλεονεκτήματα το λιμάνι του Βόλου στοχεύει να εκμεταλλευτεί και, σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και την Αυτοδιοίκηση, ν' αναδειχθεί σε κομβικό σημείο στις θαλάσσιες και κερσαίες μεταφορές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Απαιτείται συνεχώς σαφής καθορισμός των στόχων και των προοπτικών μέσα από το εκπονούμενο στρατηγικό σχέδιο του λιμανιού για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό.

Το μελλοντικό προφίλ του λιμανιού του Βόλου, στο οποίο στοχεύουμε μακροπρόθεσμα, θα μπορούσε να περιγραφεί ως ένα λιμάνι:

- Παροχής υψηλού βαθμού υπηρεσιών προς τους επιβάτες.
- Πορθημιακής σύνδεσης με χώρες του εξωτερικού, κυρίως Συρία, Αραβικές Χώρες, Εύξεινο Πόντο και Τουρκία.
- Εξειδικευμένο σε σχέση με τα ανταγωνιστικά του σε ορισμένα είδη φορτίων.
- Εξέυθερο να διαπραγματεύεται τις συμφωνίες του με όλα τα εμπλεκόμενα στις

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE

Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr





υποθέσεις του μέρη.

- Σε άμεση επαφή με τους χρήστες του μέσω σύγχρονων μεθόδων τηλεματικής και
- Τέλος, άμεσα συνδεδεμένο με την οικο-

νομική ζωή της άμεσης ενδοχώρας αλλά με σαφώς ευρύτερο περιφερειακό προσανατολισμό ανάπτυξης μέσα στο πλαίσιο μιας «ελληνικής» πολιτικής λιμένων και λι-

μενικού ανταγωνισμού.

Οι βραχυπρόθεσμοι στόχοι του Οργανισμού Λιμένος Βόλου θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως εξής:

- Αναδιοργάνωση - αναπροσαρμογή προγράμματος επενδύσεων και δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της διαμορφούμενης πραγματικότητας.
- Αναδιάρθρωση υπηρεσιών που προσφέρονται στους πελάτες.
- Αναδιάρθρωση τιμολογίων ώστε να βελτιωθεί το ισοζύγιο εσόδων - εξόδων.
- Προσαρμογή στο νέο θεσμικό πλαίσιο.
- Σύναψη συμφωνιών προτιμησιακού χαρακτήρα με μεγάλους ή ειδικούς πελάτες, για παροχή πρόσθετων υπηρεσιών που να ταιριάζει στις απαιτήσεις τους.
- Επιθετική επικοινωνιακή πολιτική με α) την κατάρτιση πίνακα πιθανών πελατών, β) οργάνωση και εκτέλεση διμερών επαφών από εκπροσώπους της ΟΛΒ Α.Ε. και των πελατών, γ) συμμετοχή σε εκθέσεις όπου θα εκτίθενται οι δυνατότητες και οι διευκολύνσεις που παρέχει ο λιμένας.

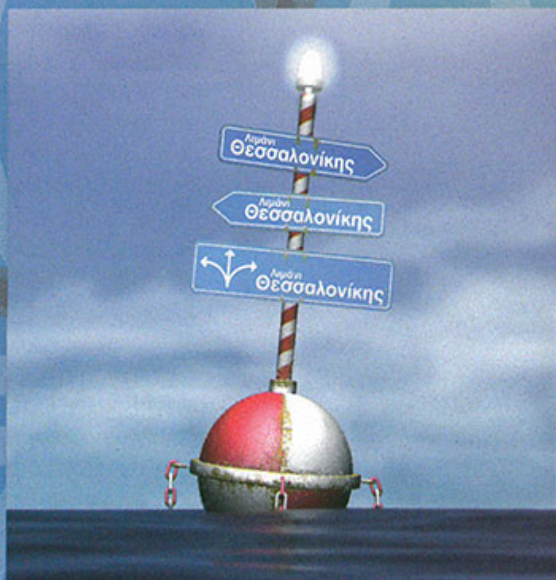
• Δημιουργία νέων λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση επιβατών και εμπορευμάτων. Η ολοκλήρωση των έργων υποδομής που είναι ενταγμένα στο Γ' ΚΠΣ και σε άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα, όπως το «Ελλάδα 2004», θα συμβάλει:

- Στην αναβάθμιση του επιβατικού λιμένα με τη δημιουργία ενός σύγχρονου επιβατικού σταθμού για την εξυπηρέτηση των επιβατών της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας.
 - Στην απρόσκοπτη οδική και σιδηροδρομική στη συνέχεια σύνδεση του λιμένος του Βόλου με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας χωρίς να επιβαρύνει τον κυκλοφοριακό φόρτο της πόλης.
 - Την επέκταση της προβλήτας Containers με στόχο μια διακίνηση της τάξης 20.000 - 50.000 τεμαχίων το χρόνο.
 - Την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων διακίνησης δημητριακών και
 - Τη δημιουργία νέων αποθηκευτικών χώρων.
- Τέλος, θα πρέπει να καταλάβουμε όλοι ότι το λιμάνι συμβάλλει οικονομικά στον ευρύτερο χώρο της Θεσσαλίας, αλλά κυρίως της πόλης του Βόλου όπου βρίσκεται. Θα πρέπει λοιπόν να «πέσουν» τα τείχη που διαχωρίζουν την πόλη από το λιμάνι, να γίνει το λιμάνι πόλη τουρισμού, πολιτιστικής ανάπτυξης και κοινωνικών διεργασιών, ν' αποκτήσει νέους ρόλους. Το λιμάνι δεν είναι φράγμα μπροστά στην πόλη, αντίθετα είναι η πόρτα, ο δίαυλος επικοινωνίας της πόλης με άλλες πόλεις και άλλους λαούς.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων	Χρόνος Υλοποίησης
Κατασκευή νέας αποθήκης στο Λιμάνι Βόλου	Α' Εξάμηνο 2002
Ηλεκτροφωτισμός Μαρίνας τελωνείου Βόλου	Α' Εξάμηνο 2002
Παραλαβή μελέτης διαμόρφωσης & αξιοποίησης με νέες χρήσεις των ανατολικών αποθηκών Κεντρικού Προβλήτα Λιμένα Βόλου	Β' Εξάμηνο 2002
Υλοποίηση διαμόρφωσης & αξιοποίησης με νέες χρήσεις των ανατολικών αποθηκών Κεντρικού Προβλήτα	Β' Εξάμηνο 2003
Προέκταση Κεντρικού Προβλήτα	Α' Εξάμηνο 2003
Κατασκευή μόλου εξυπηρέτησης τοπικής εμπορευματικής κίνησης	Α' Εξάμηνο 2003
Διευθέτηση εκτροπής - εκβολής χειμάρρου Ξηριά	Α' Εξάμηνο 2003
Επισκευή - διαπλάτυνση στέψης προσήνεμου μόλου	Α' Εξάμηνο 2003
Επέκταση κρηπιδώματος προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων	Β' Εξάμηνο 2004
Οδική και σιδηροδρομική γέφυρα χειμάρρου Ξηριά	Α' Εξάμηνο 2004

επισκεφθείτε μας στην **67η ΔΕΘ**, 7-15/9/2002, περίπτερο 6, stand 3



ΣΤΑΒΑΛΚΑΝΙΑ ΟΛΟΙΟΙΔΡΟΜΟΙΟΔΗΓΟΥΝΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΥΝΕΠΕΙΑ



**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



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Ποιοτικό άλμα για το λιμάνι της Ελευσίνας

του Στέλιου Γαϊτανάρου, προέδρου ΟΛΕ Α.Ε.

Την ανασυγκρότηση του λιμένα με τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και τη συνολική αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχει, υλοποιεί με ταχύτητα η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας. Στο πλαίσιο αυτό προωθείται η ανάπτυξη του λιμανιού και η ανάδειξή του σε οικονομικό και επιχειρηματικό κέντρο, που θα συμβάλει πολυπληθώς στην τοπική οικονομία και στην ευρύτερη περιοχή. Βασική κατεύθυνση της αναπτυξιακής πολιτικής του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας, μετά τη μετεξέλιξη του πρώην Λιμενικού Ταμείου σε Ανώνυμη Εταιρεία, είναι η ανάδειξη του λιμένα σε κομβικό σημείο συνδυασμένων μεταφορών, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η γεωγραφική του θέση σε συνδυασμό με την υλοποίηση των μεγάλων έργων συγκοινωνιακής υποδομής (Αττική Οδός, Terminal

του ΟΣΕ κ.ά.). Παράλληλα, προωθούνται με συνέπεια η βελτίωση των υπηρεσιών που ήδη παρέχονται καθώς και η παροχή δέσμευσης «νέων υπηρεσιών λιμένων», που θα διακρίνονται για την πληρότητα, την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα, ενώ θα εί- ναι συμβατές με την προστασία του περιβάλλοντος και θα συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Ελευσίνας. Η ανασυγκρότηση του λιμένα και η επιχειρηματική του ανάπτυξη αποτελούν βασικές προτεραιότητες που θα «ικανοποιηθούν» μέσω της αναμόρφωσης του λιμανιού της Ελευσίνας και τη μετατροπή του σε ένα σύγχρονο συγκρότημα που θα περιλαμβάνει σύγχρονες και επαρκείς υποδομές για την εμπορευματική δραστηριότητα, υποδομές και υπηρεσίες για τη διακίνηση επιβατών, μαρίνα για την υποδοχή και τον ελλιμενισμό

τουριστικών και σκαφών αναψυχής, πλήρες και οργανωμένο αθλητικό καταφύγιο. Η εμπορευματική δραστηριότητα αποτελεί και θα συνεχίσει να αποτελεί και στο μέλλον τον πυρήνα της λειτουργίας του λιμένα της Ελευσίνας και για το λόγο αυτόν βασικός στόχος είναι η ανάδειξή του σε μεσογειακό λιμένα και κόμβο συνδυασμένων μεταφορών με λειτουργική αξιοποίηση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων αλλά και τη μελλοντική εκμετάλλευση της δυνατότητας άμεσης πρόσβασης -μέσω της Αττικής Οδού- στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», και κατ' επέκταση την ανάπτυξη παροχής υπηρεσιών logistics σε ένα ευρύ φάσμα δυνητικών πελατών. Η γεωγραφική θέση του λιμένα (κοντά στην πρωτεύουσα, δίπλα στον άξονα της ΠΑΘΕ) και τα προγραμματισμένα και υλοποιούμενα έργα παρέχουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις και προσφέρουν τα αναγκαία πλεονεκτήματα ώστε ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (ΟΛΕ Α.Ε.) να αξιοποιήσει στο βέλτιστο βαθμό τις δυνατότητες που υπάρχουν, επαυξάνοντας την εμπορευματική κίνηση και κατά συνέπεια τα οικονομικά οφέλη.

Το λιμάνι της Ελευσίνας βρίσκεται στο κέντρο μιας μεγάλης περιοχής με υψηλή βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα, στην οποία εντάσσονται κορυφαίες επιχειρηματικές μονάδες, μεταξύ των οποίων τα μεγαλύτερα διυλιστήρια και ναυπηγεία της χώρας, αλλά και οι σημαντικότερες εταιρείες επεξεργασίας μετάλλων και παραγωγής προϊόντων χάλυβα. Η αποδοτικότερη «σύνδεση» του λιμένα με το επιχειρηματικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής αποτελεί ζωτική παράμετρο ανάπτυξης και μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας.

Έργα υποδομής

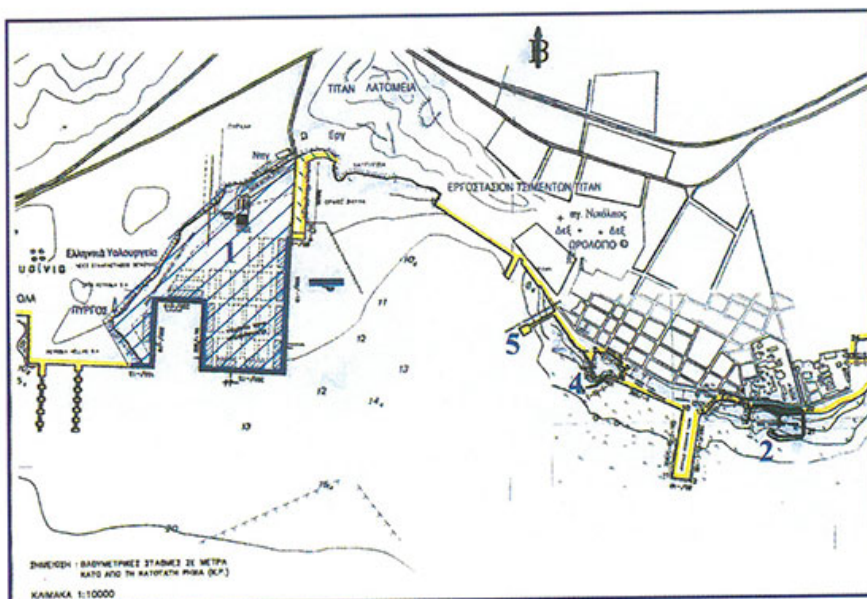
Στο πλαίσιο της καλύτερης δυνατής αξιοποίησης του λιμένα και προκειμένου να αναδειχθούν και να αξιοποιηθούν οι δυνατότητές του, η διοίκηση του ΟΛΕ Α.Ε. θα έχει ως «οδηγό» ένα ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Business Plan), μέσω του οποίου θα δρομοποιηθεί η υλοποίηση συγκεκριμένων επενδύσεων σε έργα υποδομής, ανάληψης και εκσυγχρονισμού. Σύντομα αναμένεται η ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών, ενώ παράλληλα διερευνώνται οι καλύτεροι δυνατοί και εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης των απαιτούμενων έργων. Παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν στην εξεύρεση των απαραίτητων πόρων, η διοίκηση του ΟΛΕ καταβάλλει συντονισμένες προσπάθειες προκειμένου να εντα-

χθούν, ορισμένα τουλάχιστον από τα σχεδιαζόμενα έργα, σε ευρωπαϊκό χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Το μεγάλο πρόβλημα που χρειάζεται να ξεπεραστεί, προκειμένου να επιταχυνθούν οι ρυθμοί ανάπτυξης του λιμένα Ελευσίνας (αλλά και των άλλων λιμένων που μετεξελιχθηκαν σε ανώνυμες εταιρείες), είναι η στελέχωση των νέων υπηρεσιών που καθιούνται να αναπτύξουν οι νέοι οργανισμοί. Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρά τη μετατροπή τους σε Α.Ε. (με έμφαση στην ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν), ισχύουν και γι' αυτές οι διατάξεις του νόμου 2190 (νόμος Πεπονής), του Δημοσίου και οι χρονοβόρες διαδικασίες προσλήψεων του ΑΣΕΠ. Απαιτείται λοιπόν να εξευρεθεί μια φόρμουλα αντικειμενική μεν αλλά με περισσότερο ευέλικτες και ταχύτερες διαδικασίες πρόσληψης στελεχιακού δυναμικού.

Κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη του ΟΛΕ αλλά και την ικανοποίηση της ολλοένα και περισσότερο αυξανόμενης ζήτησης θα είναι η δημιουργία νέου λιμένα με διαθέσιμο χώρο τουλάχιστον 300.000 τ.μ. (από 50.000 τ.μ. που ήδη διαθέτει) σε νέα θέση και με νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση της εμπορευματοτικής δραστηριότητας. Η θέση του νέου λιμένα έχει ήδη προεπιλεγεί δυτικά του υπάρχοντος, ώστε να ανταποκρίνεται και στη βασική στόχευση για την ανάδειξη του σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών.

Η επισκευαστική βάση του Λιμενικού Σώματος έχει προγραμματιστεί να εγκατασταθεί στη χερσαία ζώνη, ανατολικά του κεντρικού λιμένα, καθώς ήδη έχουν εγκριθεί οι



τεχνικές μελέτες και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η υλοποίηση των προβλεπόμενων επενδύσεων θα συμβάλει θετικά στην τοπική οικονομία, η οποία θα «τροφοδοτηθεί» από τη λειτουργία της Βάσης Επισκευών του Λιμενικού Σώματος (σιδηροκατασκευές, μηχανουργεία, ανταλλακτικά κ.ά.) και τη συνακόλουθη ζήτηση εργατικού προσωπικού και επαγγελματιών. Εντός του 2002 θα έχει ολοκληρωθεί ο νέος λιμενίσκος αλιών που βρίσκεται δίπλα στον παλιό και θα μπορεί να «φιλοξενεί» 70 αλιευτικά σκάφη. Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στο 1,3 δισ. δρχ. και καλύπτεται από ίδια έσοδα του Οργανισμού.

Στους σχεδιασμούς της νέας διοίκησης του ΟΛΕ εντάσσονται και οι δύο μαρίνες που

υπάρχουν, συνολικής δυναμικότητας περίπου 60 σκαφών, και οι οποίες θα αναβαθμιστούν. Παράλληλα, μετά τη μεταφορά του κεντρικού λιμένα στη νέα του θέση, ο υφιστάμενος λιμένας θα μετεξελιχθεί σε οργανωμένη μαρίνα μεγάλων τουριστικών και σκαφών αναψυχής ώστε το λιμάνι της Ελευσίνας να προσφέρει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και να συμβάλει στη γενικότερη τουριστική ανάπτυξη της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

Οι υπηρεσίες που παρέχει το λιμάνι της Ελευσίνας αναβαθμίζονται διαρκώς ώστε να φθάσουν στο επιθυμητό επίπεδο. Στο πλαίσιο της νέας Ανώνυμης Εταιρείας προχωρά η διαμόρφωση, οριοθέτηση και ορθολογική αξιοποίηση των υφιστάμενων χώρων για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένα, ώστε να αυξηθούν τόσο οι προσορμίσσεις εμπορικών πλοίων όσο και ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται, τα οποία ξεπερνούν τα δύο εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων (κύδην φορτία με 5.000 προσορμίσσεις πλοίων σε ετήσια βάση, στοιχεία 2001). Ταυτόχρονα, επιχειρείται ο συνολικός εξορθολογισμός της τιμολόγησης των υπηρεσιών και της οικονομικής διαχείρισης ώστε να δημιουργηθεί το κατάλληλο πλαίσιο για την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών επιχειρηματικού και γενικότερα οικονομικού χαρακτήρα.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων

Χρόνος Υλοποίησης

Μεταφορά του λιμένας στο δυτικό μέρος της πόλης της Ελευσίνας	Μετά το 2004
Νέος λιμενίσκος αλιών	Β' Εξάμηνο 2002
Βάση ελλιμενισμού και συντήρησης σκαφών Λ.Σ.	Α' Εξάμηνο 2004
Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των δύο υφιστάμενων	
Λιμενίσκων σκαφών αναψυχής	Β' Εξάμηνο 2003
Ανακατασκευή προβλήτας πρώην αμερικανικής βάσης	Α' Εξάμηνο 2004

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.

Στην τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών

του Γιώργου Αλεξάκη, διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΗ Α.Ε.

Ο ιδιαίτερος ρόλος του στο πέρασμα του χρόνου

Το λιμάνι του Ηρακλείου ήταν το επίγειο της αρχαίας πόλης της Κνωσού, μετέπειτα επίκεντρο της αραβικής και βυζαντινής πόλης του Ηρακλείου και κατά τη Βενετοκρατία κέντρο εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στην αρχή του 20ού αιώνα, με 900 ατμόπλοια και 250 ιστιοφόρα να καταπλέουν ετησίως από την Αλεξάνδρεια, τη Βηρυτό, τη Σμύρνη, την Τεργέστη, τη Βενετία, τη Μασσαλία, το Λονδίνο, το Αμβούργο, στο λιμάνι του Ηρακλείου, το καθιέρωσαν ως διεθνές κέντρο εμπορίου.

Το λιμάνι του Ηρακλείου σήμερα

Το λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκεται σε σπουδαία γεωπολιτική θέση: στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, στην τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών Γιβραλτάρ - Σουέζ και Μαύρη Θάλασσα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης του ενδυναμώνεται με την ύπαρξη και λειτουργία της «Ελεύθερης Ζώνης», σημαντικού παράγοντα για την ανάπτυξη σύγχρονου διαμετακομιστικού κέντρου. Κάθε χρόνο στο λιμάνι καταπλέουν περίπου 3.500 πλοία.

Λιμενικές - τεχνικές εγκαταστάσεις

Ο προσήνεμος μόλος έχει μήκος 2.390 μ.

και ο υπήνεμος μόλος μήκος 318 μ. Υπάρχουν 3 λιμενολεκάνες με υδάτινη επιφάνεια 827.000 m² και με χρήσιμα βάθη: 4-8-10-12,40 και 14,50 μ. στο άμεσο μέλλον. Οι εσωτερικοί λιμενικοί χώροι αποτελούνται από 5 κύριες προβλήτες (I, II, III και IV και V) με διάταξη χτένας, που συμπληρώνονται με τα εσωτερικά κρηπιδώματα προκυμίας συνολικού μήκους περίπου 5.000 μ. Οι χερσαίοι χώροι έχουν έκταση συνολικά 455.000 τ.μ. Με την ολοκλήρωση της προβλήτας IV προστίθενται νέοι χώροι επιφανείας 150 στρεμμάτων. Η οριοθετημένη χερσαία ζώνη του λιμανιού αποτελείται

θαλάσσιο μέτωπο της πόλης με ενδιαφέρουσες χρήσεις και λειτουργίες.

Σε εθνικό επίπεδο

Σε περιφερειακό επίπεδο, το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου προσώπων και εμπορευμάτων στο νότιο της Κρήτης.

Ταυτόχρονα, είναι ένα από τα δέκα ελληνικά λιμάνια εθνικής σημασίας και το 3ο στη διακίνηση εμπορευμάτων στον ελληνικό χώρο.

Με τις σημαντικές επενδύσεις της προηγούμενης δεκαετίας, το λιμάνι σήμερα διαθέτει υποδομές για εξυπηρέτηση πλοίων 4ης και 5ης γενιάς.

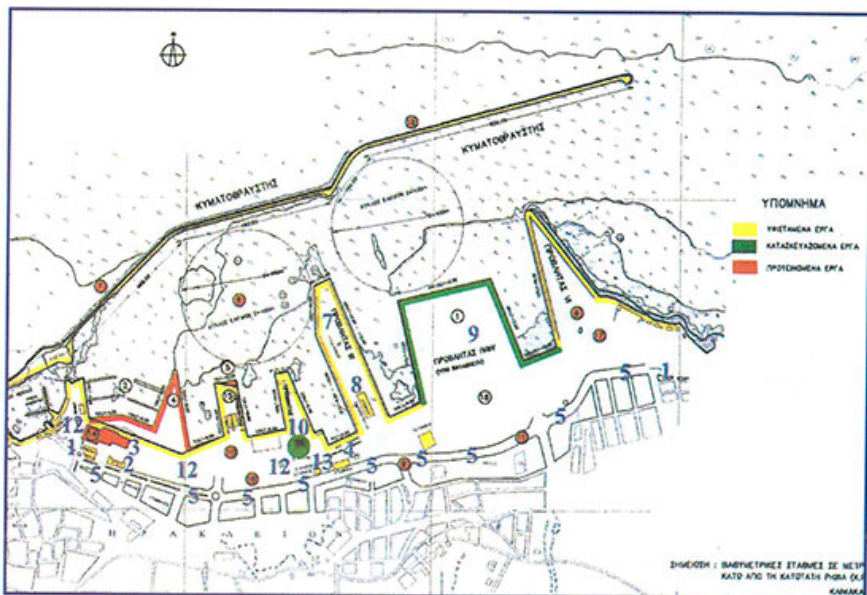
Με το νέο πλαίσιο λειτουργίας (Ν. 2932/01) και τη νέα επωνυμία του, «Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.», αποτελεί έναν ευέλικτο φορέα και μοχλό ανάπτυξης της περιφερειακής και εθνικής οικονομίας.

Σε τοπικό επίπεδο

Κάθε λιμάνι απεικονίζει την ιστορία της πόλης του, και ειδικά στο λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκονται σημαντικά κεφάλαια της ιστορίας του τόπου, το φρούριο Κούρτε, τα Νεώρια, τα θαλάσσια τείχη.

Στο λιμάνι όμως, εκτός από ιστορία, υπάρχει και ζωή, παρόν και μέλλον.

Ο ΟΛΗ θέλει να ενδυναμώσουμε τους δεσμούς της πόλης με το λιμάνι, με νέες κοινωνικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες. Η λιμενική κοινότητα (οι εργαζόμενοι στο λιμάνι, στα γραφεία, στην προβλήτα, στους γερανούς, οι λιμενεργάτες, οι πράκτορες, οι λιμενικοί) είναι όλοι περήφανοι γιατί συμβάλλουν στον κοινό σκοπό: το λιμάνι να προσδεύει, η πόλη να προσδεύει, ο νομός και η Κρήτη να προσδεύουν.



Οι κεντρικές λειτουργίες του λιμανιού Ηρακλείου

Στο λιμάνι του Ηρακλείου συνυπάρχουν και αναπτύσσονται οι ακόλουθες λειτουργίες.

— Αλιευτικό καταφύγιο

Ο περιφερειακός και τοπικός αλιευτικός στόλος (100 σκάφη διαφόρων μεγεθών) εξυπηρετείται στο παλιό ενετικό λιμάνι, με φόντο τα Νεώρια.

— Τουριστικό λιμάνι - μαρίνα τουριστικών σκαφών - ναυταθλητισμός

Στο παλιό λιμάνι, εκτός των αλιευτικών σκαφών, εξυπηρετούνται και τα τουριστικά σκάφη. Ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, το λιμάνι φιλοξενεί πολλά σκάφη που περιοδεύουν στο Αιγαίο και στην Κρήτη. Η μαρίνα προβλέπεται να επεκταθεί με πλωτές προβλήτες και πιο σύγχρονες υπηρεσίες. Ο Ιστιοπλοϊκός και ο Ναυτικός Όμιλος (κωπηλατικός) φιλοξενούνται στο λιμάνι και παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα με συχνές διοργανώσεις ναυταθλητικών αγώνων διεθνούς επιπέδου. Οι διοργανώσεις αυτές προάγουν τον ναυταθλητισμό και κάνουν γνωστή την Κρήτη σε όλον τον κόσμο.

— Επιβατικό λιμάνι

Η πιο χαρακτηριστική λειτουργία ως επιβατικό λιμάνι προσδίδει ζωή και κίνηση στο λιμάνι του Ηρακλείου. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον δυο μεγάλα και σύγχρονα πλοία των κρητικών ναυτιλιακών γραμμών και άλλων εταιρειών.

Το 2001 από το λιμάνι διακινήθηκαν 1.300.000 επιβάτες και 200.000 οχήματα. Σήμερα λειτουργεί ένας μόνον επιβατικός σταθμός ενώ από το καλοκαίρι του 2002 θα τεθεί σε λειτουργία ο δεύτερος, νέος επιβατικός σταθμός, εμβαδού 2.500 m² με υπεσύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες.

— Τουρισμός - κρουαζιερόπλοια

Πριν από το 2004 θα τεθεί σε λειτουργία και 3ος σταθμός επιβατών (με μετασκευή του υφιστάμενου κτιρίου αποθήκης της προβλήτας III), για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται το λιμάνι.

Η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων είναι αυξητική τα τελευταία χρόνια, ενώ ο ΟΛΗ θεωρεί ότι το λιμάνι μπορεί και πρέπει να

αποτελέσει τουριστική πύλη της Κρήτης. Ο Οργανισμός θέλει να υπερβεί το αόριστο αίτημα «τα κρουαζιερόπλοια να μένουν στο λιμάνι περισσότερες ώρες», ασφαλής θετικό, και να προσεγγίσει κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιούν το λιμάνι ως home port. Αυτή η κατεύθυνση έχει πολλή απλοκρασιαστικά αποτελέσματα για την τοπική οικονομία.

Αντιλαμβανόμαστε τον επικουρικό ρόλο του λιμανιού στον τουρισμό, όχι μόνον ως πύλη εισόδου προσώπων αλλά και ως κόμβο μεταφορών, ως terminal ή hub όπως ήνεν οι πιο ειδικοί, ως συνέργεια αεροδρομίου - λιμανιού - ξενοδοχειακής υποδομής - φυσικού περιβάλλοντος, και όλα αυτά έχουν μια υπεραξία λόγω της γεωστρατηγικής θέσης μας στη Μεσόγειο

θάλασσα.

— Εμπορικό λιμάνι

Η διακίνηση εμπορευμάτων συμπληρώνει τη διακίνηση επιβατών στο λιμάνι και από κοινού προσδιορίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά του ως επιβατικό - εμπορικό λιμάνι. Το 2000 διακινήθηκαν 3.200.000 τόνοι εμπορευμάτων και 3.500 containers και αναπτύσσεται διαμετακομιστικό εμπόριο με αυξητική τάση.

Η διακίνηση εμπορευμάτων γίνεται κυρίως στην προβλήτα III ενώ προγραμματίζεται η μεταφορά της δραστηριότητας αυτής στη γειτονική νέα προβλήτα έκτασης 150 στρεμμάτων.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που διαθέτει το λιμάνι είναι αξιόλογος για περιφερειακό λιμάνι: 7 ηλεκτροκίνητοι γερανοί & 2

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων

Χρόνος Υλοποίησης

Οριστική περιγραφή λιμένα - Οριοθέτηση χώρου ελεύθερης πρόσβασης του κοινού, προς το δυτικό μέρος του λιμένα (αλιευτικό και τουριστικό λιμάνι - περιοχή Κάστρου και προβλήτας Λιμεναρχείου)	A' Εξάμηνο 2003
Αξιοποίηση Θαλάσσιου Ερευνητικού Κέντρου (Μετεγκατάσταση Λιμεναρχείου)	B' Εξάμηνο 2002
Αξιοποίηση κτιρίων ψυγείων. Δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου	B' Εξάμηνο 2003
Διαπλάτυνση χώρου επιβατηγού λιμένα με μεταφορά της υπάρχουσας περιφράξης	A' Εξάμηνο 2003
Μεταφορά εσωτερικού δρόμου του λιμένα προς τα εξωτερικά όριά του (εσωτερικός συγκοινωνιακός δακτύλιος)	A' Εξάμηνο 2003
Άμεση αποκατάσταση του προβλήτα που έχει υποστεί καθίζηση	B' Εξάμηνο 2002
Μετατροπή του σημερινού εμπορικού προβλήτα σε προβλήτα κρουαζιεροπλοίων	A' Εξάμηνο 2003
Μετατροπή της αποθήκης του λιμένα σε σταθμό επιβατών εξωτερικού	A' Εξάμηνο 2003
Η μετατροπή του νέου εμπορικού προβλήτα σε πλήρες εμπορικό διαμετακομιστικό λιμάνι με μεταφορά όλων των γερανογεφυρών σ' αυτόν	A' Εξάμηνο 2003
Η λειτουργία του νέου επιβατηγού σταθμού ως σταθμός εσωτερικών γραμμών	A' Εξάμηνο 2003
Η δημιουργία και δεύτερου μικρού σταθμού επιβατών εσωτερικού	A' Εξάμηνο 2003
Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων για τις ανάγκες του λιμένα και της πόλης του Ηρακλείου	A' Εξάμηνο 2003
Δημιουργία συγκοινωνιακού σταθμού (terminal)	B' Εξάμηνο 2003

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr

Mobile Crane, περνοφόρα οχήματα για μεταφορά - στοιβάση containers, περνοφόρα οχήματα, 2 τράκτορες, 2 γεφυροπλάστιγγες.

— Μικρή επισκευαστική ζώνη

Η μικρή επισκευαστική ζώνη είναι απαραίτητη και συμπληρωματική λειτουργία για το λιμάνι. Σήμερα γίνονται επισκευαστικές δραστηριότητες από ιδιώτες στο χώρο του καρνάγιου.

Ο ΟΛΗ προγραμματίζει την οργανωμένη ανάπτυξη της μικρής επισκευαστικής ζώνης για τα τουριστικά και αθλητικά σκάφη, σε συνεργασία με ιδιωτικούς φορείς στην ανατολικότερη προβλήτα, όπου διατίθεται ο αναγκαίος και κατάλληλος χώρος.

Έργα υποδομής στα μελλοντικά σχέδια του ΟΛΗ

1. Επέκταση και εκσυγχρονισμός του 1ου επιβατικού σταθμού στην προβλήτα Ι.
2. Κατασκευή τερματικού σταθμού λιμένος για αστικά, υπεραστικά λεωφορεία, ταξί.

Έργα σημαντικά για τη διασύνδεση παρελθόντος - μέλλοντος, πόλης - λιμανιού

- Ίδρυση Μουσείου Ιστορίας Λιμένος.
- Αξιοποίηση, ανάδειξη, ηλεκτροφωτισμός και συντήρηση ενετικού λιμένα.
- Ηλεκτροφωτισμός και ανάδειξη μνημείων-συμβόλων για το λιμάνι: φρούριο Κούλε και Νεώρια.
- Διαμόρφωση περιοχής Μπεντενάκι.

Έργα ανάπτυξης στα μελλοντικά σχέδια του ΟΛΗ

1. Δημιουργία Business Center (έργο Real Estate). Πρόκειται για ένα κτίριο ωφελήμου επιφανείας 5.000 τ.μ., το οποίο βρίσκεται σε κεντροβαρικό σημείο του λιμανιού, χρησιμοποιήθηκε στο παρελθόν ως ψυγείο και σήμερα είναι εγκαταλελειμμένο. Το κτίριο είναι άριστης κατασκευής, στατικά επαρκές και, σύμφωνα με μελέτη που έχει συνταχθεί, μπορεί να μετατραπεί σε συγκρότημα γραφείων και καταστημάτων. Στα γραφεία και τα καταστή-

— Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης επιχειρησιακών δραστηριοτήτων.

— Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης διοικητικών δραστηριοτήτων.

3. Σύστημα ηλεκτρονικού επιχειρείν στον ΟΛΗ:

— Εμπνευσματικός σταθμός (σύστημα κατάθεσης εγγράφων, παροχή πληροφορόρησης, προβολή).

— Επιβατικός σταθμός (ηλεκτρονική πληροφορόρηση επιβατών).

4. Συνεχής επιμόρφωση (σύστημα τηλε-εκπαίδευσης).

5. Ανάπτυξη γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών (GIS) για το λιμάνι.

6. Parking (έργο Real Estate).

Οργάνωση των χώρων στάθμευσης εντός του χώρου του λιμένος (για Ι.Χ., φορτηγά, λεωφορεία) και κατασκευή νέου σύγχρονου σταθμού αυτοκινήτων.

Ολυμπιακό λιμάνι

Η πόλη του Ηρακλείου είναι μία από τις ελληνικές πόλεις που θα φιλοξενήσει Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004. Είναι σε εξέλιξη, μελέτη βελτίωσης της όψης του λιμένος για τη διαμόρφωση της παραλιακής λεωφόρου με κυκλοφοριακές διευθετήσεις και δημιουργία χώρων πρασίνου και περιφράξης. Το έργο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την πρόσβαση στο λιμάνι από το αεροδρόμιο και από την εθνική οδό. Οι χρηματοδοτικοί πόροι του έργου είναι εξασφαλισμένοι.

Η Ολυμπιακή Οδύσσεια

Το καλοκαίρι του 2004 το λιμάνι του Ηρακλείου θα είναι τερματικός κόμβος της Ολυμπιακής Οδύσσειας, επίσημο προ-ολυμπιακό αθλητικό και πολιτιστικό γεγονός. Αυτό σημαίνει για το λιμάνι: extra υποδομή για ελλιμενισμό 300 σκαφών σε πλωτές προβλήτες, ομαδική πλώρη σκαφών -300 έως 400- προς την Κρήτη από τα διάφορα μέρη της Μεσογείου, ομαδικός πλους από την Κρήτη προς την Αθήνα, ιστιοπλοϊκοί αγώνες ανοικτής θαλάσσης, πολιτιστικά γεγονότα.

Εταιρική ταυτότητα

Η μετατροπή του νομικού καθεστώτος του ΝΠΔΔ σε Α.Ε. θέτει σε νέα αναπτυξιακή τροχιά τη λειτουργία του λιμανιού.

Ήδη έχουν γίνει τα παρακάτω βήματα: Μετατροπή και προσαρμογή του προηγούμενου λογιστικού συστήματος στις ανάγκες του διπλογραφικού συστήματος της Α.Ε. Α.Ε., λογιστική παρακολούθηση της Α.Ε. από εταιρεία-σύμβουλο, επιλογή με καλύτερη και διαγωνισμό νέου σήματος και λογότυπου της Α.Ε.



3. Διαμόρφωση, οργάνωση και συμπληρωματικός εξοπλισμός στη νέα προβλήτα ΙV.

4. Εξοπλισμός λιμένος για την εξυπηρέτηση επιβατών και σκαφών (travel lift, λεωφορεία μεταφοράς επιβατών - αποσκευών από τα πλοία προς την έξοδο του λιμένος και τους σταθμούς λεωφορείων κ.λπ.).

5. Ενεργειακό κέντρο - Ενοποίηση υποσταθμών λιμένος και νέα δίκτυα.

6. Οργάνωση συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης (υγρών και στερεών αποβλήτων).

7. Κατασκευή εγκαταστάσεων υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων των πλοίων, προκειμένου να αποφεύγεται η ρύπανση των θαλάσσιων που προέρχεται από την αυθαίρετη απόρριψη των καταλοίπων αυτών στα πελάγη (σύμβαση MARPOL).

8. Προσθήκη νέων πλωτών προβλητών στο ενετικό λιμάνι.

ματα που θα κατασκευασθούν μπορούν να στεγασθούν και να εξυπηρετηθούν, εκτός από τις υπηρεσίες του ΟΛΗ Α.Ε. και του Λιμεναρχείου, ναυτιλιακά, τουριστικά γραφεία, γραφεία και τμήματα τραπεζών, καταστήματα και γραφεία εξυπηρέτησης και λειτουργίας της παρακείμενης μαρίνας και κάθε άλλη δραστηριότητα σχετική με τη δραστηριότητα του λιμένος.

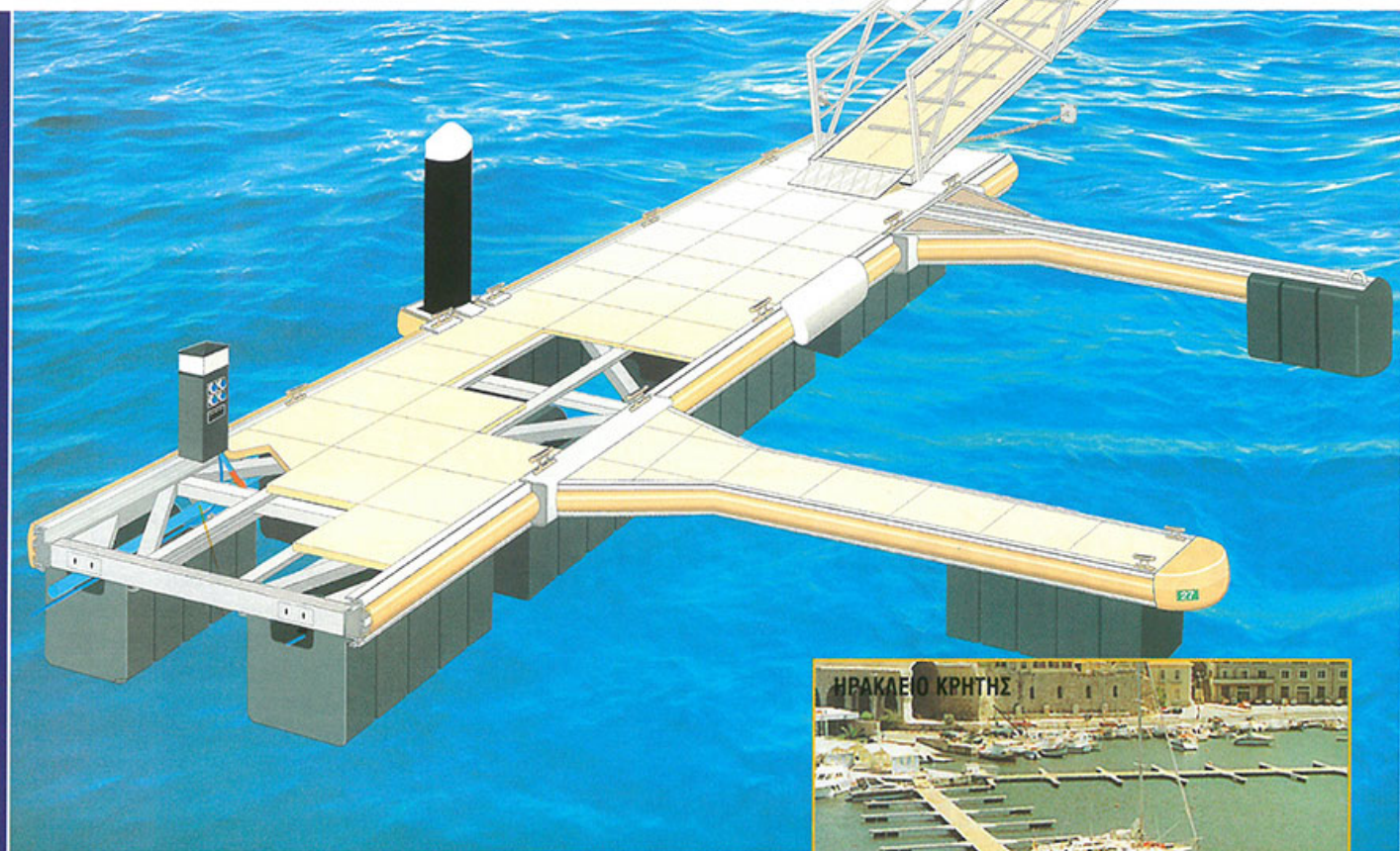
2. Λιμάνι Ηρακλείου: «Πύλη εισόδου στην Κρήτη - Πύλη εισόδου στην Κοινωνία της Πληροφορίας και στις Νέες Τεχνολογίες» («port - portal» έργο πληροφορικής).

Μεγάλο έργο πληροφορικής και εισαγωγής των νέων τεχνολογιών στη λειτουργία του ΟΛΗ και διασύνδεση με την οικονομία της Κρήτης. Κύρια θέματα:

α) Βασική τηλεπικοινωνιακή υποδομή (δίκτυο οπτικών ινών, ασύρματο δίκτυο).

β) Μηχανογραφημένη διαχείριση των λειτουργιών του ΟΛΗ:

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



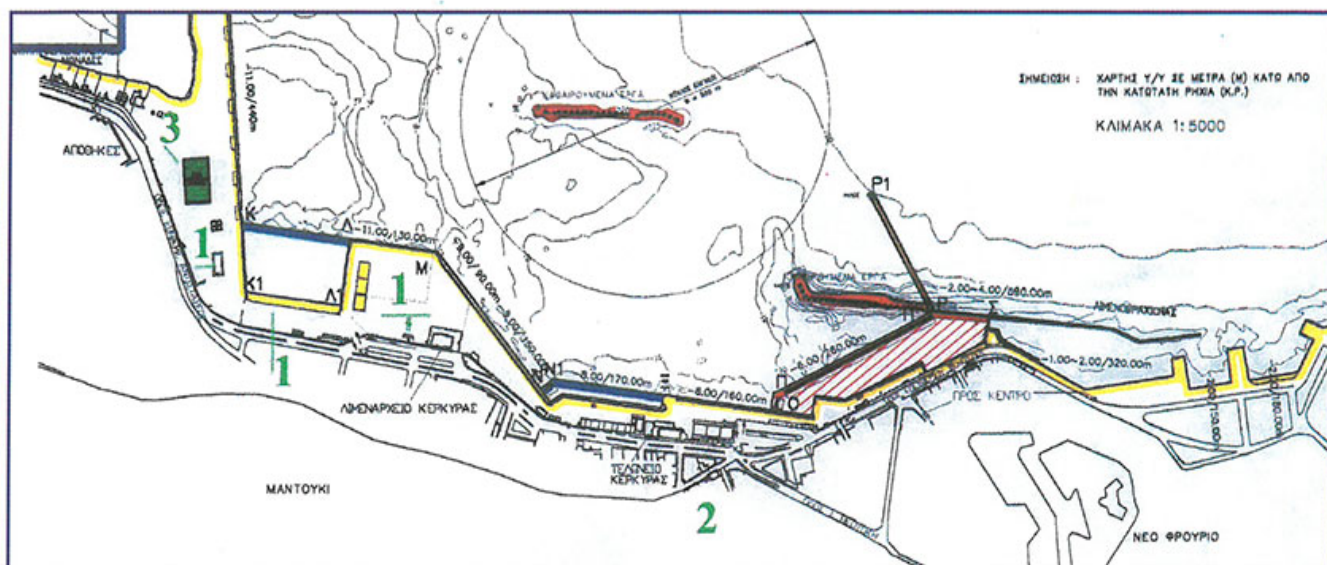
Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

Μαρίνες: Rimini, Cannes, Sydney, Le Havre, Nice,
St. Tropez, Βηρυτός, είναι μερικοί από τους
4.000 πελάτες μας που μας εμπιστεύονται.



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

Α. Αλίμου 52, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 010.98.51.122
Fax: 010.98.51.199, e-mail: eliteyac@otenet.gr



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.

Ένα μεγάλο τουριστικό λιμάνι στο κέντρο της Μεσογείου

του Νίκου Καλοδίκη, διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΚΕ Α.Ε.



Ο πρόεδρος της τελευταίας Λιμενικής Επιτροπής του Α.Τ. Κέρκυρας και νυν διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε., έχω βιώσει την προσπάθεια μετεξέλιξης του λιμένα Κέρκυρας από το στάδιο της μελέτης μέχρι τη φάση της υλοποίησης των έργων που θα το καταστήσουν ένα μεγάλο τουριστικό λιμάνι εθνικής σημασίας.

Με δεδομένα τις αγκυλώσεις του κρατικού μηχανισμού, την προσπάθεια διατήρησης κεκτημένων από ορισμένα πολιτικά κέντρα λήψης αποφάσεων και την αναμφισβήτητη γραφειοκρατία, είναι φανερό ότι η σημερινή κυβέρνηση και η ηγεσία του ΥΕΝ, ψηφίζοντας το Ν. 2932/ 2001, έδειξε τάσεις προσαρμογής στις απαιτήσεις των καιρών. Η δημιουργία της Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, που σήμερα βρίσκεται σε στάδιο οργάνωσης, αλλή στην πορεία θα πρέπει να εξελιχθεί, ξεπερνώντας όλα τα εμπόδια, σε βασικό όργανο χάραξης λιμενικής πολιτικής και ελέγχου όλων των μεγάλων λιμενικών έργων, είναι απόφαση προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η μετατροπή των φορέων διαχείρισης δέκα (10) λιμένων της χώρας εθνικής σημασίας σε Α.Ε., μεταξύ των οποίων και η Κέρκυρα, θα οδηγήσει σταδιακά σε απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, συγχρό-

νως όμως και στην αναβάθμιση αυτών. Ελπίζω και θα ήθελα να πιστεύω ότι το κεντρικό μήνυμα του Ν. 2932/2001 είναι: Χάραξη λιμενικής πολιτικής και έλεγχος όλων των μεγάλων λιμενικών έργων από τη ΓΓΛ και λιμενικής πολιτικής. Εφαρμογή και υλοποίηση της λιμενικής πολιτικής από τα Δ.Σ. των οργανισμών, προσαρμοσμένης στις τοπικές συνθήκες. Εκτέλεση όλων των μεγάλων λιμενικών έργων από τους οργανισμούς με μόνη προϋπόθεση την ύπαρξη των αναγκαίων υποδομών (τεχνική υπηρεσία κ.λπ.). Αν ακολουθήσουμε την πορεία αυτή, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη διαφορετικότητα των Λιμένων Εθνικής Σημασίας από άποψη δραστηριοτήτων, τομέων λειτουργίας, οικονομικής κατάστασης, υποδομών και ανθρωπι-

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων

Χρόνος Υλοποίησης

Διαμόρφωση και ασφαλτοστρώσεις χερσαίων χώρων λιμένα Κέρκυρας	Β' Εξάμηνο 2002
Συντήρηση - επισκευή και εξωραϊσμός των κτιρίων εντός του λιμένα Κέρκυρας	Β' Εξάμηνο 2002
Σήμανση - επίπλωση - διακόσμηση κτιρίου νέου επιβατηγού σταθμού λιμένα Κέρκυρας. Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου	Α' Εξάμηνο 2003
Αποκατάσταση παράκτιου τείχους στη θέση ΝΑΕΚ, των κρητιδωμάτων των πεζοδρομίων και των στηθαίων της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας	Βρίσκεται στο στάδιο ανάθεσης της μελέτης, με χρηματοδότηση από πόρους του ΟΛΚΕ. Δεν έχουν βρεθεί μέχρι σήμερα πόροι για την υλοποίηση του έργου

νου δυναμικού, τότε το μέλλον για τα συγκεκριμένα λιμάνια διαγράφεται ευοίωνο. Αν θεωρηθεί όμως ότι με αποφάσεις κοινές και για τα δέκα (10) λιμάνια σε όλα τα ζητήματα, εκπορευόμενες από την κεντρική εξουσία, θα λυθούν τα υπάρχοντα προβλήματα, τα δε Δ.Σ. των οργανισμών μόνο διαδικαστικά θα παρεμβαίνουν, τότε η «αλληλεγγύη» που καταγράφεται στο Ν. 2932/2001 θα αποδειχθεί στο μέλλον γράμμα κενό περιεχομένου.

Είναι φανερό ότι οι δέκα οργανισμοί έχουν διαφορετικό σημείο εκκίνησης και διαφορετικές προτεραιότητες. Πρέπει να αφήσουμε τα Δ.Σ. να αυτενεργήσουν. Οι άνθρωποι που συμμετέχουν σ' αυτά είναι οι μόνοι που γνωρίζουν να ιεραρχήσουν τα προβλήματα κατά σειρά προτεραιότητας· είναι οι μόνοι που αντιμετωπίζουν κάθε πρωί την καθημερινότητα του λιμανιού.

Εμείς λοιπόν στην Κέρκυρα, από το 1997 αποφασίσαμε ότι, χωρίς τις αναγκαίες υποδομές, το λιμάνι μας ήταν αδύνατον να εξυπηρετήσει τα ζητούμενα από την ελληνική και τη διεθνή ναυτιλία.

Γι' αυτό εκπονήσαμε τη μελέτη «Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Κέρκυρας» (Master Plan) που χρηματοδοτήθηκε από ιδίους πόρους του ΟΛΚΕ Α.Ε. με ποσόν περίπου 1.000.000 €.

Με βάση λοιπόν τη μελέτη αυτή, έχουμε πετύχει τα εξής:

- Αποπερατώσαμε το Νέο Επιβατικό Σταθμό, που χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα INTERREG II με ποσόν 3.670.000 €.

- Εντάξαμε το μεγάλο λιμενικό έργο «Προσάνεμος μόλος», ύψους δαπάνης 20.000.000 € στο ΠΕΠ Ιονίων Νήσων του Γ' ΚΠΣ.

Το έργο προβλέπουμε να δημοπρατηθεί εντός του 2002. Αφορά την επέκταση της προβλήτας των κρουαζιερόπλοιων κατά 450 μ. περίπου.

Η αναγκαιότητα του συγκεκριμένου έργου επιβεβαιώνεται απόλυτα από την αλματώδη αύξηση των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων στην Κέρκυρα κατά τα δύο τελευταία χρόνια.

- Έχει προταθεί από την Π.Ι. Νήσων, το δεύτερο μεγάλο λιμενικό έργο «Υπνήνεμος μόλος» στο πρόγραμμα INTERREG III (Ελ-



λάδα-Αθηνά), προϋπολογισμού 10.000.000 €.

Υπάρχει βεβαιότητα για την ένταξη του, λόγω της απόλυτης ωριμότητας της μελέτης, και προβλέπουμε δημοπράτησή του εντός του 2002.

Με την υλοποίηση του έργου επιτυγχάνεται ο διαχωρισμός του λιμανιού της Κέρκυρας σε δύο ανεξάρτητα τμήματα (εξωτερικού - εσωτερικού). Οι υποδομές του συγκεκριμένου έργου αφορούν το λιμάνι εσωτερικού, που θα εξυπηρετηθεί στη χερσαία ζώνη από τον Παλιό Επιβατικό Σταθμό.

Τέλος, αφού από την κυβέρνηση ο λιμένας Κερκύρας χαρακτηρίστηκε ως «πύλη εισόδου» ξένων επισκεπτών για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, κατορθώσαμε να χρηματοδοτηθούμε από το πρόγραμμα «Ελλάδα 2004» με ποσόν 1.900.000 €, με το οποίο εξωραϊζουμε οθοληρωτικά τη χερσαία ζώνη του λιμένα.

α) Επιπλέον, σημαίνουμε και με ορισμένες αισθητικές παρεμβάσεις αναβαθμίζουμε λειτουργικά το Νέο Επιβατικό Σταθμό, β) ανακαινίζουμε πλήρως τον Παλιό Επιβατικό Σταθμό, γ) εξωραϊζουμε τη χερ-

σαία ζώνη με νέες ασφαλιστικές, πεζοδρόμια, θέσεις στάθμευσης ταξί, τουριστικών λεωφορείων κ.λπ.

Τα έργα αυτά έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, δημοπρατούνται εντός δύο (2) μηνών και προβλέπουμε αποπεράτωση τους πρώτους μήνες του έτους 2003.

Από τα παραπάνω περιληπτικά εκτεθέντα είναι φανερό ότι η επόμενη τετραετία είναι κρίσιμη για το λιμάνι της Κέρκυρας.

Ο ΟΛΚΕ Α.Ε. και οι υπηρεσίες του εργάσθηκαν την προηγούμενη τριετία και κατόρθωσαν να ξεπεράσουν όλα τα εμπόδια, ώστε σήμερα να περιμένουν ήρεμα να δρέψουν τους καρπούς της δουλειάς τους. Το όφελος για τον τουρισμό είναι πασιφανές όταν αποπερατωθούν τα συγκεκριμένα έργα.

Η συμπάρσταση του ΥΕΝ και ειδικότερα του Γ.Γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής είναι δεδομένη.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι το 2006 ένα μεγάλο τουριστικό λιμάνι θα είναι έτοιμο στο νησί μας. Ένα απαραίτητο εργαλείο που θα βοηθήσει την τοπική οικονομία αλλά και την εθνική γενικότερα.

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



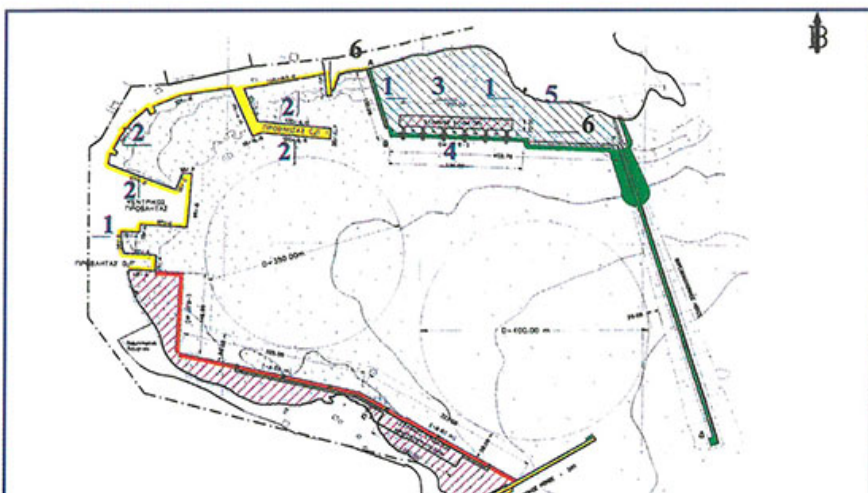
International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.

Στρατηγικός εκσυγχρονισμός

του Δημητρίου Δεληγιάννη, προέδρου ΟΛΛ Α.Ε.



ο Λαύριο, εκτός από μεγάλο μεταλλευτικό - μεταλλουργικό κέντρο, υπήρξε και σημαντικό λιμάνι, από τα πολύ παλιά χρόνια, εξαιτίας της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης του. Είναι γνωστή σε όλους η μεγάλη συμβολή του Λαυρίου στην ανάπτυξη της Αθηναϊκής Δημοκρατίας και του πολιτισμού, κατά τους Κλασικούς χρόνους. Στις μέρες μας, οι αρμόδιοι, κατανοώντας τη στρατηγική σημασία, σχεδιάζουν και επιχειρούν την αναβάθμισή του, προωθώντας μια σειρά έργων υποδομής που θα καταστήσουν το λιμάνι του Λαυρίου ένα σύγχρονο και πρότυπο λιμάνι, το οποίο κατά κύριο λόγο θα εξυπηρετεί τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, προσθέτοντας όμως και άλλες πιο προηγμένες λειτουργίες.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, μελετώνται και παράλληλα υλοποιούνται διάφορα έργα αναβάθμισης του λιμανιού, κάποια από τα οποία έχουν ήδη παραδοθεί σε λειτουργία. Ο νέος λιμένας που έχει ήδη κατασκευασθεί, έχει μήκος μόλις Α/Β 628 μ. και Ν/Α 282 μ., με 6 ράμπες που εξυπηρετούν την επιβατική ακτοπλοία. Στο στάδιο της μελέτης βρίσκεται ο νέος πρότυπος επιβατικός σταθμός (passenger-terminal) και στο στάδιο της δημοπράτησης βρίσκονται τρεις μόλχοι για πλοία νέας τεχνολογίας (High Speed).

Παράλληλα λειτουργεί αθλητικό καταφύγιο, όπου ελλιμενίζονται μικρά και μεγάλα αθλητικά σκάφη, καλύπτοντας μια δραστηριότητα που ασκεί ένα τμήμα συμπολιτών μας, η οποία συμβάλλει στην τοπική οικονομία. Στο μυλό του κόλπου λειτουργεί τουριστικό λιμάνι που εξυπηρετεί τα σκάφη αναψυχής. Επίσης λειτουργεί εμπορικό λιμάνι που εξυπηρετεί τη βιομηχανία του Λαυρίου και της ευρύτερης περιοχής. Σήμερα, το ελληνικό κράτος, κατανοώντας τη στρατηγική σημασία του λιμανιού στο Λαύριο, με το νόμο 2932 μετέτρεψε το Λιμενικό Ταμείο σε Ανώνυμη Εταιρεία. Έτσι, η προσπάθεια της Πολιτείας για ανάπτυξη ενός σύγχρονου λιμανιού πολυεπίπεδης χρήσης αναβαθμίζεται και ταυτόχρονα προσκαλεί την ίδια την εταιρεία να κολλυμπήσει σε βαθιά νερά. Με προίκα το νέο επιβατικό λιμάνι, που έχει 6 ράμπες, η εταιρεία προγραμματίζει με βάση το Master Plan, που βρίσκεται υπό έγκριση από τους αρμόδιους φορείς της Πολιτείας, την εγκατάσταση λιμενικών υποδομών ευρωπαϊκού τύπου ούτως ώστε να καταστήσει το λιμάνι του Λαυρίου πρώτο High Speed λιμάνι της Ελλάδας. Οι δύο σειρές λιμενοπαραστάδων που πρόκειται να εγκατασταθούν στο Λαύριο, αυξάνουν τη χωρητικότητα του κατά 3 θέσεις, η δε ασφάλεια των πλοίων βελτιώνεται ακόμη περισσότερο. Παράλληλα, μειώνεται θεαματικά ο χρόνος που χρειάζεται ένα σκάφος για να δέσει και να αποπλεύσει. Η γεωγραφική θέση, δε, του λιμανιού σε σχέση με τα νησιά του Αιγαίου, του προσδίδουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα χωρίς προηγούμενο. Ήδη άρχισαν οι εργασίες για την αποπεράτωση του κλειστού δρόμου Κερατέας-Λαυρίου και έτσι το λιμάνι μας απέχει μόλις 15 λεπτά από το αεροδρόμιο. Τέτοιοι χρόνοι δεν υπάρχουν σε κανένα λιμάνι της Ευρώπης. Για τις εργασίες του λιμανιού έχουν ήδη δαπανηθεί περίπου 5 δισ. δραχμές. Ο προγραμματισμός των νέων έργων που έχουν προβλεπθεί είναι 11,7 δισ. δραχμές, ενώ προβλεπόταν να είναι 6 δισ. δραχμές. Αυτό είναι δείγμα της διαρκούς και σκόνης προσπάθειας του Οργανισμού για διαρκή υπενθύμιση προς την κυβέρνηση των υποχρεώσεων της έτσι όπως καθορίζονται από δικές της εξαγγελίες. Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου κινείται στο πλαίσιο του Ν. 2932 του 2001, όπως και τα άλλα εννέα λιμάνια εθνικής εμβέλειας. Πολλοί είναι εκείνοι που μιλούν για ανταγωνιστικό πνεύμα των λιμανιών μεταξύ τους. Εμείς ισχυριζόμαστε ότι το σύστημα αυτό των 10 Ανωνύμων Εταιρειών των λιμανιών, συμπεριλαμβανομένων των ΟΛΠ και ΟΛΘ, αποτελεί το μοναδικό όπλο που κατέχει η χώρα μας για να μπορέσει μεσοπρόθεσμα να καταστεί πύλη της Ευρώπης με αξιώσεις. Έτσι, το κάθε λιμάνι αναζητεί το ρόλο του στο πλαίσιο της εθνικής μας λιμενικής πολιτικής, που όσο αυτή θα αναπτύσσεται, τόσο η ευθύνη για την υλοποίηση του στόχου «πύλη της Ευρώπης» θα βρίσκεται στο χώρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Το λιμενικό σύστημα της χώρας δεν νομοθετήθηκε για να αναδειχθεί ο οποίος ανταγωνισμός των λιμανιών μεταξύ τους, αλλά η συμπληρωματικότητά τους. Αυτό είναι το νέο στοιχείο που πρέπει να αξιοποιηθεί, ούτως ώστε ως χώρα του Νότου της Ευρώπης να μπορέσουμε να ανταγωνιστούμε τα βόρεια λιμάνια της Ευρώπης. Υπό το φως αυτών των σκέψεων, η επιχειρηματική προσπάθεια του Ο.Λ. Λαυρίου εμπνέεται από τις εξής αρχές:

1. Ανάπτυξη, κυρίως των δραστηριοτήτων τουριστικού χαρακτήρα.
2. Σεβασμός στο φυσικό περιβάλλον, σκεπτόμενοι ότι αυτό το λιμάνι το έχουμε δανειστεί από τα παιδιά μας.
3. Οικονομική ανακούφιση του πληθυσμού της πόλης, ο οποίος χρόνια τώρα περιμένει την οικονομική ανάπτυξη που θα έρθει από το λιμάνι, η χρήση του οποίου επικουρεί την όλη εθνική προσπάθεια για μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του Κιότο.

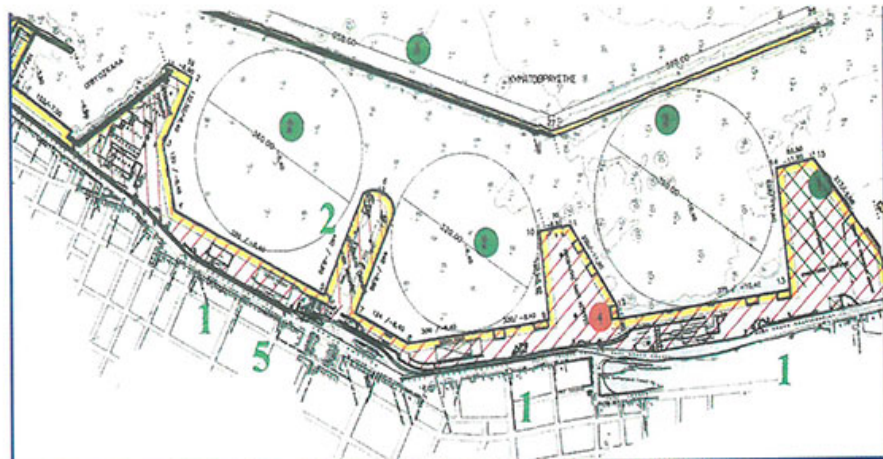
Συνοψίζοντας θεωρούμε ότι το Λαύριο φέρνει το νησί του Αιγαίου πιο κοντά στην Αθήνα και στην Ευρώπη.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων

Χρόνος Υλοποίησης

Σηματοδότηση και διαγραμμίσεις επιβατηγού λιμένα	Α' Εξάμηνο 2002
Κατασκευή στεγάστρων επιβατηγού λιμένα	Α' Εξάμηνο 2002
Ολοκλήρωση περιφράξης επιβατηγού λιμένα	Α' Εξάμηνο 2002
Terminal λεωφορείων	Β' Εξάμηνο 2002



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.

Η κύρια πύλη της χώρας

του Αθανασίου Κυριακόπουλου, προέδρου ΟΛΠ Α.Ε.

Το λιμάνι της Πάτρας, που έχει ιστορία 174 ετών, είναι το μεγαλύτερο της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και το τρίτο λιμάνι της χώρας. Έχει δε χαρακτηριστεί λιμάνι εθνικής σημασίας και σε πρώτη προτεραιότητα κοινοτικού ενδιαφέροντος, καθ' όσον έχει καθιερωθεί ως η κύρια πύλη της χώρας από και προς την Ευρώπη.

Το λιμάνι της Πάτρας συνδέεται με τακτικές γραμμές με τα λιμάνια της Ιταλίας, Πρίντεζι, Μπάρι, Ανκόνα, Βενετία και Τεργέστη, ως και με τα Ιόνια Νησιά, Κεφαλονιά, Ιθάκη, Κέρκυρα, καθώς και την Ηγουμενίτσα.

Από το λιμάνι της Πάτρας διακινούνται με τα πλοία γραμμής εξωτερικού κατ' έτος περίπου 300.000 φορτηγά, 240.000 Ι.Χ., 1.400.000 επιβάτες, και με τα πλοία γραμμής εσωτερικού 25.000 φορτηγά, 100.000 Ι.Χ. και 650.000 επιβάτες.

Το λιμάνι συνδέεται οδικά και σιδηροδρομικά με όλη τη Δυτική Πελοπόννησο, μέσω Ρίου - Αντιρρίου με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα, καθώς και με τον Πειραιά και την Αθήνα. Έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης εκτός από την περιοχή της Πάτρας, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η βιομηχανική ζώνη, και μιας ευρύτερης ενδοχώρας που φθάνει μέχρι την Ήπειρο, νότια μέχρι τη Μεσσηνία και ανατολικά μέχρι την περιοχή του Θεσσαλονικίου της Αττικής.

Το λιμάνι είναι παραδοσιακό μικρό λιμάνι, επιβατηγό και εμπορικό. Σήμερα, λόγω του κλεισίματος μεγάλων βιομηχανιών της Πάτρας, είναι κατά 90% επιβατηγό και κατά 10% εμπορικό.

Στην ευρύτερη λιμενική ζώνη λειτουργεί σύγχρονη μαρίνα, πιστοποιημένη, παρέχουσα όλες τις λιμενικές εξυπηρετήσεις στα ελλιμενιζόμενα 600 σκάφη αναψυχής. Το 1997 άρχισε η κατασκευή του νέου λιμένα Πατρών, νοτίως του υπάρχοντος λιμένα. Το νέο λιμάνι θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.000 μ. περίπου, με βάθος 11 μ., με τη δημιουργία 5 νηοδόχων και 250.000 μ² χερσαίων χώρων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Στη μελέτη του νέου λιμένα προβλέπεται εμπορική προβλήτα 300 μ. καθώς και χερσαίοι χώροι 140.000 μ² για την εναπόθεση εμπο-

ρευμάτων και την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης. Το νέο λιμάνι θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1.500 μ. παράλληλο με τα κρηπιδώματα και σε απόσταση 350 μέτρων από αυτά.

Το 2004 θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες των λιμενικών έργων (κρηπιδώματα - κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του νέου λιμανιού, που θα συνδέεται με την περιμετρική της πόλης και προβλέπεται η σιδηροδρομική σύνδεση αυτού από εγκατεστημένη μελέτη του ΟΣΕ ως και εμπορευματικός σταθμός.

Ο ΟΛΠΑ Α.Ε. διαχειρίζεται το λιμάνι και τη μαρίνα, τα δε ετήσια έσοδα υπερβαίνουν τα 6.000.000 ευρώ.

Με το επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο, του οποίου η διαδικασία ανάθεσης ευρίσκεται σε εξέλιξη, θα καθορισθούν τόσο οι επιχειρηματικές και αναπτυξιακές δράσεις του Οργανισμού Λιμένος, όσο και η γενικότερη συμβολή του λιμένα και της ευρύτερης λιμενικής ζώνης στην πόλη της Πάτρας.

Ο ΟΛΠΑ Α.Ε. τον Ιούνιο του 2001 με το Π.Δ. 2932 έγινε Ανώνυμη Εταιρεία με μία μετοχή που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Διοικείται από 12μελές διοικητικό συμβούλιο, πρόεδρος του οποίου είναι ο κ. Γεώργιος Λάζαρης, πολιτικός μηχανικός, και διευθύνων σύμβουλος ο κ. Νικόλαος Ιωαννίδης, αξιωματικός Π.Ν. ε.α., μηχανός- ηλ/γος ΕΜΠ.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων

Χρόνος Υλοποίησης

Μόνιμο κλείσιμο των χώρων του λιμανιού και η φύλαξή τους από λιμενικά φυλάκια καθ' όλο το μήκος της λιμενικής ζώνης	ΑΜΕΣΑ
ΕΞΑΙΡΕΣΗ από τη φυλασσόμενη λιμενική ζώνη θα είναι η προβλήτα του Αγίου Νικολάου και η μεταξύ του παλιού και του νέου λιμανιού χερσαία ζώνη	Α' Εξάμηνο 2003
Έναρξη έργων προσωρινού συλλεκτηρίου αγωγού σε όλο το μήκος του νέου λιμανιού ως έργο προτεραιότητας	ΑΜΕΣΑ
Κατασκευή οριστικού συλλεκτηρίου αγωγού σε όλο το μήκος του νέου λιμανιού ως έργο προτεραιότητας	Α' Εξάμηνο 2003
Απομάκρυνση περιττών κτιρίων	Α' Εξάμηνο 2003
Παραχώρηση στους δημότες του χώρου μεταξύ των δύο λιμανιών, με έργα ανάπλασης	Σταδιακά από σήμερα έως το 2004

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Κερδίζουμε το στοίχημα με το χρόνο

της Κατερίνας Χατζηπαράσχου, προέδρου ΟΛΡ Α.Ε.



Η μετατροπή του ΝΠΔΔ (ΛΤΡ) σε Α.Ε. δεν θα μπορούσε παρά να είναι μια πρόκληση και ταυτόχρονα πρόκληση. Πρόκληση σε εμένα προσωπικά να συνεχίσω από πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου και ως πρόεδρος του νέου Οργανισμού, στο δ/ντα κ. Κοκκινάκη, τα μέλη του Δ.Σ., το προσωπικό, να προσπαθήσουμε να υλοποιήσουμε τους στόχους που εμείς οι ίδιοι σε συνεργασία με την Πολιτεία (ΥΕΝ και Γ.Γ.ΛΠ) καλούμεθα να βάθουμε, και πρόκληση για όλους εμάς να ξεπεράσουμε τις όποιες δυσκολίες και να υλοποιήσουμε αυτούς τους στόχους με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Τα χρονικά περιθώρια είναι πολύ μικρά. Πρώτος «αντίπαλος» ο χρόνος. Άμεσα λοιπόν (μέσα στο 2002) θα πρέπει να υπάρξουν ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας, η μελέτη και

έγκριση του Στρατηγικού Επιχειρησιακού Σχεδίου και Σχεδίου Εκμετάλλευσης, ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού, ο Κανονισμός Προμηθειών και να υπογραφεί με το Δημόσιο το Συμβόλαιο Διαχείρισης.

Επίσης, σύμφωνα με την οδηγία της Ε.Κ. να υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων ηλίων.

Για όλα αυτά έχουν ήδη προχωρήσει οι διαδικασίες και φαίνεται ότι κερδίζουμε το στοίχημα του χρόνου.

Ερχόμαστε τώρα να δούμε τι γίνεται με το σχεδιασμό έργων και παρεμβάσεων για την αναβάθμιση των λιμένων Ραφήνας και Αγ. Μαρίνας.

Μετά και την επίσκεψη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη με κλημάκι του ΥΕΝ στον Οργανισμό, αποφασίστηκε μια σειρά έργων και λειτουργικών παρεμβάσεων όπως:

- Η άμεση ολοκλήρωση με συμπληρωματικά έργα του ολιγοτικού καταφυγίου.
- Η μελέτη για δημιουργία Καταφυγίου Τουριστικών Σκαφών στο παλιό λιμάνι.
- Να προχωρήσουν τα απαιτούμενα έργα στον κυρίως λιμένα, ώστε να γίνει ένα επιβατηγό λιμάνι σύγχρονο, λειτουργικό, που θα διαθέτει όλες τις απαιτούμενες υποδομές και διευκολύνσεις προς τους χρήστες, όπως επιβατηγό σταθμό, σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων, νέο σύστημα βιολογικού καθαρισμού της ζώνης λιμένα, μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων κτλ.

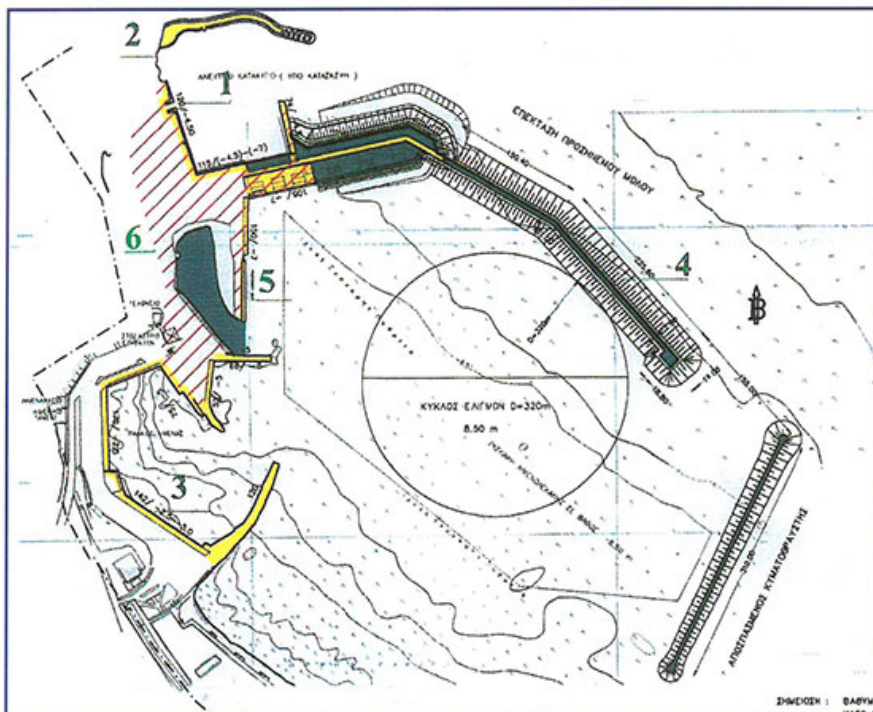
Επίσης θα επιταχυνθούν τα έργα για την καλύτερη πρόσβαση στο λιμάνι.

Είναι γνωστό ότι ένα από τα βασικότερα προβλήματα του λιμένα είναι η δυσκολία στην πρόσβαση από και προς αυτό. Με το χαρακτηρισμό του λιμένα ως Ολυμπιακή Πύλη στοχεύουμε να θυθεί έως το 2004 αυτό το πρόβλημα με κατάλληλα έργα, όπως π.χ. η κατασκευή σήραγγας προς το λιμάνι, η διαπλάτυνση της Λεωφ. Μαραθώνος, η κατασκευή της Σταυρού-Ραφήνας μέχρι το Πικέρμι, που θα ενώνει τη Μαραθώνος με την Αττική Οδό και το αεροδρόμιο κ.ά.

Επίσης έχουμε στη δικαιοδοσία μας το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας.

Έτσι και αυτό το λιμάνι, που εξυπηρετεί την Εύβοια (Στύρα, Αθμυροπόταμο) και σημειωτέον είναι το πιο κοντινό λιμάνι σε ολυμπιακές εγκαταστάσεις (κωπηλατοδρόμιο Σκινιά), θα βελτιωθεί όσον αφορά τις υποδομές του ταυτόχρονα με το λιμάνι της Ραφήνας και ήδη προγραμματίζονται παρεμβάσεις, όπως κατασκευή χώρου αναμονής επιβατών, χώρου στάθμευσης, βελτίωση των προβλητών κτλ.

Για όλα αυτά και άλλα πολλά που είναι στη σκέψη μας και στους σχεδιασμούς μας, ήθελο να είναι η συμμετοχή μας στο νέο Οργανισμό πρόσκληση και πρόκληση. Υπάρχει από όλους διάθεση για δουλειά



και θα προσπαθήσουμε να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις των καιρών. Όμως, για να γίνει αυτό, εκτός των άλλων, χρειαζόμαστε και την κατανόηση και συμπαράσταση του επιβατικού κοινού, το οποίο θέλουμε να διαβεβαιώ-

σουμε ότι βασικός μας στόχος είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτησή του, με σεβασμό στο περιβάλλον, στην πόλη μας και τους κατοίκους της. Εν ολίγοις: Ανάπτυξη με πρωταγωνιστή τον άνθρωπο.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Περιγραφή Έργων - Παρεμβάσεων

Χρόνος Υλοποίησης

Συμπληρωματικά έργα Αλ. Καταφυγίου	Α' Εξάμηνο 2004
Νέος βιολογικός	Β' Εξάμηνο 2003
Μετατροπή του παλαιού λιμένα σε μαρίνα	Β' Εξάμηνο 2003
Ολοκλήρωση προσήνεμου μόλου	Τέλος 2005
Αναβάθμιση - βελτίωση κρηπιδωμάτων	Α' Εξάμηνο 2003
Επιβατηγός σταθμός	Α' Εξάμηνο 2004
Λειτουργικά έργα λιμένος Αγ. Μαρίνας	Α' Εξάμηνο 2004



Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!

International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr



Ο γενικός διευθυντής της ASTAKOS TERMINAL, Β. Κούτσας

Το πρώτο ιδιωτικό λιμάνι της χώρας

Ενα από τα πιο σύγχρονα εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης, με υψηλής τεχνολογίας υπηρεσίες στη διάθεση των επιχειρήσεων και βιομηχανικά οικόπεδα για την εγκατάσταση βιομηχανιών εντός Ελεύθερης Ζώνης, προγραμματίζεται να κατασκευαστεί στη χώρα μας. Ειδικότερα, η ASTAKOS TERMINAL πρόκειται να δημιουργήσει στο Πηλαγιάδι Αιτωλοακαρνανίας ένα κέντρο προσφοράς ολοκληρωμένων λύσεων μεταφοράς για το διεθνές εμπόριο. Θα παρέχει πλήρη σειρά υπηρεσιών υποδοχής, αποθήκευσης, επεξεργασίας προϊόντων, μεταφόρτωσης και διανομής για τους πελάτες του, ικανοποιώντας σύνθετες ανάγκες, στις οποίες τα κρατικά λιμάνια της χώρας αδυνατούν να ανταποκριθούν. Χαρακτηριστικά, προβλέπεται η δημιουργία εγκαταστάσεων container terminal, reefer terminal, bulk terminal, ro-ro terminal κ.ά. Το έργο θα συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της Αιτωλοακαρνανίας και της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Ελλάδας. Πέρα από το γεγονός ότι θα χρησιμοποιήσει τοπικό εργατικό δυναμικό, η ASTAKOS TERMINAL δημιουργεί τις προϋποθέσεις για εμπορική και τουριστική αξιοποίηση σε μια περιοχή που την έχει μεγάλη ανάγκη. Η εταιρεία βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με την Πολιτεία και τις τοπικές Αρχές, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη που προκύπτουν για την περιοχή. Το πρώτο ιδιωτικό λιμάνι πρόκειται να ακολουθήσει την αναπτυξιακή πορεία ενός αντί-

στοιχίου ιταλικού υποβαθμισμένου λιμανιού το οποίο αγοράστηκε από αυτοκινητοβιομηχανία, η δραστηριότητα της οποίας εξασφάλιζε τη βιωσιμότητα της επένδυσης. Εν προκειμένω, το ρόλο αυτόν για την επιτυχία του ελληνικού εγχειρήματος θα μπορούσε να εξασφαλίσει ένα terminal R-R, σε συνδυασμό με την Ιονία Οδό – που θα λειτουργούσε ως πόλος προσέλκυσης άλλων επενδύσεων. Όσον αφορά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα από πλευράς τοποθεσίας, θεωρείται και η δυνατότητα δημιουργίας ενός σταθμού ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμα, που δεν θα υπάρχει στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Ανώτερα στελέχη του ομίλου υποστηρίζουν ότι η συγκεκριμένη επένδυση θα αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στη Δυτική Ελλάδα, επισημαίνοντας ότι η ύπαρξη και η άρτια λειτουργία σύγχρονων υποδομών διακίνησης εμπορευμάτων, όπως λιμάνια, αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομοι, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την παραγωγή πρώτων υλών και την αποστολή προϊόντων και αφορά όλες τις βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις. Το έργο θα ξεκινήσει κανονικά, καθώς το θεσμικό πλαίσιο είναι δεδομένο. Το επενδυτικό πρόγραμμα είναι ύψους 43 δισ. δρχ. και εγκρίθηκε από το υπουργείο Ανάπτυξης με ποσοστό επιδότησης 58%. Το λιμάνι λειτουργεί ήδη δοκιμαστικά, ενώ το πρόγραμμα κατασκευής θα ολοκληρώνεται ανά τομέα δραστηριότητας. Η πλήρης λειτουργία του αναμένεται κατά το 2004. Σε αυτήν τη φάση, τα έργα για την εσωτερική οδοποιία και τα δίκτυα έχουν έρθει εις πέρας κατά 60% ενώ μέχρι στιγμής έχουν ολοκληρωθεί επενδύσεις της τάξεως των 17 εκατομμυρίων ευρώ, από το σύνολο των 126 εκατομμυρίων ευρώ που υπολογίζεται ότι θα απορροφήσει συνολικά η επένδυση. Οι μέχρι

τώρα επενδύσεις που έχουν υλοποιηθεί αφορούν κυρίως έργα εκβραχισμού, μελέτες οργάνωσης κτλ. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι έτοιμες και ήδη λειτουργούν δοκιμαστικά, ενώ λίαν συντόμως πρόκειται να ξεκινήσουν και οι εργασίες για τη δημιουργία και της βιομηχανικής ζώνης σε γεγονική έκταση 1.663 στρεμμάτων. Η έκταση αυτή διαθέτει ρυμοτομικό σχέδιο 18 οικοδομικών τετραγώνων και όρους δόμησης βιομηχανικών οικοπέδων συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας 500 στρεμμάτων περίπου. Επίσης, θα κατασκευαστούν χώροι και υπόστεγα 38.000 τ.μ. Όσον αφορά τα terminals, θα λειτουργήσουν για containers, Roll on-Roll off –για όλα τα φορτία που βγαίνουν με ρόδες– και γενικό φορτίο.

Η ASTAKOS TERMINAL Α.Ε. (Αστακός Τέρμιναλ Ανώνυμη Διεθνούς Εμπορίου και Παροχής Υπηρεσιών Εταιρεία Α.Ε.) συστάθηκε τον Ιούλιο του 1999 από τις εταιρείες που έλαβαν μέρος στο διεθνή διαγωνισμό της ΕΤΒΑ για την ανάδειξη αναδόχου αξιοποίησης της ΝΑΒΙΠΕ. Η ΝΑΒΙΠΕ αποτελεί τη μοναδική στην Ελλάδα βιομηχανική και εμπορική ελεύθερη ζώνη που περιλαμβάνει ένα δικό της, διεθνών προδιαγραφών, λιμάνι. Έχει έκταση περίπου 1.800 στρέμματα, στα οποία περιλαμβάνονται 18 οικοδομικά τετράγωνα για την εγκατάσταση εταιρειών με εμπορικές ή βιομηχανικές δραστηριότητες. Η ΝΑΒΙΠΕ, η οποία απέχει 75 χλμ. από το Αντίρριο και 52 χλμ. από το Μεσολόγγι, θα είναι η μοναδική στην Ελλάδα ελεύθερη βιομηχανική και εμπορική ζώνη, γεγονός που θα προσελκύσει μεγάλες βιομηχανικές μονάδες από το εξωτερικό. Οι εν λόγω μονάδες ενδιαφέρονται να αξιοποιήσουν το πλεονέκτημα αυτό, εγκαθιστώντας στο χώρο της ΝΑΒΙΠΕ νέες γραμμές παραγωγής και συναρμολόγησης των προϊόντων τους.

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE

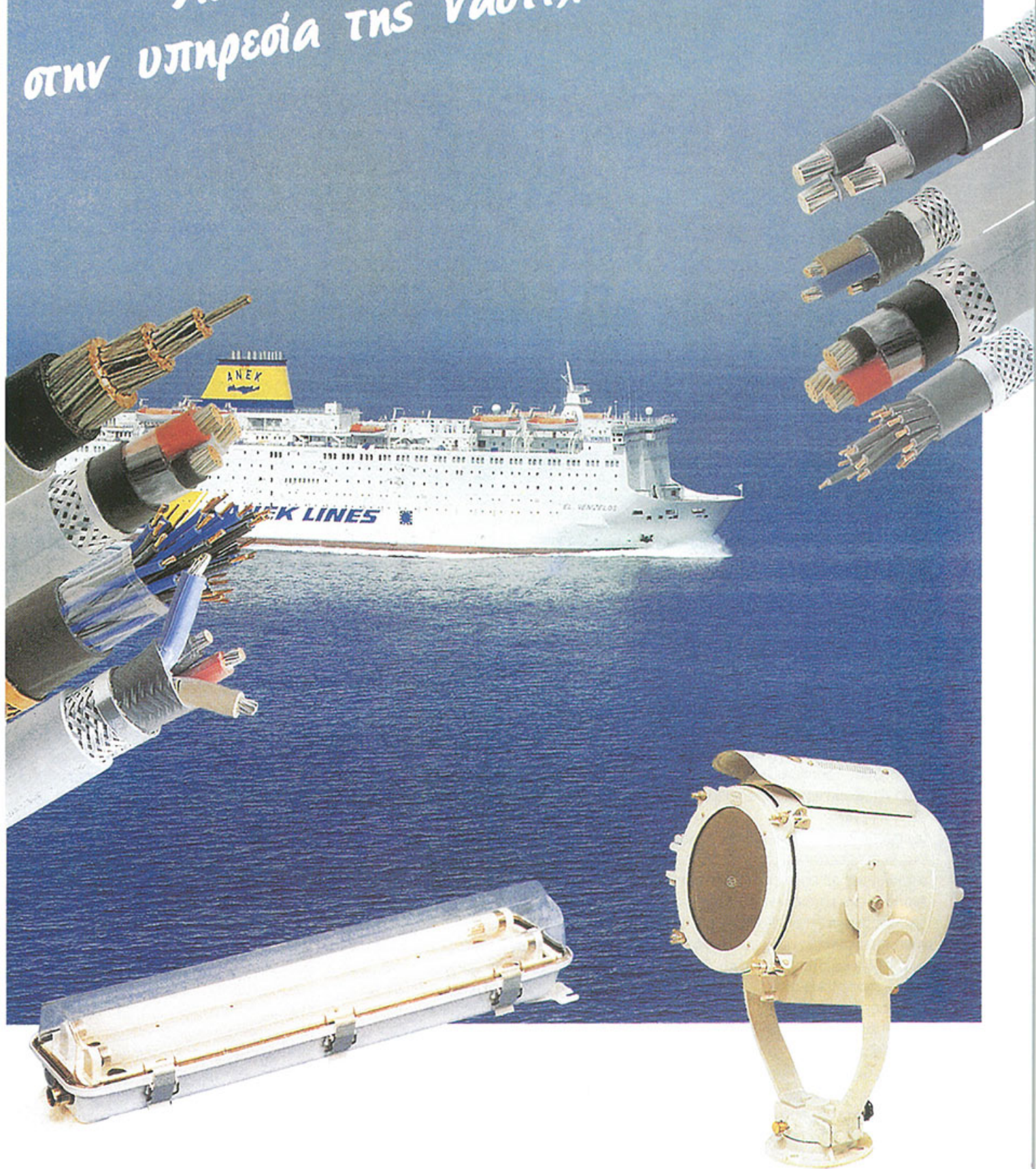


Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΒΗΚΤΙΚΑ ΝΑΥΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

Ο εκσυγχρονισμός των ελληνικών λιμένων



Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει ένα σημαντικό αριθμό λιμενικών εγκαταστάσεων κάθε ποιότητας, μεγέθους διαμετρήματος και σκοπού, οι οποίες υπερβαίνουν τις 700. Από αυτές οι περίπου 450 μπορούν να χαρακτηριστούν ως λιμάνια, εκ των οποίων τα 150 εξυπηρετούνται από πλοία της ακτοπλοΐας.

Σύμφωνα με σχετική μελέτη που εκπόνησε το ΕΜΠ υπό την καθοδήγηση του καθηγητή Κώστα Ι. Μουτζούρη, για λογαριασμό της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοΐας, με θέμα «Υποδομή και εκσυγχρονισμός ελληνικών λιμένων»:

Οι παραπάνω αριθμοί είναι πολύ μεγάλοι έως δυσβάσταχτοι για μια χώρα 11 εκατ. κατοίκων, με 13 εκατ. επισκέπτες ετησίως. Αναλογεί ανά κάτοικο ένας υψηλότερος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων. Η εξήγηση για τα μεγέθη αυτά θα πρέπει να αναζητηθεί και στους παρακάτω λόγους: α) Γεωμορφολογία της χώρας (πολυνησία), β) ιδιομορφίες του χαρακτήρα των κατοίκων, γ) ενασχόληση των Ελλήνων με τη ναυτιλία, το εμπόριο, τα ταξίδια, δ) συγκέντρωση άνω του 80% της οικονομικής ζωής στην παράκτια ζώνη, ε) σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα συγκέντρωση των επισκεπτών της στην παράκτια ζώνη κ.ά.

Μία χώρα με τις γεωμορφολογικές ιδιομορφίες της Ελλάδας και το μεγάλο αριθμό λιμένων απαιτεί ένα καλό δίκτυο θαλασσίων μεταφορών. Η ποιότητα των θαλασσίων μεταφορών, επιβατών και οχημάτων, ειδικά μικρών αποστάσεων όπως οι ακτοπλοϊκές, εξαρτώνται κυρίως από τρεις παραμέτρους:

- Την ποιότητα και το μέγεθος στόλου των εξυπηρετούμενων πλοίων.
- Την ικανότητα και την ποιότητα του προσωπικού των πλοίων, καθώς και
- Την ποιότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η ποιότητα και το μέγεθος των πλοίων είναι κοινώς παραδεκτό ότι έχει βελτιωθεί εντυπωσιακά, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Ορισμένες εφορητιστικές εταιρείες έχουν πετύχει θεαματικά αποτελέσματα στον τομέα αυτό, ενώ αναμένεται ότι θα τις ακολουθήσουν και οι υπόλοιπες, στο πλαίσιο του ανταγωνισμού.

Όσον αφορά την ικανότητα των Ελληνικών ναυτικών, αυτή είναι αναγνωρισμένη σε ολόκληρο τον κόσμο. Περισσότερες αποδείξεις δεν κρίνεται απαραίτητο να δοθούν. Ειδικά αν ληφθούν υπ' όψιν και οι συνθήκες ανεπαρκούς υποδομής στα λιμάνια, και μόνο το γεγονός του πολύ μικρού αριθμού ναυτικών ατυχημάτων στην ακτοπλοΐα αρκεί για απόδειξη της εμπειρίας των ναυτικών.

Απομένει η ποιότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων η οποία, όπως προκύπτει από τα στοιχεία, είναι κακή. Βελτίωση της ποιότητας των θαλασσίων μεταφορών ακτοπλοΐας στη χώρα μας δεν μπορεί να προκύψει παρά μόνον αν βελτιωθεί η ποιότητα των λιμένων. Για να βελτιωθεί, όμως, η λιμενική υποδομή, απαιτείται πραγματική πολιτική βούληση, επειδή η κατασκευή, η συντήρηση, η βελτίωση και η διαχείριση του πλήθους των λιμενικών εγκαταστάσεων της Ελλάδας είναι ένα τεράστιο έργο από οικονομικής, διαχειριστικής και τεχνικής άποψης. Εκτός των άλλων απαιτούνται και τεράστια ποσά, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι ένα λιμενικό έργο είναι εξ αρχής ένα ακριβό έργο. Όπως επισημαίνει η μελέτη του Πολυτεχνείου: Είναι απαράδεκτο σε μια χώρα όπως η Ελλάδα -που σύντομα θα φιλοξενήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες- στην οποία περισσότερο από το 90% των ξένων επισκεπτών καταφεύγουν στην παράκτια ζώνη και από τα λιμάνια της διακινούνται ετησίως περίπου 12 εκατ. επιβάτες, να έχει ένα λιμενικό σύστημα με τόσες ελλείψεις. Για παράδειγμα, είναι μη αποδεκτό και πολύ επικίνδυνο οι εννέα στις δέκα λιμενοπόλες να είναι από ανεπαρκώς έως επικίνδυνα απροστάτευτες από την κυματική διαταραχή και δεν είναι τυχαία τα ατυχήματα που συμβαίνουν κατά καιρούς.

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr



HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

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 ΠΙΕΣΗΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ
& ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ
& ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

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

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra Ltd.

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

Επιτακτική ανάγκη η ασφάλεια των λιμένων

του Παναγιώτη Καμπούρογλου, γενικού διευθυντή της
International Consultants on Targeted Security (ICTS)



Οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας, η μετοχοποίηση και η ραγδαία ανάπτυξη των λιμένων στην Ελλάδα κάνουν επιτακτική την ανάγκη για σχεδιασμό και υλοποίηση ολοκληρωμένων συστημάτων ασφάλειας (Security) στους λιμένες.

Ταξιδεύοντας αεροπορικά ως επιβάτες, είμαστε όλοι συνηθισμένοι να δεχόμαστε παγκοσμίως έως και εξονυχιστικούς ελέγχους ασφάλειας, ταυτοπροσωπίας κτλ. Οι διακομιστές φορτίου νιώθουν τη βαθμιαία επιβολή πρόσθετων μέτρων, όπως και οι εταιρείες που τροφοδοτούν τις αεροπορικές εταιρείες. Μετά την 11η Σεπτεμβρίου τα μέτρα, όχι μόνον αυξήθηκαν, αλλά σειρά επί πλέον μέτρων ασφαλείας εκπονούνται για πρώτη φορά στις Βρυξέλλες σε σχέδιο κανονισμού, ο οποίος με την ολοκλήρωσή του θα τεθεί σε άμεση εφαρμογή από όλες τις χώρες-μέλη. Επί πλέον, διεθνείς οργανισμοί της πολιτικής αεροπορίας, όπως η ICAO ή ECAC, συζητούν νέα δέσμη μέτρων.

Γνωρίζουμε βεβαίως ότι ο χώρος της πολιτικής αεροπορίας ήταν πιλοτικός στα θέματα ασφαλείας λόγω των καταστροφικών συμβάντων που συνέβαιναν και συμβαίνουν παγκοσμίως (έκνομες ενέργειες, αεροπειρατίες κτλ.).

Στο χώρο των λιμένων τι γίνεται, αλήθεια;

Η πρόσφατη -ετυχώς αποτυχημένη- ενέργεια στον Πειραιά μάς υπενθύμισε το γεγονός, ότι και οι εγκαταστάσεις λιμένων αποτελούν δυνητικό στόχο για τρομοκρατικές ενέργειες. Τα συμβάντα με τους λαθρομετανάστες καταδεικνύουν επίσης την άμεση ανάγκη για μέτρα ασφαλείας των λιμενικών υποδομών στη χώρα μας. Δύο είναι τα καθοριστικά γεγονότα που επιτάσσουν πλέον τη λήψη άμεσων μέτρων:

1. Η μετοχοποίηση των λιμένων.
2. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004.



Η μετοχοποίηση των λιμένων: Τα διοικητικά συμβούλια των Οργανισμών Λιμένων καλούνται να παράσχουν καλύτερες υπηρεσίες στον απελευθερωμένο χώρο των λιμενικών υπηρεσιών, να συμβάλουν στις συνδυασμένες μεταφορές, στην ανάπτυξη των συναλλαγών και στην εξυπηρέτηση του εμπορίου γενικότερα (πρβλ. συνέντευξη του κ. Ν. Θωμόπουλου, Γ.Γ. Λιμένων, «Ναυτικά Χρονικά», Τεύχος 49, σ. 70-72).

Είναι διεθνώς ανεγνωρισμένο ότι η ασφάλεια είναι κομμάτι της ολοκληρωμένης διαχείρισης επιχειρήσεων (integrated management tool). Είναι επίσης ανεγνωρισμένο ότι αποτελεί εργαλείο εμπορικής πολιτικής. Η 11η Σεπτεμβρίου απέδειξε για άλλη μια φορά πόσο ευάλωτη είναι η παγκόσμια οικονομία σε θέματα τρομοκρατίας και ότι ο κόσμος όλος αντιδρά άμεσα με αποχή από κάθε είδους μεταφοράς. Σε μια τουριστική χώρα, όπως η Ελλάδα, ένα γεγονός τέτοιο θα ήταν ένα θανάσιμο πλήγμα για τη χώρα.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004: Η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει ότι γεγονότα παγκοσμίου εμβέλειας όπως οι Ολυμπιακοί

Αγώνες είναι δυνητικοί στόχοι των τρομοκρατών. Ένας πολύ αυξημένος αριθμός επισκεπτών, αθλητών, διεθνών αποστολών και φορτίων θα διακινηθούν μέσα από τις υποδομές των λιμένων μας σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα. Πολλοί θα διανυκτερεύσουν στα πολυτελή πλοιά τους μέσα και πολλοί απ' αυτούς θα είναι VIP, άρα από μόνοι τους δυνητικοί στόχοι.

Προτάσεις: Είναι γνωστό ότι 100% ασφάλεια δεν είναι δυνατό να υπάρξει. Η διεθνής πρακτική όμως αποδεικνύει ότι η καλύτερη ασφάλεια είναι η πρόληψη.

Αυτός ο κανόνας εφαρμόζεται με επιτυχία, όπως δείχνουν τα στατιστικά στοιχεία των διεθνών οργανισμών, για δεκαετίες στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας.

Ας αναλύσουμε λοιπόν τα διδάγματα από τα αεροδρόμια και τις αεροπορικές εταιρείες καθώς και την εμπειρία των εξειδικευμένων ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, όπως η ICTS Hellas, που εφαρμόζει παγκοσμίως πρωτοποριακά συστήματα ολοκληρωμένης ασφάλειας.

Τα στοιχειώδη μέτρα ασφάλειας, τα οποία καλούνται οι οργανισμοί λιμένων να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν, είναι μεταξύ άλλων:

- Ανάλυση επικινδυνότητας (risk assessment).
- Διάρθρωση των υποδομών σε ελεγχόμενους και μη.
- Έλεγχος πρόσβασης ατόμων και οχημάτων, έλεγχος επιβατών και προσωπικού (screening).
- Έλεγχος φορτίου και αποσκευών.
- Σχέδια προστασίας λιμένων και εγκαταστάσεων από επίθεση.
- Αποτροπή διείσδυσης σε χώρους ζωτικής σημασίας και συστήματα παρακολούθησης υποδομών.
- Εκπόνηση σχετικών γραπτών διαδικασιών ασφάλειας.
- Εκπαίδευση προσωπικού.
- Περιοδικοί έλεγχοι και επιθεωρήσεις εγκαταστάσεων, προσωπικού, συστημάτων κτλ.
- Αξιολόγηση αποτελεσμάτων και επαναπροσδιορισμού της πολιτικής ασφάλειας του εκάστοτε λιμένα.

Το κράτος και ειδικά η Γενική Γραμματεία Λιμένων καλείται με τη σειρά της να έχει καταλυτικό ρόλο στις εξελίξεις αυτές, τόσο στην Ελλάδα λόγω της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει, όσο και στην Ευρώπη, ζητώντας από την Επιτροπή να κινηθεί προληπτικά προς την ίδια κατεύθυνση. Η ανάγκη για ευρωπαϊκές λύσεις γίνεται επιτακτική, αν αναλογισθεί κανείς την επίτευξη του στόχου για συνδυασμένες μεταφορές και ειδικά του cargo (ναυσιπλοΐας/αεροπορίας).

Χρειάζεται η στενή συνεργασία των λιμένων με τη Γενική Γραμματεία, τον «Αθήνα 2004», τους μεταφορείς και τους φορείς υπηρεσιών ασφάλειας, έτσι ώστε να θεσπισθούν κανόνες και πρότυπα ασφάλειας, παρόμοια με αυτά που ισχύουν εδώ και δεκαετίες στην πολιτική αεροπορία.

H ICTS: Η ICTS Hellas ιδρύθηκε το 1988. Βασισμένη στην εμπει-

ρία 20 και πλέον ετών στο χώρο ασφάλειας στόχων υψηλής επικινδυνότητας παγκοσμίως, όπως ο χώρος της αεροπορικής και αεροδρομιακής ασφάλειας, η ICTS προσφέρει ολοκληρωμένα συστήματα ασφάλειας, που περιλαμβάνουν αρχικά το σχεδιασμό και την εκτίμηση κινδύνων (risk assessment), συνοδεύονται κατόπιν από διαδικασίες πρόληψης τρομοκρατικών ενεργειών και, τέλος, ειδική εκπαίδευση του προσωπικού, προσαρμοσμένα στις εκάστοτε ανάγκες των πελατών.

Σημειώνεται ότι από το 2001, η κοινοπραξία «ICTS Ελλάς, 3 Δ, Wackenhut» ανέλαβε την ευθύνη για τον έλεγχο επιβατών και χειραποσκευών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» των Αθηνών, καθώς και της εκπαίδευσης του προσωπικού της.

Η ICTS Europe Holding B.V., θυγατρική πλέον του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης (Fraport), δραστηριοποιείται σε 13 ευρωπαϊκές χώρες, σε 35 σημεία, με πάνω από 5.000 υπαλλήλους.

Η ICTS έχει σχεδιάσει και εφαρμόζει παγκοσμίως και ιδιαίτερα για τις αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες, την καινοτόμο μέθοδο της ανάλυσης στοιχείων επιβατών (profiling) που εστιάζεται στην ανάλυση στοιχείων ενός μικρού αριθμού ατόμων ή φορτίων που δύνανται ενδεχομένως να δημιουργήσουν κινδύνους στην ασφάλεια πτήσεων.

Η ICTS, με το παγκόσμιο δίκτυο που διαθέτει, παρακολουθεί συνεχώς τις εξελίξεις στο χώρο, αναλύει ενδεχομένους κινδύνους και εφαρμόζει καινοτόμες τεχνολογικές λύσεις. Δύο από τις τεχνολογικές τελευταίες ολοκληρωμένες λύσεις είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα ανάλυσης στοιχείων επιβατών (Automated Profile System) και το σύστημα ταχείας επεξεργασίας στοιχείων των επιβατών (Fast Passenger Processing System, F@PPS). Ειδικά αυτό το σύστημα, που εφαρμόζεται πιλοτικά στα αεροδρόμια του Λονδίνου (Gatwick) και της Νέας Υόρκης (Newark), βασίζεται σε ολοκληρωμένες τεχνολογίες smartcard και έλεγχο βιομετρικών στοιχείων του επιβάτη.

Παράλληλα, η ICTS δραστηριοποιείται στο χώρο της γενικής ασφάλειας, δηλαδή της περιμετρικής ασφάλειας, της πρόσληψης και εξειδίκευσης προσωπικού καθώς και του σχεδιασμού, εφαρμογής και ανάπτυξης συστημάτων ασφαλείας σύμφωνα με τις εκάστοτε ανάγκες των πελατών.

Επίσης, η erHCTS σχεδιάζει μακροχρόνια προγράμματα ασφάλειας, τα οποία αναπροσαρμόζει συνεχώς με τη βοήθεια προγραμματισμένων ή έκτακτων ασκήσεων και ελέγχων, ποιοτικών ελέγχων των συστημάτων και προγραμματισμένων ή επαναληπτικών εκπαιδεύσεων.

Όλη η εταιρεία ICTS είναι πιστοποιημένη με βάση το σύστημα πιστοποίησης ποιότητας ISO 9002.

Μαζί, για έναν κόσμο πιο ασφαλή!



International Consultants on Targeted Security - GREECE



Τηλ.: 010 9616363 - 642

Fax: 010 9615238

e-mail: icts@icts.gr



ήμερα τίποτα δεν είναι ίδιο στον κόσμο και στην περιοχή μας με αυτό που γνωρίζαμε πριν από 10 χρόνια.

Σε γεωστρατηγικό επίπεδο ζούσαμε στην εποχή του Ψυχρού Πολέμου. Ζούσαμε στην

εποχή που τείχη διαχώριζαν πόλεις, θάλασσες και σύνολα κρατών, στην ψυχροπολεμική περίοδο. Σήμερα, αντίθετα, ζούμε μια τάση ενσωμάτωσης όλης της Ευρώπης στους ευρωπαϊκούς θεσμούς. Μπορούμε να πούμε ότι αυτό που οι σοσιαλιστές ηγέτες - μεταξύ άλλων και ο Ανδρέας Παπανδρέου - έλεγαν πως αγωνιζόμαστε για μια Ευρώπη των πολιτών από τον Ατλαντικό μέχρι τα Ουράλια, σήμερα τείνει να γίνει πραγματικότητα μέσα από το νέο διεθνές σκηνικό. Επιπροσθέτως, η τάση αυτή ενσωμάτωσης συνοδεύεται από την ανάπτυξη περιφερειακών συνεργασιών (συνεργασία της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας, της Ευρασίας, της Κεντρικοευρωπαϊκής πρωτοβουλίας). Η ενσωμάτωση στους ευρωπαϊκούς και τα νέα συστήματα ασφαλείας αποτελούν το πλαίσιο που περιγράφει τη νέα γεωστρατηγική πραγματικότητα της Ευρώπης, της Μεσογείου, της περιοχής της Μαύρης Θάλασσας και της Ευρασίας.

Στο γεωοικονομικό πεδίο, πριν από 10 χρόνια γνωρίζαμε τους 3 κόσμους που χαρακτηρίζαν και προσδιόριζαν σε μεγάλο βαθμό και τις οικονομικές εξελίξεις. Η κάθε χώρα είχε μια σαφή οριοθέτηση και έναν προσανατολισμό για πολλά χρόνια και τίποτα δεν φαινόταν ικανό να ανατρέψει τα υπάρχοντα τότε συστήματα σε εκείνον τον κόσμο των απόλυτων βεβαιότητων.

ΣΗΜΕΡΑ ΖΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ της παγκοσμιοποίησης, της κατάρρευσης των συνόρων, γεωγραφικών και οικονομικών. Αναμφισβήτητο ο προωθητικός μηχανισμός αυτής της παγκοσμιοποίησης είναι η τεχνολογία και ιδιαίτερα αυτή των επικοινωνιών. Η ενσωμάτωσή της στην παραγωγική διαδικασία προσδιορίζει και το ρυθμό ολοκλήρωσης της παγκοσμιοποίησης. Ωστόσο, η παγκοσμιοποίηση αυξάνει την ένταση των ανισοτήτων ανάμεσα σε

πλούσιες και φτωχές χώρες, σε πλούσιες και φτωχές περιοχές, στα υψηλά και αδύναμα οικονομικά στρώματα, ακόμα και μέσα στις ίδιες τις ανεπτυγμένες χώρες. Ως απόρροια αυτής της έντασης παρατηρούνται μετακινήσεις πληθυσμών από φτωχότερες περιοχές προς πιο ανεπτυγμένες και πλούσιες. Αποτέλεσμα αυτών των μετακινήσεων είναι η αύξηση ξενοφοβικών συνδρόμων, όπως αυτό που ζούμε τελευταία στην Ευρώπη και το οποίο σε μεγάλο βαθμό καθορίζει ακόμη και τα εκλογικά αποτελέσματα σε κάποιες χώρες.

Η περιοχή μας, γεωστρατηγικά και γεωοικονομικά, πριν από 10 χρόνια ήταν μια περιοχή με παραμεθόριες ζώνες, με οικονομικές ζώνες περιορισμένης σημασίας. Σήμερα η ίδια περιοχή δίνει την ευκαιρία για την ανάπτυξη νέων αγορών παρά τα προβλήματα και τις αντιθέσεις που παρατηρούνται. Η Χερσόνησος του Αίμου αποτελεί το σταυροδρόμι τριών ηπεί-

Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στο κατώφλι του 21ου αιώνα

του Ιωάννη Μαγκριώτη,
υφυπουργού Εξωτερικών



ρων (Ευρώπη, Ασία, Αφρική). Και αυτό το γεωγραφικό χαρακτηριστικό, που καθόρισε την τύχη και την ιστορία των λαών της περιοχής, φαίνεται πως και πάλι αναδεικνύεται σε κρίσιμο στοιχείο των εξελίξεων, και πάλι αναδεικνύεται στο γεωστρατηγικό πλεονέκτημα των χωρών της ΝΑ Ευρώπης.

ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΑ Η ΕΛΛΑΔΑ πριν από 10 χρόνια βρισκόταν σε απομόνωση, στο άκρο της Βαλκανικής. Η Ελλάδα βρισκόταν σε καθεστώς πίεσης στα κλειστά σύνορα που όριζε ο φυσικός της χώρος. Δεχόταν πιέσεις και εντάσεις σε μεγάλα εθνικά θέματα. Σήμερα η Ελλάδα βρίσκεται στο μέσον ενός τριγώνου που έχει ως κορυφή σημειολογικά τις Βρυξέλλες και η βάση του είναι η Μεσόγειος, η Μαύρη Θάλασσα, ο Καύκασος και η Ευρασία. Οι περιοχές αυτές αποτελούν τις προκλήσεις της επόμενης δεκαετίας. Η στρατηγική στόχευση της Ευρώπης είναι η σταδιακή ενσωμάτωση αυτής της περιοχής. Εάν δεν υπάρξει η οικονομική, κοινωνική ενσωμάτωση και η ένταξη της στα ευρωπαϊκά συστήματα ασφαλείας, τότε τα προβλήματα που θα γεννηθούν στα όρια της Ευρώπης θα είναι πολλή. Θα σημειωθούν συγκρούσεις θρησκευτικού και πολιτισμικού χαρακτήρα και μεγάλες πιέσεις μεταναστευτικών ρευμάτων. Επιπρόσθετως πρέπει να επισημανθεί πως η βάση του τριγώνου αυτού αποτελεί τον προθάλαμο χωρών με πυκνή πληθυσμιακή ανάπτυξη όπως η Ινδία ή η Κίνα. Βρισκόμαστε στο κατώφλι μιας νέας εποχής, η οποία απαιτεί σταθερότητα και ασφάλεια. Μια εποχή που πρέπει να κτίσει τις γέφυρες προς ένα ενιαίο σύστημα ευρωπαϊκής ανάπτυξης και συνεργασίας. Η Ελλάδα βρίσκεται στο κέντρο αυτού του τριγώνου, το οποίο θα καθορίζει στο μέλλον τις παγκόσμιες εξελίξεις. Στην περιοχή αυτή είναι ιστορικά διαπιστωμένο πως υπάρχουν όλα τα εύληκτα σημεία: τα σημεία των κρίσεων από τη μια και οι περιοχές του πετρελαίου, του φυσικού αερίου από την άλλη, που αποτελούν τις πρώτες ύλες για όλες τις οικονομικές δραστηριότητες των ανεπτυγμένων χωρών για πολλές δεκαετίες.

Η ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΚΑΛΕΙΤΑΙ να αναζητήσει στο κέντρο του τριγώνου αυτόν το δικό της ρόλο. Και για να έχει ένα ρόλο διαρκή, παραγωγικό και πετυχημένο, πρέπει αυτός να είναι συμβατός με τις παγκόσμιες εξελίξεις. Αυτές μάς δείχνουν πως πρέπει η Ελ-

λάδα να καταστεί ο σταθεροποιητικός παράγοντας της περιοχής, γέφυρα επικοινωνίας της κορυφής του τριγώνου με τη βάση του. Αναπόφευκτα και ο ρόλος της Θεσσαλονίκης εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο. Γιατί, εάν η Θεσσαλονίκη δεν κινηθεί με καθορισμένη στρατηγική, συμβατή με τις γενικότερες εξελίξεις, τότε ποτέ δεν θα κατακτήσουμε το μητροπολιτικό ρόλο που διεκδικούμε για την πόλη. Η Θεσσαλονίκη και η Κεντρική Μακεδονία πρέπει να αποτελέσουν τον πυρήνα του κέντρου αυτού του τριγώνου. Το τρίπτυχο της επίτευξης του στόχου αυτού αποτελούν η σταθερότητα, η ασφάλεια και η ανάπτυξη. Για να παίξει μια πόλη το ρόλο της οικονομικής μητρόπολης σε μια περιοχή, η οποία προσπαθεί να κερδίσει το χαμένο έδαφος της βιομηχανικής ολκλήρωσης και κυρίως να κατακτήσει το σύγχρονο τομέα των επικοινωνιών, χρειάζονται επενδυτικά κεφάλαια. Χωρίς αυτά δεν πρόκειται να υπάρξει η πολυπόθητη ανάπτυξη. Η Θεσσαλονίκη συνεπώς, για να καταστεί η γέφυρα της διακίνησης του διεθνούς κεφαλαίου προς τις χώρες της περιοχής, θα έπρεπε πρωταρχικά να αναπτύξει χρηματοοικονομική δραστηριότητα. Χωρίς την ανάπτυξη τέτοιας δραστηριότητας η πόλη μας δεν μπορεί να γίνει κεντρικός άξονας ανάπτυξης της περιοχής. Η πόλη πρέπει να ανταποκριθεί στις ανάγκες των χωρών και των οικονομιών της ΝΑ Ευρώπης και εμείς πρέπει να αναπτύξουμε την ανάλογη δραστηριότητα για να τις καλύψουμε.

ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ, η πόλη της Θεσσαλονίκης να λειτουργήσει ως χρηματοοικονομικό κέντρο της περιοχής. Για να συμβεί αυτό απαιτούνται οι αποφάσεις της Πολιτείας, του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, χρειάζεται η ίδια η πόλη να το θέσει αυτό ως πρωταρχικό στόχο και να το διεκδικήσει συντονισμένα. Το χρηματιστηριακό κέντρο της Θεσσαλονίκης, είναι ανάγκη να πραγματοποιήσει μεγάλα βήματα. Οι τράπεζες, οι οποίες τη δεκαετία αυτή διέρχονται την περίοδο της προσαρμογής τους στο νέο απειλευθερωμένο ευρωπαϊκό σύστημα, καλούνται να αποκεντρώσουν τις εργασίες τους και να ενισχύσουν τις περιφερειακές τους διοικήσεις. Επί πλέον, τα δίκτυα μεταφοράς αποτελούν πρωτεύοντα στόχο με βασικότερους άξονες τον περιφερειακό, τους ανισόπεδους κόμβους, την πρόσβαση στο αεροδρόμιο, την ανάπτυξη του λιμανι-

ού και των σιδηροδρομικών δικτύων. Σημειωτέον πως όλα τα δίκτυα αυτά είναι απαραίτητα να αναπτυχθούν τάχιστα, γιατί και άλλες χώρες φιλοδοξούν να διαδραματίσουν στη ΝΑ Ευρώπη μητροπολιτικό ρόλο στους παραπάνω τομείς.

ΑΚΟΜΗ, Η ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΟΦΕΙΛΕΙ να αποκτήσει ένα φιλόξενο πρόσωπο και διάθεση συμμετοχικής συνεργασίας. Στη Σύνοδο Κορυφής το καλοκαίρι του 2003 και το εξάμηνο της ελληνικής προεδρίας, όλοι μας έχουμε το χρέος να ετοιμάσουμε τη δική μας υποδοχή και φιλοξενία για να αναδείξουμε την πόλη ως κέντρο των ευρωπαϊκών δικτύων. Ο επιχειρηματικός κόσμος οφείλει να φιλοξενήσει τους ομολόγους του της Ευρώπης αλλά και της προαναφερόμενης περιοχής του τριγώνου. Αντίστοιχα έχει χρέος να πράξει ο κόσμος του πολιτισμού, της εργασίας, προκειμένου από κοινού να συνδιαμορφώσουμε τη στρατηγική του μέλλοντος για την περιοχή που θα ξεκινά από τη Θεσσαλονίκη. Τέλος, μια πόλη που διεκδικεί έναν τέτοιο ρόλο, οφείλει να έχει την ανάλογη διοικητική υποστήριξη. Η περιφερειακή ανάπτυξη αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα πραγματοποιείται με πλήρη ισορροπία και ομοιογένεια. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να δοθεί έμφαση στην πόλη της Θεσσαλονίκης, γιατί δεν είναι εφικτό να καταστεί μητροπολιτικό κέντρο μια πόλη που δεν έχει αυτοδυναμία και αυτάρκεια στις διοικητικές πράξεις μείζονος σημασίας. Πρέπει να αποκτήσουμε τη θεσμική και διοικητική επάρκεια, η οποία θα υποστηρίξει δυναμικά και αποτελεσματικά αυτόν το ρόλο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ πετύχαμε πολλή και σημαντική για την πόλη μας τα τελευταία χρόνια. Ανοίξαμε το δρόμο και τον προβληματισμό. Θα πρέπει όμως να αδράξουμε την ευκαιρία στο γύρισμα του 21ου αιώνα, που η Ελλάδα μπαίνει με μια ξεχωριστή αυτοπεποίθηση και με την υψηλή της διεθνή αποδοχή στο επίκεντρο των ευρωπαϊκών εξελίξεων. Είναι καιρός να προσεγγίσουμε επιτέλους με έναν υπερκομματικό και θετικό πατριωτικό τρόπο την πόλη και το μέλλον της, προκειμένου να την οδηγήσουμε στις λεωφόρους της ανάπτυξης, της δημιουργίας και της δυναμικής παρέμβασης στα επιχειρηματικά, οικονομικά και πολιτικά δρώμενα της ευρύτερης περιοχής.



Η συμπρωτεύουσα ζει στο περιθώριο

Συνέντευξη του Μανώλη Κεφαλογιάννη, βουλευτή Ηρακλείου,
συντονιστή Μορφωτικών Υποθέσεων Νέας Δημοκρατίας

ανάπτυξη υποδομής, με αποτέλεσμα η περιφέρεια να στερείται αναλόγων δυνατοτήτων. Συμβαίνει αυτό πράγματι και πόσο έχει πληγεί από αυτή την αντίληψη η συμπρωτεύουσα;

Η ελληνική περιφέρεια με τα τεράστια αναπτυξιακά της ελλείμματα είναι φτωχός συγγενής της αναπτυξιακής πολιτικής της ελληνικής κυβέρνησης. Το πρόβλημα αυτό γίνεται ακόμη μεγαλύτερο λόγω και της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα. Από τα 5 τρις. δρχ. που θα δαπανηθούν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και την αναγκαία για τη διεξαγωγή τους υποδομή, στην Αττική (αεροδρόμιο Σπύτων, Αττική Οδός κτλ.), μόνο 400 δισ. δρχ. έχουν προβλεφθεί για το πρόγραμμα των Ολυμπιακών Αγώνων που αφορά την περιφέρεια και ονομάζεται «Ελλάδα 2004». Από τα 400 αυτά δισ., το έτος 2001 απορροφήθηκαν 11 δισ. δρχ. και ανάλογη είναι η εξέλιξη του προγράμματος αυτού για το έτος 2002.

Επίσης υπάρχει το μεγάλο πρόβλημα της απορρόφησης των κοινοτικών κονδυλίων του Γ' ΚΠΣ. Η συνεδρίαση των υψηλόβαθμων στελεχών του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας με αντικείμενο τη βελτίωση των ρυθμών απορρόφησης των κοινοτικών κονδυλίων του Γ' ΚΠΣ έφτασε στο τέλος της, και ένας από τους πλέον έμπειρους περί τα κοινοτικά ζητήματα τεχνοκράτης συνόψισε τη συζήτηση, που είχε προηγηθεί, με τα παρακάτω λόγια: «Η κατάσταση, λοιπόν, έχει ως εξής: έχουμε μπροστά μας ένα βουνό από πιλάφι το οποίο προσπαθούμε να φάμε με ένα κουταλάκι του γλυ-

κού». Έχουν περάσει σχεδόν 2 χρόνια από τη συνεδρίαση αυτή και αν σήμερα υπάρχει κάτι βέβαιο, είναι ότι βρισκόμαστε ακριβώς στο ίδιο σημείο όσον αφορά στην απορρόφηση των 47 δισ. ευρώ του περιφέρειας πλέον Γ' ΚΠΣ («Βήμα», Απρίλιος 2002).

Πώς θα μπορούσε να συμβάλει η Θεσσαλονίκη στην περιφερειακή αποκέντρωση;

Η Θεσσαλονίκη είναι συμπρωτεύουσα μόνο κατ' όνομα. Παρά τη γεωγραφική της θέση και τις τεράστιες αναπτυξιακές δυνατότητες που διαθέτει, ουσιαστικά βρίσκεται στο περιθώριο. Στη χώρα μας εξακολουθεί να υπάρχει μια εμμονή, μια εσφαλμένη θεώρηση της κεντρικής διοίκησης, όσον αφορά στην περιφερειακή αποκέντρωση. Το κράτος δείχνει μια στολή, δειλία θα έλεγα, στο να μεταβιβάσει αρμοδιότητες και πόρους στην περιφέρεια. Σε αντίθεση ακόμα σε αυτό που κυριαρχεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση με την αρχή της επικουρικότητας. Η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να αποτελέσει το μοντέλο μιας πολιτικής αποκέντρωσης, που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν και οι άλλες περιφέρειες της Ελλάδας.

Η υποδομή των ολυμπιακών έργων συμβάλει σε μια συγκεκριμένου είδους ανάπτυξη. Πόσο μπορεί να επωφεληθεί η Θεσσαλονίκη από αυτή;

Τα ψίχουλα που θα δαπανηθούν για έργα υποδομής στο δήμο Θεσσαλονίκης

«Η Θεσσαλονίκη είναι συμπρωτεύουσα μόνο κατ' όνομα, παρά τη γεωγραφική της θέση και τις τεράστιες αναπτυξιακές δυνατότητες που διαθέτει», υποστηρίζει ο κ. Μανώλης Κεφαλογιάννης, επισημαίνοντας ότι η συμπρωτεύουσα θα μπορούσε να αποτελέσει μοντέλο μιας πολιτικής αποκέντρωσης που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν και άλλες περιφέρειες της Ελλάδας. Ο βουλευτής της αξιωματικής αντιπολίτευσης, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», μιλάει για την παγιωμένη συμπεριφορά της κυβέρνησης έναντι της περιφέρειας, την έλλειψη στρατηγικής, την ανυπαρξία βασικών υποδομών του λιμένα, που είναι η ελληνική πύλη προς την Ευρώπη.

Υπάρχει η εντύπωση ότι το κέντρο, η Αθήνα, απομυζεί όλα τα κεφάλαια για

την επόμενη τριετία, και αυτό προκειμένου να υποδεχθεί τη σύνοδο κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2003, αλλή και την τέλεση των προκριματικών αγώνων στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δεν δίδουν αξιόπιστη απάντηση στα υπαρκτά αναπτυξιακά προβλήματα της Θεσσαλονίκης. Η Βόρειος Ελλάδα και η πρωτεύουσά της, η Θεσσαλονίκη, δεν μπορούν να προχωρήσουν με μαθημάτα. Χρειάζονται πρόγραμμα, στρατηγική και συγκεκριμένοι στόχοι για την πόλη. Δείτε για παράδειγμα τη Θεσσαλονίκη «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης» ήταν μια παταγώδης αποτυχία!

Πολλά μπορούμε να παραδειγματιστούμε από άλλες χώρες. Δείτε, λόγω χάριν, τη δεύτερη πιο σημαντική πόλη της Ισπανίας, τη Βαρκελώνη, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992. Είναι μια κοσμο-

πολιτική πόλη, κόσμημα στη Μεσόγειο, που αποτελεί τη γέφυρα μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής...

Θα μπορούσε να εξελιχθεί η Θεσσαλονίκη σε διαμετακομιστικό κόμβο, που να συνδέει τη Μεσόγειο και την Αφρική με την Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη;

Βεβαίως. Γιατί να μην μπορεί να παίξει αυτόν το ρόλο η Θεσσαλονίκη. Έχει όλες αυτές τις δυνατότητες. Το ανθρώπινο δυναμικό, τη γεωγραφική θέση, την πολιτιστική κληρονομιά, ιστορία με παγκόσμια ακτινοβολία και τόσα άλλα...

Ποιο ρόλο θεωρείτε ότι μπορεί να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη όσον αφορά στον οικονομικό τομέα, για τη βαλκανική ενδοχώρα;

Πρωταγωνιστικό. Αρκεί να της δοθούν οι

ευκαιρίες και να της κόψουν τις μπάλες από τα πόδια. Αρκεί να σταματήσει ο αφικτός εναγκαλισμός μέχρι πνιγμού, της κεντρικής διοίκησης, που δεν αφήνει τη χώρα να αναπνεύσει.

Η οικονομική δραστηριότητα της Θεσσαλονίκης έχει να κάνει και με την ιστορία της πόλης. Μετά τις κοσμοϊστορικές αλλαγές της περασμένης δεκαετίας, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις ανακαλύπτουν εκ νέου τον εαυτό τους. Η Θεσσαλονίκη ήταν ανέκαθεν μια εμπορική πόλη με πλούσια ενδοχώρα. Η ιδιότητα «Εμπορικό Κέντρο των Βαλκανίων» δεν είναι λοιπόν νέα. Σήμερα η Θεσσαλονίκη είναι πόλη κοσμοπολίτικη, σε στρατηγική θέση, γεγονός που της επιτρέπει να είναι κέντρο συνεργασιών και πρωτοβουλιών στους τομείς του πολιτισμού, των επιχειρήσεων και της διεθνούς συνεργασίας.

**ΝΕΑ
ΣΕΙΡΑ**

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

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

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ • ΜΕΛΕΤΕΣ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σωκράτης Γ. Λεκάας, 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



1544,
'αι 2 τόμοι):
κά Πρόσωπα 115 €
κά Πρόσωπα 130 €

www.nb.org • [e-mail:info@nb.org](mailto:info@nb.org)

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

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομυιάλη 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



Η Θεσσαλονίκη αξίζει καλύτερη τύχη

του Δημήτρη Τσολάκη,
προέδρου της Ένωσης Πλοιοκτητών
Βόρειας Ελλάδας



Πριν από έναν ακριβώς χρόνο και με αφορμή πάλι το αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» στη Θεσσαλονίκη με την ευκαιρία της Διεθνούς Έκθεσης, είχα αναφερθεί στα προβλήματα και τις δυσκολίες που αντιμετώπιζε ο κλάδος μας, αλλά και στις προοπτικές του λιμανιού της Θεσσαλονίκης να καταστεί το Ρότερνταμ, δηλαδή πύλη και ναυτιλιακό κέντρο, των Βαλκανίων. Με το άρθρο αυτό θα προσπαθήσω να κάνω μια ανασκόπηση των γεγονότων που συνέβησαν και των δραστηριοτήτων που αναπτύχθηκαν από την ένωσή μας κατά τη διάρκεια της χρονιάς που πέρασε. Θα αναλυθεί κατά πόσο έχει προχωρήσει η συνεργασία του εφοπλιστικού κλάδου της Βορείου Ελλάδας με το κέντρο, καθώς επίσης τα ζητήματα που έχουν λυθεί, οι ελλείψεις που εξακολουθούν να υπάρχουν και τα αιτήματα που παραμένουν ανικανοποίητα και πρέπει να λυθούν προκειμένου να επιτευχθεί ο προαναφερθείς στόχος.

Έλλειψη τραπεζικών τμημάτων ειδικευμένων στις απαιτήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων: Το σημαντικότερο πρόβλημα των μελών της ένωσής μας, όπως είχα επισημάνει από τις στήλες του ίδιου περιοδικού πέρυσι τέτοια εποχή, ήταν και είναι η έλλειψη τραπεζικών τμημάτων ειδικευμένων στις απαιτήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτή ήταν και μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που ανέλαβε να φέρει σε πέρας η σημερινή διοίκηση της ένωσης. Αξιοποιώντας τις επαφές στον τραπεζικό χώρο του κάθε μέλους, ήρθαμε σε επαφή με τα ναυτιλιακά τμήματα αρκετών ελληνικών κυρίως τραπεζών με δυναμική παρουσία και στη Θεσσαλονίκη και τους παρουσιάσαμε το αίτημά μας. Η ανταπόκριση ήταν ιδιαίτερα θερμή από τους περισσότερους, με αξιοσημείωτη αυτή του ναυτιλιακού τμήματος της Τράπεζας Κύπρου, της οποίας αντιπροσωπεία επισκέφθηκε δύο φορές την ένωσή μας –τη δεύτερη φορά μετείχαν και διοικητικά στελέχη από την Κύπρο–, η οποία δέχτηκε να δημιουργήσει ένα τμήμα στο κεντρικό της κατάστημα στη

Θεσσαλονίκη, το οποίο δύναται να παρέχει στα μέλη μας υπηρεσίες παρόμοιες με αυτές που απολαμβάνουν οι συνάδελφοί μας στον Πειραιά. Έγινε έτσι ένα πρώτο σημαντικό βήμα στην αντιμετώπιση αυτού του σημαντικού προβλήματος, βάζοντας ένα μικρό λιθαράκι προκειμένου να καταστεί η Θεσσαλονίκη ένα one-stop shop ναυτιλιακό διαβαθκανικό κέντρο, ικανό να εξυπηρετήσει τις ανάγκες όχι μόνο των μελών της ένωσής μας αλλά, μακροπρόθεσμα, και αυτές των πλοιοκτητών των γειτονικών βαλκανικών χωρών.

Εκπαίδευση στελεχών - Διοργάνωση επιμορφωτικών σεμιναρίων: Ο χρόνος που μεσολάβησε από την προηγούμενη συνέντευξή μου στα «Ναυτικά Χρονικά» έφερε σημαντικές εξελίξεις στον τομέα της εκπαίδευσης των στελεχών μας. Ο λόγος είναι ότι, ως γνωστόν, το 2002 είναι η χρονιά που τέθηκε σε ισχύ η δεύτερη φάση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων. Καθώς τα περισσότερα μέλη μας είναι πλοιοκτήτες μεσογειακών πλοίων, τη χρονιά αυτή έπρεπε περισσότερο από κάθε άλλη να επενδύσουν στην εκπαίδευση των στελεχών τους αναφορικά με τις ανάγκες του κώδικα και την ποιοτική διαχείριση. Για το λόγο αυτόν διοργανώθηκαν σεμινάρια από συμβούλους επιχειρήσεων ειδικευμένους στον τομέα της ποιοτικής ναυτιλίας. Ο αυξανόμενος αριθμός εταιρειών-μελών της ένωσής μας που πιστοποιούνται κατά ISO και ISM, δημιουργεί στα μέλη μας αίσιοδοξία για το μέλλον και εγγυάται τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των στελεχών των επιχειρήσεών μας. Επίσης, στο πλαίσιο της προώθησης και της καθιέρωσης της Θεσσαλονίκης ως ναυτιλιακού κέντρου της Βαλκανικής, έχουμε προτείνει στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τη διοργάνωση σεμιναρίων και συνεδρίων διεθνούς κύρους και εμβέλειας, πρόταση την οποία ο υπουργός έκανε αρχικά αποδεκτή. Ακόμη, μέσω της ιδιότητάς μου ως μέλους του Mediterranean Committee του Κινεζικού Νηογνώμονα, συμφωνήθηκε από τα μέ-

ήν η επόμενη συνεδρίαση του Committee επί ελληνικού εδάφους να γίνει στη Θεσσαλονίκη.

Συμμετοχή της Ένωσης Πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος και Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Βορείου Ελλάδος στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης: Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο απασχολεί και εμάς αλλή και την Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων και ετέθη υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος ήταν θετικός προς τις θέσεις μας και υποσχέθηκε λύση στο πρόβλημα.

Προβολή των δραστηριοτήτων της ένωσης και της Θεσσαλονίκης ως ναυτιλιακού κέντρου, βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη της συνεργασίας με το κέντρο: Στο πλαίσιο των προσπάθειών που καταβάλλουμε για την προβολή της ένωσης μας, αλλή κυρίως της πόλης μας ως ναυτιλιακού κέντρου της Βαλκανικής, έχουμε καταφέρει, μέσω της εκπροσώπησής μας σε εκδηλώσεις, σεμινάρια, συνέδρια, επιτροπές νηογνώμωνών κ.λπ., να κάνουμε ολόένα και περισσότερο γνωστή την παρουσία μας στο ναυτιλιακό χώρο και οι απόψεις να αρχίσουν να γίνονται γνωστές και να ακούγονται όλο και περισσότερο. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται και η προσπάθεια επαναδραστηριοποίησης του παραρτήματος του Ναυτικού Επιμελητηρίου στη Θεσσαλονίκη, το οποίο παραμένει ανενεργό εδώ και χρόνια. Προσπάθειες προσέ-

γησης με το κέντρο έχουν ήδη γίνει, αλλή μιας και ήταν σε περίοδο εκλογών για το Επιμελητήριο, Φεβρουάριος 2002, οι οποίες συζητήσεις αναβλήθηκαν για το τέλος του έτους.

Τέλος, στο πλαίσιο της ενδυνάμωσης και καθιέρωσης της Θεσσαλονίκης ως ναυτιλιακού κέντρου, έχουμε ως στόχο στο άμεσο μέλλον να δημιουργήσουμε τη Ναυτιλιακή Λέσχη Θεσσαλονίκης, καθώς και ναυτικό μουσείο στο χώρο του λιμένος με την υποστήριξη της Ναυτικής Διοίκησης Βορείου Αιγαίου. Έτσι θα προβληθεί η πλούσια σε ιστορία αλλή και προοπτικές ναυτιλίας της Βορείου Ελλάδος. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση έχει ήδη γίνει με τη δημιουργία του Ναυτιλιακού Μουσείου Λιτοχώρου, το οποίο θα εγκαινιαστεί επίσημα το φθινόπωρο με την παρουσία σημαντικών διεθνών προσωπικοτήτων. Την προσπάθεια αυτή υποστήριξαν θερμά, υλικά και ηθικά, αρκετά μέλη της ένωσης μας, με καταγωγή από τον τόπο αυτόν.

Μέσα από αυτό το άρθρο παρακολουθήσαμε τις προσπάθειες της ένωσης μας για την προβολή και καθιέρωση της Θεσσαλονίκης ως ναυτιλιακού κέντρου της Βαλκανικής. Για να επιτευχθεί αυτό, ο δρόμος είναι μακρύς και τα προβλήματα σημαντικά, ιδιαίτερα σε θέματα υποδομής. Παρ' όλη αυτά, όμως, ως ένωση είμαστε πεπεισμένοι πως με βήματα αργά αλλή σταθερά κινούμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση και πως, με την αρωγή της Πολιτείας, σε ορισμένα θέματα θα καταφέρουμε να επιτύχουμε τον αντικειμενικό μας σκοπό.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΟΛΥΒΔΟΥ

ΒΙΟΜΟΛ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

- ✓ ΜΟΛΥΒΔΟΦΥΛΛΟ
- ✓ ΜΟΛΥΒΙ ΧΕΛΩΝΕΣ
- ✓ ΜΟΛΥΒΔΟΣ ΓΙΑ ΚΑΡΙΝΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΦΟΙ ΜΑΡΜΑΡΙΝΟΥ Ο.Ε.

Κάστορος 37 & Λητούς 5, Πειραιάς,
Τηλ.: 010 - 4173034, 010 - 4127706, Fax: 010 - 4170035





ΟΛΘ: Σχέδια και προοπτικές

του Δρ. Γενίταρη, προέδρου Δ.Σ. Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης



ήμερα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί επιτυχώς τις ανάγκες του εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου της Βόρειας Ελλάδας και της Κεντρικής Ελλάδας, ενισχύοντας διαρκώς τη διεθνή του θέση.

Η ανάδειξη του λιμένα Θεσσαλονίκης σε ουσιαστικό διαμετακομιστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής πρέπει να αποτελέσει κύριο μέλημα, εξασφαλίζοντας μερίδιο για την καλύτερη και αποδοτικότερη εξυπηρέτηση των πελατών του.

Ο ρόλος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης προσδιορίζεται από τέσσερις βασικούς άξονες, που αποτελούν και τις αρχές στρατηγικής της εταιρείας.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επηρεάζει την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής που εξυπηρετεί. Η διαθεσιμότητα και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αποτελούν σημαντικό στοιχείο της λειτουργίας πληθώρας επιχειρήσεων της Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, η τιμολογιακή πολιτική του ΟΛΘ επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα της εξυπηρετούμενης βιομηχανίας. Από την άλλη πλευρά, ο ΟΛΘ ωφελείται από την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής που εξυπηρετεί, καθώς αυτή συνδέεται άμεσα με την αύξηση της διακίνησης αγαθών από το λιμάνι. Συνεπώς ο ΟΛΘ οφείλει να μεριμνά για την υποβοήθηση της ανάπτυξης της περιοχής, συνυπολογίζοντας τα οφέλη από την πολιτική του αυτή, σε μακροπρόθεσμη βάση.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συμβάλλει στην ενίσχυση του γεωπολιτικού ρόλου της χώρας και στην ανάπτυξη των γειτονικών βαλκανικών χωρών, αναπτύσσοντας στέρεες εμπορικές σχέσεις με πελάτες στις χώρες αυτές. Ο ΟΛΘ ωφελείται από την ανάπτυξη τέτοιων συνεργασιών, που στηρίζουν, σε μακροπρόθεσμη βάση, τα στρατηγικά του σχέδια. Παράλληλα, καθίσταται αρωγός στις προσπάθειες σταθερο-

ποίησης των οικονομιών των χωρών αυτών. Άλλωστε, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αναδεικνύεται, ίσως, ως ο μοναδικός θαλάσσιος, με δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών, σύνδεσμος για τη ροή και διακίνηση όλων των υλικών συντελεστών της επιδιωκόμενης ανασυγκρότησης στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Η θέση του λιμένα, σε στενή επαφή με αστικές περιοχές της πόλης της Θεσσαλονίκης, αναδεικνύει ως προτεραιότητα τη διαχείριση θεμάτων που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Παράλληλα, η περιορισμένη δυνατότητα επέκτασης του κέντρου της πόλης προς άλλες κατευθύνσεις και η ύπαρξη χώρων που αξιοποιούνται εντός της λιμενικής ζώνης προκαλεί «πιέσεις» στον ΟΛΘ. Ο ΟΛΘ διαμορφώνει τη στρατηγική του ούτως ώστε να ανταποδίδει τη «φιλοξενία» της τοπικής κοινωνίας αναλαμβάνοντας σχετικές πρωτοβουλίες.

Τέλος, ο ΟΛΘ οφείλει να συμμορφώνεται με την ελληνική και τη διεθνή νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, πέρα από την ανταπόκρισή του στις σχετικές απαιτήσεις, ο ΟΛΘ, ως οργανισμός κοινής ωφελείας και ως οντότητα που συμβιώνει με υψηλές πληθυσμιακές συγκεντρώσεις και έχει δημόσια εικόνα υψηλής προβολής, επιδεικνύει αυξημένη ευαισθησία σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και υλοποιεί σχετικές επενδύσεις.

Σε αυτό το πλαίσιο, η μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε Ανώνυμη Εταιρεία μετέβαλε τους στρατηγικούς στόχους του Οργανισμού, καθώς ανάγκασε την εταιρεία να καθορίσει τους στόχους και τη στρατηγική της βάσει ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων εξασφάλισης ικανοποιητικής απόδοσης των επενδεδυμένων κεφαλαίων. Παράλληλα, προχωρεί σε μία σειρά επενδύσεων που θα βελτιώσουν τις υποδομές του λιμανιού και θα συνδράμουν

την καλύτερη και αποδοτικότερη εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα.

Οι επενδύσεις αυτές αφορούν:

— Στην ίδρυση Εμπορευματοικού Κέντρου Μεταφορών και Διανομής Αγαθών το οποίο, με υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας, θα αποτελέσει άξονα ανάπτυξης για τις επιχειρήσεις.

— Στην ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής Σύγχρονου Λιμενικού Επιβατικού Σταθμού με όλες τις παράλληλες δραστηριότητες, που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους επιβάτες που διακινούνται μέσω λιμανιού.

— Στην επέκταση του δού προβλήτα, που θα αποσυμφορήσει τους χώρους του λιμένα και θα βοηθήσει στην ταχύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων.

— Στην προμήθεια νέου σύγχρονου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

— Στην αξιοποίηση της Ελεύθερης Ζώνης με παράλληλη ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, με την εγκατάσταση επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα, ελληνικών και ξένων και

— Στην αξιοποίηση της χερσαίας λιμενικής ζώνης που δεν εντάσσεται λειτουργικά στις αμιγώς λιμενικές εργασίες. Η αξιοποίηση αυτή θα επιτευχθεί με την ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων (κυρίως real estate), οι οποίες θα δώσουν τη δυνατότητα μερικής διαφοροποίησης του αντικειμένου της εταιρείας και θα αποτελέσουν σημαντική πηγή εσόδων γι' αυτή.

Όπως γίνεται αντιληπτό, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις της κοινωνίας που εξυπηρετεί, αλλά και στις σύγχρονες τάσεις στο λιμενικό χώρο, προχωρεί σε μια σειρά έργων που θα το καταστήσουν ικανό να διαδραματίσει το ρόλο που προδιέγραψε, το ρόλο του μοχλού ανάπτυξης όχι μόνο της Θεσσαλονίκης αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

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.



BOURAS 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



του Αλέξανδρου
Γκιγκιλίνη,
managing director
της Gigilinis
Group of Companies

Η πύλη των Βαλκανίων επίκεντρο των ευρωπαϊκών εξελίξεων



Ο Όμιλος Γκιγκιλίνη ιδρύθηκε πριν από 45 χρόνια από τον κ. Μιχάλη Γκιγκιλίνη. Οι δραστηριότητες του ομίλου περιλαμβάνουν ένα μεγάλο φάσμα ναυτιλιακών εταιρειών, όπως πλοιοκτησία, αγοραπωλησίες πλοίων, ναυτομεσιτείες, ναυτικό πρακτορείο, διαλύσεις παλαιών πλοίων, ναυαγισμοί και ρυμουλκώσεις. Η Κοινοπραξία Ελληνικών Ρ/Κ & Ν/Γ Β. Αιγαίου - Ναυτιλιακός Όμιλος Γκιγκιλίνη διαθέτει στόλο 7 Ρ/Κ & Ν/Γ πλοίων - από 1.000 έως 6.000 BHP (12 έως 75 tons Bollard Pull) -, 5 εκ των οποίων έχουν ως βάση το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ενώ 2 το λιμάνι της Καβάλας,

και απασχολεί ανθρώπινο δυναμικό πάνω από 70 άτομα. Τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας βρίσκονται στη Θεσσαλονίκη, εξοπλισμένα με σύγχρονα τεχνολογικά μέσα και άριστα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό.

«Ο ναυτιλιακός κόσμος της Θεσσαλονίκης είναι αριθμητικά μικρότερος από εκείνον που θα μπορούσε να είναι με βάση τις δυνατότητες και τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής». Αυτό υποστηρίζει μεταξύ άλλων ο κ. Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά». Ο κ. Γκιγκιλίνης θεωρεί επιβεβλημένη τη συ-

νεργασία Πολιτείας και του κλάδου ρυμουλκών και ναυαγιορρευσίων, δηλώνει δε ικανοποιημένος από την ανταπόκριση των αρμόδιων φορέων σε προτάσεις που έχουν υποβληθεί από τον κλάδο.

Πώς ανταπεξέρχεται ο ναυτιλιακός κόσμος της Θεσσαλονίκης στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλίας;

Πιστεύω πως, παρότι η Θεσσαλονίκη, εννοώντας το λιμάνι της, είναι μια δυναμική αγορά με προοπτικές και ευοίωνο μέλλον -ας μην ξεχνάμε ότι σωστά αποκαλείται «Πύλη των Βαλκανίων»- ωστόσο ο ναυτιλιακός της κόσμος είναι μικρότερος αριθμητικά από εκείνον που θα μπορούσε να είναι με βάση τις δυνατότητες και τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής. Αυτή είναι μια γενική, προσωπική μου εκτίμηση και αφορά κυρίως τις δραστηριότητες πλοιοκτησίας και διαχείρισης που έχουν έδρα την πόλη μας.

Δεν νομίζω όμως ότι θα πρέπει να γίνεται διαχωρισμός ανάμεσα στο ναυτιλιακό κόσμο της Θεσσαλονίκης και στο ναυτιλιακό κόσμο του υπόλοιπου ελληνικού χώρου, ή ακόμα και του εξωτερικού, διότι η ναυτιλία είναι διεθνής και ο τρόπος με τον οποίο ανταπεξέρχονται ή πρέπει να ανταπεξέρχονται οι ναυτιλιακές εταιρείες στις σύγχρονες απαιτήσεις, είναι καθολικός, δηλαδή ισχύει για όλες τις μονάδες ανεξαρτήτως της έδρας τους. Σε γενικές γραμμές πάντως, ο κόσμος της Θεσσαλονίκης που δραστηριοποιείται στο συγκεκριμένο χώρο είναι δεκτικός των καινούργιων

τάσεων (σύγχρονη τεχνολογία, αυστηρότερο θεσμικό πλαίσιο, μεγαλύτερες απαιτήσεις των ασφαλιστικών οργανισμών, διαχείριση ανθρώπινων πόρων κτλ.) και εξελίξιμος.

Πώς περιμένετε να συνδράμει η Πολιτεία και ειδικότερα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην επίλυση των προβλημάτων που απασχολούν τον κλάδο σας;

Ο κλάδος μας -ρυμουλκήσεις και ναυαγιορρευσίες- που μεταφράζεται σε α) ρυμουλκήσεις λιμένων, β) ρυμουλκήσεις ανοικτού πελάγους και ωκεανού και γ) ναυαγιορρευσίες σε ελληνικά και διεθνή ύδατα, μπορεί να βοηθηθεί καθοριστικά από την Πολιτεία - και είναι επιβεβλημένη η συνεργασία του κλάδου μας μαζί της, κυρίως σε νομοθετικό επίπεδο, που θα επιφέρει και πιο υγιή ανταγωνισμό (τόσο μεταξύ των Ελλήνων όσο και μεταξύ ημών και των υπολοίπων συναδέλφων μας που δραστηριοποιούνται στις χώρες της Ε.Ε.) αλλά και μεγαλύτερο «κύρος» στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα. Είναι πλέον αναγκαίο, σε θέματα κανονισμών λιμένων αλλά και επιθεωρήσεων των Ρ/Κ-Ν/Γ, η Πολιτεία να εναρμονιστεί με τους αντίστοιχους διεθνείς.

Οι ενώσεις του κλάδου μας (2 Πανελλήνιες Ενώσεις) είναι σε επικοινωνία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς όσον αφορά αυτήν τη συνδρομή της Πολιτείας. Αλλά και η εταιρεία μας, ως μονάδα στον

κλάδο, έχουμε πολλές φορές απευθύνει προς την Πολιτεία προτάσεις που άπτονται άμεσα σε θέματα ασφάλειας ζωής και περιουσίας καθώς και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ποιες είναι οι βασικές διαφορές μεταξύ των πλοιοκτητών της Βόρειας Ελλάδας του κλάδου σας με αυτούς που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως κέντρο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων;

Με τα σύγχρονα μέσα επικοινωνίας (φάξ, e-mail, Internet κτλ.) καθώς και την κατάλληλη οργάνωση και υποδομή κυρίως σε ανθρώπινο δυναμικό, δεν πιστεύω ότι υπάρχουν ιδιαίτερες διαφορές μεταξύ των πλοιοκτητών Βορείου και Νοτίου Ελλάδας, πέραν του γεγονότος ότι οι έχοντες έδρα τον Πειραιά/Αθήνα έχουν πιο εύκολη πρόσβαση -σε διαπροσωπικό επίπεδο- στους αρμόδιους δημόσιους οργανισμούς (υπουργείο, Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, NAT κτλ.) και στις μεταξύ τους επαφές. Δεδομένου ότι οι αποστάσεις έχουν πλέον εκμηδενιστεί, το θέμα της «απόστασης» επιλύεται πολύ εύκολα με τακτά ταξίδια, τόσο δικά μου όσο και των στελεχών της εταιρείας μας, σε Πειραιά/ Αθήνα, αφού είναι σημαντική και η «διά ζώσης» επαφή. Ο κλάδος μας συγκεκριμένα δεν επηρεάζεται διαφορετικά σε αυτό το θέμα από οποιονδήποτε άλλον κλάδο της ναυτιλίας.



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



Υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης

συνέντευξη του Ν. Ζούρου,
προέδρου και νομίμου εκπροσώπου της Ναυτιλιακής Κοινοπραξίας Θεσσαλονίκης



Στην εμπορική μητρόπολη της Μακεδονίας, τη Θεσσαλονίκη, η ναυτιλιακή επιχείρηση ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΟΥΡΟΣ ακολουθεί νέα ρότα. Συνενώνει υπό τη σκέπη της κοινοπραξίας με την επωνυμία «Ναυτιλιακή Κοινοπραξία Θεσσαλονίκης» δώδεκα (12) ναυτικές εταιρείες και παρέχει αντίστοιχα 12 πλοία, τα οποία συμμαχούν και συνεργάζονται με στόχο την υπεύθυνη εξυπηρέτηση των πελατών της, προσφέροντας ρυμουλκικές, ημεμβουχικές, απορρυπαντικές και κατασκευής λιμενικών έργων εργασίες στο Θερμαϊκό Κόλπο και σε ολόκληρη τη Μεσόγειο.

Παράλληλη είναι και η δραστηριότητα της επιχείρησης στην παροχή υπηρεσιών πρακτόρευσης πλοίων, επιβαλήσας αρωγής - ναυαγιοίρεσης στα ελληνικά χωρικά ύδατα, αλλά και στις θάλασσες και ωκεανούς ανά τον κόσμο.

Ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Νίκος Ζούρος

αναφέρεται, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες της Βορείου Ελλάδος αλλά και στην πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί η Πολιτεία για τη λύση τους.

Ποιες παρεμβάσεις θεωρείτε ότι είναι απαραίτητες προκειμένου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του έναντι, όχι μόνον του Πειραιά, αλλά και των υπολοίπων 10 Λιμένων Εθνικής Σημασίας;

Η γεωγραφική θέση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης το καθιστά ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας. Προκειμένου όμως να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του γενικότερα, θα πρέπει να μειωθεί κατά πολύ το κόστος που προκύπτει για τη διέλευση οποιουδήποτε τύπου πλοίου. Διότι, σε αντίθετη περίπτωση, ο κάθε πλοιοκτή-

της θα επιλέξει άλλα λιμάνια για φορτοεκφόρτωση, ακόμα και όχι ελληνικά.

Ένας πολύ σημαντικός τομέας επί πλέον, που έχει επιτακτική ανάγκη βελτίωσης, είναι αυτός της παροχής υπηρεσιών. Αυτός αφορά τόσο το ανθρώπινο δυναμικό που εργάζεται στις υπηρεσίες του ΟΛΘ, όσο και αυτό των ιδιωτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι. Επίσης, το κομμάτι της τεχνικής υποδομής (γερανοί, ναύδετα, πετρελαιοεικές εγκαταστάσεις) σε πολλές περιπτώσεις δεν επαρκούν για άμεση και παράλληλη εξυπηρέτηση των πλοίων. Δηλαδή, αυτό το οποίο συμβαίνει στη Θεσσαλονίκη είναι ότι δεν είναι δυνατή η προσέγγιση στις εγκαταστάσεις πέραν του ενός δεξαμενόπλοιου λόγω της διαμόρφωσης του λιμανιού, με αποτέλεσμα να υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και αναμονές πλοίων για την είσοδό τους. Συνεπώς, επιβεβαιώνονται τα προαναφερθέντα.

Εκτιμάτε ότι η Βόρεια Ελλάδα και η Θεσσαλονίκη έχουν τις ίδιες ή και περισσότερες επιχειρηματικές ευκαιρίες με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις που διαθέτουν λιμάνι;

Η Θεσσαλονίκη ήταν ανέκαθεν ένα σημαντικότατο εμπορικό κέντρο και λιμάνι. Θα εθελοτυφλούσαμε όμως εάν πιστεύαμε ότι τυχάνει των ίδιων ευκαιριών με το λιμάνι του Πειραιά. Βέβαια, μετά το άνοιγμα της αγοράς των Βαλκανίων, έχει αυξηθεί η σημασία της Θεσσαλονίκης στο διεθνές εμπόριο. Με αποτέλεσμα, πολλές μεγάλες και σημαντικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης προκειμένου αυτή η δραστηριότητα να αυξηθεί.

Πώς είναι η αγορά των επαγγελματιών Ν/Γ και Ρ/Γ και ποια η προοπτική;

Το ρυμουλκό-ναυαγοσωστικό είναι εκ φύσεως σκάφος με εξειδικευμένη δραστηριότητα, γι' αυτό και απαιτείται να έχει εξειδικευμένο εξοπλισμό. Ο εξοπλισμός αυτός λόγω της συνεχούς εξέλιξης της τεχνολογίας αυξάνει το κόστος ναυπήγησης, αγοράς και μετασκευής των ρυμουλκών. Είναι κάτι το οποίο βάζει φρένο στους πλοιοκτήτες. Γι' αυτόν το λόγο είναι λίγες οι εταιρείες στον κόσμο οι οποίες έχουν επικρατήσει στον τομέα αυτόν και έχουν την οικονομική δυνατότητα να ανανεώνουν το στόλο τους με newbuildings. Με δεδομένη την παρούσα κατάσταση δεν υπάρχει προοπτική για ανάπτυξη του κλάδου. Θα μπορούσε όμως να αλλιάξει αυτό εάν οι ναυτιλιακές εταιρείες ρυμουλκών ήταν σε θέση να αποκτήσουν ευκολότερα και φθηνότερα τα απαιτούμενα κεφάλαια για ανανέωση του στόλου τους, είτε μέσω των τραπεζών είτε του Χρηματιστηρίου, ανανέωση η οποία δεν μπορεί να παραληφθεί.

Ποιες είναι οι σχέσεις σας με τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας; Ανταποκρίνεται το YEN στις ανάγκες του κλάδου;

Οι σχέσεις της εταιρείας μας με τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας είναι άριστη, πράγμα, καθ' ότι η έδρα της εταιρείας είναι στη Θεσσαλονίκη, θα θέλαμε να υπάρχει ένα παράρτημα του YEN στην πόλη, το οποίο όμως να έχει τη δυνατότητα να διεκ-

περαιώσει όλες τις απαιτούμενες εργασίες για τα διάφορα ναυτιλιακά θέματα που αντιμετωπίζουμε χωρίς τη δυσκινσία της παραπομπής των περισσοτέρων ζητημάτων στην Αθήνα.

Ποια είναι, αριθμητικά, η δύναμη του στόλου των Ρ/Γ και των «καθαρόαιμων» Ν/Γ και αν επαρκούν;

Στην Ελλάδα ο αριθμός των ρυμουλκών είναι επαρκής για τις ανάγκες κάθε λιμανιού. Ποτέ δεν παρουσιάστηκε πρόβλημα έλλειψης ρυμουλκών σε οποιοδήποτε λιμάνι της χώρας. Στον τομέα της ναυαγιάρεσης, όμως, δεν υπάρχει περιορισμός όσον αφορά την εθνικότητα του σκάφους που θα συντρέξει σε κάποιο ναυάγιο, και άρα, ρυμουλκό οποιασδήποτε γειτονικής χώρας μπορεί να ανταποκριθεί και να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Συνεπώς δεν τίθεται θέμα επάρκειας ή ανεπάρκειας ναυαγοσωστικών.

Ποιες οι προοπτικές και πόσο ισχυρός είναι ο ανταγωνισμός στον τομέα της απορρύπανσης;

Η εταιρεία μας έχει ιδιαίτερη ευαισθησία στα θέματα του περιβάλλοντος και στις επιπτώσεις που έχει σε αυτό η ανθρώπινη δραστηριότητα. Αυτό ήταν και το κίνητρο για να κατασκευάσουμε ειδικά σκάφη και να αγοράσουμε τον απαραίτητο εξοπλισμό ώστε να συμβάλουμε στη διατήρηση της καθαρής θάλασσας. Βέβαια, πιστεύουμε πως πρέπει να παρθούν αυστηρά μέτρα, που θα διαφυλάξουν την καθαρότητα των νερών υποχρεώνοντας τα πλοία να κάνουν χρήση απορρυπαντικών σκαφών. Επίσης, η Πολιτεία θα πρέπει να κάνει χρήση ιδιωτικών μέσων καθαρισμού της θάλασσας και των ακτών, αφού αυτή δεν έχει τα μέσα, και ιδιαίτερα δε στο θερμοϊκό Κόληο ο οποίος έχει πρόβλημα ρύπανσης.

Αυτήν τη στιγμή δεν υπάρχει ιδιαίτερος ανταγωνισμός σε αυτόν τον τομέα στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Ελάχιστες είναι οι εταιρείες οι οποίες έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους προς αυτή την κατεύθυνση, παρ' όλο που εμείς πιστεύουμε ότι τα προβλήματα του περιβάλλοντος απαιτούν συλλογική προσπάθεια όλων των εμπλεκόμενων μερών, προκειμένου να διατηρηθεί το περιβάλλον καθαρό.

Μετά το άνοιγμα της αγοράς των Βαλκανίων,

έχει αυξηθεί η σημασία της Θεσσαλονίκης

στο διεθνές εμπόριο, με αποτέλεσμα,

πολλές μεγάλες και σημαντικές επιχειρήσεις

να δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Παρ' όλα αυτά, υπάρχει περιθώριο

ανάπτυξης προκειμένου

αυτή η δραστηριότητα να αυξηθεί

Η Ελλάδα, ένα παραδοσιακά ναυτιλιακό κράτος, μέχρι σήμερα δεν έχει έντονη διεθνή δραστηριότητα στον τομέα των ρυμουλκήσεων. Ποιες θεωρείτε ότι είναι οι προϋποθέσεις που θα δημιουργούσαν την υποδομή για την εξάπλωση (ανάλογη με αυτή της ποντοπόρου) του κλάδου στο εξωτερικό, με δεδομένη τη δραστηριοποίησή σας στη Ρεκάλη της Μεσογείου;

Στον τομέα των ρυμουλκήσεων γενικά δραστηριοποιούνται, στην Ελλάδα, μικρότερες και λιγότερες επιχειρήσεις απ' ό,τι στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας, με αποτέλεσμα οι τελευταίες να έχουν μεγαλύτερη ανάγκη από φθηνότερο κεφάλαιο για την αγορά μεγαλύτερων ρυμουλκών που θα έχουν τη δυνατότητα να εργαστούν στο εξωτερικό. Το τραπεζικό σύστημα, από την άλλη πλευρά, εμφανίζεται αρκετά διστακτικό στη δέσμευση κεφαλαίων σε αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να μην προσφέρει τις απαραίτητες διευκολύνσεις. Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι το 2000 έγινε ένα πρώτο βήμα από την Πολιτεία, με την ψήφιση του νόμου 2843, που εισάγει το νομοθετικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο θα δημιουργηθούν και θα λειτουργήσουν στο ΧΑΑ εταιρείες επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία (ΕΕΠΝ). Αυτό που απομένει είναι να διευρυνθεί το νομικό πλαίσιο, ώστε να επιτρέπει στις παραπάνω εταιρείες να επενδύσουν στον τομέα των ρυμουλκών.



Θέτουμε πρωταρχικούς στόχους

της Λίζας Κοσμάτου, managing director της Ι. Ε. Κοσμάτος & Σια ΕΠΕ*



Η ναυτιλιακή εταιρεία Ι. Ε. Κοσμάτος & ΣΙΑ ΕΠΕ ιδρύθηκε το 1972 και ύστερα από 27 χρόνια παρουσίας στο ναυτιλιακό χώρο έχει καθιερωθεί ως μία από τις βασικές εταιρείες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.



Η εταιρεία ασχολείται με πρακτορεύσεις πλοίων, ναυλώσεις πλοίων και φορτίων, διαμετακόμιση φορτίων με συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Έχοντας ως βάση το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, εκτελεί δρομολόγια με τακτικές γραμμές για την Κύπρο, το Λίβανο, τη Συρία και την Αίγυπτο.

Παράλληλα, ως πράκτορας της Inchcape Shipping Services, εκπροσωπεί στη Θεσσαλονίκη μία από τις μεγαλύτερες γραμμές του κόσμου στον τομέα της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια από και προς όλους τους προορισμούς ανά τον κόσμο.

Στο σχετικό αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών», η κ. Λ. Κοσμάτου απαντάει στην κάτωθι ερώτηση:

Ποια είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος σας όσον αφορά τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και των φορτίων γενικότερα, τόσο από τελωνειακής όσο και από λιμενικής πλευράς;

Οι διαδικασίες διακίνησης όλων των διερχομένων φορτίων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι μία από τις κύριες δραστηριότητες του κλάδου των ναυτικών πρακτόρων. Είμαστε, λοιπόν, υποχρεωμένοι να βρισκόμαστε σε συνεχή συνεργασία με τις τελωνειακές και λιμενικές αρχές του λιμανιού και να αντιμετωπίζουμε καθημερινά προβλήματα του χώρου μας.

Πιο συγκεκριμένα, από τελωνειακής πλευράς πρέπει να δρομολογηθούν κατά την άποψή μου λύσεις στα εξής προβλήματα:



— Ελεύθερη διακίνηση των κοινοτικών φορτίων που διακινούνται με containers μέσω της Ελεύθερης Ζώνης με δημιουργία χώρου προσωρινής εναπόθεσης.

— Ολοκλήρωση μηχανογράφησης και σύνδεση των περιφερειακών τελωνείων Ευζώνων, Προμαχώνα, Κρουσταλλοπηγής με την Κεντρική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης προς αποφυγή καθυστέρησης ρύθισης των τραπεζικών εγγυητικών.

— Εκλογίκευση των ΔΕΤΕ και των προστίμων.

— Θεσμοθέτηση απαλλογής ευθύνης των ναυτικών πρακτόρων για το περιεχόμενο των containers που διέρχονται Transit από το λιμάνι.

Από λιμενικής πλευράς και συγκεκριμένα σε θέματα αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, πρέπει να τονιστεί ότι έχουν επιλυθεί αρκετά θέματα που απασχολούσαν τον κλάδο, αλλήλθεωρώ



σημαντική την επίλυση των κάτωθι προβλημάτων:

1. Ολοκλήρωση μηχανογράφησης στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ).
2. Αλλαγή τρόπου ομαδοποίησης ομοχειριών όσον αφορά το χρόνο που ζητούμε ή ακυρώνουμε τις ομοχειρίες.
3. Δημιουργία χώρου και υποδομής για τη συγκέντρωση όλων των προς εξαγωγή containers εντός του λιμένος.
4. Απλοποίηση του ισχύοντος τιμολογίου.

* Η κ. Λίζα Κοσμάτου είναι δεύτερη γενιά στην εταιρεία J.E. COSMATOS & CO. LTD. Έχει τελειώσει το Ελληνογαλλικό Κολλέγιο Θεσσαλονίκης και σπούδασε Maritime Business & Law στο University Of Plymouth. Συνέχισε με μεταπτυχιακές σπουδές International Trade and Transport στο London Guildhall University.

Ανέλαβε τη διεύθυνση της εταιρείας τον Ιανουάριο 2001.

Coatings?

We make it simple!



CARGO HOLDS

SPECIAL COATINGS

UNDERWATER

BALLAST TANKS

YACHT PAINTS

 **kansai**
Marine Paints
 **wilckens**

 **wilckens**
FARBEN

Marine & Protective Coatings

12, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 10 4281.200, Fax: +30 10 4281.805
Tlx: 212083 POLA GR



ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συγκριτική εξέλιξη τιμών σε σχέση με την παγκόσμια οικονομία

του Τάκη Ευστρατίου, αντιπροέδρου George Moundreas and Co. SA.



Ο 2002 άρχισε με όσο γινόταν καλύτερες προοπτικές για την παγκόσμια οικονομία και τις αγορές, όσο βέβαια επέτρεπε ο αντίκτυπος των γεγονότων του Σεπτεμβρίου 2001. Ο λόγος ήταν ότι στους τέσσερις μήνες που μεσολάβησαν από το χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου, θεωρήθηκε ότι η συμπεριφορά και η απορρόφηση των συνεπειών του από την αμερικανική οικονομία ήταν πολύ καλή.

Οι εξελίξεις όμως δεν επαλήθευσαν αυτές τις εκτιμήσεις. Η αλματώδης αύξηση του ΑΕΠ των ΗΠΑ κατά το 1ο τρίμηνο οφειλόταν στην αντικατάσταση των εξαντληθέντων αναγκών αποθεμάτων, η δε αύξηση της κατανάλωσης προήλθε από τον υπερ-δανεισμό των νοικοκυριών χάρις στα χαμηλά επιτόκια. Όλα αυτά όμως φυσικά είχαν ημερομηνία λήξης.

Έτσι, η ανεργία συνέχισε να αυξάνεται, οι παραγωγικές επενδύσεις μειώνονταν, οι εισαγωγές και το έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών διογκώθηκαν και τα κέρδη των εταιρειών μειώθηκαν, αλλήλ πολλές εταιρείες απέκρυσαν το μέγεθος της πτώσης προκαλώντας κρίσιμο θέμα αξιοπιστίας.

Αυτά όλα έριξαν το χρηματιστήριο, με αποτέλεσμα να φεύγουν ξένα κεφάλαια, επιδεινώνοντας το πρόβλημα και οδηγώντας το δολάριο σε αναπόφευκτη πτώση.

Στην Ιαπωνία η τραπεζική κρίση, η μικρή ιδιωτική κατανάλωση και το υπέρογκο δημόσιο χρέος έχουν αγκυλώσει τα οικονομικά της οικονομίας, η οποία δεν αντιδρά για πολύ χρόνο τώρα στα διάφορα -άτολμα σε ό,τι αφορά το τραπεζικό σύστημα- κυβερνητικά μέτρα.

Έτσι, απέμειναν η Κίνα και η Ινδία, οι οποίες μοιλονότι αναπτύσσονται με μικρότερους ρυθμούς από το 2001, συμβάλλουν σημαντικά στην αντιμετώπιση της παγκόσμιας ύφεσης.

Η ναυτιλαγία, ξηρού και υγρού φορτίου, είχε σχεδόν παράληλη διακύμανση με την οικονομία. Σταθερά ανοδική πορεία τους πρώτους τέσσερις μήνες (και έτσι επιβεβαιώνει τις αισιόδοξες προβλέψεις) και πτωτική μέχρι σήμερα. Τα tankers απήλυσαν μεγαλύτερη σταθερότητα στο διάστημα αυτό.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, κινήθηκε ανάλογα και η προσφορά και η ζήτηση μεταχειρισμένου τονάζ. Είναι αξιοσημείωτο ότι μετά τη σημαντική πτώση του 2001, ο αριθμός των συναλλαγών και των τιμών των Bulk Carriers συνέχισαν να αυξάνονται αργά αλλά σταθερά μέχρι τον Απρίλιο, όταν δηλαδή έληξαν οι προσδοκίες για γρήγορη και ισχυρή ανάκαμψη της οικονομίας και επιβεβαιώθηκε ότι η ανάκαμψη ίσως πήρε μετάθεση ακόμα και για το 2003.

Ακολούθησαν δύο μήνες μείωσης συναλλαγών και κάμψης τιμών, μέχρι τις λιγοστές συναλλαγές του Ιουλίου, οι οποίες όμως είναι συγκεχυμένες. Ορισμένα πλοία επιτυγχάνουν τιμές Απριλίου, ενώ σε άλλα οι τιμές είναι πτωτικές.

Στην αγορά των tankers, λόγω του φόβου υπερπροσφοράς νεοτεύκτων και των πιέσεων του OPEC για άνοδο των τιμών του πετρελαίου, δεν εκδηλώθηκε σοβαρή ζήτηση καθ' όλη τη διάρκεια του εξαμήνου, με αποτέλεσμα η πτωτική τάση των τιμών να είναι σαφέστερη. Κατά τους τελευταίους μήνες του εξαμήνου, όμως, όταν η Ρωσία ξεκαθάρισε τη θέση της απέναντι στον OPEC ότι δεν συναινεί στις περικοπές της παραγωγής, σημειώθηκε κάποια αύξηση του αριθμού των συναλλαγών, οι τιμές όμως στις περισσότερες κατηγορίες δεξαμενόπλοιων διατηρήθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα από την αρχή του έτους.

Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι η πορεία της ναυτιλαγίας, όπως και οι αξίες των πλοίων, δεν μπορούν να πάρουν σαφή πορεία, πριν η παγκόσμια οικονομία δείξει τη δική της. Επομένως, το πλέον πιθανό σενάριο είναι να συνεχίσει όπως μέχρι σήμερα με μικρές διακυμάνσεις. Εκτός, εάν συμβούν απρόβλεπτα για μας γεγονότα.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η ναυτιλία, παγκοσμιοποιημένη από παλιά, είναι η σκιά του διεθνούς εμπορίου, επηρεάζεται από πληθώρα παραγόντων και δεν επηρεάζει κανέναν.

(Τα στοιχεία προέρχονται από τα αρχεία του τμήματος αγοραπωλησιών πλοίων της πειραϊκής μεσιτικής εταιρείας George Moundreas & Co. SA.)



**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ 1ου ΕΞΑΜΗΝΟΥ 2002
ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ CAPE SIZE - PANAMAX**

(ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΙΜΩΝ)

CAPERS

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
CHIN SHAN	149,000	1992	Taiwan	JAN	17.750.000
PAN ADANGBAY	149,000	1990	Korea	MAR	17.550.000
WAH SHAN	149,000	1991	Taiwan	JUNE	18.100.000

Συμπέρασμα: Μικρή ανοδική τάση.

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
HELLAS	139,000	1982	Japan	FEB	2.850.000
AMSTEWAL	134,000	1981	Japan	MAR	3.500.000
ELSAM JYLAND	137,000	1982	Denmark	JUNE	4.500.000

Συμπέρασμα: Ισχυρή ανοδική τάση.

PANAMAX

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
DIMITRIS A	64,000	1983	Samsung	JAN	3.750.000
MARINE RANGER	64,000	1984	Denmark	MAR	5.800.000
ROBERT STOVE	64,000	1984	Nippon K	JUNE	6.000.000

Συμπέρασμα: Σαφώς ανοδική τάση αλλή με σημαντική επιβράδυνση.

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
EQUATOR EXPLORER	69,000	1994	Imabari	DEC	10.800.000
OCEAN CHERRY	69,000	1994	Imabari	MAR	12.000.000
GLOBAL STAR	69,000	1994	Tsuneishi	JUNE	12.000.000

Συμπέρασμα: Εξαιρουμένου του OCEAN DUKE, άνοδος και σταθεροποιητική τάση.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ 1ου ΕΞΑΜΗΝΟΥ 2002 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

(ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΙΜΩΝ)

VLCC

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
DIAMOND ECHO	247,000	1992	Mitsubishi	JAN	25.000.000
TOKIWA	244,000	1991	Japan	MAR	24.500.000
T.S ASCLEPIUS	258,000	1989	Japan	JUNE	23.250.000
TANGO	264,000	1995	Mitsubishi	JUNE	29.000.000

Συμπέρασμα: Διατήρηση του επιπέδου τιμών.

SUEZMAX

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
MASTERA	142,000	1992	Daewoo	JAN	35.000.000
CHEVRON ATLANTIC	149,000	1992	Mitsui	JUNE	29.000.000
COLUMBIA	157,000	1999	Daewoo	MAR	50.000.000
ERVIKEN	151,000	2001	Samsung	JUNE	50.000.000

Συμπέρασμα: Σαφής πτωτική τάση.

AFRAMAX

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
SANKO QUEST	96,000	1993	Japan	FEB	24.000.000
DIANA	97,000	1992	Japan	JULY	23.500.000

Συμπέρασμα: Διατήρηση του επιπέδου τιμών.

PANAMAX

Δεν υπάρχουν συγκρίσιμα στοιχεία.

PRODUCT

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
HIGHTIDE	45,000	1989	Korea	JAN	17.000.000
ROWAN	45,000	1991	China	JAN	17.500.000
STRIDE	40,000	1990	Croatia	MAY	13.800.000

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
ARTINA A	31,000	1981	Japan	NOV	5.750.000
IVER SPLENDOR	30,000	1981	Japan	MAR	4.000.000
LAMBDOUSA	31,000	1980	Japan	JUNE	4.200.000

SEAJOV	47,000	1996	Japan	NOV	29.000.000
ALAM BERKAT	47,000	1998	Japan	APR	25.500.000

Συμπέρασμα: Σαφής πτωτική τάση.



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



ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ 1ου ΕΞΑΜΗΝΟΥ 2002
ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ HANDYMAX - HANDYSIZE

(ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΙΜΩΝ)

HANDYMAX

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
JAG RAHUL	37,000	1984	IHI	JAN	4.250.000
KAPITAN BETKER	37,000	1985	Korea	MAR	5.800.000
IGUANA	37,000	1985	Mitsubishi	JUL	5.300.000

Συμπέρασμα: Μικρές υποχωρητικές τάσεις μετά την άνοδο.

AMERICAN TRADER	45,000	1994	Kurushima	JAN	10.800.000
CLIO HORIZON	45,000	1994	Kurushima	MAR	11.450.000
CLAROR	45,000	1994	Kanasashi	JUNE	11.300.000

Συμπέρασμα: Μικρές υποχωρητικές τάσεις μετά την άνοδο. Γενικώς μικρές διακυμάνσεις τιμών στο εξάμηνο.

HANDYSIZE

NAME	DWT	Built	Builders	Sales' date	Price in U.S.\$
HUDSON TRADER	28,000	1997	Kanasashi	DEC	11.000.000
OCEAN PALM	28,000	1997	Imabari	MAR	11.500.000
OCEAN CAMELIA	28,000	1998	Japan	JUNE	10.650.000

Συμπέρασμα: Υποχωρητικές τάσεις μετά την ελθοφρά άνοδο.

IOANNIS PATERAS	27,000	1986	Imabari	DEC	4.000.000
GOLDEN EYE	28,000	1986	Oshima	MAR	5.000.000
SOUTHEAST ALASKA	28,000	1986	Japan	APRIL	5.350.000

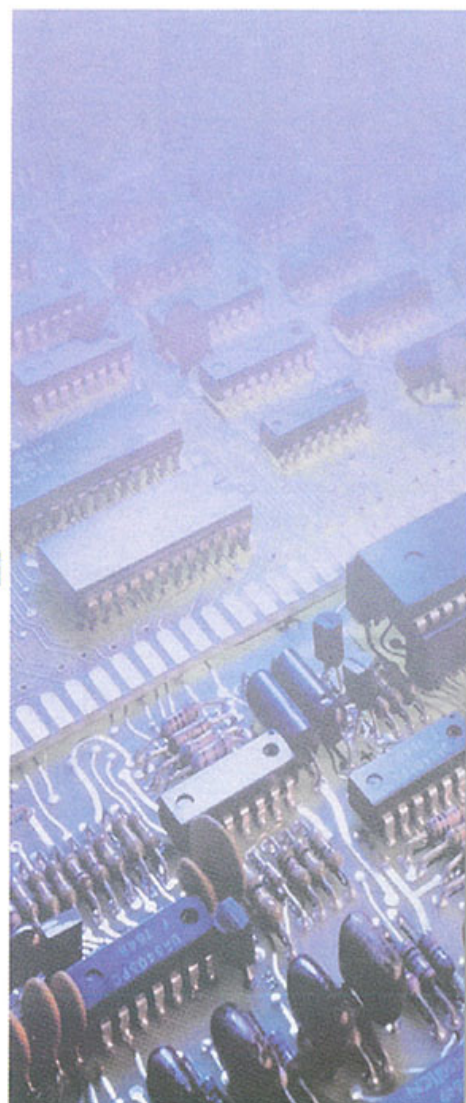
Συμπέρασμα: Δεν υπάρχει πώληση τον Ιούνιο γι' αυτήν την ηλικία. Σε άλλες μεγαλύτερες ηλικίες διαπιστώνεται επίσης πτώση μετά την άνοδο.

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



TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



031

HYDROBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRITBLASTING
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



ρόκειται για την «αντιτρομοκρατική» μονάδα του Λιμενικού Σώματος.

Η μονάδα του 25χρονου Μαρίνου Ζαμπάτη, ο οποίος έχασε τη ζωή του σε ανταλλαγή πυροβολισμών με

Αλβανούς λαθρέμπορους.

Οι Ομάδες Ειδικών Αποστολών συγκροτήθηκαν το 1987, κατά απαίτηση του ΙΜΟ. Η εξάπλωση της τρομοκρατίας, σε συνδυασμό με την εμφάνιση νέων μορφών εγκληματικότητας, οδήγησαν την τότε ηγεσία του Λιμενικού Σώματος στο να συνειδητοποιήσει ότι η συνηθισμένη εκπαίδευση των μελών του δεν επαρκούσε και χρειάζονταν Ειδικές Μονάδες με εξαιρετική εκπαίδευση και με αποκλειστικό σκοπό να αντεπεξέρχονται σε δύσκολες και επικίνδυνες καταστάσεις.

Για το ρόλο, την εκπαίδευση και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ειδικά εκπαιδευμένοι άνδρες του Λιμενικού, μίλη-

σε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο διοικητής Ειδικών Αποστολών Λ.Σ., υποπλοίαρχος Λ.Σ. Νικόλαος Βάρνης.

Ποιος είναι ο σημερινός ρόλος της Ομάδας Ειδικών Αποστολών και ποιες οι αρμοδιότητές της;

Οι Ομάδες έχουν ως κύριο ρόλο τους την καταστολή τρομοκρατικών ενεργειών, την προστασία επισήμων προσώπων, τον έλεγχο πλοίων και οχημάτων για την αντιμετώπιση της διακίνησης ναρκωτικών και άλλων παρανόμων φορτίων (όπως τσιγάρα, αρχαία, όπλα, λαθρομεταλλεύματα), την αντιμετώπιση βομβιστικών απειλών με τη βοήθεια των ειδικά εκπαιδευμένων αστυνομικών σκύλων K-9, καθώς και την εξουδετέρωση αυτοσχέδιων και τυποποιημένων εκρηκτικών μηχανισμών από τους ειδικά εκπαιδευμένους άνδρες της Ομάδας Εξουδετέρωσης Εκρηκτικών Μηχανισμών.

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Οι «αντιτρομοκράτες» του Λιμενικού



Ομάδα ανδρών ΟΕΑ
με υποπολυβόλα MP-5 SD3
ετοιμάζονται για είσοδο
σε ύποπτο χώρο



Σύλληψη υπόπτου
από άνδρες
των Ειδικών Δυνάμεων

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Οι αποστολές και ενέργειες που καλείστε να οργανώσετε και να διεκπεραιώσετε είναι πολλές φορές ριψοκίνδυνες. Ποια είναι τα εφόδια που απαιτούνται -ψυχικά, σωματικά, μορφωτικά- για να καταταγεί ένας βαθμοφόρος στην Ομάδα Ειδικών Αποστολών;

Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι αρκετά επικίνδυνες. Απαιτούνται ιδιαίτερα σωματικά και ψυχικά προσόντα. Για να αντεπεξέλθει κάποιος στις αυξημένες απαιτήσεις της Υπηρεσίας μας, πρέπει να είναι αφ' ενός μεν όσο το δυνατό άρτια εκπαιδευμένος, αφ' ετέρου δε να βρίσκεται σε υψηλό βαθμό ετοιμότητας. Και η ετοιμότητα αυτή αποκτάται μόνο με την τακτική άσκηση και εκπαίδευση όχι μόνο του σώματος αλλά και του μυαλού. Η συνεχής εκπαίδευση και ο εμπλουτισμός των γνώσεων και ικανοτήτων είναι βασική αναγκαιότητα για κάθε μέλος της μονάδας.

Παρατηρούμε ότι παρά τη σημαντική αποστολή που καλείστε καθημερινά να αντιμετωπίσετε, η Ομάδα Ειδικών Αποστολών δεν είναι αυτόνομη αλλά ανήκει οργανικά και διοικητικά στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά. Επίσης -σε αντίθεση με άλλες υπηρεσίες του Λ.Σ.- δεν έχετε δικές σας εγκαταστάσεις. Θεωρείτε ότι είναι σκόπιμη η διοικητική αυτοτέλεια και η μεταγκατάστασή σας σε μια αυτόνομη μονάδα; Ποιες άλλες δυσκολίες αντιμετωπίζετε ως προς την ορθή ολοκλήρωση του έργου σας;

Η Υπηρεσία διαθέτει δικές της εγκαταστάσεις. Λόγω του αυξημένου αριθμού ανδρών και των εξειδικευμένων καθηκόντων αυτής, όπως αυτά αναφέρθηκαν σε προηγούμενη ερώτησή σας, κρίνεται σκόπιμη η επαγωγή μας στον Κλάδο Επιχειρήσεων του ΥΕΝ ως Μονάδα Ειδικών Αποστολών.

Το Λ.Σ. θα συμβάλει καθοριστικά στην αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και στη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004. Ποιες προετοιμασίες γίνονται στη δική σας υπηρεσία και ποιες επιπλέον ενέργειες πιστεύετε ότι θα πρέπει άμεσα να γίνουν για την πάταξη κάθε άνομης ενέργειας κατά τη διάρκεια των Αγώνων στις παραθαλάσσιες περιοχές;

Οι Ειδικές Μονάδες του Λ.Σ. συνεχώς ενισχύονται με έμπυχο δυναμικό εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Θα χρειαστεί όμως ειδικός εξοπλισμός και συνεχής εκπαίδευση των ανδρών για την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών τους.

Ποιο είναι το επίπεδο εκπαίδευσης των αξιωματικών της ΟΕΑ και ποια η κατάρτισή τους σε σχέση με αντίστοιχες υπηρεσίες άλλων κρατών;

Είναι ικανοποιητικό το επίπεδο. Δεν έχουμε επαφή με στελέχη αντίστοιχων υπηρεσιών ξένων κρατών, ώστε να συγκρίνουμε το επίπεδο εκπαίδευσής μας.

Οι αντιτρομοκρατικές επιχειρήσεις μέσα στους περιορισμένους χώρους των πλοίων απαιτούν την εφαρμογή ειδικών τακτικών κίνησης από την πηურά του προσωπικού των επίλεκτων Ειδικών Μονάδων

Ο διοικητής των ΟΕΑ, υποπλοίαρχος Λ.Σ. Νικόλαος Βάρνης, με ομάδα ανδρών των Ειδικών Δυνάμεων





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)



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



Οι ελεύθεροι σκοπευτές των ΟΕΑ
θα διαδραματίσουν
σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια
των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004



Βράδυ Σαββάτου 29 Ιουνίου 2002. Το λιμάνι του Πειραιά ήταν γεμάτο από ταξιδιώτες, όταν λίγο μετά τις 22.00 ακούστηκε μια εκκωφαντική έκρηξη. Επίκεντρό της, τα εκδοτήρια εισιτηρίων της Hellas Flying Dolphins. Σε ελάχιστη ώρα είχαν μεταβεί στο σημείο της έκρηξης εκπαιδευμένοι άνδρες των Ειδικών Αποστολών του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι και απέκλεισαν την περιοχή διασφαλίζοντας τα στοιχεία που υπήρχαν σ' αυτή. Με άμεσες και καλά μεθοδευμένες κινήσεις, ενημερώνουν τόσο τα ειδικά κλιμάκια και την ηγεσία του Λ.Σ. όσο και την Αντιτρομοκρατική Υπηρεσία, άνδρες της οποίας κατάκλεισαν τον Πειραιά σε λίγα λεπτά.

Παράλληλα, οι λιμενικοί ειδοποιούν ασθενοφόρο του

ΕΚΑΒ και συνοδεύουν στο Τζάνειο Νοσοκομείο το βομβιστή, ο οποίος είχε τραυματιστεί σοβαρά από την έκρηξη, σώζοντας τη ζωή του και διαφυλάττοντας τα όσα μόνον εκείνος γνώριζε. Το όνομά του, Σάββας Ξηρός, και μόλις έχει αρχίσει να ξετυλίγεται το κουβάρι μυστηρίου της «17 Νοέμβρη».

Γ.Φ.



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



Με το **ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ**
τώρα και
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΩ - ΡΟΔΟ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015



«Blue Star 1», ναι μεν... αλλά...

«Ναι μεν... αλλά...». Η εν λόγω έκφραση θα μπορούσε να χαρακτηρίσει τη δρομολόγηση του νεότευκτου πλοίου της Blue Star Ferries, «Blue Star 1», στη γραμμή Πάτμος - Λέρος - Κως - Ρόδος, και αυτό γιατί υπήρξε χάσμα απόψεων μεταξύ ΥΕΝ και πλοιοκτήτριας εταιρείας σχετικά με τις ώρες που θα πραγματοποιείται το δρομολόγιο.

Ειδικότερα, η εταιρεία του Γεράσιμου Στρίντζη αρχικά είχε ζητήσει απογευματινά δρομολόγια, ωστόσο δέχθηκε την πρόταση του υπουργείου για αναχώρηση του «Blue Star 1» στις 22.00 από Δευτέρα έως και Πέμπτη. Το πρόβλημα μεταξύ των δύο πλευρών ανέκυψε όταν ο Κεφαλονίτης εφοπλιστής ζήτησε από το ΥΕΝ να αναχωρεί το πλοίο την Παρασκευή το βράδυ, την ίδια ώρα με τις υπόλοιπες ημέρες της εβδομάδας, ενώ κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου να εκτελεί εξπρές δρομολόγιο για τα γραμμή Κως-Ρόδος. Από την πλευρά του, το ΥΕΝ δεν έκανε δεκτό το παραπάνω αίτημα, λέγοντας ότι το νεότευκτο θα πρέπει να αναχωρεί για εκτέλεση του δρομολογίου του πρωινές ώρες. Τέλος, ύστερα από συσκέψεις επί συσκέψεων, το πρόγραμμα του «Blue Star 1» διαμορφώθηκε ως εξής:

— Τετάρτη-Παρασκευή- Κυριακή, αναχώρηση από τον Πειραιά με προορισμό την Κω και τη Ρόδο.

— Δευτέρα, αναχώρηση από Πειραιά για Πάτμο - Λέρο - Κω - Ρόδο. Η αναχώρηση του πλοίου Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή θα γίνεται στις 22.00, ενώ την Κυριακή θα γίνεται στις 8.00 π.μ.

Παράλληλα, από το ΥΕΝ ανακοινώθηκαν τα ακόλουθα σχετικά με τη

δρομολόγηση του πλοίου «Blue Star 1» στη γραμμή Δωδεκανήσου:

1. Με ομόφωνη απόφαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ), αφού εξετάστηκε η νομική βάση του αιτήματος, το οποίο είχε κατατεθεί και εγκριθεί το 2001, εγκρίθηκε η δρομολόγηση του πλοίου αυτού στη γραμμή της Δωδεκανήσου. Σημειωτέον ότι στη ΓΕΑΣ, η οποία συνεδριάζει υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ, συμμετέχουν και κοινωνικοί εταίροι (Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση, Ναυτικό Επιμελητήριο, εφοπλιστικές ενώσεις κ.λπ.) των οποίων η ψήφος υπήρξε θετική.

2. Η δρομολόγηση του πλοίου αυτού δημιούργησε αρνητικές αντιδράσεις από εφοπλιστές ανταγωνιστικών εταιρειών και

θετικές αναφορές υπέρ της δρομολόγησης από φορείς των Δωδεκανήσων.

3. Οι υπηρεσίες του ΥΕΝ επί ημέρες, προσπαθώντας να διατηρήσουν τις απαιτούμενες ισορροπίες, αποφάσισαν τη σύνταξη ενός πλαισίου εβδομαδιαίων δρομολογίων, το οποίο έγινε δεκτό από όλες τις πλευρές, πλην μιας και μόνο αναχωρήσεως από τον Πειραιά, επί της οποίας διατηρήθηκαν οι εκατέρωθεν αντικρουόμενες απόψεις.

4. Για το ΥΕΝ προέχει η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών προς όφελος των διακινούμενων πολιτών - επιβατών και της εξυπηρέτησης της νησιωτικής Ελλάδας, πάντα στο πλαίσιο ενός υγιούς ανταγωνισμού και χωρίς «εξυπηρέτησεις» συμφερόντων.

5. Η ελληνική ακτοπλοΐα διανύει το τελευταίο στάδιο ενός κρατικίστικου καθεστώτος, το οποίο κλείνει τον ιστορικό του κύκλο. Η απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών από την 1η Νοεμβρίου 2002 εισάγει το καθεστώς της ακτοπλοΐας μας σε νέα δεδομένα, στα οποία όλοι ανεξαιρέτως οφείλουν με υπευθυνότητα να συμμετάσχουν. Απελευθέρωση με κρατικίστικες αντιλήψεις και φιλονικίες συμφερόντων δεν νοείται. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, πολλές από τις οποίες αντιμετωπίζουν προβλήματα, οφείλουν να βοηθήσουν, χωρίς βραχυχρόνιες σκοπιμότητες, στην ομαλή διαδικασία της μετάβασης προς το νέο καθεστώς. Και το οφείλουν, γιατί έχουν πολλά προσφέρει αλλά και πολλά τους έχουν προσφερθεί. Σε κάθε περίπτωση, ας εστιάσουμε όλοι στην προσπάθεια ανάπτυξης των μακροχρόνιων συμφερόντων της ελληνικής ακτοπλοΐας, ξεφεύγοντας από τις πρόσκαιρες τριβές.

Αυτό το οφείλουμε όλοι πρώτα στους νησιώτες και στα νησιά και μετά στην ελληνική ναυτιλία και την εθνική οικονομία.

Ετήσια γενική συνέλευση

Με ικανοποιητική συμμετοχή των μετόχων, ολοκληρώθηκε η ετήσια τακτική γενική συνέλευση των Μινωικών Γραμμών, σε κεντρικό ξενοδοχείο στο Ηράκλειο Κρήτης.

Μετά την παρουσίαση των θεμάτων και την ψηφοφορία, οι μέτοχοι της εταιρείας, στηρίζοντας απολύτως τις προτάσεις της διοίκησης, ενέκριναν όλα τα θέματα της γενικής συνέλευσης.

Μεταξύ αυτών ήταν:

1. Η υποβολή και έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρικής χρήσης 1ης Ιανουαρίου 2001 έως 31η Δεκεμβρίου 2001, μετά των επ' αυτών εκθέσεων του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών.
2. Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά το ποσό των ευρώ 3.473.448,64 με ταυτόχρονη αύξηση της ονομαστικής αξίας κάθε μετοχής σε 2,25 ευρώ, με κεφαλαιοποίηση (α) ποσού ευρώ 3.195.884,27 που προέρχεται από διαφορά εκδόσεως μετοχών υπέρ το άρτιο, (β) ποσού ευρώ 277.564,37 που προέρχεται από διαφορές αναπροσαρμογών αξίας γηπέδων και κτιρίων του Ν. 2065/1992, μετατροπή του μετοχικού κεφαλαίου και της ονομαστικής αξίας της μετοχής της εταιρείας σε ευρώ σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2842/2000 και τροποποίηση του άρθρου 5 του καταστατικού της εταιρείας. Κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης διατυπώθηκαν από την πλευρά των μετόχων αξιολογικές προτάσεις, τις οποίες η διοίκηση των Μινωικών Γραμμών θα αξιολογήσει με πολύ μεγάλη προσοχή και θα υλοποιήσει όσες από αυτές θεωρηθεί ότι είναι προς το καλό της εταιρείας και των μετόχων της.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συγκροτήθηκε σε σώμα τη Δευτέρα 1 Ιουλίου 2002, και επανεκλέγησαν στη θέση του προέδρου ο κ. Κωνσταντίνος Κληρονόμος και στη θέση του αντιπροέδρου ο κ. Εμμανουήλ Κουλεντάκης.

Τι αποφάσισε η ΓΕΑΣ

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ), υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λάμπρου Λαμπρόπουλου, η οποία και επεξεργάστηκε 53 θέματα. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης έκανε δεκτές τις αποφάσεις της ΓΕΑΣ, τις οποίες και προσυπέγραψε.

Αναλυτικότερα εξετάστηκαν τα εξής:

- Εικοσιένα (21) θέματα αδειών σκοπιμότητας.
- Είκοσι (20) θέματα τροποποιήσεων δρομολογίων.
- Έξι (6) θέματα ναυολογίου.
- Ένα (1) θέμα άγονων γραμμών και
- Πέντε (5) θέματα υπουργείου Αιγαίου.

Στις αποφάσεις αυτές ελήφθησαν:

- Τριάντα έξι (36) θετικές γνωμοδοτήσεις.
- Έντεκα (11) αρνητικές γνωμοδοτήσεις ενώ για
- Έξι (6) υπήρξε αναβολή ή απόσυρση του αιτήματος.

Συγκεκριμένα:



— Υπήρξε θετική γνωμοδότηση για τη δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ Blue Star 1 στη γραμμή Πειραιάς - Πάτμος - Λέρος - Κως - Ρόδος. Για το θέμα αυτό υπήρξαν θετικές ανακοινώσεις από τους φορείς των Δωδεκανήσων και αρνητικές από άλλες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Η ΓΕΑΣ δέχθηκε τη νομική βάση του αιτήματος, το οποίο είχε υποβληθεί και είχε γίνει δεκτό από το 2001.

— Υπήρξε θετική γνωμοδότηση για τη μεταδρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ, τα οποία εξυπηρετούσαν τη γραμμή Άκτιο - Πρέβεζα και η οποία μετά τη λειτουργία της υποθαλάσσιας σήραγγας έπαψε να λειτουργεί.

— Έγινε δεκτό το αίτημα για προσέγγιση του Ε/Γ-Ο/Γ ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΡΗΣ και στην Κάλυμνο. Ικανοποιείται έτσι ένα μεγάλο αίτημα των φορέων της Κάλυμνου.

— Εγκρίθηκε η προσωρινή δρομολόγηση του πλοίου ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ στη γραμμή Λαυρίου - Κέας - Κύθου.

— Δεν έγινε δεκτό το θέμα της αύξησης των ναύλων στη γραμμή Πέραμα - Παλούκια.

— Κατακυρώθηκε το αποτέλεσμα μίσθωσης κύριας άγονης γραμμής Πειραιάς - Κύθηρα - Αντικύθηρα - Καστέλι.

Στη ΓΕΑΣ, πλην άλλων, παρευρέθηκαν η νομάρχης Πειραιά κ. Τσανάκη ως εκπρόσωπος της ΕΝΑΕ, ο δήμαρχος Ερμούπολης κ. Δεκαβάλας ως εκπρόσωπος της ΚΕΔΚΕ, ο κ. Αλεξανδράτος ως εκπρόσωπος του ΝΕΕ, ο κ. Φωκάς ως εκπρόσωπος του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου, ο κ. Ν. Βερνίκος ως εκπρόσωπος του Εμπορικού Επιμελητηρίου και ο κ. Αγαπητός ως εκπρόσωπος της ΕΕΑ.





επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου

PORALU MARINE International Προβλήτες και εξοπλισμός για μαρίνες / πλωτές εξέδρες ψυχαγωγίας



Σχεδόν 30 χρόνια εμπειρίας και εκατοντάδες μέτρα από πλωτές προβλήτες και εξέδρες που έχουν ήδη τοποθετηθεί, φέρνουν την PORALU στις

πρώτες θέσεις παγκοσμίως στη μελέτη και κατασκευή μαρινών. Όπως είναι γνωστό, η υλοποίηση μιας μαρίνας απαιτεί συνεργασία πολλών ειδικοτήτων. Η ομάδα της PORALU αποτελείται από εξειδικευμένους μηχανικούς και τεχνικούς, γνώστες των ιδιοτήτων και εφαρμογών του αλουμινίου και του πλαστικού. Η PORALU καταφέρνει με συνεχή παρακολούθηση των αναγκών των πελατών της, σε συνδυασμό με τη χρήση της τελευταίας τεχνολογίας, να βελτιώνει διαρκώς την παραγωγή της διαθέτοντας τον εξοπλισμό για παραθαλάσσιες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και μαρίνες σε πραγματικά ανταγωνιστικές τιμές.

Με τη βοήθεια εμπειρων συνεργατών που σέβονται το περιβάλλον, σε όλο τον κόσμο να δηλώνει «παρών» στις μεγαλύτερες κατασκευές μαρινών παγκοσμίως, ξεκινώντας από την αρχική μελέτη και φτάνοντας μέχρι την παράδοση της μαρίνας.

Η PORALU κατασκευάζει πλωτές για τις πλωτές προβλήτες διαφόρων διαστάσεων (70 lt, 140 lt, 210 lt, 225 lt, 270 lt και 350 lt.) ώστε να δίνεται η δυνατότητα να προσαρμοστεί το ύψος της προβλήτας σε οποιαδήποτε ανάγκη. Έτσι το 2001 κατασκεύασε ολόκληρο το πλωτό «σύστημα» (εξέδρες εκκίνησης, γραμματείας, εποπτείας και διανομής επάθλων) που φιλοξένησε το παγκόσμιο πρωτάθλημα κωπηλασίας στην Ελβετία. Επίσης, ολοκληρώθηκε η νέα πτέρυγα που φιλοξενεί τα ρυμουλκά στο Jersey Αγγλίας, τις ιχθυοκαλλιέργειες στη Σπρεζία Ιταλίας κ.α.

Η μεγάλη γραμμή παραγωγής έχει ως αποτέλεσμα τις πλέον ανταγωνιστικές τιμές παγκοσμίως και δίνει τη δυνατότητα γρήγορης απόσβεσης της επένδυσης και την καλύτερη διαχείριση των θέσεων ελλιμενισμού που δημιουργούνται. Με την ειδική σχεδίαση, τη δυνατότητα επιλογής χρωμάτων και τη χρήση σύγχρονων υλικών, οι προβλήτες PORALU προσαρμόζονται τέλεια σε όλες τις τοποθεσίες.

Η ανθεκτικότητα των υλικών που χρησιμοποιούνται είναι: α) Ανοδεωμένο αλουμίνιο τύπου 6005 T5 και β) επιστρώση καταστρώματος και πλωτήρες από συνθετικό υλικό με εγγύηση 10 χρόνων.

Η εταιρεία PORALU θεωρείται η μοναδική στην Ευρώπη που έχει να επιδείξει παρόμοιο έργο σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς ήδη έχει τοποθετήσει μαρίνες σε όλο τον κόσμο που εξυπηρετούν από 80 έως 1.600 σκάφη διαφόρων μεγεθών. Οι Κάννες, η Μασσαλία, το Σίδνεϊ της Αυστραλίας, το Saint Tropez, η Νίκαια, το Ηράκλειο Κρήτης και πολύ πρόσφατα το Ρίμινι

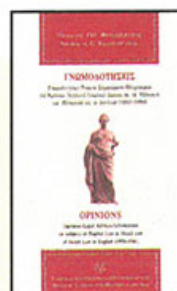
στην Ιταλία και η Βηρυτός έχουν εμπιστευθεί την PORALU.

Αποκλειστικός αντιπρόσωπος της PORALU για την Ελλάδα και την Κύπρο είναι η εταιρεία ELITE YACHTING LTD, Αλίμου 52, Αθήνα, 17455, τηλ. 010- 98.51.122, fax: 010-98.51.199 και e-mail: eliteyac@otenet.gr

«Άνεμος» ατισιοδοξίας για τη νησιωτική Ελλάδα

Επιδοφόρο σημάδι ανάκαμψης στο χώρο των ελληνικών αερομεταφορών αποτελεί η απόφαση του επιχειρηματία κ. Ν. Μπαλαγιάννη, για την εκ νέου ανάπτυξη της αεροπορικής εταιρείας Hellenic Star Airways. Με μία επένδυση που φτάνει τα τέσσερα εκατομμύρια δολάρια, η Hellenic Star Airways ήδη εκτελεί δρομολόγια από την Αθήνα προς την Πάρο και τη Νάξο, ενώ στις αρχές Αυγούστου ξεκινούν και οι πτήσεις για Λήμνο, Χίο, Σάμο, Σαντορίνη και Κεφαλονιά. Παράλληλα εγκαινιάζονται πτήσεις και από τη Θεσσαλονίκη προς τη Λήμνο και τη Μυτιλήνη. Ο κύκλος εργασιών τον πρώτο χρόνο λειτουργίας, σύμφωνα με το επιχειρηματικό πρόγραμμα που εκπόνησε η INSTRUMENTAL Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, θα φθάσει τα 15 εκατ.€, ενώ η εταιρεία θα μεταφέρει σε πρώτο στάδιο 250.000 επιβάτες. Η Hellenic Star θα απασχολήσει αρχικά 75 υπαλλήλους και θα διαθέτει τρία αεροσκάφη: δύο SAAB 340B turboprop σουηδικής κατασκευής, 36 θέσεων, κι ένα τετρακινητήριο BOMBARDIER DHC-7, 48 θέσεων. Στα αεροσκάφη Saab έχει εφαρμοστεί η τελευταία ψηφιακή τεχνολογία ως προς τα συστήματα ναυτιλιακής πλοήγησης και ελέγχου των πτητικών παραμέτρων και κινητήρων, αυξάνοντας τα επίπεδα ασφαλείας, στα επίπεδα που θέτουν οι Σουηδοί κατασκευαστές. Το εσωτερικό των αεροσκαφών διαθέτει άνετα καθίσματα σε μια πραγματικά ευρύχωρη καμπίνα, κάνοντας την πτήση -ανεξαρτήτως διάρκειας- πολύ ευχάριστη και απολαυστική για τους επιβάτες.

Γνωμοδοτήσεις-Opinions



Εξεδόθη τελευταία ένας ενδιαφέρον νομικός τόμος, «Γνωμοδοτήσεις-Opinions» στην αγγλική και ελληνική, επί θεμάτων Ναυτικού και Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου, του αποβιώσαντος Νικολάου Γερ. Φραγκισκάτου, διαπρεπούς νομομαθούς του Πανεπιστημίου της Οξφόρδης, και Barrister - at Law στα αγγλικά δικαστήρια, ως επίσης δικηγόρου παρ' Αρείω Πάγω Αθηνών, γνωστότατου στους

ναυτιλιακούς κύκλους του city Λονδίνου για τη νομική του κατάρτιση πάνω στο Ναυτικό Δίκαιο, που επίσης διητέλεσε επί τριάντα πέντε συναπτά χρόνια ως επίτιμος νομικός σύμβουλος της Ελληνικής Πρεσβείας και του Ελληνικού Προξενείου Λονδίνου, ως και πρόεδρος της Εταιρείας Ελλήνων Επιστημόνων Μεγ. Βρετανίας, για δώδεκα χρόνια.

Η πρόσφατη εκτύπωση μέρους μόνον από τις 2.000 χιλιάδες και πλέον «Γνωμοδοτήσεις - Opinions» του Νικ. Φραγκισκάτου πραγματοποιήθηκε χάρις στη χορηγία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (Greek Shipping Co-Operation Committee - και με τη θερμή εισήγηση του τότε προέδρου της, αιμνήστου Γιάννη Χατζηπατέρα, και την ενεργό δραστηριοποίηση και υποστήριξη του κ. Νικ. Σεβαστούλου, ναυτικού διατητή Λονδίνου «Μ.Σ.Ι.Α.Α./LMAA».

Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and "ultra modern" equipment, excessive noise and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just "smart", of struggling for earnings, of concluding the "deal" at whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the "Principals", of being an "Intermediary".

Being a Good Shipbroker...

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober Staff entirely/heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Ship financing
- ✓ Repairs & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

167, ALKIVIADOU STR., 185 35 PIRAEUS - GREECE, P.O. BOX: 80324, 185 10 • PHONE: (+3) 010-4297090
Web site: www.gmoundreas.gr

S & P - Financing

Fax: (+3) 010-4297191/4297196
e-mail: snp@gmoundreas.gr

Newbuildings

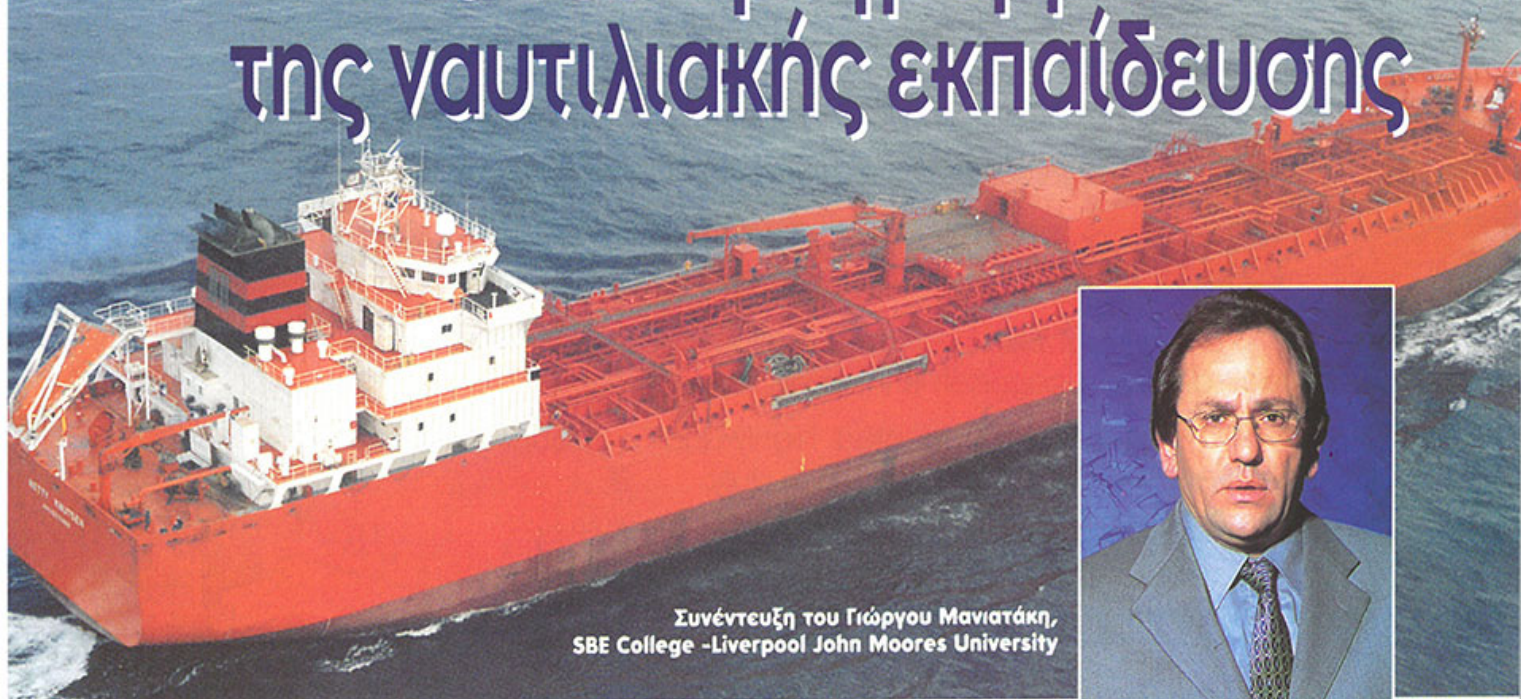
Fax: (+3) 010-4297677/4297678
e-mail: nb@gmoundreas.gr

Repairs & Conversions

Fax: (+3) 010-4297810/4296910
e-mail: repairs@gmoundreas.gr

6/1 SRETENSKY BLVRD, APPART. 15 MOSCOW, RUSSIA • PHONE: (7095) 9283983/9212660/9287742 - FAX: (7095) 9232880

Τα νέα προγράμματα της ναυτιλιακής εκπαίδευσης



Συνέντευξη του Γιώργου Μανιατάκη,
SBE College -Liverpool John Moores University



ναυτική εκπαίδευση είναι ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αφού τόσο το πλοίο, όσο και οι υπηρεσίες της ξηράς που το στηρίζουν, βασίζονται στη γνώση και την τεχνική κατάρτιση των ανθρώπων τους.

Συνεπώς, ναυτικοί και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων πρέπει να αναβαθμίζουν διαρκώς τις γνώσεις τους, αφενός μέσω της εργασίας και της πείρας που αποκτούν από αυτή, αφετέρου δε, μέσω διαφόρων ακαδημαϊκών προγραμμάτων που προσφέρονται από σχολές της Ελλάδας και του εξωτερικού. Με αφορμή τα νέα προγράμματα εκπαίδευσης που παρουσιάζουν στη ναυτιλιακή αγορά το SBE College και το Liverpool John Moores University, μίλησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Γιώργος Μανιατάκης, ο οποίος εκπροσωπεί τους παραπάνω εκπαιδευτικούς οργανισμούς. Πιο συγκεκριμένα:

Το LJMU και το SBE πρόκειται να παρουσιάσουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία δύο νέα MSc προγράμματα, που θα πραγματοποιηθούν εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα. Ποια είναι, αναλυτικότερα, η «ταυτότητα» των εν λόγω προγραμμάτων;

Είναι αλήθεια ότι τα LJMU & SBE, μετά τη μεγάλη επιτυχία του MSc in Maritime Operations,

αποφάσισαν αυτήν ακριβώς τη χρονική περίοδο να κάνουν την έναρξη δύο νέων σημαντικών μεταπτυχιακών προγραμμάτων:

1. MSc in Marine Engineering
 2. MSc in Technology Management
- Είναι δύο προγράμματα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, και είναι πολλή τα στελέχη που έχουν ζητήσει να τα παρακολουθήσουν εδώ στην Ελλάδα και συγχρόνως να εργάζονται.

Ήρθε λοιπόν ο κατάλληλος χρόνος για την υλοποίηση αυτής της ανάγκης των στελεχών.

Ποιοι μπορούν να συμμετέχουν σ' αυτά τα μεταπτυχιακά προγράμματα;

Απευθύνονται στους πτυχιούχους ανώτατης εκπαίδευσης που είναι στελέχη επιχειρήσεων, στο Shipping Industry, και δεν μπορούν να αφήσουν τις εργασίες τους, ώστε να παρακολουθήσουν τα αντίστοιχα προγράμματα που γίνονται στο Liverpool John Moores University στην Αγγλία.

Πιο συγκεκριμένα:

1. Στο MSc in Marine Engineering, μπορούν να συμμετάσχουν στελέχη επιχειρήσεων που εργάζονται στα τμήματα: Quality, SM Code, Technical, Operation, Insurance, Management, Marine Engineers, Πρώτοι Μηχανικοί Ε.Ν. & Αρχιμηχανικοί.
3. Στο MSc in Technology Management,

μπορούν να συμμετάσχουν στελέχη επιχειρήσεων που έχουν οποιαδήποτε τεχνική ή τεχνολογική εκπαίδευση, είναι πτυχιούχοι Ανωτ. Εκπαίδευσης & επιθυμούν να αναπτυχθούν ως Managers στις επιχειρήσεις. Πιστεύουμε πως με αυτά τα δύο προγράμματα, καλύπτουμε τις ανάγκες όλων των στελεχών που αποβλέπουν στην προσωπική τους ανάπτυξη χωρίς να εγκαταλείψουν τις εργασίες τους.

Το Liverpool John Moores University είναι το καταξιωμένο βρετανικό πανεπιστήμιο που έχει συνεισφέρει πολλή στη ναυτική εκπαίδευση. Πιστεύετε ότι τα δύο νέα προγράμματα θα έχουν την ανταπόκριση που είχε το MSc in Maritime Operations;

Βεβαίως, όπως στο MSc in Maritime Operations συμμετέχουν ήδη πολλοί σπουδαστές, πάνω από 50 επιχειρήσεις, το ίδιο θα προκύψει και στα δύο νέα προγράμματα. Ήδη από την έρευνα αγοράς, που ολοκληρώθηκε πριν από 8 μήνες, έχει προδιαγραφεί η ανάγκη των στελεχών και των επιχειρήσεων στους συγκεκριμένους τομείς. Πιστεύουμε ότι η ποιότητα, η μεθοδικότητα και η αυθεντικότητα, που χαρακτηρίζει τη δουλειά μας, θα αναγνωριστούν εκ νέου. Είναι μια πρόκληση για μας, να ικανοποιήσουμε τις εκπαιδευτικές ανάγκες των στελεχών που μέχρι σήμερα το επιθυμούν και

δεν είχαμε την ευκαιρία να συναντηθούμε στο MSc in Maritime Operations.

Όσον αφορά γενικότερα τα προγράμματα του LJMU, αυτά διακρίνονται για τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα όπως:

— Είναι τα μόνα αυθεντικά MSc που οργανώθηκαν στην Ελλάδα, διότι διδάσκονται στον Πειραιά τα ίδια προγράμματα (identical) με αυτά στην πόλη του Liverpool.

— Είναι τα μόνα στα οποία διδάσκουν οι ίδιοι οι Άγγλοι καθηγητές που τα διδάσκουν και στο Liverpool, με το ίδιο εκπαιδευτικό υλικό, τα ίδια εκπαιδευτικά μέσα, ίδιο χρόνο κ.λπ.

— Είναι τα μόνα προγράμματα που διδάσκονται καινοτομικά, εντός δέκα μόνον ημερών τα μαθήματα από 18:00 έως 22:00 και στη συνέχεια ο συμμετέχων φοιτητής μετέπειτα στον ελεύθερο χρόνο του επί τρεις μήνες περίπου, προετοιμάζοντας το μάθημα και την εργασία του.

— Είναι μόνο έξι μαθήματα που πρέπει να περάσει επιτυχώς ο φοιτητής και να παραδώσει ένα MSc Maritime Project 10.000 έως 15.000 λέξεων.

— Είναι μόνο 16 μήνες αναγκαίοι για να παρακολουθήσει ο συμμετέχων το MSc πρόγραμμα, δηλαδή τα έξι modules που θα επιλέξει.

— Οι συμμετέχοντες στα προγράμματα παρακολουθούν το Master καθώς εργάζονται κανονικά στις επιχειρήσεις τους.

— Οι συμμετέχοντες έχουν στη διάθεσή τους δύο κωδικούς αριθμούς, που τους επιτρέπουν την πρόσβαση στην ηλεκτρονική βιβλιοθήκη του LJMU (βιβλίων και περιοδικών).

— Οι συμμετέχοντες έχουν την ευκαιρία να πληροφορούνται και να γνωρίζουν όλα τα ερευνητικά έργα του Πανεπιστημίου, που είναι πρωτοποριακά στον κλάδο.

Ποια είναι τα μαθήματα (modules) που πρέπει να παρακολουθήσουν οι συμμε-

τέχοντες σ' αυτά τα μεταπτυχιακά προγράμματα;

Τα μαθήματα που προσφέρονται στο MSc Maritime Operations είναι οκτώ εκ των οποίων επιλέγονται έξι. Μόλις τελειώσουν την παρακολούθηση και τις εξετάσεις, οι συμμετέχοντες θα ασχοληθούν με την πτυχιακή τους εργασία (10.000 - 15.000 λέξεις), η οποία μπορεί να επιλεγεί από τους συμμετέχοντες με τη βοήθεια των υπεύθυνων καθηγητών του LJMU.

Τα μαθήματα είναι τα εξής:

1. Research And Communication Methods
 2. Maritime Law
 3. Maritime & Offshore Safety Analysis
 4. Maritime Transport Systems
 5. Marine Insurance
 6. Business, Finance & Management In Maritime Operations
 7. Maritime Information Technology
 8. Intergrated Maritime Pollution Control
- MSc Maritime Project (10.000 - 15.000 words Final Dissertation).

Τα μαθήματα που προσφέρονται στο MSc Marine & Offshore Engineering είναι έξι:

1. Research And Communication Methods
 2. Maritime Transport Systems
 3. Maritime & Offshore Safety Analysis
 4. Maritime Information Technology
 5. Marine Design Engineering
 6. Offshore Engineering
- MSc PROJECT (10.000 - 15.000 words Final Dissertation).

Τα μαθήματα που προσφέρονται στο MSc Technology Management είναι οκτώ:

1. Research And Communication Methods
2. Effective Management
3. Technology & Business Strategy
4. Innovation & Change Management

5. Total Quality Management
 6. Justifying Investment in New Technology
 7. Marketing Technology-Based Products
 8. Logistics & Supply Chain Management
- MSc Project (10.000 - 15.000 words Final Dissertation).

Πόσοι είναι μέχρι στιγμής οι συμμετέχοντες από ναυτιλιακές επιχειρήσεις και από ποια πανεπιστήμια προέρχονται;

Οι συμμετέχοντες μέχρι σήμερα είναι 50 άτομα που παρακολουθούν, χωρισμένοι σε δύο ομάδες των 25 ατόμων. Οι πτυχιούχοι εργάζονται σε ισάριθμες σημαντικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Ένα άλλο ενδιαφέρον στατιστικό στοιχείο είναι ότι οι συμμετέχοντες είναι πτυχιούχοι από 15 πανεπιστήμια της Ελλάδας, της Βρετανίας και της Γαλλίας, ως εξής:

U.K. UNIVERSITY & INSTITUTE

1. Liverpool John Moores University
2. Cardiff University
3. London University
4. South Bank University
5. Sunderland University
6. Southampton Institute
7. Transport Institute.

FRANCE UNIVERSITY

8. Sorbone University.

HELLENIC UNIVERSITY & COLLEGE & CAPTAIN

9. Piraeus University
10. Athens University
11. Pantios University
12. Deree College
13. Sbe College
14. Bca College
15. Captains.

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKAN

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

Η αναβάθμιση του στόλου συνεχίζεται

Συνεχίστηκε και το μήνα Ιούνιο η ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού νηολογίου, βάσει των στοιχείων εγγραφών και διαγραφών πλοίων άνω των 100 κοχ.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία τα οποία έδωσε στη δημοσιότητα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης:

Ενεγράφησαν: 18 πλοία
 Διαγράφηκαν: 17 πλοία
 Ηλικία εγγραφέντων: 8 έτη
 Ηλικία διαγραφέντων: 24,5 έτη

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Φ/Γ	ΜΠΑΛΚ ΤΡΑΙΝΤΕΡ	Ν.Π. 11012	1970	Δ/Ε	ΦΑΝΤΑΖΥ	Ν.Π. 11003	2002
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΜΑΛΘΕΙΑ	Ν.Π. 10789	2002	Δ/Ε	ΓΙΑΝΝΗΣ Π.	Ν.Π. 11015	2002
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ IV	Ν.Π. 10848	2002	Δ/Ε	ΜΠΡΙΤΑΝΙΣ	Ν.Χίου 406	2002
Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ VII	Ν.Π. 10931	2002	Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΦΑ ΑΞΙΟΝ	Ν.Π. 11017	1994
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΝΑΞΟΣ	Ν.Π. 11014	2002	Φ/Γ-Χύδην	ΜΑΡΙΑ ΤΛ	Ν.Π. 11018	1997
Ε/Γ-Α/Ψ	ΛΕΙΝΤΙ Π. ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ν.Π. 11016	2000	Δ/Ε	ΣΤΡΕΖΑ	Ν.Π. 11019	2002
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΘΑΛΑΣΣΑ	Ν.Θεσ/νίκης 238	2002	Φ/Γ Χύδην	ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 11020	1984
Φ/Γ	ΝΑΦΟΤΣΙΜΕΝΤ III	Ν.Π. 11021	1970	Δ/Ε	ΣΗΛΙΑ Τ	Ν.Π. 11022	2002
Ρ/Κ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ	Ν. Χαλκίδος 410	1973				
Δ/Ε	ΟΡΑΙΟΝ	Ν.Π. 11023	1973				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 10 - ΚΟΧ: 18.161				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 568.813			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 4 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	ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΟΣ	Ν. Ηρακλείου 15	1972	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)	Φ/Γ	ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 10452	1978	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ II	Ν.Θεσ/νίκης 881	2001	Π.Α. (ΙΤΑΛΙΑ)	Φ/Γ Χύδην	ΑΠΟΛΟΓΩΝΙΑ ΛΑΙΟΝ	Ν.Π. 9941	1977	Π.Α. (ΙΝΔΙΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛ ΠΚΡΕΚΟ	Ν. Ηρακλείου 7	1972	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)	Φ/Γ	ΑΙΤΕΛΙΚΗ Β	Ν.Π. 10689	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Δ/Ε	ΣΥΡΑ	Ν.Π. 10708	1970	Π.Α. (MARSHALL ISL.)	Φ/Γ	ΜΕΝΗΤΕΣ	Ν. ΑΝΔΡΟΥ 555	1981	Π.Α. (CAYMAN ISL.)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΙΔΡΑ	Ν. Ηρακλείου 14	1974	Π.Α. (MARSHALL ISL.)	Φ/Γ-Ψ/Γ	ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	Ν.Π. 9894	1978	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΚΑΔΙ	Ν. Ρεθύμνου 5	1983	Π.Α. (ΙΟΡΔΑΝΙΑ)	Φ/Γ Χύδην	ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 9127	1981	Π.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΙΡΗ III	Ν.Π. 2341	1964	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	Δ/Ε	ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ	Ν.Π. 10060	1976	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Φ/Γ Χύδην	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	Ν.Π. 10218	1984	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ	Ν.Π. 9954	1976	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Δ/Ε	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ	Ν.Π. 10756	1976	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 54.632					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 10 - ΚΟΧ: 637.785				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 25 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 24 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 3. 7. 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	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SY2417 9/5/02	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XXII VASILIOS XXII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11000	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.640 KW	1993 ΙΑΠΩΝΙΑ	999	638	USD \$650.000	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XXII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Αγγελόπουλος Κυρ. Νοταρά 71, Πειραιάς τηλ.: 010-41.79.875
SY2429 10/5/02	ΓΙΟΥΡΦΑΣΤ 1 EUROFAST 1	Ε/Τ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11001	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x2.237 KW	1996 ΝΟΡΒΗΓΙΑ	366	109	ΕΥΡΩ 3.000.000	ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ Ν.Ε. Αντίκλ.: Καραγιάννης Αλέξ. Αμφισσός 34, Χαλκίδα τηλ.: 010-41.30.105
SZMI 10/5/02	ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ EUROPA PALACE	Ε/Τ-Ο/Τ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11002	ΜΕΚ-Ι. C (4) 67.200 KW	2002 ΙΤΑΛΙΑ	36.825	13.560	ΕΥΡΩ 103.417.797	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Παπαγιαννάκης Ιωάν. 25ης Αυγούστου 118, Ηράκλειο τηλ.: 081.03.30.301
SYAN 13/5/02	ΑΓΑΘΟΝΗΣΟΣ AGATHONISSOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11003	ΜΕΚ-Ι. C (1) 16.580 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	57.062	32.824	USD \$36.604.864	AGATHONISSOS SHIPPING COR. Αντίκλ.: Ανδρεοπούλης Στυλ. Κολλοκοτρώνη 118, Πειραιάς τηλ.: 010-45.98.388
SY2442 14/5/02	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ALEXANDRA ST. NIKOLAS	Θ/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11004	ΜΕΚ-Ι. C (2) 1.655 KW	2002 ΙΤΑΛΙΑ	496	148	ΕΥΡΩ 18.295.358,50	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Καζόζογλου Γεώργιος Ηρώδου Αττικού 12Α, Μαρούσι τηλ.: 010-92.70.691
SY2409 16/5/02	ΒΕΡΑ VERA	Θ/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11005	ΜΕΚ-Ι. C (2) 4.184 KW	1996 ΙΤΑΛΙΑ	233	69	USD \$3.600.000	AECEAN YACHTING CO. Αντίκλ.: Μετίσσανιδης Γεώργιος Ακτή Μιαούλη 51, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.530
SY2591 16/5/02	ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ PANORMITIS	Ε/Τ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ PASSENGER CATAMARAN	ΡΟΔΟΣ RHODES	41	ΜΕΚ-Ι. C (2) 4.080 KW	1989 ΝΟΡΒΗΓΙΑ	430	138	ΕΥΡΩ 953.956,37	A.N.E.S. ΧΑΙ ΣΙΝΤ Ν.Ε. Αντίκλ.: Φαρμακίδης Ονούφριος παρ. Λεωφ. Ηρακλιδών 75, Ιόλησσ Ρόδου τηλ.: 02410-37.769
SY2450 17/5/02	ΚΡΙΣΤΑΜΑΡΕ CRISTAMARE	Θ/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7988	ΜΕΚ-Ι. C (2) 1.470 KW	2002 ΙΤΑΛΙΑ	149	44	ΕΥΡΩ 3.849.803,92	ΛΑΙΟΝ ΠΩΤΙΝΚ ΝΑΥΤ. Α.Ε. Αντίκλ.: Σακέλλης Αντώνιος Κολλοκοτρώνη 89, Πειραιάς τηλ.: 010-42.63.310
SYNO 19/5/02	ΧΙΟΣ ΛΑΚ CHIOS LAK	Φ/Τ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	405	ΜΕΚ-Ι. C (1) 11.600 BHP	1982 ΙΑΠΩΝΙΑ	27.835	14.404	USD \$4.200.000	CHIOS LUCK SHIPPING S.A. Αντίκλ.: Τσατσήρης Κων/νος Ηρώων Πολυτεχνείου 50, Πειραιάς τηλ.: 010-42.74.051-5
SYFW 21/5/02	ΜΕΛΙΝΑ MELINA	Δ/Ε ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11007	ΜΕΚ-Ι. C (1) 3.010 KW	1984 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5.284	1.585	USD \$5.700.000	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝ Ν.Ε. Αντίκλ.: Χατζής Σπυρ. Αθηνών 56, Πειραιάς τηλ.: 010-29.28.072
SYTA 23/5/02	ΑΝΑΤΟΛΗ ANATOLI	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11008	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.567 KW	1977 ΚΟΡΕΑ	27.566	15.231	USD \$14.675.000	BLUE COAST COMPANY INC. Αντίκλ.: Ζούλα Μαρία Αρκαδιουπόλεως 14-16, Ν. Σύμνη τηλ.: 010-42.93.910
SY2479 28/5/02	ΤΖΙΝΑ Μ. ΠΕΙΡΑΙΑΣ GINA M. PIRAEUS	Ε/Τ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11.009	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x1.800 BHP	1998 ΙΤΑΛΙΑ	126	78	ΕΥΡΩ 1.500.000	OYSTER N.A.E. Αντίκλ.: Κολλοκοτρώνη Βασ. Κολλοκοτρώνη 89, Πειραιάς τηλ.: 010-42.24.403
SY2801 28/5/02	ΜΕΝΙΑ - ΜΑΡΙΑ Ι MENIA - MARIA I	Ε/Τ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THESSALONIKI	973	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x330=660 BHP	2002 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	149	38	ΕΥΡΩ 132.000	ΤΣΙΠΟΥΡΑΣ Ν.Ε.
SVNM 30/5/02	ΑΕΤΟΣ AETOS	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11010	ΜΕΚ-Ι. C (1) 7.700 KW	2001 ΙΑΠΩΝΙΑ	28.085	16.065	USD 10 \$19.268.080	NEW CENTURY SEA CARRIERS LTD Αντίκλ.: Κοκοροπούλης Ιωάννης Παπάγου 10, Π. Ψυχικό τηλ.: 010-41.30.058
SYVH 31/5/02	ΑΛΦΑ ΜΕΛΟΝΤΥ ALPHA MELODY	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11.011	ΜΕΚ-Ι. C (1) 14.900 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	39.941	25.953	USD \$22.010.517	REINER TRADING & INVESTMENT SA. Αντίκλ.: Κοκοροπούλης Ιωάννης Λεωφ. Συγγρού 354, Αθήνα τηλ.: 010-94.84.400
SY2485 31/5/02	ΟΥΡΑΝΟΣ OURANOS	Ε/Τ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8012	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x1.800= 3.600 BHP	2002 ΙΤΑΛΙΑ	146	43	ΕΥΡΩ 2.788.867,25	ΚΕΣΤΡΕΛ ΝΑΥΤΙΑΚΗ Α.Ε. Αντίκλ.: Αβερωφ Ευάγγελος Σττισαχόρου 11, Καλαμάκι τηλ.: 010-64.47.000

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

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	ΠΛΟΙΚΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXYM 2/5/02	ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ENALIOS POSIDON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9837	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 14 670 BHP	1978 JAPAN	51.379	22.019	USD \$2.076.884	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWJB 9/5/02	ΙΚΑΡΙΑ IKARIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10186	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛ. ΟΙ/STEAM 36.000 BHP	1977 KOREA	129.353	99.982	USD \$5.949.300,60	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX4276 9/5/02	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ THESSALONIKI	Δ/Ε ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10344	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 2.000 BHP	1971 JAPAN	956	316	USD \$70.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWHZ 10/5/02	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ III SUPERFAST III	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΑΤΡΑ PATRA	51	ΜΕΚ-Ι.Σ. (4) 14x10.560 KW	1997 FINLAND	29.067	11.246	USD \$76.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYVY 10/5/02	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ IV SUPERFAST IV	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΑΤΡΑ PATRA	52	ΜΕΚ-Ι.Σ. (4) 4x10.560 KW	1997 FINLAND	29.067	11.246	USD \$76.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX7764 20/5/02	ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ CAPETAN NIKOLAS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7247	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 2x300 BHP	1982 RUSSIA	129	48	USD \$150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZOL 21/5/02	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ ΜΑΝΤΙΝΙΑ	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10800	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 15.960 BHP	1980 KOREA	51.723	29.547	-	Αλλαγή σημαίας CHANGE OF FLAG
SXSH 22/5/02	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΗΛ STAR MICHAUS	Φ/Τ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9963	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 8.670 BHP	1985 JAPAN	22.271	12.517	USD \$5.800.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWVS 22/5/02	ΠΥΡΡΙΧΙΟΣ PYRRHIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10927	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 11.835 BHP	1974 GREECE	17.211	9.407	USD \$1.098.036,25	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV6957 23/5/02	ΜΑΚΟΤΑ III ΜΑΚΟΤΑ III	Θ/Γ-Α/Ψ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3172	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 2x650 HP	1977 ITALY	122	58	USD \$260.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV9919 24/5/02	ΕΤΖΙΑΝ V ΑΕΓΕΑΝ V	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6284	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 1.700 BHP	1958 HOLLAND	1.554	845	USD \$60.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWUZ 24/5/02	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ ATLANTIC STATESMAN	Φ/Τ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	351	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 15.200 HP	1981 JAPAN	35.462	21.292	USD \$3.750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW6269 27/5/02	ΚΑΜΕΛΙΑ ΚΑΜΕΛΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ ARGOSTOLIOU	314	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 430 HP	1962 ENGLAND	184	118	USD \$143.300	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYRC 29/5/02	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ AFRICAN ADDAX	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	531	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 20.300 BHP	1975 JAPAN	43.578	30.324	USD \$2.250.282,50	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWWM 30/5/02	ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΚ EDINBURGH	Φ/Τ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10601	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 37.790 KW	1973 GERMANY	55.889	20.669	USD \$3.447.850,60	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΧΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX6630 14/5/02	ΒΕΡΟΝΙΚΗ ΔΥΟ VERONIKI DIO	Δ/Ε ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10533	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	941	605
SV2388 29/5/02	ΔΕΛΦΙΝΙ DELFINI	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROF. P.B.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9165	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	199	122
						200	120

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
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SVKL 1/5/02	ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ HELLAS MACEDONIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9953	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 16.980 BHP	1984	22.667	12.137	Μετονομάστηκε σε «ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΦΡΙΚΑ» Renamed to «MSC AFRICA»
SXRS 22/5/02	ΩΚΕΑΝΟΣ OCEANUS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ HERAKLION	34	ΜΕΚ-Ι.Σ. (4) 50.400 KW	2000	26.995	8.099	Μετονομάστηκε σε «ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ» Renamed to «ARIADNE PALAS»
SYXF 23/5/02	ΣΕΜΙΡΑ SEMIRA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10439	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 13.320 KW	1996	16.803	8.648	Μετονομάστηκε σε «Π & Ο ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΑΜΑΝΤΟ» Renamed to «P & O NEDLLOYD AMANTO»
SW8461 28/5/02	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ ΠΡΕΣ AFRODITI EXPRESS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9818	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 2.836 BHP	1992	243	115	Μετονομάστηκε σε «ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΝΤΕΛΦΙΝΟΥΣ» Renamed to «KASSANDRA DELFINOUS»
SWKP 29/5/02	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΟΥΣΤΡΑΛΙΑ MSC AUSTRALIA	Φ/Γ-ΕΜΠΟ/ΤΙΩΝ CONTAINER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10633	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 17.578 KW	1980	19.872	11.278	Μετονομάστηκε σε «ΙΡΕΝΕΣ ΟΡΑΖΟΝ» Renamed to «IRENES HORIZON»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

24/7/02

Θ/Γ-Τ/Ρ ΙΘΑΚΗ Β.Κ. Ν.Π.4943
Θ/Γ-Τ/Ρ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ Β.Κ. Ν.Π.4944
Θ/Γ-Τ/Ρ ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β.Κ. Ν.Π.4945
Θ/Γ-Τ/Ρ ΚΕΡΚΥΡΑ Β.Κ. Ν.Π.4940
Θ/Γ-Τ/Ρ ΠΑΞΟΙ Β.Κ. Ν.Π.4942
Θ/Γ-Τ/Ρ ΛΕΥΚΑΔΑ Β.Κ. Ν.Π.4941
ΔΙΚ.ΕΠΙΜΕΛ.: ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ,
02210-29.095
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΥΛΙΔΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 22.010,28 ευρώ (για κάθε σκάφος)

Ρ/Κ ΑΣΠΡΟΓΙΑΛΙ Ν.Π. 4247
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΕΛΕΝΗ ΠΑΓΩΝΗ, 010-36.33.720
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΟΥ-ΚΟΛΟΒΟΥ,
010-41.38.546
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 29.347,03 ευρώ

7/8/02

Ε/Γ ΠΡΙΒΙΛΕΤΖ Ν.Π. 10880, ΚΟΧ 496
ΔΙΚ.ΕΠΙΜΕΛ.: ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. ΧΡΗΣΤΟΥ, 010-41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ Α. ΛΕΒΕΝΤΗΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 3.000.000 USD

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΙΤΟΥΣΑ: ΝΗΡΕΥΣ ΙΧΘΥΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ ΧΙΟΥ
Αρ. απόφ. 4042 /15-7-02
1. ΚΑΡΒΟΥΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε.
ΕΔΡΑ: ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ - Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ 5
ΑΦΜ: 093369211 ΔΟΥ ΜΟΧΑΤΟΥ
2. ΚΑΡΒΟΥΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΟΥ ΒΗΣΣΑΡΙΩΝΟΣ (ΟΜ. ΜΕΛΟΣ)
ΚΑΤΟΙΚΙΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΓΟΥΝΑΡΗ 12
ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΙΧΘΥΩΝ
Διορίζει εισηγητή τον νεότερο Πρωτοδίκη, ορίζει ημέρα
παύσεως πληρωμών την 31-7-2000.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον δικηγόρο Πειραιά
Κουρουκλή Κυριάκο, κάτοικο Πειραιά - Κολλοκοτρώνη 69,
τηλ. 010-41.29.914.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή
οριστικού συνδίκου την 26-9-2002 ημέρα Πέμπτη και
ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του πρωτοδικείου.

ΑΙΤΩΝ: ΑΓΓΕΛΟΣ Λ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ
Αρ. απόφασης 4082 / 18-7-02
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Η. ΤΖΟΥΒΕΛΕΚΗΣ ΕΠΕ - ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΒΗΤΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 118
ΑΦΜ: 095292303, Β' ΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 10-9-2000.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά
Αγγελίδα Δέσποινα, κάτοικο Πειραιά - Καραϊσκού 111,
τηλ. 010-41.22.739.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή
οριστικού συνδίκου την 2-10-2002 ημέρα Τετάρτη
και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα
του πρωτοδικείου.

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	KXX	KXX
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SKHM	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΑΛΗΝΗ	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10967	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.941	25.953
1/5/02	ANANGEL GALINI	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.941	25.953
SY2437	ΘΕΟΛΟΓΟΣ ΕΛΕΝΗ	Ε/Τ-Ο/Τ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10858	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	980	450
8/5/02	THEOLOGOS ELENI	FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	843	190
					(GRT/NRT)		
SVIU	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10960	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.978	25.468
13/5/02	POSEIDON	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.978	25.468
SYBQ	ΑΤΛΑΣ Μ.	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10976	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	7.250	4.257
16/5/02	ATLAS M.	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	7.250	4.257
SYJW	ΣΙΝΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10981	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	137.746	73.993
22/5/02	SINA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	137.746	77.993
SX9831	ΡΑΓΚΑΤΣΑ	Θ/Τ-Α/Ψ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7797	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	160	48
22/5/02	RAGAZZA	YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	160	48
SYHI	ΟΛΥΜΠΙΑ ΠΑΛΑΣ	Ε/Τ-Ο/Τ PASSENGER	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	35	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	36.825	13.560
22/5/02	OLYMPIA PALAS	FERRY BOAT	HERAKLION		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	36.825	13.560
SYEN	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΑΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10915	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	3.063	919
23/5/02	AEGEAN GAS	ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	3.069	920
SWXM	ΝΙΚΑΙΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10826	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	2.295	1.316
23/5/02	NIKAIA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.227	1.204
SWXO	ΑΙΣ ΠΡΙΝΣ	Φ/Τ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10987	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	6.395	2.823
24/5/02	ICE PRINCE	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	6.467	2.823
SVAT	ΝΙΚΟΣ Λ.	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10982	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.958	25.899
27/5/02	NICOS L.	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.958	25.899

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	
SVFF	AMAZON ΕΧΠΛΟΡΕΡ	Δ/Ε	ΧΙΟΣ	404	MEK-I.C. (1)	2002	43.075	21.975	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ 10998 Ex PIRAEUS
2/5/02	AMAZON EXPLORER	TANKER	CHIOS		15.670 HP	KOPEA			
SZMI	ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ	Δ/Ε	ΧΙΟΣ	36	MEK-I.C. (4)	2002	36.825	13.560	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ 11002 Ex PIRAEUS
13/5/02	EUROPE PALAS	PASSENGER FERRY BOAT	HERAKLION		67.200 KW	ITALY			
SYEE	ΚΡΟΥΝΤ ΟΚΤΟ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11006	MEK-I.C. (1)	2002	81.310	51.578	Πρώην ΛΟΝΔΙΝΟΥ 3384 Ex LONDON
17/5/02	CRUDE OKTO	TANKER	PIRAEUS		22.920 BHP	KOPEA			

GREEK SHIPPING PUBLICATIONS

*The experts
on
Greek shipping*



GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece
Tel: +30(0)104521839, Fax: +30 (0)104180340
Telex: 213320 dire gr - Cables: "SHIPDIRECTORIES"
E-mail: sales@gsp.ath.forthnet.gr - Web Site: www.forthnet.gr/gsp

GREEK NEWBUILDING ORDERS

A REVIEW OF FIRST HALF 2002

by George Banos, Vice President
George Moundreas & Co, S.A.
Newbuilding Contracting Dept.

**TABLE 1- CURRENT GREEK NEWBUILDING ORDERS
(AND COMPARISON WITH END DECEMBER 2001)**

Ship's Type	End June 2002	End December 2001 (For comparison)
Bulkcarriers	34	58
Containerships	11	12
Tankers (Crude)	66	18 (both tanker types)
Tankers (Products)	56	
Passenger/Ferries	9	19
Special Types	19	16
Total Orders (Units)	195	233

**NEW ORDERS FIRST SIX MONTHS 2001/2002
(COMPARATIVE TABLE)**

Ship's Type	First Half 2002	First Half 2001
Bulkcarriers	17	4
Containerships	2	5
Tankers (Crude)	15	23
Tankers (Products)	24	21
Total Orders	58 (5.98m DWT)	53 (4.72m DWT)

Important Notes:

1. Optional orders are not taken into account.
2. It is interesting to note that, though first half 2001 numbers and volume are "somewhat close" to first half 2002 corresponding figures, the second half 2001 nearly "collapsed", a result of the 11th September events (?). Reminding, only 16 orders were placed during the 2nd half of 2001. Will the story be repeated in 2002?
a). Croatia, for 1+1 product tankers of 47,000 DWT has been cancelled.

T

he Newbuilding Contracting Department of G. Moundreas & Co. SA released data concerning the newbuilding activities of Greek Shipowners during the first half of 2002. In the following pages the receiver of this report will find: Table 1- Greek Newbuilding Orders (Placed during the first 6 months of 2002) This table contains all Newbuilding orders placed by Greeks during the subject period by name of the Owner, Shipyard, firm/ optional units, deadweight per ship and accumulatively, contractual deliveries, rough price, investment amount and remarks, if any.

Table 2- Current Greek Newbuilding Orders (i.e. the outstanding orderbook as of 30 June 2002, plus a comparison with the end of December, 2001, status. The same Table goes further comparing the first half 2002 activity with the first half 2001 corresponding one. Note No.2 seems to be important and, at the same time, a questionmark...

While contents herein are self-explanatory, few additional comments may assist the reader to duly evaluate the relevant facts. First goes the obvious concentration on the Korean Shipbuilding Industry which numberwise covers the 86% of the whole activity and the 83% of deadweight volume. This should give a lesson to its business rivals. As a second remark, preference in tankers that seem to be the most promising investment. Popularity of the so called "panamax" tanker is also a feature. Nevertheless, the mindful Reader will no doubt note a "gentle

return to the bulkcarrier" with special emphasis to the capesize type.

The kind comprehension by the Reader of the difficulties that the correct and accurate accumulation of data and their proper analysis involve is anticipated. Accordingly, contents herein are being released in all good faith, but without guarantee whatsoever.

J. E. COSMATOS & Co

SHIP AGENTS - BROKERS - FORWARDERS

experienced & dedicated

- * Shipping Agency
- * Multi-modal Transport
- * Chartering
- * Project Cargoes
- * Forwarding
- * Containers

Official Agents of



INCHCAPE

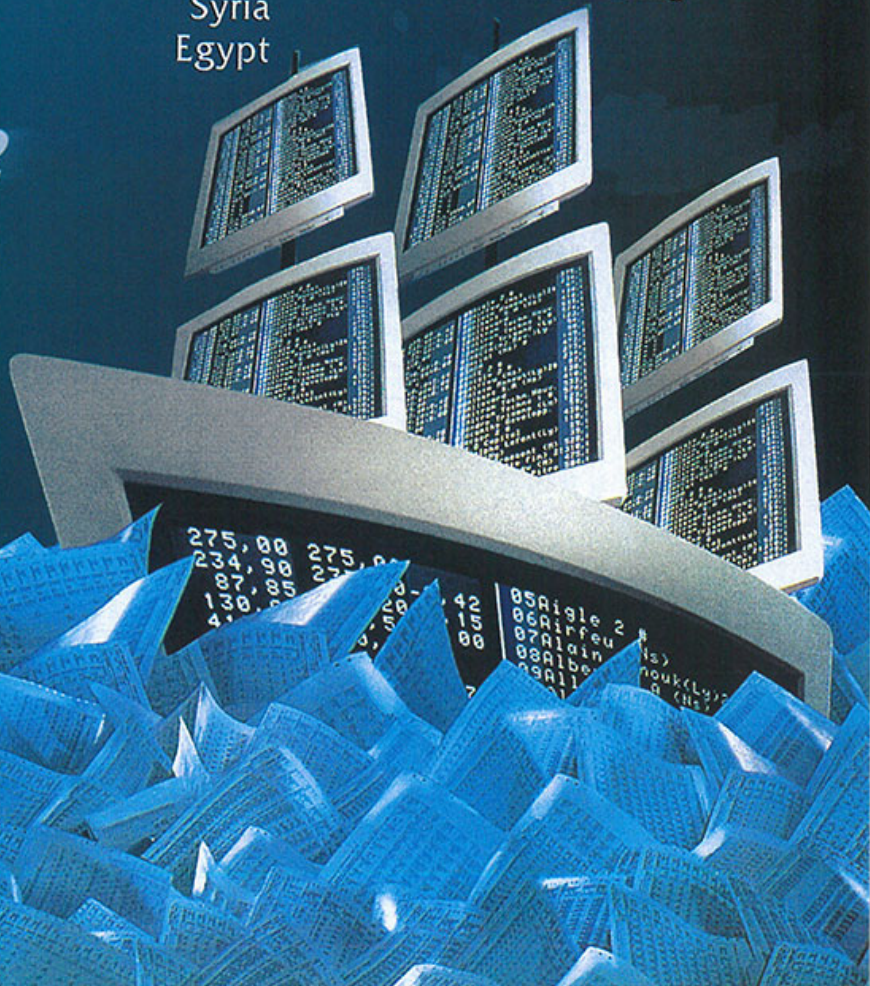


Regular Service from Thessaloniki to
Cyprus
Lebanon
Syria
Egypt

5, KOLETI St
54627 THESSALONIKI GREECE
PHN: 08011150001
+30 310 550950 (PBX)
FAX: +30 310 540435
TLX: 412300 JOCO
E-mail: secretariat@otenet.gr
URL: www.cosmatos.gr



since 1972





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

Lavinia fix their course up to your needs!



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.

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.

ENGLISH SUPPLEMENT

TABLE 2- GREEK NEWBUILDING ORDERS PLACED DURING THE FIRST SIX (6) MONTHS OF 2002

Bulkcarriers

Owner	Shipyard	Firm	Options	Deadweight	Delivery	Price m\$/Invest	Remarks
Golden Union	Hyundai	3		172,000	2004	35 105	
Restis Group	Hyundai	2		172,000	2004	35 70	
Marmaras	Samho	2		169,000	2003/4	35 70	
N.J.Goulondris	Samho	2		75,000	2003	21 42	
Diamlemos	Hudong	2		72,000	2003	20 40	
Zela (Mouskas)	Hyundai	1		172,000	2004	35 35	against t/c
Angelakos	Namura	1	1	74,000	2004	22 22	
Ceres/Carras	Sasebo	4	1	170,000	2003/4	35 140	partly old deal
Total B/C	17	2		2,418,000		524m	

Containerships

Owner	Shipyard	Firm	Options	Deadweight	Delivery	Price m\$/Invest	Remarks
Danaos	Samsung	2	2	52,000/4300	2004	45 90	against t/c
Total C/V		2		2	104,000/8600 TEU	90m	

Tankers (Crude)

Owner	Shipyard	Firm	Options	Deadweight	Delivery	Price m\$/Invest	Remarks
Metrostar	Samsung	2	2	160,000	2004	46 92	
Andriaki	Samsung		1	150,000	2004	46 46	
Athenian Tanker	Hyundai	2	4	158,000	9/2003 on	45 90	
Minerva	Samsung	4		105,000	2004/5	36 144	
N.S.Lemos	Samsung	2		115,000	2004	37 74	
Alpha Tankers	Hyundai	3	1	160,000	2004	45 135	
Tsakos Energy	Imabari	1		107,000	end 2003	36 36	
Total Tankers (C)		15	7	2,023,000		617m	

Greek Newbuilding Orders during First Half 2002

Tankers (Product)

Owner	Shipyard	Firm	Options	Deadweight	Delivery	Price m\$/Invest	Remarks
Eletson Corp.	Hyundai	2		70,000	2004	30 60	
Target Marine	STX	7		46,000	2004/5	25 175	
Restis Group	STX	2		70,500	2004	30 60	
Restis Group	Daewoo	2		74,000	2004	30 60	
Byzantine	STX	2	2	73,000	2004	30 60	
Stelmar	Daewoo	5	5	70,000	2004/5	30 150	
Thenamaris	Mipo	1		37,000	2004	24 24	opt.decl.
Sun Enterprises	Hyundai	1		73,000	Nov 2003	30 30	
Ancora	Shin-A	2	2	37,000	2004	24 48	
Total P/Tankers		24	9	1,431,000		667m	

Compilation

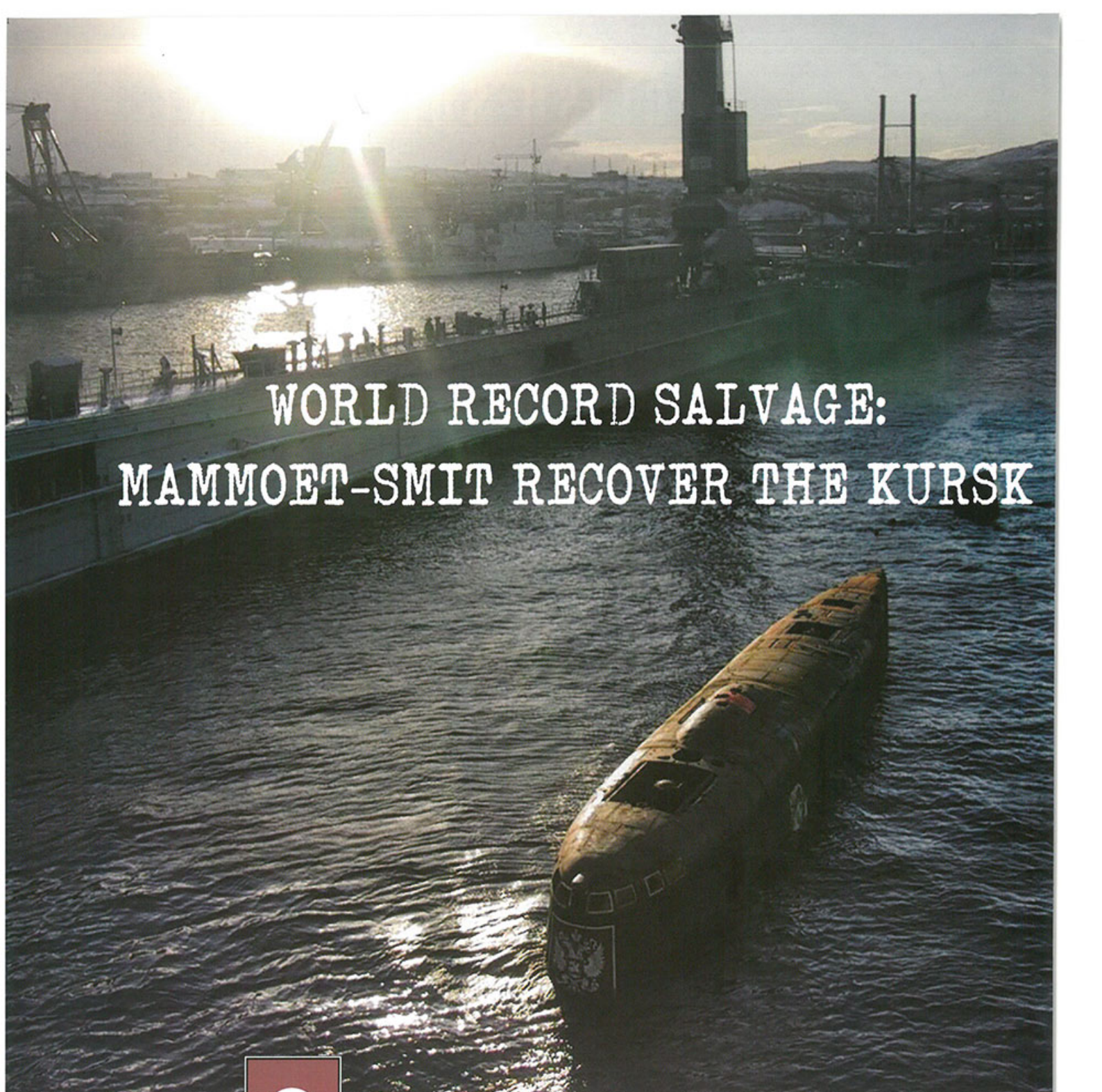
Type	Firm Orders	Optional	Total Deadweight	Total Investment (\$)
Bulkcarriers	17	2	2,418,000	524,000,000
Containerships	2	2	104,000	90,000,000
Tankers (Crude)	15	7	2,023,000	617,000,000
Tankers (Product)	24	9	1,431,000	667,000,000
Total Orders	58	20	5,976,000	1,898,000,000

Orders by Country of Build:

Country	Bulkcarriers	C/V	Tank (Crude)	Tank (Products)	Total No.	Deadweight	Invest(m\$)
Korea	10	2	14	24	50	4,971,000	1,660
Japan	5		1		6	861,000	198
China	2				2	144,000	40

Important Notes:

1. Every effort has been made to accurately compile Greek newbuilding orders during subject period, however, lack of official announcements here and there may have caused some errors for which the writer does apologize but assumes no responsibility.
2. Some of the options may in the meantime be confirmed or abandoned.
3. Prices herein mentioned may slightly differ from the contractual ones and mainly aim at roughly evaluating the total (approximate) investment rather than presenting real facts.
4. Optional orders have neither been taken into account in the "Compilation" nor have they been included in the "Investment" columns. "Pending" orders are also ignored.
5. Samos' order to 3 M



WORLD RECORD SALVAGE: MAMMOET-SMIT RECOVER THE KURSK

O

ne of the most remarkable marine salvage operations ever undertaken was performed in the Barents Sea on October 8th, when the Russian nuclear submarine Kursk was raised from the seabed.

An explosion in the bow section of the Kursk, on August 12, 2000, resulted in the tragic loss of the submarine and the lives of 118 crew. A Norwegian diving team succeeded in recovering 12 bodies last November, but deteriorating weather curtailed this operation.

The submarine was lost at a position some 90 miles off the Murmansk Pilot Station, in a waterdepth of 110 m. An international project team of heavy lift, salvage, diving and other specialists were involved in the recovery. The weight of the submarine, when prepared for the main lift, was around 9,000 tonnes. The raising of the Kursk created a new world record, as it is the heaviest object recovered from such depths.

The project team: The main contract to recover the Kursk was awarded on May 18 this year to Mammoet -

international specialists in heavy lift and heavy transport. The operation was performed by Mammoet-Smit, a 50:50 joint venture between Mammoet and Smit International, a global provider of non-conventional marine services. The main contract was awarded by "Rubin", the Russian naval bureau responsible for the design of the Kursk.

Mammoet-Smit placed a subcontract with the Norwegian company DSND Subsea, for saturation diving services during the operation. DSND joined forces with a substantial Russian naval diving team.

The Kursk Contract: The scope of work performed by Mammoet-Smit required the cutting of 26 holes into the pressure hull and cutting away the submarine's damaged bow, together with the attachment of lifting cables, the lift of the Kursk to a position immediately under the barge Giant 4, transport of the barge/submarine combination to Murmansk and safe entry into the naval drydock.

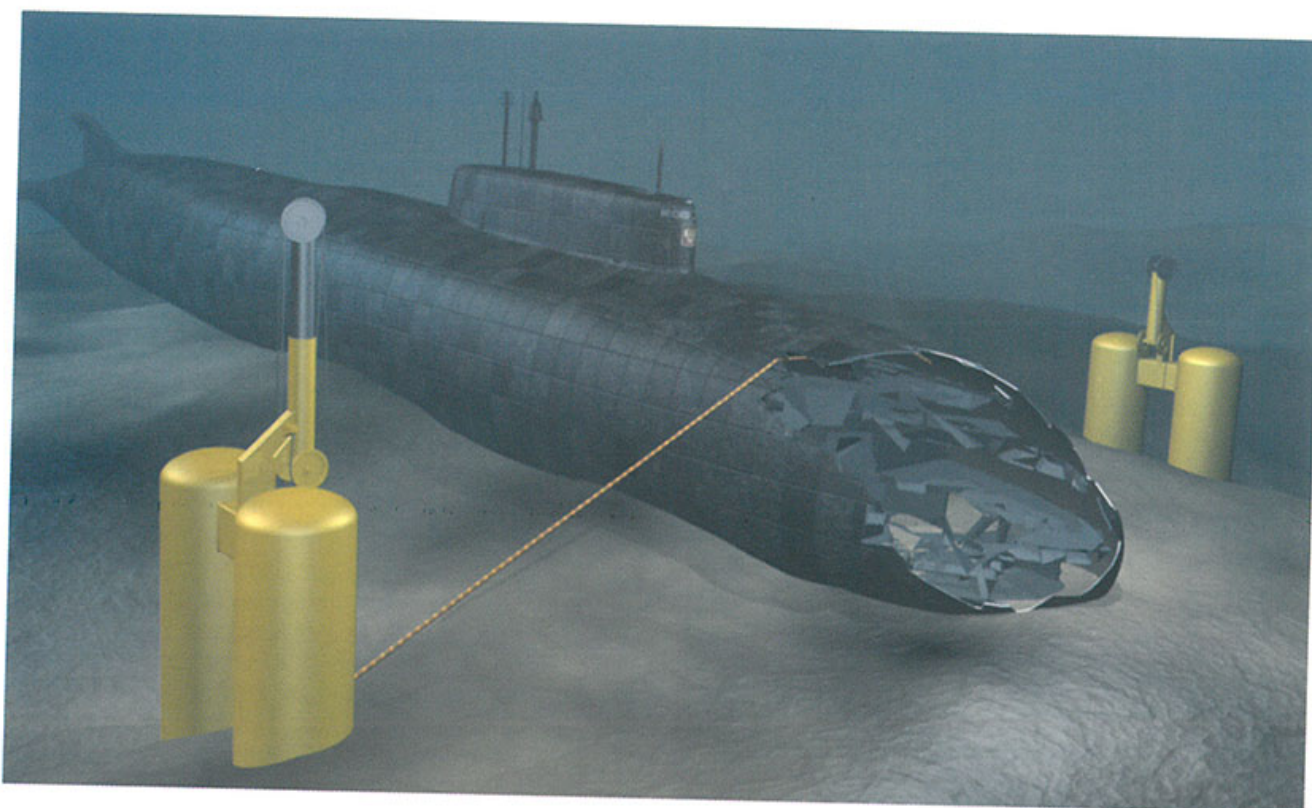
Weather considerations imposed a target of end-September for the completion of operations in the Barents Sea. As the main contract was awarded in mid-May this year, the joint venture had less than five months to prepare and perform the recovery. The technical content of the project was demanding, but the tight timeline also presented some special challenges. It required sophisticated project management techniques to meet the time targets, given that virtually every element was on a critical path. The project was divided into two stages (running concurrently in most areas). Stage 1 included a substantial programme of cutting trials and nautical tests focusing on the behaviour of the Giant

4/Kursk combination. Stage 1 also embraced preparatory works at location, including the tasks of severing the heavily damaged bow and cutting a series of 26 holes in the hull, to form the lifting points. These on-scene tasks commenced in July, following the successful completion of bow cutting tests by the Krylof Research Institute in St Petersburg and hole-cutting tests by Norse Cutting and Abandonment of Norway. NCA used abrasive waterjet technology to cut the hull lifting points for the cables.

Stage 2 included the conversion of the Smit's Giant 4 as a lifting platform, the construction of the Strand Lifting System and the two auxiliary support barges, the main lift on location and the final phase - transport to Murmansk and entry into the drydock.

The recovery of the Kursk's bow was not within the scope of work. Some 50 per cent of the bow was destroyed in the accident. This damaged area of the hull had an irregular shape which could have endangered the main lift. For this reason, the bow was severed from the hull prior to the lift, so allowing the submarine to be raised as a compact load.

Overview: Recovery Method. In preparation for operations offshore, many agencies were engaged in extensive tests and trials programmes, with strong input from Russian technical institutes. Under the direction of Rubin, a comprehensive project simulation was performed at laboratories in St. Petersburg. This verified each stage of the recovery. Operations offshore began in July. The bow was severed from the hull by early August, with Smit employing a system utilising a special abrasive cutting wire. The AMT Carrier was deployed as a cutting barge. The cutting wire was connected up to two hydraulic cylinders positioned on the seabed, to each side of the submarine's hull. The



cylinders produced a sawing motion. The wire was equipped with cutting bushes coated in abrasive material. The high cutting efficiency of the wire was demonstrated during trials in Rotterdam, when it was used to cut an obsolete dredger into scrap.

NCA had the responsibility for cutting 26 holes in the Kursk's hull, to receive lifting attachments for the cables connected to the Giant 4's strand jacks. The 26 Strand Lifting Units, each with a capacity of 900 tonnes, were equipped with a heave compensating system. By positioning the lifting cables at regular intervals, the forces imposed during the lift were distributed evenly along the Kursk's hull.

With the lift completed, the submarine was held in position just below the Giant 4. The latter's bottom was modified to receive the Kursk's conning tower, so allowing the hull to be secured for the voyage to Murmansk. When the tow to Murmansk, by the tug Smitwigs Singapore, was completed, the Giant 4/Kursk combination entered the drydock with the aid of the two auxiliary support pontoons, which were ballasted down and winched into position beneath Giant 4. This provided the additional floating capacity required to place the submarine safely on the stocks.

Special Considerations: The project team's priorities, throughout the operation, were the safety of all personnel on-

scene and the protection of the marine environment. A comprehensive radiological protection regime was applied. Monitoring at the location, prior to the main lift, confirmed no leakage of radiation from the Kursk's reactors. The levels recorded were comfortably within the typical range of background radiation.

The Recovery Operation: Activities on site accelerated in mid-July with the arrival on location of the DSV Mayo and her diving team. The divers were required to assist in the cutting operations - severing the bow and penetrating the hull to establish the lifting points. The 26 holes were cut into the hull using a high pressure (1,500 Bar) "cold cutting" system. Diving conditions were onerous, with water temperatures approaching freezing. The optimum positions for the lifting points were determined by Rubin - taking account of the layout of the submarine's interior.

The installation of the Strand Lifting System on board the Giant 4 was completed on October 6. The lifting cables were connected up to the Kursk during the following day. Four "steering wires" were used to guide the positioning of the lifting cables. The steering wires were rigged from the heave compensating units, through the insert pipes and down to the lifting points on the submarine's outer hull. The heave compensators were activated immediately the steering wires came under tension.

Lifting operations began on October 7. All lifting cables had been connected, tested and tensioned. Following the break-out, the main lift began. This phase was completed at 20.00 hours local, with the Kursk safely docked on the underside of Giant 4's hull. The average rate of ascent was 10m/hr.

With the Kursk anchored securely against the transportation saddle under Giant 4, preparations began for the transport phase. Smitwigs Singapore and Atrek were mobilised for the tow. On arrival at Murmansk, the auxiliary support pontoons were installed. Wires from the Giant 4 and the tugs were connected up to strongpoints. The auxiliary pontoons were ballasted until semi-submerged, with winches used to ensure that the correct position was maintained throughout. The pontoons were then ballasted into a submerged condition, manoeuvred into position and secured by pins and position brackets. The two auxiliary pontoons were installed by October 19.

The Kursk's drydock has a draft of 23 m. The additional lift from the auxiliary pontoons provided the necessary clearance to position the submarine over the stocks. In the final phase, the Kursk was placed on the stocks by a combination of lowering from the strand jacks and deballasting the drydock. This was achieved on October 20.

With the Kursk in position, the Giant 4 disconnected and prepared to withdraw from the drydock. The auxiliary pontoons are to be disconnected with Giant 4 clear of the drydock.

Smit has been involved in hundreds of marine salvage operations, but nothing has approached the Kursk in terms of challenge and scale. It will be remembered as a truly remarkable international team effort. The team succeeded in beating the clock.

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/lift/davit
- Liferafts
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches - diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchor • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime/Offshore Equipment

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 010 42 85960/61

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@comlink.gr



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





EUROPEAN STARS

THE NEW FESTIVAL CRUISES CRUISE SHIP
AMK ARCHITECTS AND DESIGNERS

As with the first vessel *Mistral*, delivered in June 1999, *European Stars* has been designed to offer a consistent thread of friendly, European-style sophistication, which runs throughout the ship, making her an impressive but warmly hospitable vessel for a very broad public indeed. Although the general arrangement of *European Stars* is the same as her sister ship *European Vision*, AMK was given the opportunity to 'one better' her. Darker in tone, the pastel colours used this time were integrated to create a slightly softer impression. Transitions between the decors of rooms are more gradual where *Vision* had more contrasting decors.

Festival's style of cruising demands ships, which are not characterised by extremes but instead, balance their elegant appearance with friendly touches and keeping things on a human scale. *European Stars* will thus be very much in the mould of *Mistral*, but has given us an opportunity to refine elements of the design approach, extend existing ideas and incorporate some new facilities.

With a total 783 cabins, *European Vision* and *Stars* are the largest vessel in the Festival fleet so far, although they are certainly not so vast that the intimacy of the interior environment has been jeopardized. Key considerations have been to offer the level of comfort and all the facilities expected of a start-of-the-art cruise ship for the new century, keeping cruises within a popular price segment but exceeding the expectations of passengers.

Another important element in the design is that she is aimed primarily at Festival's European passenger market. The aim has been to create a cosmopolitan ship, which in appearance and atmosphere has primarily to appeal to European tastes and values in the widest sense, which does not mean that people from other parts of the world will be alienated. On the contrary. Research and experience has shown that what people want most of all from a holiday is to escape stress and their everyday anxieties back home.

The relaxation principle - and avoiding too much grandeur or glitz - is at the heart of *European Stars*' design approach. Instead, the visual language we have employed is highly contemporary in style, but stressing a softer, warmer atmosphere than found in many recent cruise ships. Each of the public rooms has its own personality and some visually captivating features, designed to impress passengers without unsettling them or detracting from the predominant mood of ease and comfort. Some of the main passenger areas are described in the following presentation.

Main entrance: La Canabiere and Caffè Greco: *European Stars*' main entrance lobby is one of the prime areas which have been enlarged thanks to the midships expansion of the *Mistral* design. La Canabiere is part of the French theming of Marseille Deck (Deck 5) and overall sets the standard for the rest of the interior. It hosts the *European Stars*' information area, which includes triple the length of counter space featured in *Mistral*. The counters are centrally located in the lobby as part of an oval central information station, and are segregated according to their different functions - excursions, tour parties, automated banking services and so forth - so as to improve both circulation in the area and service. A generous amount of comfy seating is provided on both port and starboard sides, while a number of other activities for the area are under consideration, including a kiosk to sell professional videos of the Festival cruise experience and an internet café as well.

Two decks high, the area is an impressive one but still cozier than some of the vast atrium-lobbies which are incorporated aboard some new cruise ships. Striking features include the illuminated ceiling, a grand piano for live entertainment, and the visual centerpiece, which is a sculptural running waterfall of glass, set in a mixed-tone marble floor. Visually and structurally connected with the main entrance is the Caffè Greco, on Genoa Deck above, a welcoming spot for passengers throughout the day. The café has a fine view overlooking the lobby and the colour scheme of off-white, red and pale green has been chosen to replicate the atmosphere of the famous Roman Café Greco established in 1760 which lends its name to the room. Custom made plaster cast frames and replica paintings are copied from those of the world-renowned café. AMK worked closely with the Italian owners to recreate the atmosphere of the 240 year old establishment. Passengers frequenting the café will have a sense of being close to the activities of the lower lobby floor.

Chez Georges and Rue De Rivoli shopping gallery: Moving aft of the main lobby on Marseille Deck, and directly before arriving at *European Stars*' main restaurant, are two areas offering pre-dinner options to passengers, although both facilities are in use at other times of day, too.

On the port side lies the Chez Georges Bar, a rendezvous-style lounge equipped with bandstand and bar for entertainment, drinks and wine-tasting. The concept of a convivial lounge bar where passengers can meet to enjoy a chat before dinners was introduced by AMK in the late 1980s and is seen as important by Festival in order to maximize passengers' sense of comfort and avoid queues building up outside the dining room. The Chez Georges Bar has a French decorative motif, especially comfortable seating and special illuminated ceiling, making it a stylish venue for socializing and enjoying live entertainment throughout the day.

On the starboard side of the bar is the ship's Rue De Rivoli shopping



boulevard where passengers can browse and enjoy a full view of the sea at the same time. The shopping gallery offers a wide range of merchandise, from fashion and jewelry to cosmetics and daily holiday necessities. Here, attention has been paid to creating a modern and aesthetically pleasing promenade, which is both enjoyable for passengers to visit and effective as a center of onboard revenue. Facades are predominantly glass and stainless steel with a satin finish. Browsing the shops, of course, also functions as an alternative diversion on the way to having dinner.

Main restaurants: European Stars' Napoleon restaurant, for 640 guests, has a classical modern identity and is to offer the intimate dining experience expected of a contemporary international-quality restaurant. This has been achieved through a careful balance of shimmering surfaces with warm, earthier elements and a circular colonnade, which discretely divides the seating areas as well as providing one of the restaurant's main visual motifs. The walls are covered with dark cherry wood and hand made porcelain plates decorate the wall niches. Between the restaurant's curved settees are custom designed wood pillars supporting French hand made porcelain sculpture depicting fruits and vegetables. Above the galley, situated aft on Genoa Deck, is European Star's alternative Da Giacomo restaurant, for about 300 guests. This is a horseshoe-shaped a la carte restaurant, which provides a quite different dining environment and will serve dishes created especially for Festival by a panel of Europe's best-known chefs. The predominant decorative element is provided by 16th century Italian portraits in stressed gold leaf frames mounted on mirror walls, which add a note of Italian sophistication to the room. The restaurant offers wide views and, for summer, has outdoor tables partly shaded by a canvass tent.

Casino San Remo and Conference Centre: One of the main gains from the expanded size of European Vision and Stars, relative to Mistral, has been the opportunity to double the size of the ship's casino and design a first full-scale conference center for the Festival fleet. The San Remo casino is an ample-sized casino with elegant décor, and is seen as one of the most important entertainment options as well as a revenue-generating facility for the cruise line. Rusts predominate in the room's colour scheme, stylishly echoing the rich ambience of the world's traditional gaming clubs.

Meanwhile, the Festival Business Center is fully equipped for hosting business conferences, sales conventions, lectures and similar group events. It includes a cinema/auditorium seating 120 but this can be expanded to 200 by opening out two adjacent meeting rooms located on the port side. Under the facility's flexible design, these can also be used autonomously for separate smaller events as they are separated from the main auditorium by soundproof retractable panels. For conferences, the

Center is equipped with back projection, screen and a control box for all kinds of presentation. There is also a full offices services section with Internet stations, other equipment and trained assistance.

Swimming pool area: Between the cafeteria and outdoor bistro aft on Napoli Deck and the forward health club lies a generously proportioned pool area, incorporating an ice cream bar, a beer bar and the main outdoors bar, Capri. There are two sizeable stainless steel swimming pools with semi-segregated children's splash pools, two whirlpools and four tropical showers for sunbathers to enjoy. A gentle cooling feature of the area is an extended water fountain, flanked by a bandstand pavilion for open-air entertainment. The decorative mosaic tiles skirting the poolsides, while special cylindrical walls help shield the main sunbathing area provide a Mediterranean note.

Cabins and suites: One of the hallmarks of AMK's approach as designers and architects over the years has been to consistently apply ergonomic principles in reaching the overall design solution. This is to say that human needs and dimensions are taken into account. In European Stars' accommodation, spaciousness is maximized despite the provision of a lot of amenities, including fridge, television and vanity units, all housed in custom-designed fittings to maximize the guests feeling of space. The ship's 132 suites are naturally even more spacious and offer additional benefits such as a walk-in wardrobe and private balcony, an ample sitting area, a bathroom with bathtub, as well as a wall-to-wall vanity counter. In general, the goal for the cabins has been to use rich, upbeat colours and materials, but overall to create a personal sanctuary where passengers may truly relax and feel at home.



DIARY OF EVENTS

AUGUST - SEPTEMBER 2002

26 August - 13 September 2002,
Novotel Hotel, Southampton
29th Maritime Law Short Course
Institute of Maritime Law, University of
Southampton
Tel.: +4423 8059 3449

Tel. +44 207 553 1473

20 September - 4 October 2002
The Oxford Bunker Course
Organised by Bunker News
Tel.: +441865 797944

23- 28 September 2002,
SMM Exhibition and Awards- Hamburg
(Award Ceremony to be held on 24/09)
Hamburg Congress Centre
Organised by SMM in co- operation with Lloyd's List

9-10 October 2002,
Limassol, Cyprus
Ship Management 2002
Supported by ISMA & The Cyprus Shipping Council
Claire.owen@informa.com



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



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
 - Galvanized - Bright
 - Preformed
 - Post pressed (compacted)
 - Normal - Non Rotating
 - R or L Hand Lay

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

- Kapa Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- } Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braided Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

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

Stocks Around the World:

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

D. KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.



Με κέντρο του κόσμου τον Πειραιά
Είναι στην Ελλάδα:
Η πρώτη Ναυτιλιακή εταιρεία
σε κίνηση containers
Η Πρώτη σε αριθμό προσεγγίσεων
πλοίων και σε συχνότητα
αφίξεων αναχωρήσεων
Η πρώτη σε κατεύθυνση και χωρίς
μεταφορτώσεις συνδέσεις με όλα
τα λιμάνια του κόσμου
..... και φυσικά η πρώτη στην
προτίμηση των Ελλήνων
εισαγωγέων - εξαγωγέων και
διαμεταφορέων.



· 12, Akti Poseidonos str., Piraeus 185 31, Greece - Tel.: 010.4145.500, Fax: 010.4119.454
43, 26th October & Kefalinias str., Thessaloniki 546 27, Greece - Tel.: 0310.507.600, Fax: 0310.507.680
E-mail: contact@mscgr.mscgva.ch, <http://www.mscgreece.gr>