

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 54
11/2002
ΤΙΜΗ: € 5,90

www.naftikachronika.gr

TANKER:

Στο στόχαστρο
της τρομοκρατίας

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

no matter where

a l w a y s t h e r e



LINE ADVERTISING

• **AUTHORIZED SERVICE STATION FOR:**

 **MITSUBISHI** UE - DIESEL ENGINES -  **MET**
ALSTOM - **NAPIER** Turbochargers
KBB  **Kompressorenbau Bannewitz GmbH**



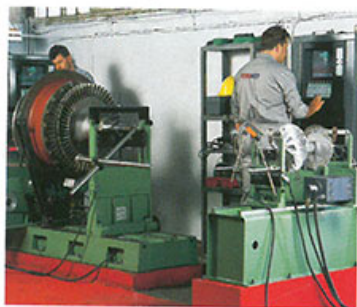
• **EXCLUSIVE REPRESENTATIVES:**



Metallwerke Harzgerode GmbH
Piston Manufacturers

• **ENGINE, MACHINERY & TURBOCHARGER SERVICES**

OVERHAULING • REBLADING • DYNAMIC BALANCING • SPARE PARTS
WORLDWIDE SERVICE & SPARE PARTS OF ALL TURBOCHARGER TYPES



TURBOMED
ENGINE & MACHINERY SERVICES

24 HOUR HELP LINE: +30-10-4614010

I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.
67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS • TEL.: +30-10-4616001 • FAX: +30-10-4616082
e-mail: turbomed@otenet.gr



Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Φωτ. εξωφύλλου:
Γιώργου Γιαννακή



30

8. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

16. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

30. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ, Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ

Άρθρο του Erkki Liikanen, μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπευθύνου για την Κοινωνία της Πληροφορικής και των Επιχειρήσεων

34. ΟΛΠ: ΕΞΙ ΚΡΙΣΙΜΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Συνέντευξη του προέδρου της ΟΛΠ Α.Ε. Σωτήρη Θεοφάνη

38. Η ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

40. ΑΝΤΙΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άρθρο του Ιωάννου Δαμπλάτη

42. ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ: ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ ΣΤΟ ΣΤΟΧΑΣΤΡΟ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

44. ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ ΠΑΡΑ ΤΑ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

52. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ: ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ

Άρθρο του Χαρίλαου Ψαραύτη

56. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

60. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

62. ΝΗΟΛΟΓΙΑ



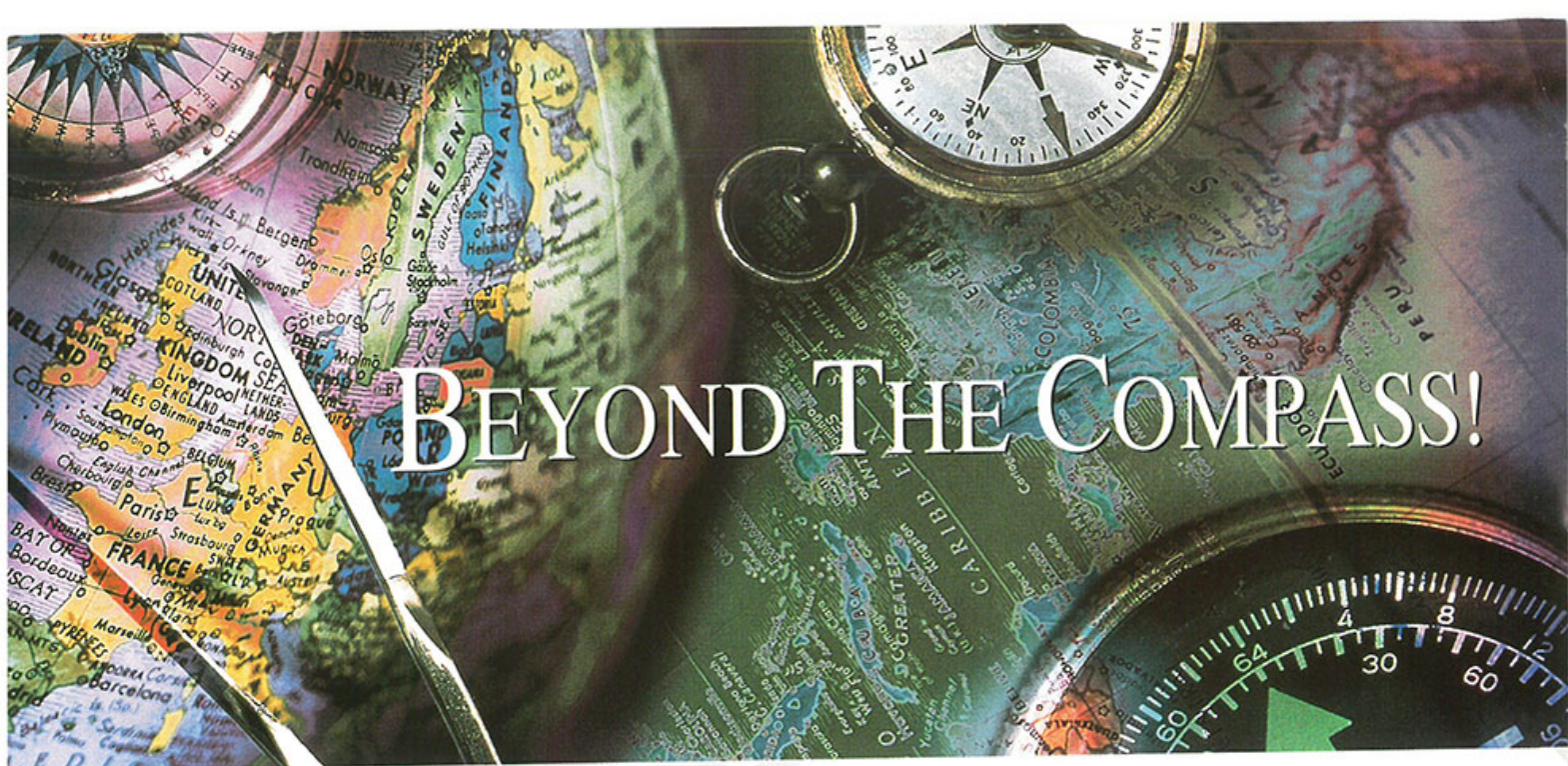
40



52



70



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



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

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

Lavinia fix their course up to your needs!

Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 24 years.

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

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 54, Νοέμβριος 2002
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης, Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία:

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια:

Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης:

Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης:

Λίζα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Art Director:

Νίκος Αμπλιανίτης

Ναυτιλιακός Συντάκτης:

Γιώργος Φραγκούλης

Ειδικοί Συνεργάτες:

Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής

Διεύθυνση Διαφήμισης:

Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης:

Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες:

Γιώργος Γιαννακίης

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. Κατσάντων 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 OMNICO

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

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

**70. ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ:
ΖΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**
Συνέντευξη του γ.γ. Βιομηχανίας Ανδρέα Μισσή

76. ΝΑ ΜΕΙΩΣΟΥΜΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ
Συνέντευξη του προέδρου της ΕΝΠ, Βασίλη Κόκκινου

78. 26 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΖ

Special Report: SHIPBUILDING INDUSTRY

**82. THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING INDUSTRY
IN THE 21st CENTURY. THE EUROPEAN PERSPECTIVE**
Article by Erkki Liikanen.

**84. UNRELENTING PROBLEMS FOR THE DOMESTIC
SHIP REPAIR INDUSTRY**
Interview with Eleni Koronaki.

86. THE SHIP REPAIR INDUSTRY DECLINES
Interview with Sotiris Emmanuil.

**88. HELLENIC SHIP REPAIR ENTERPRISES CALL
FOR QUALITY AND RELIABILITY**
Interview with Marios Stergiou.

**98. QUALITY CONCIIOUSNESS AMONG GREEK OWNERS
IS INCREASING**
Interview with Mr. L. Wittenberg

**100. GREEK SHIP OWNERS ARE IMPORTANT
FOR THE PANAMIAN REGISTRY**
Interview with Ms Veronica Vallarino

92



ΗΦΑΙΣΤΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ LAMDA DEVELOPMENT



Κληρονομιά ποιότητας στη θάλασσα

Η ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε. είναι μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, η οποία ως μέλος του Ομίλου Λάτση δραστηριοποιείται από το 1968 στην παροχή εξειδικευμένων ολοκληρωμένων επισκευαστικών εργασιών σε θαλαμηγούς - mega yachts, εμπορικά πλοία καθώς και πάσης φύσεως πλωτά μέσα.

Είναι θυγατρική εταιρεία της LAMDA Development η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών και παρέχει ένα πλήρες φάσμα ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε συμπληρωματικούς τομείς στην ανάπτυξη υποδομών.

Σύγχρονος Εξοπλισμός

Διαθέτει ένα από τα πληρέστερα μηχανουργεία στη χώρα μας, με δυνατότητα να αντιμετωπίζει αποκλειστικά και ολοκληρωμένα κάθε είδους μηχανολογικό πρόβλημα. Παρέχει όλες τις αναγκαίες διευκολύνσεις, όπως shore connection, τηλέφωνο, πόσιμο νερό, παροχή πυρόσβεσης, παροχή πεπιεσμένου αέρα, αποκομιδή απορριμάτων.

Εξειδικευμένες υπηρεσίες

Στελεχώνεται από ειδικά καταρτισμένο προσωπικό με εκτεταμένη εμπειρία σε εργασίες διαφόρων τύπων και ειδικοτήτων όπως:

- Ελασματοουργικές εργασίες αλουμινίου και χάλυβα
- Σωληνουργικές εργασίες
- Μηχανολογικές/ Μηχανουργικές Εργασίες
- Επισκευές ευρείας εκτάσεως μηχανών Μ.Ε.Κ.
- Ηλεκτρολογικές εργασίες
- Εργασίες διαμόρφωσης εσωτερικών χώρων, μονώσεις, επιστρώσεις δαπέδων και κατασκευή ψυκτικών χώρων

Η εταιρεία διαθέτει πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας ISO 9001: 2000.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

27ο χλμ Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου • 192 00 Ελευσίνα • Τηλ.: 010 55 36 300, 010 55 45 100 • Fax: 010 55 48 750
e-mail: grifes01@attglobal.net

Ο λησμονημένος κλάδος

Υπάρχει μια εντυπωσιακή ομοφωνία στις απόψεις όσων συμμετέχουν στο ειδικό αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» για την εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Ομοφωνία στην ανάγκη μείωσης του κόστους και βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών για να επιβιώσει ο κλάδος και, κυρίως, για να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος είναι οξύτατος.

Υπάρχει ομοφωνία επίσης και όσον αφορά στη σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την εθνική οικονομία. Μια σημασία που οι διαστάσεις της προσδιορίζονται ακριβώς από το ρόλο που ο κλάδος διαδραμάτιζε τόσο στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας όσο και στο πλαίσιο της εγχώριας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ας μη λησμονείται ότι μία χώρα με τόσο ισχυρή ναυτιλία δεν θα ήταν δυνατόν να στερείται επαρκούς τεχνικής υποδομής.



Η ουσία είναι ότι ο συγκεκριμένος κλάδος ακολούθησε μια παρακμιακή πορεία. Όπως επίσης δεν πρέπει να λησμονείται ότι ο κατήφορος άρχισε όταν οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες άρχισαν να αντιμετωπίζουν προβλήματα συνδικαλιστικού περιεχομένου, τα οποία διογκώνονταν την εποχή που οι πάσης φύσεως κοινωνικές διεκδικήσεις, με την πολιτική υποδαύλισή τους, ώθησαν πολλούς επιχειρηματίες να εγκαταλείψουν τις επενδύσεις τους στην Ελλάδα.

Η συνέχεια είναι βεβαίως γνωστή. Η Ελλάδα στερήθηκε της σφριγηλής τεχνικής της υποδομής που είχε συμβάλει σημαντικά στην εισροή συναλλάγματος αλλά και στην ανανέωση του στόλου, κυρίως του επιβατηγού. Τώρα επιχειρείται και πάλι μία νέα αρχή. Οι επιχειρηματικοί παράγοντες δείχνουν ότι θέλουν να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για να αναπτυχθεί και πάλι ο κλάδος. Προϋποθέσεις που συναρτώνται προς την ανταγωνιστικότητα πρωτίστως των ελληνικών μονάδων. Το θέμα είναι αν και η Πολιτεία έχει τη βούληση να συμβάλει προς την κατεύθυνση αυτή.

Nikos Lymos



Η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Λύστε τα χέρια του πληρώματος σας χωρίς κόστος

Χάρη στην ηγετική μας θέση στις ναυτιλιακές επικοινωνίες, βρισκόμαστε στο κέντρο των πλέον σημαντικών τεχνολογικών εξελίξεων. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το Inmarsat Crew Phone. Απλά το συνδέετε στον υφιστάμενο εξοπλισμό Inmarsat και δίνετε στα μέλη του πληρώματος σας την δυνατότητα πραγματοποίησης προσωπικών κλήσεων χωρίς να βρίσκονται στην γέφυρα. Καθώς όλες οι κλήσεις χρεώνονται απευθείας στο προσωπό που καλεί, θα διαπιστώσετε ότι η διαχείριση των κλήσεων του πληρώματος καθίσταται ευκολότερη από ποτέ. Πρόκειται για μερικούς από τους λόγους για τους οποίους το Inmarsat Crew Phone είναι η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Αποκτήστε δωρεάν* το Inmarsat Crew Phone σήμερα.

Επικοινωνήστε με τον δικό σας Inmarsat Service Provider. Για πληροφορίες καλέστε το +44 (0) 2077281777 ή επισκεφθείτε τη διεύθυνση www.inmarsat.com/crewcalling.

*Η προσφορά υπόκειται στους όρους που έχουν καθοριστεί και ενδέχεται να υπάρξει κάποια χρέωση από τον εκάστοτε Inmarsat Service Provider. © 2002 Inmarsat Ltd. All rights reserved.

an inmarsat ventures company



Διαλλακτικότητα από τους νηογνώμονες

Το χρόνιο αίτημα της ηλιοιοκτησίας για μεγαλύτερη συνεργασία με τους νηογνώμονες -ειδικά ως προς τη χάραξη οικονομικής στρατηγικής- φαίνεται να εκπληρώνεται. Οι ηλιοιοκτήτες εδώ και αρκετό καιρό ανησυχούσαν για την έλλειψη εποικοδομητικής συνεργασίας με τα μέλη του IACS, που είχε αποτελέσει μια τη λήψη αποφάσεων από τους σημαντικούς νηογνώμονες χωρίς να εισακούγονται οι απόψεις του εφοπλισμού. Σύμφωνα με ορισμένους ηλιοιοκτήτες, οι μάλλον τεταμένες σχέσεις τους με τους νηογνώμονες θα βελτιωθούν εάν και εφόσον υλοποιηθούν οι υποσχέσεις του προεδρείου του IACS για μεγαλύτερη διαφάνεια και συνεργασία στις λήψεις αποφάσεων, που τελικά αφορούν και καθορίζουν την οικονομική ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών.

Η γραφειοκρατία καλά κρατεί...

Μας ενοχλεί ως ναυτιλιακό έθνος η μείωση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι όμως αξιοσημείωτη και η διοικητική ολιγωρία του YEN στο θέμα της άμεσης εξυπηρέτησης των νέων αποφοίτων των ΑΕΝ. Πληροφορούμαστε ότι οι απόφοιτοι μετά το πέρας της πολυετούς εκπαίδευσής τους καθυστερούν σημαντικά να μπαρκάρουν, αφού η γραφειοκρατία του YEN τους οδηγεί από γραφείο σε... γραφείο και από πιστοποιητικό σε... πιστοποιητικό. Η ναυτιλία μπορεί να είναι διεθνής και ταχέως εξελισσόμενη, αλλά οι υπηρεσίες του YEN παραμένουν δεσμευμένες από την αφόρητη αναβλητικότητα που πηλύνει το ελληνικό Δημόσιο.

Η Σχολή της Αλεξανδρούπολης

Σύμφωνα με ενδιαφέρουσες απόψεις κορυφαίου αξιωματούχου που ασχολείται με τη ναυτική εκπαίδευση, η απόφαση του YEN να δημιουργήσει Σχολή Λ.Σ. στην Αλεξανδρούπολη θα επισκιάσει από σημαντικά προβλήματα. Η τοποθεσία της σχολής βοηθάει στην αποκέν-

τρωση, θα στερήσει όμως από τους σπουδαστές μια σύγχρονη και άρτια εκπαίδευση ισόζια με αυτή που τους παρέχεται σήμερα στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Σε μια ακριτική πόλη όπως η Αλεξανδρούπολη, αρκετοί επιφανείς καθηγητές θα έχουν δυσκολίες πρόσβασης -ας μην ξεχνάμε ότι στη Σχολή Δοκίμων διδάσκουν διακεκριμένοι ναυπηγοί του ΕΜΠ και οικονομολόγοι του Πανεπιστημίου Πειραιά. Επίσης, σύμφωνα με την ίδια πηγή, οι σπουδαστές θα απομονωθούν από την καρδιά των ναυτιλιακών και πολιτικών εξελίξεων που είναι ο Πειραιάς. Η νέα σχολή θα έπρεπε λοιπόν να δημιουργηθεί με γνώμονα όχι μόνο την αποκέντρωση αλλά και τη στελέχυσή της από διακεκριμένους εκπαιδευτικούς, που θα έχουν άμεση επαφή και γνώση τόσο για τις θεωρητικές όσο και για τις πρακτικές διαστάσεις της ναυτιλίας.

Επιμόρφωση... τώρα!

Πονοκέφαλο έχει προκαλέσει τόσο σε εφοπλιστές όσο και ηλιοάρχους οι συνεχείς απαιτήσεις της διεθνούς νομοθεσίας για τη συστηματική επιμόρφωση των τελευταίων. Η αλήθεια είναι ότι ο διεθνής νομοθέτης απαιτεί πλέον μέχρι και από τον έμπειρο ηλιοάρχη αδιάκοπη επιμόρφωση σε ποικίλα θέματα με αποτέλεσμα την πολυήμερη απόσπασή του από τα καθημερινά του καθήκοντα. Η γνώση βεβαίως είναι δύναμη και πολλούς εφοπλιστικές εταιρείες δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στα απαραίτητα επιμορφωτικά σεμινάρια. Άλλες, πάλι, κάνουν τα στραβά μάτια αγνοώντας μάλιστα ότι οι διεθνείς αρχές (βλ. ΗΠΑ) αρχίζουν να «αγριεύουν» ως προς το θέμα αυτό...

Η Ευρώπη αντεπιτίθεται

Στο Διεθνές Οργανισμό Εμπορίου θα προσφύγει τελικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εναντίον της Κορέας, αφού ναυάγησαν οι διαπραγματεύσεις σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική των κορεατικών ναυπηγείων. Οι Ευρωπαίοι ισχυρίζονται ότι οι τιμές ναυπήγησης στα παραπάνω ναυπηγεία είναι κατά πολύ χαμηλότερες του κόστους κατασκευής, με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της ανταγωνιστικότητας των υπόλοιπων διεθνών ναυπηγείων. Ο επίτροπος Liikanen ζήτησε από την κορεατική κυβέρνηση τη διακοπή των κρατικών επιδοτήσεων προς τα κορεατικά ναυπηγεία και την αύξηση των τιμών από 20 έως 40%, κάτι που οι Κορεάτες σαφώς αρνήθηκαν. Ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου θα εξετάσει το ζήτημα αλλά η διαδικασία επίλυσης της διαφοράς είναι χρονοβόρα και θα ξεπεράσει τα δύο χρόνια, με αποτέλεσμα την περαιτέρω εξάντληση της υπομονής των ευρωπαϊκών ναυπηγείων.

Σ. Σιαφουντζος



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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



Στόχος η διάλυση του Λ.Σ.;

Θα πρέπει προφανώς να αγνοεί η σημερινή ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το ρόλο που έχει διαδραματίσει το Λιμενικό Σώμα στη διοίκηση της ναυτιλίας και, κατ' επέκτασιν στη γενικότερη προσπάθεια ανάπτυξης του συγκεκριμένου κλάδου. Και τούτο, διότι εκείνο που διαπιστώνεται είναι μια προσπάθεια υποβάθμισης του στρατιωτικά οργανωμένου σώματος αυτού, στη συνέχεια των κατά καιρούς ανάλογων προσπαθειών, κατά σύμπτωση πάντα επί σοσιαλιστικών κυβερνήσεων.

Η προσπάθεια υποβάθμισης γίνεται με το γνωστό τρόπο της αφαίρεσης αρμοδιοτήτων. Αυτές ακριβώς τις επιεικώς λανθασμένες κινήσεις επισημαίνουν σε επιστολή τους προς τον κ. Ανωμερίτη έξι πρώην αρχηγοί του Λ.Σ., οι οποίοι παρατηρούν ότι:

— Με το Ν. 2932/2001 εκχωρήθηκαν αρμοδιότητες που ασκούσαν από το Λιμενικό Σώμα σε δύο νεοσύστατες υπηρεσίες, στη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών και στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Αφαιρέθηκαν, με άλλα λόγια, βασικές αρμοδιότητες από τις Διευθύνσεις Θαλασσίων Συγκοινωνιών και Λιμενικών Έργων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και διερωτώνται οι πρώην αρχηγοί: «Η πληθώρα των νεοπροσληφθέντων στελεχών που επανδρώνουν τις νέες αυτές υπηρεσίες και οι πράγματι ηγεμονικές αμοιβές τους μπορεί να αποτελέσουν εγγύηση καλής και αποδοτικότερης αντιμετώπισης των αρμοδιοτήτων, που μέχρι σήμερα ικανοποιητικότερα αντιμετωπιζόνταν από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ;»

— Οι εν ενεργεία και με προοπτική εξέλιξης αξιωματικοί του Σώματος αποστρατεύθηκαν εκουσίως, συνταξιοδοτήθηκαν, πήραν το «εφάπαξ» και εν συνεχεία τοποθετήθηκαν σε θέσεις-κλειδιά των ανωτέρω υπηρεσιών και μάλιστα με μισθούς πολύ μεγαλύτερους από εκείνους που έπαιρναν ως αξιωματικοί.

— Νέο πλήγμα κατά του Λιμενικού Σώματος αποτελεί ο νέος Εθνικός Τεληνειακός Κώδικας, με τον οποίον οι τεληνειακές αρχές αποκτούν υπερεξουσίες και υπεραρμοδιότητες στους χώρους αρμοδιότητας των λιμενικών αρχών.

— Έχει χαλαρώσει η στρατιωτική οργάνωση και η πειθαρχία του Λιμενικού Σώματος και υπάρχει κίνδυνος να δημιουργηθούν μεγάλα προβλήματα με ανεξέλεγκτες επιπτώσεις, εάν δεν αντιμετωπισθούν έγκαιρα καταστάσεις πρωτόγνωρες για στρατιωτικά οργανωμένο σώμα. «Αναφερόμαστε, επισημαίνουν οι πρώην αρχηγοί, στην Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Λ.Σ., που προεδρεύεται από υπαξιωματικούς, ενώ συμμετέχουν δυστυχώς σε αυτή και ορισμένοι αξιωματικοί, πράγμα απαράδεκτο και επικίνδυνο για κάθε στρατιωτική ιεραρχία. Η ένωση αυτή συστήθηκε και λειτουργεί κατά παράβαση της διέπουσας το Λ.Σ. νομοθεσίας. Προφανώς ελήφθησαν υπ' όψιν διατάξεις που ισχύουν στην Ελληνική Αστυνομία, οι οποίες όμως, λόγω της στρατιωτικής δομής και δωσιδικίας, δεν μπορούν να έχουν εφαρμογή στο Λ.Σ. Ως παράδειγμα αναφέρεται ότι το προσωπικό του Λ.Σ. δωσιδικεί στο Ναυτοδικείο ενώ το προσωπικό της ΕΛ.ΑΣ. στα πολιτικά δικαστήρια».

— Επί κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ δημιουργήθηκε η εν λόγω ένωση, στην οποία προεδρεύει αρχικελευστής και έχει τις «ευλογίες» κάποιων ανώτερων αξιωματικών, με πρωτοστούντα αρχιπλοίαρχο, ο οποίος τελευταίως συνελήφθη για αξιόποινες πράξεις μαζί με κατοποιούς.

Είναι προφανές ότι υπάρχει σχέδιο σταδιακής διάλυσης του Λιμενικού Σώματος. Το χειρότερο δε είναι ότι διαγράφεται με μία μονοκονδυλιά το έργο που έχει προσφέρει στην ελληνική εμπορική ναυτιλία, απλά και μόνο διότι αυτό το υπογορεύουν κάποιες πολιτικές σκοπιμότητες.



KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

ESTD 1936

Passion for Quality Perfection



**SINGLE & DOUBLE BRAIDED ROPES
MADE OF **POLYPROPYLENE**, **NYLON** & **POLYESTER**,
MIXED MOORING ROPES & TAILS FOR TANKERS,
SHIP TO SHIP & DOCKSIDE RUBBER FENDERS, STEEL WIRE ROPES,
ANODES, STUDLINK CHAINS & ANCHORS,
MARINE PAINTS "SHARK", SAFETY EQUIPMENT,
CONTAINER SECURING SYSTEMS, ALLOY STEEL LIFTING CHAINS,
PORT DEVELOPMENT EQUIPMENT,
250T TESTING SERVICES**



MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +3010 4060 300 - 499 (200 lines)

fax: +3010 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com

Οι νέες συνθήκες

Δικαιοδογημένα μονότονα είναι πλέον η επωδός του εφοπλισμού για το τι πρέπει να γίνει για να επιβιώσει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στο διεθνή ανταγωνισμό. Και η επωδός αυτή έχει σχέση με την αποφασιστικότητα που πρέπει να δείξει η ελληνική Πολιτεία στην αντιμετώπιση μιας σειράς προβλημάτων της ποντοπόρου ναυτιλίας, ακολουθώντας το παράδειγμα των άλλων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάτι που επιβάλλεται άρρωστε στο πλαίσιο της περίφημης σύγκλησης. Το γεγονός ότι τα προβλήματα παραμένουν τα ίδια, δείχνει ότι τίποτε δεν έχει γίνει -ή εν πάση περιπτώσει τίποτε το ουσιαστικό δεν έχει γίνει- για την επίλυσή τους. Αν θέλουμε να τα ανακεφαλιώσουμε, έτσι όπως τα εξήτασε και η τελευταία κοινή σύσκεψη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπιστών και των εκπροσώπων του Committee, θα επισημαίνουμε τα εξής:

— Κατά κύριο λόγο φαίνεται ότι η ελληνική Πολιτεία (βλέπε Κυβέρνηση) δεν έχει λάβει υπ' όψιν τις σοβαρές αλλαγές που έχουν λάβει χώρα στο διεθνή χώρο. Διαπιστώνεται, με άλλα λόγια, μία εντεινόμενη ύφεση στην παγκόσμια οικονομία καθώς και μια νομισματική και χρηματιστηριακή αστάθεια, που είναι φυσικό να επηρεάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Εξ αιτίας των συνθηκών αυτών πιέζονται οι ναυτογορές, σε μια στιγμή μάλιστα κατά την οποία οι Έλληνες εφοπιστές έχουν αναλάβει να φέρουν σε πέρας το δύσκολο στόχο της ανανέωσης του στόλου τους, μέσω εκτεταμένων ναυπηγικών προγραμμάτων.

— Από την άλλη πλευρά υπάρχει ένα γενικότερο κλίμα φόβου και ανασφάλειας, μετά τα όσα συνέβησαν στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001. Αυτό ακριβώς το κλίμα έχει επιβάλει πρόσθετα και πολλές φορές και υπερβολικά μέτρα ασφαλείας, που απαιτούν παρατεταμένη ελεγκτική διαδικασία, που δεν είναι μόνο δαπανηρή αλλά και δημιουργεί προσκόμματα στην ομαλή λειτουργία των μεταφορικών υπηρεσιών. Τα μέτρα αυτά είναι ιδιαίτερα επώδυνα για την ελληνική ναυτιλία, που προσφέρει βασικώς τις υπηρεσίες της στη διεθνή αγορά.

— Η πρόσφατη είσοδος της Ελζάδας στην Ευρωζώνη έχει αλλοιώσει συγκεκριμένες βασικές παραμέτρους της διαχείρισης των πλοίων, με αποτέλεσμα μια σημαντική αύξηση όλων των λειτουργικών εξόδων πλοίου και επιχείρησης, που εκφράζονται σε ευρώ.

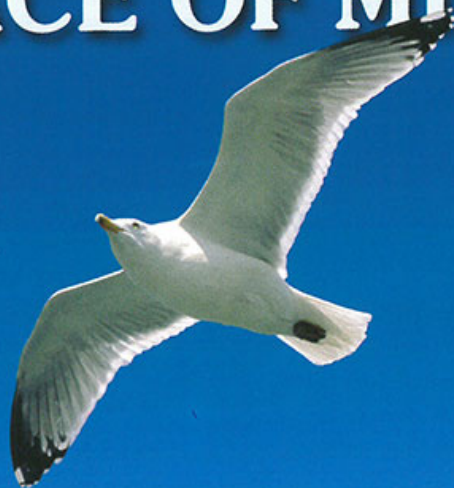
— Ένα μείζον πρόβλημα αποτελεί η σοβαρή έλλειψη πληρωμάτων και στελεχών, που θα μπορούσαν να επανδρώσουν το πλοίο και την επιχείρηση. Μία έλλειψη που έχει οξυνθεί τα τελευταία χρόνια και που κατά το τελευταίο ακαδημαϊκό έτος έφτασε σε επικίνδυνα χαμηλά επίπεδα, απειλώντας και την ίδια τη λειτουργία των Ναυτικών Ακαδημιών. Μακροπρόθεσμα η έλλειψη ναυτεργατικού δυναμικού απειλεί τη ναυτοσύνη και τη ναυτική παράδοση της χώρας, άνευ των οποίων το μέλλον, όχι μόνο του εθνικού νηολογίου αλλά της ελληνικής ναυτιλίας ως συνόλου, καθίσταται αβέβαιο. Αυτό σημαίνει ότι οι προσπάθειες πρέπει να διευρυνθούν και συνεχισθούν συστηματικά σε μακρύ ορίζοντα.

— Η καθυστέρηση στην υιοθέτηση της δεύτερης φάσης των μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επί ελληνικής σημαίας πλοίων είναι λογικό να δημιουργεί προβληματισμό και μπορεί να επηρεάσει το θετικό κλίμα που δημιουργήσαν τα μέτρα που έχει λάβει μέχρι τώρα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τα άλλα συναρμόδια υπουργεία, σε συνδυασμό με τη φορολογία των πλοίων και των πληρωμάτων, την απασχόληση των αυταξιούχων ναυτικών και τη μείωση της στρατιωτικής θτείας των αποφοίτων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Νέα πολιτική

Εκείνο που χρειάζεται και που αυτές οι στήλες δεν θα σταματήσουν να επαναλαμβάνουν είναι ότι έστω και την ύστατη ώρα, αφού έχει περάσει ένα πολύ μεγάλο διάστημα χωρίς τα αναγκαία μέτρα, πρέπει να διαμορφωθεί μια νέα εθνική ναυτιλιακή πολιτική ανάλογη με αυτήν που έχουν ακολουθήσει τα άλλα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πολιτική αυτή θα συμβάλει στο μεγαλύτερο σύνδεσμο της ελληνικής ναυτιλίας με την Ελζάδα. Θα δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για το σταδιακό επαναπορισμό των πλοίων στην εθνική σημαία. Θα ενισχύσει τη σύνδεση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας με την Οικονομία της χώρας, θα αυξήσει την εισροή του ξένου συναλλάγματος και θα εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη του πρώτου λιμένας της χώρας σε διεθνές ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο με σύγχρονη υποδομή και λειτουργία.

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



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



Αποτελεσματικό μέτρο

Δεν αρκεί μόνο, βεβαίως, η παρέμβαση της Πολιτείας για την αντιμετώπιση του τεραστίου προβλήματος της έλλειψης πληρωμάτων. Με άλλα λόγια «συν Αθηνά και χεῖρα κίνει». Υπάρχει, ἡ.κ., το παράδειγμα εταιρείας η οποία αποφάσισε να δώσει ειδικά κίνητρα προκειμένου να αντιμετωπίσει τη σημαντική αυτή έλλειψη και, κυρίως, την απροθυμία νέων να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία.

Πρόκειται για τον Όμιλο Τσάκου, που υιοθέτησε το μέτρο της εξασφάλισης σταθερής απασχόλησης επί μία πενταετία στους αποφοίτους των δύο Ναυτικών Ακαδημιών της Χίου. Η συλλογιστική του συγκεκριμένου μέτρου βασίζεται στη διαπίστωση πως ένας από τους λόγους που προβάλλουν οι νέοι συνήθως για να αποφύγουν τη ναυτική σταδιοδρομία είναι η έλλειψη επαγγελματικής εξασφάλισης.

Βεβαίως, με την έλλειψη πληρωμάτων και στελεχών αυτό ουσιαστικά δεν ισχύει, παρ' όλη αυτά η συγκεκριμένη εταιρεία πιστεύει ότι το μέτρο που λαμβάνει θα εξαλείψει τους αδικαιολόγητους αυτούς φόβους.

Ασφαλώς δε, δεν πρόκειται περί συμπτώσεως ότι, μετά την ανακοίνωση από τον Όμιλο Τσάκου του συγκεκριμένου μέτρου, όλοι οι φοιτώντες στις Ακαδημίες της Χίου-80 αξιωματικοί καταστρώματος και 80 αξιωματικοί μηχανής- υπέβαλαν σχετικές αιτήσεις, ενδιαφερόμενοι να προσληφθούν.

ΝΕΑ
ΣΕΙΡΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

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

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ • ΜΕΛΕΤΕΣ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σωκράτης Γ. Λεκέας, *Δικηγόρος*

Συνεργάστηκαν:

Π. Βαφειάδου, Ν. Κυπρούλη, *Δικηγόροι*

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

**ΜΟΛΙΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣ**

ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ



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

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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



Η καθαίρεση σωσιβίων λέμβων

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κοινοποίησε έγγραφο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικό με την καθαίρεση σωσιβίων λέμβων.

Σύμφωνα με τον IMO, τα περισσότερα ατυχήματα που σημειώνονται κατά τη διάρκεια των χειρισμών των σωστικών λέμβων οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Στο έγγραφο του YEN, το οποίο η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου κοινοποίησε προς όλες τις εφοπλιστικές ενώσεις, επιστάται η προσοχή των πλοιάρχων αλλά και των εντεταλμένων πληρωμάτων, ενώ τονίζεται και ο παράγοντας «καιρικές συνθήκες» κατά τη διαδικασία καθαίρεσης, αγκίστρωσης και απαγκίστρωσης των γάντζων ανακρέμασης. Επίσης το έγγραφο αναφέρεται σε πλοία των οποίων οι σωστικές λέμβοι φέρουν μηχανισμούς απελευθέρωσης που λειτουργούν σε έμφορτη και άφορτη κατάσταση, και σύμφωνα με τις απαιτήσεις της SOLAS 74/83 θα πρέπει κατά την εκτέλεση των δοκιμών να γίνει πιστή τήρηση των οδηγιών λειτουργίας, καθώς και έλεγχος και διαπίστωση της σωστής θέσης του γάντζου ανακρέμασης πριν από την ανάκτηση της σωστικής λέμβου στη θάλασσα.

Η καθαίρεση σωσιβίων λέμβων απαιτεί συχνές ασκήσεις, επισημαίνει το έγγραφο, και αυτές θα πρέπει να εκτελούνται και σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες, έτσι ώστε να εξοικειώνεται το πλήρωμα στις δυσκολίες που προσθέτουν οι αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Αύξηση στις συντάξεις

Διάταξη προωθεί η κυβέρνηση, σύμφωνα με την οποία προβλέπεται η σταδιακή καταβολή αυξήσεων στις ανώτατες συντάξεις του NAT από 60% του ονομαστικού μισθού στο 70% του πραγματικού μισθού ενεργείας των ναυτικών.

Η προωθούμενη διάταξη προβλέπει ρητά ότι πεδίο εφαρμογής της είναι οι συνταξιούχοι ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων και δεν θέτει κανέναν περιορισμό όσον αφορά τις κατηγορίες των πλοίων στα οποία εργάστηκαν και απέκτησαν τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης από το NAT. Από το YEN διευκρινίστηκε επίσης πως σε καμία περίπτωση δεν μειώνεται ο ύψος των συντάξεων που ήδη χορηγούνται.

Ο εκσυγχρονισμός της κυπριακής ναυτιλίας

Βελτιώνεται συνεχώς η εικόνα της κυπριακής σημαίας, τόσο σε θέματα ναυτικής ασφάλειας όσο και διατήρησης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας. Οι ναυτιλιακές αρχές της Κύπρου με δεκαεπτά νόμους και επτά κανονισμούς προσπάθησαν τα τελευταία πέντε χρόνια να εναρμονίσουν τις προδιαγραφές ποιότητας των πλοίων που φέρουν την κυπριακή σημαία, με εκείνες που ισχύουν σε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων, σύμφωνα με την τελευταία ετήσια έκθεση του Μνημονίου των Παρισίων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, το ποσοστό κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων σε ευρωπαϊκά λιμάνια να είναι χαμηλότερο από το μέσον όρο κατακρατήσεων του Μνημονίου. Επίσης, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία του Paris Mou, οι κρατήσεις για το κυπριακό νηολόγιο έπεσαν στο 8,85% έναντι του 9,9 % για τους ανταγωνιστές της. Πτώση παρουσίασαν επίσης οι κρατήσεις κυπριακών πλοίων που ταξίδεψαν προς τα λιμάνια των ΗΠΑ, ενώ η κυπριακή σημαία αποσύρθηκε από τη μαύρη λίστα του Tokyo Mou.

Η εξέλιξη της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας έχει εστιαστεί στην ποιτική αναβάθμιση και την αύξηση του στόλου προκειμένου να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σήμερα η Κύπρος είναι η 6η ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο και σύμφωνα με διεθνείς στατιστικές μέχρι το τέλος του 2001 ήταν εγγεγραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο 1.410 ποντοπόρα πλοία ολικής χωρητικότητας 22,8 εκατομμυρίων κόνων.



Οι προτεραιότητες του Γιώργου Ανωμερίτη

Τις τρεις βασικές προτεραιότητες του YEN για την περίοδο της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. ανέλυσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης στη συνάντησή του, στις Βρυξέλλες, με την αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επίτροπο Μεταφορών και Ενέργειας Loyola de Palacio. Ως κύρια θέματα προτεραιοτήτων ο υπουργός Ε.Ν. έθεσε:

1. Τη βελτίωση της εν γένει κοινοτικής ναυτιλίας (προσέλκυση ποιοτικών πλοίων, πιστοποίηση και αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος).
2. Τη ναυτική ασφάλεια, Safety, για τη στήριξη μιας ποιοτικής ναυτιλίας.
3. Λήψη μέτρων για τη θωράκιση μεταφορών και λιμένων από τρομοκρατικές ή άλλες έκνομες ενέργειες, Security. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης των δύο πλευρών, συζητήθηκαν επίσης οι νομοθετικές προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το πρώτο εξάμηνο του 2003.



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 braded 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.



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

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

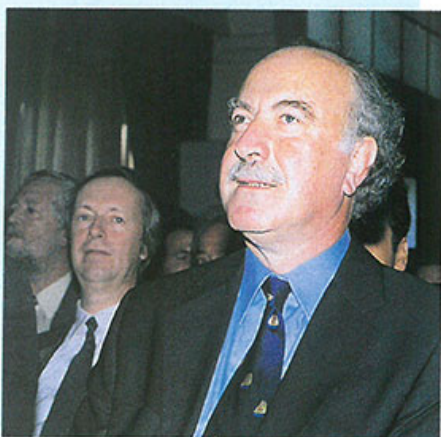


Σύγχρονες μεταφορές

Την ημέρα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (short sea shipping), στις 3 Οκτωβρίου, το ουσιαστικό θέμα που απασχόλησε το Συμβούλιο υπουργών Θαλάσσιων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν το πρόγραμμα «Marko Polo», το οποίο προωθεί το συνδυασμό χρήσης πλοίου και σιδηροδρόμου ως βασικών μέσων μεταφοράς των εμπορευμάτων. Η ισπανική προεδρία μέχρι σήμερα, και παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε, δεν μπόρεσε να γεφυρώσει τις αποκλίσεις απόψεις αναφορικά με το ύψος του προϋπολογισμού του εν λόγω προγράμματος. Από τη μεριά της, η ελληνική πλευρά έχει δηλώσει την υποστήριξη της στην προώθηση του προγράμματος, ζητώντας και τη διασφάλιση ενός σημαντικού ποσού από τον προϋπολογισμό για την επίτευξη των στόχων του. Άλλωστε, η ελληνική πλευρά ήδη προωθεί πρόγραμμα για τη σιδηροδρομική σύνδεση στρατηγικών λιμανιών της χώρας, με στόχο την έγκαιρη προετοιμασία του συγκεκριμένου προγράμματος που αποτελεί τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών.

Υπερδιπλασιάστηκε ο αριθμός των σπουδαστών

Ικανοποιημένος εμφανίστηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, σε πρόσφατη συνέντευξή του προς τα ΜΜΕ, για την απορρόφηση όλων σχεδόν των υποψηφίων στις θέσεις πλοίαρχων και μηχανικών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Όπως είναι γνωστό, οι θέσεις που είχαν προκηρυχθεί ήταν 1.215 (685 πλοίαρχοι και 530 μηχανικοί) και τελικά θα γίνουν δεκτοί 1.831 σπουδαστές, από τους οποίους 1.141 πλοίαρχοι και 690 μηχανικοί. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του υπουργού, οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ και των ΑΕΝ έχουν ήδη διασφαλίσει τους κατάλληλους χώρους και τους πόρους για την απορρόφηση του αριθμού των σπουδαστών, οι οποίοι, σημειωτέον, αποτελούν αριθμό ρεκόρ των τελευταίων ετών. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι οι εισαχθέντες το 2001 ήταν 786 σπουδαστές (534 πλοίαρχοι και 252 μηχανικοί), γεγονός που σημαίνει υπερδιπλασιασμό των επιτυχόντων και απορροφηθέντων σπουδαστών του ακαδημαϊκού έτους 2002/3.



Ο αρχηγός ΓΕΝ σε διεθνές συμπόσιο

Στην Ιταλία και συγκεκριμένα στη Βενετία μετέβη ο αρχηγός ΓΕΝ, αντιναύαρχος Αντώνιος Αντωνιάδης Π.Ν., συνοδευόμενος από επιτελείς του για να λάβει μέρος στο 4ο «Regional Seapower Symposium». Στο συμπόσιο συμμετείχαν οι αρχηγοί Ναυτικού των χωρών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας καθώς και οι ομόλογοί τους των ΗΠΑ, Μεγάλης Βρετανίας, Γερμανίας και Πορτογαλίας. Επίσης έλαβαν μέρος ο διοικητής των ναυτικών δυνάμεων της Νότιας Γτέρυγας του ΝΑΤΟ και ο διοικητής των Αμερικανικών Ναυτικών Δυνάμεων της Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια του συμποσίου αναπτύχθηκαν οι εξής ενότητες θεμάτων:

- Η ναυτική συνεργασία ως μέσον ασφαλείας.
- Η ναυτική συνεργασία ως μέσον τεχνικής, επιστημονικής, περιβαλλοντικής, πολιτισμικής ανάπτυξης.
- Η ναυτική συνεργασία ως μέσον ανάπτυξης των κοινών επιχειρησιακών δυνατοτήτων.

Από την ελληνική αντιπροσωπεία παρουσιάστηκαν τα ακόλουθα θέματα:

- Το πιλοτικό υδρογραφικό πρόγραμμα των αλβανικών ακτών που έχει αναλάβει η Ελληνική Υδρογραφική Υπηρεσία.
- Η ανταλλαγή πληροφοριών στην τεχνολογία και την υδροωκεανογραφία.

Τις εργασίες της τελευταίας ημέρας παρακολούθησε και ο υπουργός Άμυνας της Ιταλίας, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώθηκε το συμπόσιο.

Κατά τη διάρκεια του συμποσίου, ο αρχηγός ΓΕΝ είχε επαφές και αντλήθηκε απόψεις επί των θεμάτων που αναπτύχθηκαν, αλλά και επί αντικειμένων γενικότερου ενδιαφέροντος με όλους τους ομολόγους του.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





«Ship Management 2002»

Του απεσταλμένου μας στην Κύπρο, Γιώργου Φραγκούλη

Με μεγάλη επιτυχία και τη συμμετοχή των μεγαλύτερων εταιρειών πλοιοδιαχείρισης στον κόσμο, πραγματοποιήθηκε στα μέσα Οκτωβρίου το συνέδριο «Ship Management 2002» στη Λεμεσό. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν ήταν πολλά και ιδιαίτερος χρήσιμα, τόσο για όσους βρεθήκαμε στο συνεδριακό χώρο όσο και για όσους σχετίζονται με τη διαχείριση πλοίων αλλά και τη ναυτιλία γενικότερα. Τις εργασίες του συνεδρίου «άνοιξε» με την ομιλία του ο πρόεδρος του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου και διευθύνων σύμβουλος της Hanseatic κ. Ανδρέας Δρουσιώτης, ο οποίος αναφέρθηκε σε όλες τις πρόσφατες αλλαγές που έχουν σημειωθεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία της Κύπρου, ενώ δεν παρέλειψε να τονίσει τις ευκαιρίες που προσφέρει το κυπριακό νηολόγιο.

Στη συνέχεια, ο κ. Δημήτρης Λύρας, διευθυντής της Lyras Shipping, ανέλυσε τους τρόπους και τις μεθόδους που μπορούν να βοηθήσουν την ποιοτική ναυτιλία να ξαναγυρίσει στην κορυφή του παγκόσμιου shipping. Παράλληλα, έκανε λόγο για τους κανονισμούς ασφαλείας και πρότεινε τρόπους για να διατηρηθεί η ποιότητα στον τομέα της πλοιοδιαχείρισης σε υψηλά επίπεδα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε και η ομιλία του κ. Rob Grool, διευθύνοντος συμβούλου του ομίλου Wallem Group Limited, που εδρεύει στο Χονγκ Κονγκ, ο οποίος μίλησε για τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι διαχειρίστριες εταιρείες, φροντίζοντας να διαχωρίσει τους ρόλους μεταξύ των πλοιοκτητών και των διαχειριστών, προάγοντας παράλληλα τη συνεργασία τους. Επίσης, υπογράμμισε τη σημασία και το ρόλο των συστημάτων ποιοτικής διαχείρισης πλοίων.

Ακόμη, κατά τη διάρκεια των εργασιών του συνεδρίου «Ship Management 2002», που διοργανώθηκε από την αγγλική ναυτιλιακή εφημερίδα Lloyd's List, παρουσιάστηκε ένα case study από τον κ. Arthur McWhinnie, τεχνικό διευθυντή της Hanseatic. Το case study ήταν σχετικό με τις δραστηριότητες μιας πλοιοδιαχειρίστριας εταιρείας που κυριαρχεί στην παγκόσμια αγορά τα τελευταία 30 χρόνια, τους τρόπους με τους οποίους «κινείται», αλλά και τις μεθόδους που ακολουθεί προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστική. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης που ακολούθησε την παρουσίαση, διατυπώθηκαν διάφορες απόψεις σχετικά με τον τρόπο διαχείρισης των πλοίων, είτε από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες είτε από εξειδικευμένες εταιρείες. Μάλιστα, ο Έλληνας εφοπλιστής κ. Γιώργος Γυφτάκης εξέφρασε την άποψη ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να διαχειριστούν το στόλο τους καλύτερα από τις μεγάλες εταιρείες, οι οποίες ενδιαφέρονται περισσότερο για το κόστος και τα πληρώματα παρά για την ποιότητα των πλοίων. Επί πλέον, επιχειρηματολογώντας για την άποψή του αυτή, αναφέρθηκε σε ένα γεγονός σύμφωνα με το οποίο είχε απορρίψει την αγορά κάποιων πλοίων από μεγάλη διαχειρίστρια εταιρεία επειδή δεν πληρούσαν τα υψηλά ποιοτικά στάνταρ που επιθυμούσε για το στόλο του, ενώ εξήρε την ελληνική πλοιοκτησία και διαχείριση.

Όσον αφορά στη δεύτερη ημέρα του συνεδρίου, αυτή ήταν αφιερωμένη σε χρήσιμες και βασικές πληροφορίες -για τις διαχειρίστριες εταιρείες- σχετικά με τους Διεθνείς Κανονισμούς και τις αλλαγές που γίνονται, καθώς και στη νέα εποχή για τη διαχείριση των πληρωμάτων.



Εκπαίδευση εκπαιδευτών

Τριήμερο επιμορφωτικό σεμινάριο διοργανώθηκε από το YEN σε καθηγητές ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ απ' όλη τη χώρα με θέμα «Εκπαίδευση Εκπαιδευτών», στο οποίο αναπτύχθηκαν μέθοδοι διδασκαλίας τεχνικών και επαγγελματικών μαθημάτων, οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων κ.ά.

Το σεμινάριο έγινε στις εγκαταστάσεις του εκπαιδευτικού κέντρου της ΑΤΕ, στο οποίο φιλοξενήθηκαν οι καθηγητές ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ από την περιφέρεια.

Την έναρξη του σεμιναρίου χαιρέτισε ο γενικός γραμματέας YEN Λάμπρος Λαμπρόπουλος, ο οποίος τόνισε τη βαρύνουσα σημασία που έχει για το YEN η ναυτική εκπαίδευση και υπογράμμισε την ιδιαίτερη προσπάθεια που καταβάλλεται για την ποιοτική αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού, με τη συνεχή επιμόρφωση των διδασκόντων, τη βελτίωση του περιεχομένου των σπουδών και την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου υποδομών και εξοπλισμού.

MEDITERRANEAN MARITIME S.A.

99, Akti Miaouli
185 38 Piraeus • GREECE
Tel.: (+30) 210 4290236, (+30) 210 4290266
Fax: (+30) 210 4290054
Tlx. 212176 MMSA GR • E-mail: meditmar@hol.gr





Ο ΟΛΠ ενισχύει

τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία

Ιδιαίτερα ευνοϊκή για τα συμφέροντα της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά χαρακτηρίστηκε η απόφαση που εξέδωσε ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Σ. Θεοφάνης, στο πλαίσιο και της πολιτικής του ΥΕΝ για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Έτσι, από τις 15 Οκτωβρίου έως τις 31 Μαρτίου θα μπορούν να ελλιμενίζονται 21 πλοία σε κρηπιδώματα του Κεντρικού Λιμένος Πειραιά προκειμένου υπό όρους να μπορούν να εκτελούν τις απαιτούμενες εργασίες ετήσιας επιθεώρησής τους.

Προϋπόθεση για την παραχώρηση μιας ή περισσότερων από τις θέσεις είναι η ασφαλής και άνετη αγκυροβολία των πλοίων που βρίσκονται σε ενέργεια, οι ανάγκες των οποίων προηγούνται αυτών που επισκευάζονται.

Ρύθμιση ευθυνών των ναυτιλιακών πρακτόρων

Με τη συμμετοχή 198 αντιπροσώπων από 48 ναυτιλιακές χώρες πραγματοποιήθηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας, στις 7 Οκτωβρίου 2002, το 33ο συνέδριο της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων και Ναυλομεσιτών (Fonasba).

Την Ελλάδα εκπροσώπησε το μέλος του διοικητικού συμβουλίου της ΠΣ(Ε)ΝΠ κ. Γεώργιος Ε. Γεωργόπουλος με την εξουσιοδότηση της ΔΝΕ και του Σωματείου Μεσοπών Ναυτιλιακών Συμβάσεων-ΣΜΝΣ.

Πολλά τα θέματα σε όλους τους τομείς που αναπτύχθηκαν, με σημαντικότερο αυτό της ανάμιξης των αμερικανικών αρχών στα λιμάνια-κλειδιά των containers στη Μεσόγειο και continent με εγκατάσταση Αμερικανών επιθεωρητών για έλεγχο των διακινούμενων φορτίων.

Κατόπιν εισήγησης του κ. Γεωργόπουλου προς τους συνέδρους συστάθηκε μία επιτροπή «δράσης», η οποία θα ασχοληθεί με την κατάρτιση ενός κοινού ευρωπαϊκού νόμου βάσει του οποίου θα ρυθμίζονται εκ νέου οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες των ναυτικών πρακτόρων στη διακίνηση εμπορευμάτων (για την Ελλάδα είναι ο νόμος 2960/01). Την επιτροπή αυτή, η οποία θα εκπροσωπήσει τις νέες ρυθμίσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την αποτελούν τα κράτη: Ην. Βασίλειο, Ελλάδα, Δανία, Πορτογαλία και Ολλανδία.

Άλλα θέματα τα οποία συζητήθηκαν ήταν οι αλλαγές σε ναυλοσύμφωνα και η δημιουργία άλλων, Grain Charter Parties, AAA Norgain South 2000 C/P Update BBB BIMCO C/P General Grain C/P Update. Τρόπος περιορισμού των εξόδων διαιτησίας καθώς και οι οικονομικές συνθήκες κρατών-μελών και η διακίνηση φορτίων/επιβατών.

Ανακοινώθηκαν επίσης τα αποτελέσματα του συνεδρίου στο Ελσίνκι, το οποίο διεξήχθη στις 20 Αυγούστου 2002 για τη Nordic Commission.

Στο συνέδριο μίλησε και ο πρόεδρος των πρακτόρων Ιαπωνίας, ο οποίος αναφέρθηκε στους clause/όρους προστασίας προμήθειας ναυλομεσιτών καθώς και στα οικονομικά/ναυτιλιακά στοιχεία από την επιτροπή Asia Range Committee.

Τέλος, εξελέγησαν 5 άτομα από πέντε χώρες-μέλη για την επιτροπή επεξεργασίας ναυλοσυμφώνων και ναυτιλιακών εγγράφων, μεταξύ αυτών και η Ελλάδα, που θα εκπροσωπήσει ο κ. Γεώργιος Ε. Γεωργόπουλος.

Από ελληνικής πλευράς ο κ. Γεωργόπουλος, μεταξύ άλλων, ανακοίνωσε ότι κατά το έτος 2001 στον Πειραιά φορτοεκφορτώθηκαν 1.165.797 σιδηροκιβώτια ενώ στη Θεσσαλονίκη, για την ίδια περίοδο 233.909. Για συγκριτικούς λόγους τα νούμερα του έτους 1985 ήταν για τον Πειραιά 196.918 και για τη Θεσσαλονίκη 11.149.



Το πάνελ των συνεδριών

Για τους επιβάτες το 2001 υπήρχε μια αύξηση με σύγκριση το 2000 κατά 1.038%, φτάνοντας τους 18.794.048 επιβάτες.

Νέος πρόεδρος

Ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος είναι ο νέος πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής του Germanischer Lloyd.

Ο κ. Κωνσταντακόπουλος, πρόεδρος της Costamare Shipping Company, ανέλαβε την προεδρία από τον Νικόλαο Μουνδρέα, διευθύνοντα σύμβουλο της Good Faith Shipping Company, ο οποίος διετέλεσε πρόεδρος της επιτροπής για 12 χρόνια.

Ο νέος πρόεδρος ανακοίνωσε τη δημιουργία μιας τεχνικής επιτροπής, η οποία θα λειτουργεί παράλληλα με την Ελληνική Επιτροπή, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα φόρουμ όπου θα συζητούνται οι τεχνικές εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή τεχνολογία καθώς και τεχνικά θέματα. Ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος καλωσόρισε στην επιτροπή και τέσσερα νέα μέλη, τον κ. Α.Ν. Χατζηγιάνη της Cyprus Maritime, τον κ. Κώστα Κοκκάλα των Ναυπηγείων Ελευσίνας, τον κ. Σίμο Παλιό της Diana Shipping και τον κ. Γιώργο Γιουρούκο της Technomar Shipping.

MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



Capable technicians and an experienced workforce are there to ensure quality service and the best results ranging from cleaning and high pressure wash works to full paintwork including polishing and waxing, engineering, electrical, steel, carpentry and plumbing.

The only hoisting crane in Greece guaranteeing quick and safe lifting/lowering of boats.

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS



SINCE 1922

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

104-6 DIMOKRATIAS AVE., 188 36 PERAMA, PIREAEUS, TEL.: 210.4410.182 - 210.4020.256

FAX: 210.4020.262, e-mail: halura@hol.gr, web site: www.halura.gr



Δημιουργία ανεξάρτητου ταμείου ανεργίας

Αμέσως μετά τη συνάντηση και την ανταλλαγή απόψεων του προεδρείου της ΕΕΕ με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, την 1η Οκτωβρίου 2002, και με αφορμή τις προτάσεις δημιουργίας «Ανεξάρτητου Ειδικού Ταμείου Ανεργίας» από την ΠΝΟ, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαβίβασε μνημόνιο προς τον υπουργό με θέμα τη σύσταση ειδικού ταμείου ανεργίας ναυτικών.

Στο μνημόνιο αναφέρονται αναλυτικά οι θέσεις της ΕΕΕ επί του συγκεκριμένου θέματος, του οποίου «οι διαστάσεις και η σημασία διευρύνθηκαν από τη στιγμή που συνδέθηκε με την απορρόφηση άλλων οργανισμών (Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας κ.λπ.)».

Αναλυτικότερα για το Ναυτικό ΟΑΕΔ η Ένωση αναφέρει μεταξύ άλλων:

«Στα δελτία Τύπου της 29-4-2000 της ΠΝΟ μεταξύ άλλων αναφέρεται ότι ζήτησε τη δημιουργία Ανεξάρτητου Ειδικού Ταμείου Ανεργίας. Από το χαρακτηρισμό του ως «Ανεξάρτητου» και «Ειδικού» αλλά και από άλλα κείμενα που ομιλούν για «προϋποθέσεις επιδότησης», «ύψος επιδότησης» και «τρόπο χρηματοδότησης», προκύπτει ότι το αίτημα δεν έχει σχέση με το ΓΕΝΕ αλλά με τον Οίκο Ναύτου, που είναι αρμόδιος για την προστασία της ανεργίας.

Κατά την από 20-5-2002 ανακοίνωση Τύπου του ΥΕΝ είχε ήδη κινηθεί η διαδικασία δημιουργίας Ειδικού Φορέα Ανεργίας για τους ναυτικούς και ειδικότερα είχαν αρχίσει συζητήσεις για τα κριτήρια και τα λειτουργικά θέματα με το υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και θα ακολουθούσαν (εντός του Ιουνίου) συζητήσεις με τους αρμόδιους φορείς.

Η από 5-9-02 ανακοίνωση Τύπου του ΥΕΝ αναφέρεται σε επιτροπή, η συγκρότηση της οποίας «υπήρξε ένα από τα αιτήματα της ΠΝΟ» και «στόχος της είναι η διαμόρφωση ενός σύγχρονου πλαισίου το οποίο θα προέλθει από τη συλλειτουργία του γραφείου Ναυτικής Εργασίας, της Εστίας Ναυτικών κ.λπ.». Τέλος, η από 1-10-02 ανακοίνωση Τύπου του ΥΕΝ ομιλεί για Ναυτικό ΟΑΕΔ.

Στη συνέχεια του μνημονίου, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επισημαίνει ότι παρά την ανακοίνωση Τύπου του υπουργείου Ε.Ν. για συζήτηση με τους αρμόδιους φορείς, ουδέποτε κλήθηκε να διατυπώσει τις απόψεις της ούτε μετείχε στην επιτροπή αν και η μεσολάβηση στην εξεύρεση ναυτικής εργασίας άπτεται του ενδιαφέροντος των μελών της.

«Οι εκτός ναυτικού χώρου, καλούμενοι περιστασιακά να προτείνουν λύσεις σε ναυτικά θέματα», αναφέρεται χαρακτηριστικά, «είναι φυσικό να δυσκολεύονται να υπεισέλθουν στις ιδιομορφίες του χώρου και περισσότερο στις αλληλουχίες και έμμεσες συνέπειες καλίστων προτάσεών τους. Αν δεν έχουν ακουστεί και συνεκτιμηθεί οι απόψεις των ενδιαφερομένων, οι πιθανότητες λανθασμένης κατεύθυνσης και δημιουργίας δυναμικής που δύσκολα ανατρέπεται, είναι μεγάλες. Ο Οίκος Ναύτου (Ο.Ν.) και το ΚΑΝ (Κεφάλαιο Ανεργίας Ναυτικών) συστάθηκαν για την παροχή βοήθειας και συμπαράστασης προς τους ανέργους ναυτικούς (ενοχύσεις, δάνεια, ναυταποστολές σε λιμάνια του εξωτερικού προς εξέρευση εργασίας σε διερχόμενα πλοία κ.λπ.). Πολύ αργότερα ο Ο.Ν. ανέλαβε και την υγειονομική προστασία των ναυτικών και οικογενειών τους και το ΚΑΝ έγινε ΚΑΑΝ (Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών). Η λειτουργία του είναι στενά συνδεδεμένη με το ΝΑΤ, το οποίο σε αρκετές περιπτώσεις ενεργεί για λογαριασμό του Ο.Ν.

«Μεταφύτευση του ΟΑΕΔ στο ναυτικό χώρο δεν μπορεί να ευδοκιμήσει διότι τα δεδομένα είναι εντελώς διαφορετικά, με πρώτο της μορφής της εργασιακής σχέσης. Άλλωστε, εκ των πραγμάτων δεν μπορεί να έχει αρμοδιότητες του χερσαίου (π.χ. ευρύτατος ρόλος στην επαγγελματική εκπαίδευση και προσανατολισμό τεχνιτών κ.λπ. και κυρίως σε ταχύρρυθμη εκπαίδευση στις ίδιες τις επιχειρήσεις με δική του χρηματοδότηση και επίβλεψη)».

Ανεργία στο ναυτικό χώρο δεν υπάρχει ούτε τέτοια προοπτική για το ορατό μέλλον.

«Ως συμπέρασμα προκύπτει ότι η σύσταση Ειδικού Ταμείου Ανεργίας Ναυτικών δεν δικαιολογείται από ουσιαστικούς λόγους. Προβλήματα δεν επιλύει. Αντίθετα θα δημιουργήσει πρόσθετα, μικρότερης ή μεγαλύτερης σημασίας. Φρονούμε ότι η προσπάθειά μας πρέπει πάντα να τείνει στη δυνατό βελτίωση των παραδοσιακών θεσμών της ναυτιλίας. Ως εκ τούτου, ανατροπές που δεν επιβάλλονται από σοβαρούς λόγους σκόπιμο είναι να αποφεύγονται».



Τεχνολογικό επίτευγμα

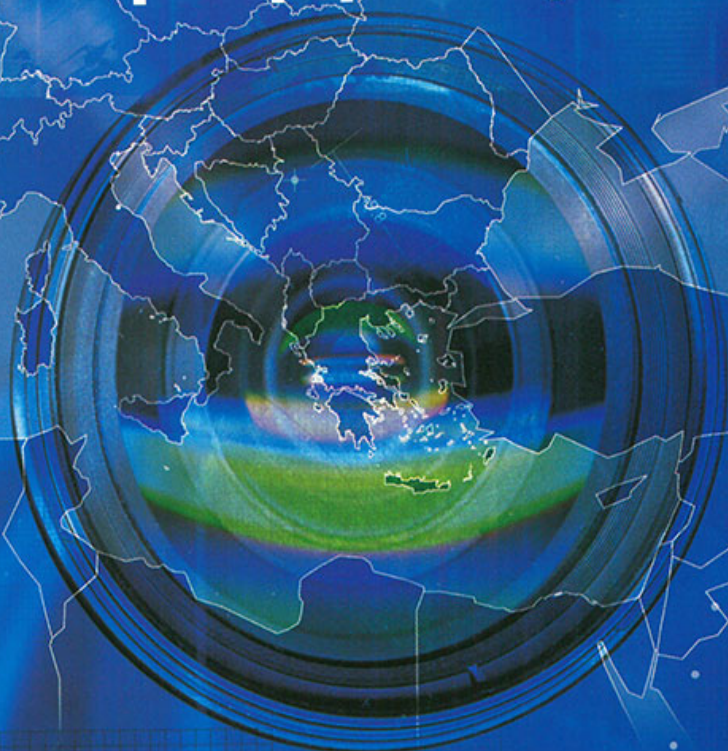
Στις 15 Οκτωβρίου έγινε η κοπή ελασμάτων τρόπιδος του πρώτου από τα τέσσερα υποβρύχια τύπου 214, που πραγματοποιείται στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. Σκαρμαγκά για λογαριασμό του ελληνικού πολεμικού ναυτικού.

Με το έργο αυτό τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά μπαίνουν σε μία νέα φάση εξέλιξης και πρωτοπορίας, με την κατασκευή των εργοστασίων υποβρυχίων στο οποίο θα στεγασουν την κατασκευή των υποβρυχίων 214, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού που θα ασχοληθεί με την εκτέλεση του έργου έχει ήδη εκπαιδευτεί στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου HDW στο Κίελο.

Η ναυπήγηση πραγματοποιείται σε συνεργασία με την κοινοπραξία των γερμανικών εταιρειών HDW Ferrosaal. Τα βασικά χαρακτηριστικά των υποβρυχίων τύπου 214 είναι τα εξής:

Ολικό μήκος: 65,3 m, βύθισμα: 6,6 m, ύψος: 13 m, εκτόπισμα επιφανείας: 1.690 m, εκτόπισμα σε κατάδυση: 1.860 m.

Λιμάνι του Πειραιά κόμβος μεταφορών στη Μεσόγειο



το πρώτο λιμάνι
σε υπηρεσίες & κίνηση



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αε
Το Μεγάλο Λιμάνι



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ • Ακτή Μιαούλη 10, 185 38 Πειραιάς
τηλ: 010.4520911 - 17 • fax: 010.4286843
internet site: www.olp.gr • e-mail: olpdsx@otenet.gr



Το νεότευκτο της Πλοηγικής Υπηρεσίας

Στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Olympic Marine έγινε η καθέλκυση του πρώτου νεότευκτου σκάφους της Πλοηγικής Υπηρεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο υπουργός Ε.Ν. στην ομιλία του αναφέρθηκε στο εξοπλιστικό πρόγραμμα του Λιμενικού Σώματος. Τόνισε ιδιαίτερα τη θέση της Ελλάδας στα ευρωπαϊκά όργανα για τη διατήρηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας και τον εκσυγχρονισμό της, αναγγέλλοντας ότι αποφασίστηκε η έδρα της στον Πειραιά να γίνει σε κτίριο στην Ακτή Ξαβερίου, το οποίο από το τέλος του χρόνου θα αρχίσει να κατασκευάζεται. Από την πλευρά του YEN θα γίνει ό,τι είναι δυνατό για μια σύγχρονη υπηρεσία, ανταγωνιστική στις τιμολογήσεις και παροχές γρήγορων υπηρεσιών στους χρήστες της.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν ο υπουργός Ε.Ν. Γ. Ανωμερίτης, η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του YEN, εκπρόσωποι φορέων και της Αυτοδιοίκησης. Επίσης μίλησαν ο εκπρόσωπος της Olympic Marine κ. Δ. Κρητικός και ο πρόεδρος της Ένωσης Πλοηγών κ. Θεμ. Δασκαλάκης.

Συνάντηση υπουργού Ε.Ν. και ΕΕΕ

Για την ελληνική προεδρία και το πρόγραμμα των θεμάτων θαλασσιών μεταφορών, τις διατάξεις του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής αλλά και για το «Ναυτικό ΟΑΕΔ» επεξεργάστηκε στον πρόεδρο Ιωάννη Λύρα και στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κατά τη διάρκεια της συνάντησής τους, ο υπουργός Ε.Ν. Γ. Ανωμερίτης.

Αναλυτικότερα, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ενημέρωσε την ΕΕΕ για το έργο το οποίο επιτελέστηκε το 2002 καθώς και για τον προγραμματισμό του YEN για την περίοδο 2002-2003. Συνοπτικά επισήμανε τα

θέματα τα οποία έχουν κλείσει όπως:

- α) Πακέτο φορολογικών μέτρων για τη ναυτιλία και τους ναυτικούς.
- β) Πακέτο ασφαλιστικών για τους ασφαλισμένους του NAT.
- γ) Πακέτο μέτρων για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία και τη ΝΕΖ Περάματος.
- δ) Πακέτο μέτρων για μια Εθνική Λιμενική Πολιτική.

Ο προγραμματισμός για την επόμενη περίοδο περιλαμβάνει:

- Πακέτο μέτρων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.
- Πακέτο μέτρων για ειδικό καθεστώς των σκαφών αναψυχής.
- Πακέτο μέτρων ανταγωνιστικότητας.
- Ολοκλήρωση πακέτου μέτρων επί των συνολικών θεμάτων τα οποία έχουν επισήμως τεθεί στο YEN από φορείς της ναυτιλίας.
- Εφαρμογή του νόμου για την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών.

Παράλληλα, στη συνάντηση YEN - ΕΕΕ τέθηκαν και συζητήθηκαν και τα εξής θέματα: Η ελληνική προεδρία και το πρόγραμμα των θεμάτων θαλασσιών μεταφορών, η είσοδος της Κύπρου και της Μάλτας στην Ε.Ε., η ενδεχόμενη επέμβαση των ΗΠΑ στο Ιράκ και οι επιπτώσεις της στην ελληνική ναυτιλία, τα εκκρεμή θέματα στον IMO και στην Ε.Ε. (TBT's).

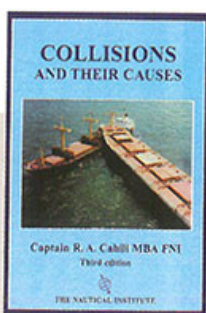
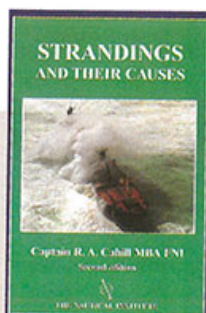
Υπεγράφη στις 24 Οκτωβρίου η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των εργαζομένων στον ΟΛΠ για την τρέχουσα διετία 2002-2003 πριν περάσουν οι υπάλληλοι σε κλιμάκωση των απεργιακών κινητοποιήσεων τους (οι κινητοποιήσεις είχαν τη μορφή αποχής από υπερωριακές εργασίες και εργασίες αργιών). Αιτία της καθυστέρησης ήταν η εμπλοκή στο θέμα της επικύρωσης της ΣΣΕ από τα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομίας. Οι προβλεπόμενες αυξήσεις, που είναι στα όρια της εισοδηματικής πολιτικής, δεν επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό αφού η μισθοδοσία των εργαζομένων προέρχεται αποκλειστικά από τα έσοδα του Οργανισμού.

Βραβείο AMVER

Ενενήντα δύο ελληνικές εταιρείες, με στόλο 368 πλοίων, τιμήθηκαν πριν από λίγες ημέρες από το Propeller Club με το βραβείο AMVER.

Τα βραβεία, τα οποία απονέμονται κάθε χρόνο από το 1992 από το Propeller Club σε συνεργασία με την αμερικανική πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, παρέδωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, σε μία λαμπρή τελετή που πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας.

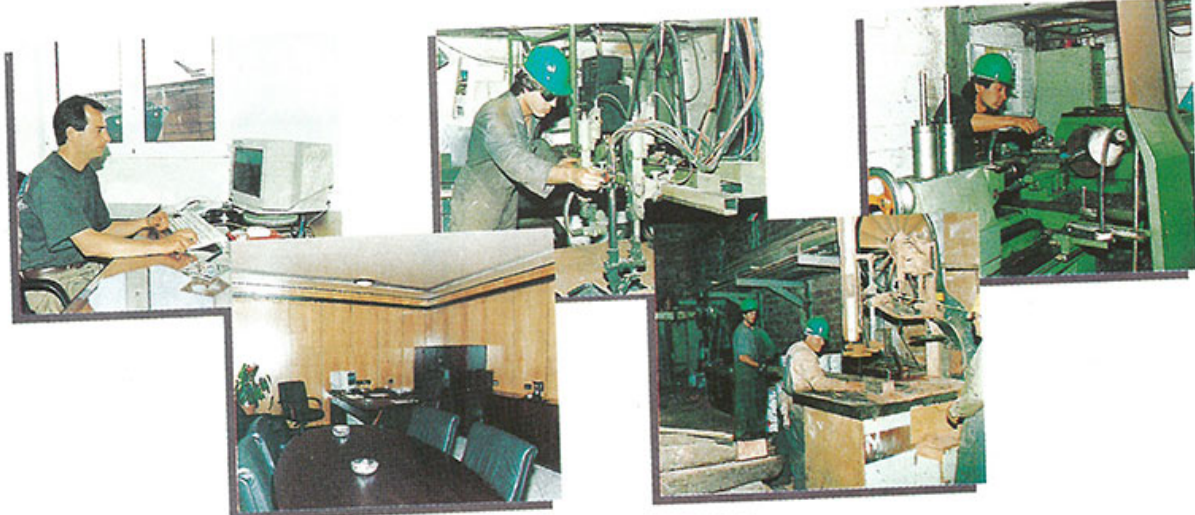
Παράλληλα, κατά τη διάρκεια της τελετής, ο πρόεδρος του Propeller Club επέδωσε χρηματικό έπαθλο στον πρόεδρο του Πανεπιστημίου Αιγαίου για την ενίσχυση του θεσμού των υποτροφιών του Τμήματος Ναυτιλίας του πανεπιστημίου, ενώ ο κ. Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Eletson Corporation, ανακηρύχθηκε «Πρόσωπο της χρονιάς» για τη συνολική προσφορά του στην ελληνική ναυτιλία.



Δύο νέα βιβλία του Ναυτικού Ινστιτούτου, «Οι συγκρούσεις και οι αιτίες τους»

και «Οι προσαράξεις και οι αιτίες τους», κυκλοφόρησαν πρόσφατα συμπληρώνοντας τη ναυτική βιβλιογραφία. Ο συγγραφέας τους, captain R.A. Cahill, ο οποίος έχει ερευνήσει τα ατυχήματα, σχολιάζει μέσα από τις σελίδες τους τις συνθήκες κατά τις οποίες έγιναν, αναπτύσσει κριτική για τους χειρισμούς του πληρώματος και υπογραμμίζει τις συνέπειες του ατυχήματος σε ό,τι αφορά την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον.

Στην έκδοση γίνεται επίσης αναφορά στη χρήση του VHF για την επικοινωνία με τους παράκτιους σταθμούς και τη σωστή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας. Τη δίτομη έκδοση προλογίζει ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Ιωάννης Λύρας.



"ΑΠΟΨΗ" ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ τηλ.: 4225713

MEGA: Great
Big
Vast

TECHNICA: Technology
Art
Expertise

Scope: Repairs
Conversions
Constructions

Service: High Technology
Quality Techniques
Quick Delivery
Excellent Co-operation
Reliable Result

Limitations: From tiny work to ...

PLEASE FILL IN
YOUR SPECIFICATION

and send it to us at our address below or to info@megatechnica.gr



ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ Ε.Π.Ε

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΛΕΩΦ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 78 - 188 63 ΠΕΡΑΜΑ
ΤΗΛ.: (01) 44.10.311 - FAX: (01) 44.15.842



MEGATECHNICA LTD.

SLIPWAY

GENERAL SHIPS & INDUSTRIAL WORKS
78, DIMOKRATIAS AVE. - 188 63 PERAMA, GREECE
TEL.: +30 (1) 44.10.311 - FAX: +30 (1) 44.15.842

Please, visit us at our premises at Perama, or at our web site at

<http://www.megatechnica.gr>

Member of Marine Services S.A.
(Cluster of Companies)



▶▶▶ Σε απόγνωση οδηγεί η αμερικανική κυβέρνηση τόσο τους διεθνείς οργανισμούς και τις διεθνείς ενώσεις όσο και τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού τα μέτρα ασφαλείας στους λιμένες της χώρας γίνονται πλέον εξαντλητικά.

Σε μια πρόσφατη ανακοίνωση, η αμερικανική κυβέρνηση προτρέπει να καταθέσει νομοσχέδιο που θα αποτρέψει τον κατάπλου οποιουδήποτε πλοίου σε αμερικανικό λιμάνι εάν δεν έχει εκ των προτέρων σταλεί στις Αρχές ακριβές αντίγραφο της φορτωτικής.

Το αντίγραφο αυτό θα πρέπει να αποστέλλεται 24 ώρες πριν από τη φόρτωση του πλοίου σε οποιοδήποτε μη αμερικανικό λιμάνι.

Οι 15 πρέσβεις των κρατών-μελών της Ε.Ε. στην Ουάσιγκτον ήδη εξέφρασαν την εναντίωσή τους ως προς την εφαρμογή της παραπάνω νομοθεσίας, που θα κλονίσει την ομαλή πορεία της διεθνούς ναυτιλίας.

▶▶▶ Αντιδρούν οι νιογνώμονες στην πολιτική που εφαρμόζουν ορισμένα νιοηόγια της «μαύρης λίστας». Για πρώτη φορά δύο μέλη του IACS, ο DNV και ο Lloyd's Register, ανακοίνωσαν ότι διακόπτουν τη συνεργασία τους με το νιοηόγιο της Καμπότζης.

Άλλοι κορυφαίοι νιογνώμονες είναι επίσης επιφυλακτικοί στη σύναψη συμφωνιών με νιοηόγια χωρών όπως η Βολιβία και η Τόνγκα.

Η νέα πρωτοβουλία των νιογνώμωνων επικεντρώνεται στην άποψη ότι πρέπει να μη δίδουν πλέον «χειρά βοήθειες» σε οργανισμούς με χαμηλά κριτήρια, αλλά αντίθετως να αρνούνται τον οποιονδήποτε συσχετισμό.

Σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες των «N.X.», οι νιογνώμονες θα ακολουθήσουν κατά το 2003 μια πιο αυστηρή πολιτική απέναντι σε νιοηόγια που συστηματικά αντιμετωπίζουν προβλήματα με τη σύγχρονη διεθνή νομοθεσία.



▶▶▶ Λίγες αποφάσεις έλαβε τελικά το πρόσφατο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε., που πραγματοποιήθηκε στις 3 Οκτωβρίου στο Λουξεμβούργο.

Οι 15 υπουργοί δεν κατάφεραν να συμφωνήσουν τόσο σχετικά με τη χρηματοδότηση του προγράμματος «Marco Polo» όσο και με τη στρατηγική που θα εφαρμοστεί για τα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T). Το πρόγραμμα «Marco Polo», που αφορά την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη, έχει φέρει σε σύγκρουση την Επιτροπή με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για το θέμα του ύψους της χρηματοδότησης του προγράμματος.

Το Κοινοβούλιο επιθυμεί τον περιορισμό των δαπανών ενώ η Επιτροπή πρότεινε το ποσό των 115 εκατ. ευρώ. Αρκετοί υπουργοί διαφώνησαν με το ύψος της χρηματοδότησης και ζήτησαν από την Επιτροπή να επανεξετάσει τις θέσεις της. Αναφορικά με το πρόγραμμα TEN-T, οι υπουργοί δια-

φώνησαν ως προς τις προτεραιότητες του προγράμματος με αποτέλεσμα την αναβολή οποιασδήποτε απόφασης. Και τα δύο προγράμματα αφορούν τη βελτίωση και την ολοκλήρωση έργων υποδομής που θα επιτρέπουν την πανευρωπαϊκή εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών, κάτι που σήμερα ουσιαστικά δεν υπάρχει από τα περισσότερα κράτη-μέλη.



▶▶▶ Η ανακύκλωση πλοίων απασχολεί ιδιαίτερα τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και οδήγησε την Επιτροπή Περιβαλλοντικής Προστασίας του IMO να επεξεργαστεί κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες με σκοπό την ασφαλή βελτίωση των διαδικασιών απόσυρσης και διάλυσης πλοίων.

Σύμφωνα με τις οδηγίες, πολλά εξαρτήματα, μηχανήματα, αντικείμενα ή συστατικά ενός πλοίου κατά την απόσυρση και διάλυσή του μπορούν να μεταπωληθούν με ασφάλεια αβλή και οικονομικό όφελος. Η Επιτροπή πρότεινε τη συστηματική συνεργασία των αρμοδίων φορέων, αφού επισήμανε τη δυσκολία που αντιμετωπίζουν πολλά διαλυτήρια στην επίτευξη ικανοποιη-

▶▶▶ Ένα νέο πρωτόκολλο που θα τροποποιεί βασικές διατάξεις της συνθήκης των Αθηνών του 1974 προτίθεται να προτείνει άμεσα ο IMO στην έδρα του στο Λονδίνο. Ο IMO επεξεργάστηκε το νέο πρωτόκολλο με σκοπό την ψήφισή του εντός του μηνός Νοεμβρίου. Το πρωτόκολλο θα επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση όλων των επιβατών που επιβιβάζονται σε πλοία και θα εξασφαλίζει την άμεση αποζημίωσή τους, ενώ μετατρέπει σε ορισμένες περιπτώσεις την ευθύνη των πλοιοκτητών σε αποκλειστική (strict liability). Σε περίπτωση που επικυρωθεί το πρωτόκολλο, θα αυξηθεί σε, διεθνή πλέον, αποδεκτά επίπεδα το ποσό αποζημίωσης που θα δίδεται στους επιβάτες σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Η συνθήκη των Αθηνών έχει επικυρωθεί από 28 χώρες και τέθηκε σε ισχύ το 1987.

κών επιπέδων ασφαλείας, τόσο για τους εργαζομένους τους όσο και για το περιβάλλον.

Οι νέες κατευθυντήριες οδηγίες, που αφορούν τόσο τα ναυπηγεία όσο και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, θα υιοθετηθούν κατά την προερχόμενη σύσκεψη της Ολομέλειας του IMO εντός του 2003.

PRIMAL REGISTRATION SERVICES

MEMBER OF PRIMAL GROUP OF COMPANIES

- Authorized representative of Maritime Authority of Jamaica
- Official link with the Jamaica Ship Registry
- Companies formation
- Ships & Yachts registration
- Legal service providers



JAMAICA
SHIP REGISTRY

Your **ATHENS** office
ships registration
& corporate services
in Jamaica

15, VOULIAGMENIS AVENUE • 116 36 ATHENS • GREECE
TEL: +30 210 9227 777 • FAX: +30 210 9227 017 • TLX: 214753/54/55 PRML GR • E-MAIL: primalsm@otenet.gr



Η διεθνής ναυπηγική βιομηχανία τον 21ο αιώνα Η ευρωπαϊκή προοπτική

*του Erkki Liikanen,
μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
υπευθύνου για τις Επιχειρήσεις
και την Κοινωνία της Πληροφορικής*

Είναι γνωστό ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία για πολύ καιρό υπέφερε από τάσεις υπερπαραγωγής. Αυτό οφείλεται κυρίως σε δύο παράγοντες, πρώτον, στην αύξηση της παραγωγικότητας των ναυπηγείων κατά τη διάρκεια των 30 τελευταίων ετών -γεγονός το οποίο θεωρείται θετικό- και δεύτερον, στις υπερβολικές επενδύσεις στον τομέα της βιομηχανίας - γεγονός το οποίο δεν είναι και τόσο θετικό. Ως αποτέλεσμα αντιμετωπίζουμε υπερπαραγωγή νεότευκτων πλοίων, ενώ συγχρόνως οι τιμές τους συνεχίζουν την πτωτική τους πορεία.

Οι ειδικοί του χώρου εκτιμούν ότι η παγκόσμια παραγωγική ικανότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας βρίσκεται τουλάχιστον 20 με 30% πάνω από τα απαραίτητα επίπεδα που απαιτούνται για την αντικατάσταση της παλιάς χωρητικότητας (tonnage) και την εξυπηρέτηση της πληθονόζουσας ζήτησης, που προέρχεται από το θαλάσσιο εμπόριο.

Όταν το περιβάλλον προσδιορίζεται από τους νόμους της αγοράς, το γεγονός αυτό θα οδηγούσε σε προσαρμογή της αγοράς στα νέα δεδομένα. Δυστυχώς, η ναυπήγηση πλοίων παρουσιάζει μερικά συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία εμποδίζουν την πραγματοποίηση μιας φυσιολογικής διόρθωσης της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Από τη μια, η κατασκευή πλοίων παρέχει στις αναπτυσσόμενες οικονομίες την ευκαιρία για άντληση εσόδων από εξαγωγές. Επίσης, προσφέρει σημαντικές προοπτικές στην απασχόληση και στην τεχνολογία, δεδομένου ότι η ναυπήγηση μπορεί να εφαρμόσει διάφορα επίπεδα τεχνολογικής εξέλιξης. Επομένως, η ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται στην ατζέντα όλων των πρόσφατα βιομηχανοποιημένων χωρών, ενώ ταυτόχρονα πολλή κυβερνήσεις επιδιώκουν τη δημιουργία ναυπηγικών εγκαταστάσεων.

Από την άλλη, η κατασκευή πλοίων θεωρείται από πολλές χώρες μια στρατηγική βιομηχανία, η οποία, κατά την άποψή τους, δεν πρέπει να αποθεωθεί λόγω των εμπορικών και αμυντικών πλεονεκτημάτων που παρέχει.

Πρέπει να παραδεχτώ ότι στο παρελθόν πολλές ευρωπαϊκές χώρες είχαν ενστερνιστεί αυτή την άποψη, αλλά έχουμε δεχτεί ότι τέτοιες στρατηγικές θεωρήσεις δεν μπορούν να αγνοούν τις θεμελιώδεις αρχές της οικονομίας.

Η αναζήτηση πολιτικών προσεγγίσεων που δεν βασίζονται σε ξεκάθαρες οικονομικές θεωρήσεις, έχουν οδηγήσει σε προστατευτισμό και κρατική υποστήριξη της βιομηχανίας, φαινόμενα τα οποία συχνά παίρνουν πολύ δημιουργικές μορφές. Η κυκλική φύση της ναυπηγικής βιομηχανίας και το γεγονός ότι τα ναυπηγεία συνήθως δημιουργούν τοπικές ενότητες, των οποίων η εξάρτηση θα επέφερε μεγάλα προβλήματα στις παράκτιες περιοχές, τοποθετούν τα προβλήματα της ναυπήγησης μεταξύ των πιο δύσκολων που πρέπει να αντιμετωπισθούν σε πολιτικό επίπεδο.

Η Ευρώπη, στο παρελθόν, κατείχε την πρωτοκαθεδρία ως ναυπηγική δύναμη. Επομένως, ήμαστε οι πρώτοι που αντιμετωπίσαμε τα παραπάνω προβλήματα. Ήμαστε επίσης και οι πρώτοι που τα επισημάναμε.

Η ευρωπαϊκή ναυπήγηση βίωσε σημαντικές αλλαγές από τα μέσα της δεκαετίας 1970-80. Δύο στα τρία ναυπηγεία εξαφανίστηκαν και η απασχόληση έχει πέσει από 400.000 εργαζόμενους το 1975 σε 85.000 σήμερα. Μερικά κράτη-μέλη της Ε.Ε. έχασαν τις βιομηχανίες ναυπήγησης πλοίων που διέθεταν. Άλλα προσπαθούν σκληρά για να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες.

Στο μεταξύ και άλλοι παίκτες έχουν μπει στην αγορά, για την απόκτηση μεριδίου στις νέες παραγγελίες. Σε γενικές γραμμές, η αύξηση του ανταγωνισμού αποτελεί θετική εξέλιξη, με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται ίσες ευκαιρίες για όλους. Δυστυχώς όμως αυτό δεν συμβαίνει πάντα.

Αυτό ώθησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να πιέσει προς την κατεύθυνση μιας νέας διεθνούς συμφωνίας για τη ναυπήγηση πλοίων, μέσω του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).

Πιο συγκεκριμένα, προσπαθήσαμε να πείσουμε την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κορέας να συμφωνήσει πάνω σε ορισμένες αρχές, οι οποίες πρέπει είναι σεβαστές από τη συγκεκριμένη αγορά. Το Σεπτέμβριο του 2002, πραγματοποιήθηκαν διμερείς ομιλίες με

τη Νότια Κορέα γιατί, κατά την άποψή μας, μερικές από τις επενδύσεις σε ναυπηγεία δεν βασίστηκαν σε καθαρά εμπορικές αντιλήψεις. Ωστόσο, παρά τις πολλήσες προσπάθειες από την ευρωπαϊκή αντιπροσωπεία για την επίτευξη μιας κοινά αποδεκτής συμβιβαστικής λύσης, η Νότια Κορέα αρνήθηκε όλες τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βασίζοντας την άρνησή της στην έλλειψη υποστήριξης της κορεατικής βιομηχανίας στην περίπτωση προώθησης της πρότασης της Ε.Ε. Κατά συνέπεια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενεργοποίησε την εγκεκριμένη από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. στρατηγική της διπλής κατεύθυνσης, για τη δημιουργία μιας επιτροπής μέσω του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου και την εξουσιοδότηση μιας προσωρινής και περιορισμένης κρατικής βοήθειας για τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. με υποδομές ναυπήγησης πλοίων.

Αυτό δεν αποτελεί θέμα απόδοσης ευθύνης. Ουσιαστικά η Νότια Κορέα αντιμετωπίζεται ως κορυφαία χώρα σε θέματα παραγωγικότητας και ποιότητας των νεότευκτων πλοίων που παραδίδει. Ωστόσο, πολύ συχνά συνάντουμε συμβόλαιο ναυπήγησης πλοίων



παραγκωνίζοντας τις αρχές της πλήρους κάλυψης του κόστους, ενώ ταυτόχρονα οι τιμές βρίσκονται σε αδικαιολόγητα επίπεδα. Θα περιμέναμε ναυπηγεία που αποδείχθηκαν μη βιώσιμα, να εξέρχονταν από την αγορά. Αυτό όμως δεν έχει συμβεί ακόμη.

Κατά τη γνώμη μας οι πολύ χαμηλές τιμές των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας είναι υπεύθυνες για τον υπερβολικό αριθμό παραγγελιών και συμβάλλουν στην πτώση των ναύλων. Δυστυχώς, η αρνητική αυτή τάση έχει ενισχυθεί από την απότομη οικονομική ύφεση των Ηνωμένων Πολιτειών και τις επιπτώσεις της 11ης Σεπτεμβρίου. Ευρισκόμαστε σε μια κατάσταση τώρα που η ναυτιλία και οι νέες ναυπηγήσεις να βρίσκονται σε κατάσταση χειρότερη από πέρυσι. Με τον ερχομό μεγαλύτερου tonnage στην αγορά στο προσεχές μέλλον, ειδικά στον τομέα των containers, αυτά τα προβλήματα πρέπει να επισημανθούν.

Στόχος μας είναι να ληφθούν μέτρα κατά της Νότιας Κορέας μέσω του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου, για τη δημιουργία δίκαιων εμπορικών συνθηκών στον τομέα, και η Ευρωπαϊκή Ένωση να διατηρήσει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ναυπήγησης πλοίων στην περιοχή μας.

Σε διεθνές επίπεδο, έχω επισημάνει το ζήτημα της Νότιας Κορέας με σκοπό την αντιμετώπιση των επικείμενων προβλημάτων λόγω της χρήσης αθέμιτης εμπορικής τακτικής και επίσης μια ξεκάθαρη εντολή για τον ΟΟΣΑ να προκαλέσει μια διεθνή συμφωνία ναυπηγείων πλοίων περί το 2005.

Όσον αφορά στο θέμα της πολιτικής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο της συνάντησης που πραγματοποιήθηκε το Μάρτιο του 2000 στη Λισαβόνα, υιοθέτησε την κατεύθυνση της δημιουργίας



μιας ευρωπαϊκής ανταγωνιστικής και δυναμικής οικονομίας. Οι ανταγωνιστικές βιομηχανίες είναι το «κλειδί» για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη σημαντικότητα της βιομηχανίας για τη συνολική ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, όπως και το πλαίσιο διεύθυνσης της Ε.Ε., πραγματοποιείται μια επανεξέταση της πολιτικής μας σε σχέση με τη βιομηχανία. Όσον αφορά την εξέλιξη σε αυτό το ζήτημα, οποιεσδήποτε ρυθμίσεις θα γίνουν από δω και πέρα θα πρέπει να συμβαδίζουν με τους στόχους που τέθηκαν στη Λισαβόνα.

Η πρόωθηση μιας σταθερής αναπτυξιακής στρατηγικής αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα. Στόχος μου είναι η πρόωθηση επαρκούς δυναμικής για την επίτευξη της σταθερής αναπτυξιακής στρατηγικής, η οποία θα ενισχύεται από τη λειτουργία ανταγωνιστικών βιομηχανιών. Είναι αδύνατο να υλοποιηθούν οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές φιλοδοξίες μας, στην περίπτωση που θα εκλείψουν οι ευημερούσες βιομηχανίες.

Τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της πολιτικής μας θα πρέπει να τεθούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη μορφή της Επικοινωνίας και Βιομηχανικής Πολιτικής έτσι ώστε να παρουσιαστούν στο τέλος του έτους.

Η έρευνα και η ανάπτυξη παρέχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα στην ανταγωνιστικότητα. Γνωρίζω ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ενστερνιστεί από νωρίς προηγμένες πληροφοριακές και επικοινωνιακές τεχνολογίες. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι γνωστό ότι ηγείται σε παγκόσμιο επίπεδο της παροχής υπηρεσιών logistics, όπως ηγείται η ναυπηγική βιομηχανία στα ολοκληρωμένα κατασκευαστικά συστήματα. Απαιτείται όχι μόνον η διατήρηση αυτής της θέσης αλλά και η περαιτέρω ενίσχυσή της.

Ένας τρόπος, για παράδειγμα, είναι η χρήση μιας κοινής ηλεκτρονικής πλατφόρμας προμηθειών ειδικά σχεδιασμένης για υλοποίηση σε ναυπηγεία. Είμαι πολύ ικανοποιημένος από τη διοργάνωση συνεδρίου για την πρωτοβουλία e-Euroship, μια πρωτοβουλία των έξι μεγαλύτερων ευρωπαϊκών ναυπηγείων με την επωνυμία EUROYARDS. Δύο ακόμα ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες υφίστανται, τις οποίες δεν θα πρέπει να παραλείψω να αναφέρω: η SeaQuipment, πρωτοβουλία της Δανικής Ένωσης Ναυπηγικών Βιομηχανιών, και η ShipXchange, στην οποία συμμετέχουν κυρίως σκανδιναβικά ναυπηγεία και προμηθευτές.

Τα παραδείγματα αυτά των παραπάνω προγραμμάτων θα βοηθήσουν για να επιτευχθούν σημαντικές οικονομίες, ενώ ταυτόχρονα παρέχουν τη δυνατότητα ανοίγματος νέων αγορών για τους προμηθευτές και πιο συγκεκριμένα για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, με προο-

πτικές παγκόσμιας πρόσβασης στις νέες αυτές ηλεκτρονικές αγορές. Το 6ο Πλαίσιο του Προγράμματος για την Έρευνα και την Ανάπτυξη έχει ήδη υιοθετηθεί. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα προβλέπει σημαντική αύξηση της Έρευνας & Ανάπτυξης υπό τον τίτλο «Ενδυνάμωση των Μεταφορών Επιφάνειας», για την οποία έχουν αντληθεί 610 εκατομμύρια ευρώ. Επί του παρόντος προετοιμάζονται λεπτομερείς αιτήσεις που θα προσφέρουν πληθώρα ευκαιριών για τις ναυτιλιακές βιομηχανίες με στόχο την άντληση κεφαλαίων για την ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Μακροπρόθεσμα πρέπει οι ναυτιλιακές βιομηχανίες μας να αποκτήσουν την ικανότητα παροχής ολοκληρωμένων λύσεων, εκμεταλλευόμενες κατά τον καλύτερο τρόπο την υπάρχουσα τεχνολογία σε πολύπλοκα τεχνικά συστήματα και την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών.

Κατά την προετοιμασία και εκτέλεση αυτών των στόχων, θα ήθελα να τονίσω τη σημαντικότητα της όριστης προετοιμασίας και συνεργασίας με τους μετόχους. Για την περίπτωση των ναυτιλιακών βιομηχανιών, έχουμε δημιουργήσει μια δομή με αποδεδειγμένη επιτυχία: το Forum των Ναυτιλιακών Βιομηχανιών. Επίσης προσβλέπω στην ολοκλήρωση της νέας πρωτοβουλίας της ναυπηγικής βιομηχανίας με την ονομασία LeaderSHIP 2015. Αυτή περιλαμβάνει την αξιολόγηση των μακροπρόθεσμων προοπτικών για τη βιομηχανία και τον προσδιορισμό της κατάλληλης πολιτικής για τη διατήρηση των ανταγωνιστικών μας στόχων. Ενώ οι λεπτομέρειες δεν έχουν ακόμη καθοριστεί, η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015 είναι σχεδιασμένη να αναπτύξει νέες εργασιακές δομές και τεχνολογικές προτεραιότητες και να εξασφαλίσει την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία της Ευρώπης στον τομέα της ναυπηγικής. Θα φέρει πιο κοντά όλους τους βασικούς παίκτες της συγκεκριμένης βιομηχανίας, τα εργατικά συνδικάτα και σημαντικούς παράγοντες της πολιτικής σε εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει πλήρως αυτή την πρωτοβουλία και ελπίζω ότι θα μπορέσουμε να γευτούμε τα πρώτα θετικά αποτελέσματα σύντομα.

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί τη θεμελιώδη δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία ενστερνίζεται ένα εύρος προϊόντων και υπηρεσιών. Παρά τα μαύρα σύννεφα που έχουν εμφανιστεί στον ορίζοντα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, είμαι βέβαιος ότι η ανθεκτικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, σε συνδυασμό με τις πρόσφατες πολιτικές πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα προετοιμάσουν το δρόμο για μια θετική εξέλιξη στο μέλλον.

Ο Επίτροπος Erkki Liikanen γεννήθηκε στο Mikkeli της Φινλανδίας στις 19.09.1950. Σπούδασε Οικονομικά και σε ηλικία 22 ετών εξελέγη βουλευτής στο Κοινοβούλιο του Ελσίνκι ενώ το 1981 διετέλεσε γενικός γραμματέας του Σοσιαλδημοκρατικού κόμματος της πατρίδας του. Από το 1987 έως το 1990 διετέλεσε υπουργός Οικονομικών της Φινλανδίας και αμέσως μετά, για τέσσερα χρόνια, πρέσβης με έδρα τις Βρυξέλλες στη μόνιμη φινλανδική αντιπροσωπεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Διατελεί μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το 1995 και έχει ασχοληθεί στο παρελθόν με θέματα Οικονομικής Διαχείρισης, Προσωπικού, Εσωτερικής Διοίκησης και Μετάφρασης. Σήμερα είναι αρμόδιος για θέματα Επιχειρήσεων, Βιομηχανίας και Κοινωνίας των Πληροφοριών. Οι Διευθύνσεις που προϊστάται θεωρούνται από τις πιο σημαντικές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.



DOLPHIN 1-MTG
SHIPREPAIR YARD
VARNA-BULGARIA



001

SHIP REPAIRS • CONVERSIONS • SHIP BUILDING



ADLER
MARINE S.A.

SHIPYARDS- REPRESENTATIONS & MARINE CONSULTANTS

HEAD OFFICE PIRAEUS

Tel.: 003010 4522454-6, Fax: 003010 4524295, E-mail: adlemar@Internet.gr

VARNA OFFICE

Tel./Fax: 00359 52 574153, Mobile: 00359 98450267



Ποια προβλήματα αντιμετωπίζει σήμερα ο Οργανισμός;

Δεν θα τα ονόμαζα προβλήματα αλλά ζητήματα προς επίλυση. Το πρώτο ουσιαστικό ζήτημα είναι να εξελιχθεί με έναν επιτυχή τρόπο η διαδικασία εισαγωγής του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο. Και δεν εννοώ μόνον τη δημόσια εγγραφή αλλά όλη την προετοιμασία. Το δεύτερο ουσιαστικό ζήτημα είναι να μπορέσει να ανταποκριθεί στην εταιρική του εικόνα ο Οργανισμός μετά την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, με έναν τρόπο που θα τον κατατάσσει στις πολύ αξιόπιστες εταιρείες με σοβαρότητα στην εταιρική διακυβέρνηση και με προοπτική. Το τρίτο ζήτημα, που είναι εξίσου σημαντικό, είναι να διευρύνει τη σχέση συνεργασίας με τους υφιστάμενους πελάτες και ταυτοχρόνως να ανοίξει συνεργασία με νέους. Στο διάστημα που πέρασε επεκτάθηκε η σύμβαση με τη MSC και ταυτοχρόνως έγινε μια νέα σύμβαση με τη ZIM Lines Israel για το θέμα της διακίνησης container από μεταφόρτωση. Παράλληλα γίνονται σοβαρές συζητήσεις με μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες έτσι ώστε το λιμάνι του Πειραιά να αποτελέσει το κέντρο διακίνησης των καινούργιων αυτοκινήτων στο μεσογειακό χώρο. Το τέταρτο που θα μπορούσε να επισημάνει κανείς ως ζήτημα προς λύση, και είναι ένα ιδιαίτερα σοβαρό θέμα, είναι το λιμάνι του Πειραιά

να ανταποκριθεί πλήρως στις υποχρεώσεις του προγράμματος της ολυμπιακής φιλοξενίας. Και όχι μόνο να ανταποκριθεί πλήρως σε αυτές τις υποχρεώσεις αλλά και να προκύψει προστιθέμενη αξία για το λιμάνι, μετά τους Ολυμπιακούς, από την εκτέλεση των έργων αυτών. Το πέμπτο θέμα θα έλεγα πως είναι η ανάπτυξη κάποιων έργων συνδυασμένης επιχειρηματικότητας και πολιτισμού, αυτό που διεθνώς ονομάζουμε real estate developments, στο κεντρικό λιμάνι, που δεν θα βοηθήσουν μόνο την κερδοφορία του αλλά θα βοηθήσουν και την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και την καινούργια εικόνα της πόλης, και το έκτο αφορά την αναδιοργάνωση της ίδιας της εταιρείας και τον προσανατολισμό της σε μια λογική πελατοκεντρική. Θα έλεγα πως αυτό το θέμα, η αλλαγή της νοοτροπίας του ανθρώπινου δυναμικού της δηλαδή, ίσως είναι και το δυσκολότερο.

Με αφορμή την αναφορά σας στους Ολυμπιακούς Αγώνες, θα ήθελα να σας ρωτήσω σε ποιο σημείο βρίσκονται τα έργα και τι προβλέπεται για την ασφάλεια του λιμανιού;

Θέλω να επισημάνω δύο πράγματα σε αυτή την ερώτηση. Πρώτα

ΟΛΠ: Έξι κρίσιμα ζητήματα

Σε έξι σημεία εντοπίζει τα προς επίλυση εκκρεμή ζητήματα της ΟΛΠ Α.Ε. ο πρόεδρος του Οργανισμού κ. Σωτήρης Θεοφάνης. Παράλληλα, ο πρόεδρος μιλάει στη συνέντευξή του για την ανταγωνιστικότητα του λιμένος και προσδιορίζει τις προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξής του.

Θέση και αναφέρει ότι αυτή η συμφωνία δεν μπορεί να είναι διμερής, αλλιώς πρέπει να είναι συμφωνία ανάμεσα στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Από και πέρα, όμως, εμείς λαμβάνουμε όλα εκείνα τα μέτρα ώστε ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή όχι αυτής της συμφωνίας να μπορούμε να ανταποκριθούμε. Εδώ περιλαμβάνουμε και την πιθανότητα προμήθειας μιας συσκευής X RAYS (ακτινών Χ).

Δηλαδή μιλάμε για έργα στο λιμάνι του Πειραιά τα οποία πρόκειται να μείνουν και μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων;

Βεβαίως και αυτή είναι η πρόκληση. Δηλαδή όλα τα έργα της ολυμπιακής προετοιμασίας θα μείνουν στο λιμάνι και θα του δώσουν άλλα χαρακτηριστικά.

Να αναφέρουμε και επί τη ευκαιρία ποια είναι τα ολυμπιακά έργα, τα οποία κατανέμονται σε τέσσερις ενότητες:

Η πρώτη ενότητα είναι τα έργα που δίνουν νέες θέσεις εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, συγκεκριμένα τρεις νέες θέσεις, η δεύτερη ενότητα αφορά τα έργα υποδομής ασφάλειας και διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου, ο τρίτος άξονας αφορά τα έργα ανακατασκευής της κτιριακής υποδομής και ο τέταρτος την κατασκευή ενός πρωτοποριακού συστήματος ύδρευσης και αποχέτευσης αστικών λιμάνων από τα κρουαζιερόπλοια, το οποίο θα είναι πρωτοποριακό για το μεσογειακό χώρο. Η τελευταία ενότητα έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί απ' ό,τι πληροφορούμαι, μετά την κύρωση του παρωτάτου 4 της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 από τη Νορβηγία, θα τεθεί από την επόμενη χρονιά σε υποχρεωτική λειτουργία και το παράρτημα αυτό, κάτι το οποίο θα αναγκάσει τα λιμάνια να διαθέτουν εγκαταστάσεις υποδοχής αστικών λιμάνων από τα πλοία, όχι μόνον από τα πετρελαιοειδή. Έτσι ο Πειραιάς θα είναι από τα πρώτα λιμάνια, θα έλεγα ίσως και παγκόσμια, που θα έχει ολοκληρωμένες τέτοιες εγκαταστάσεις.

Ποια είναι η νέα τιμολογιακή πολιτική του ΟΛΠ και πώς μπορεί να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητάς του, εν σχέσει με άλλα μεσογειακά λιμάνια;

Είναι ένα ενδιαφέρον ερώτημα. Κατ' αρχάς, πρέπει να ξεκαθαρίσει

από όλα η ασφάλεια περιέχει δύο χαρακτηριστικά: την ασφάλεια στο επιβατηγό λιμάνι και την ασφάλεια στο εμπορικό λιμάνι. Και εξηγώ το γιατί.

Την κύρια ευθύνη της ασφάλειας για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων στο επιβατηγό λιμάνι την έχουν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η Οργανωτική Επιτροπή του «Αθήνα 2004». Εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να εκτελέσουμε μία σειρά έργων υποδομής που θα διευκολύνουν το επιχειρησιακό σχέδιο της ασφάλειας. Δεν σταματάμε όμως εκεί. Ήδη ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εξαγγείλει ότι το 2003 το λιμάνι θα είναι ελεγχόμενο - προτιμώ αυτή την έκφραση από τον όρο κλειστό λιμάνι, γιατί περί ελεγχόμενου λιμανιού θα πρόκειται. Εκτίμησή μας είναι ότι μετά το 2004 θα υπάρχει μια τέτοια ανάπτυξη ασφάλειας στο λιμάνι του Πειραιά που θα το καθιστά ένα από τα ασφαλέστερα επιβατικά λιμάνια στον κόσμο. Από την άλλη μεριά, υπάρχει ένα σοβαρό ζήτημα που προκύπτει από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου πέρυσι και τη διάθεση της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών να εφαρμόσει αυτό που ονομάζεται containers safety initiative. Δηλαδή την πρωτοβουλία ασφάλειας στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων. Η θέση η δική μας είναι αυτή που προκύπτει από την κυβερνητική



κάνεις ότι η ανταγωνιστικότητα δεν εξασφαλίζεται μόνο με την τιμολογιακή πολιτική. Εξασφαλίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό με τα ζητήματα αμεσότητας στην εξυπηρέτηση. Η τιμολογιακή πολιτική λοιπόν έχει δύο χαρακτηριστικά. Έχει ένα σκέλος χαρακτηριστικών ad hoc τα οποία αφορούν, αφ' ενός μεν, τη σύναψη ειδικών συμφωνιών με εταιρείες που είναι διατεθειμένες να φέρουν μεγάλο όγκο φορτίων και μάλιστα φορτίων που είναι εθιστικά για το λιμάνι του Πειραιά (δηλαδή θα μπορούσαν να πάνε και σε ένα ανταγωνιστικό λιμάνι και δεν είναι τέτοιο το εγχώριο φορτίο) και αφ' ετέρου κάποια ad hoc μέτρα, τα οποία θα συγκρατήσουν την κίνηση που προσπαθεί ενδεχομένως να έλξει ο ανταγωνισμός. Αυτό λοιπόν είναι το ad hoc σκέλος. Υπάρχει και ένα σκέλος στρατηγικό, το οποίο λέει ότι θα πρέπει πλέον να γίνει μια προσπάθεια που θα έχει βάθος χρόνου και δεν μπορεί να λήξει

σε έξι μήνες... Θα χρειαστούν ενάμιση έως δύο χρόνια, προκειμένου να δημιουργηθούν κέντρα κόστους έτσι ώστε η κοστολόγηση των υπηρεσιών να γίνεται με το πραγματικό κόστος τους. Αυτό θα οδηγήσει σε ένα απλούστερο, διαφανέστερο και πιο αποτελεσματικό συνολικό τιμολόγιο, το οποίο θα χρησιμοποιείται από το σύνολο των χρηστών. Λειτουργούμε και δουλεύουμε και στα δύο επίπεδα. Αντιμετωπίζοντας σήμερα επί τούτου τον ανταγωνισμό και σχεδιάζοντας μακροχρόνια.

Πώς ανταποκρίνεται στο διεθνή ανταγωνισμό το λιμάνι του ΟΛΠ;

Νομίζω ότι οι συμφωνίες που έχουν συναφθεί πρόσφατα αλλή και η γενική παραδοχή ότι το τελευταίο διάστημα το λιμάνι έχει αυξήσει σημαντικά την παραγωγικότητά του ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, δείχνει ότι ο Πειραιάς στέκεται καλά στον ανταγωνισμό. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρέπει να εφησυχάζουμε: το αντίθετο μάλιστα. Θα έλεγα πως ο βασικός ανταγωνιστής μας είναι ο εαυτός μας.

Ποιες ανακατατάξεις παρατηρείτε στις μεταφορές και ειδικώς στο χώρο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και πόσο μπορεί να επηρεάσουν τις προοπτικές του λιμένος Πειραιώς;

Σε σχέση με το εγχώριο φορτίο, λίγο μπορούν να τις επηρεάσουν. Σε σχέση όμως με των φορτίων μεταφόρτωσης, το οποίο στα containers είναι περίπου το 65% της συνολικής κίνησης του λιμανιού, οι ανακατατάξεις μπορεί να έχουν σοβαρή επιρροή. Παρακολουθούμε τις εξελίξεις που προκύπτουν από δύο ζητήματα. Πρώτον, από τη συγκεντροποίηση που υφίσταται στον τομέα των τακτικών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων και την κινητικότητα που παρουσιάζει αυτός ο τομέας και, δεύτερον, από τα μικρά περιθώρια κέρδους που υπάρχουν σε αυτόν τον τομέα, τα οποία έχουν προκύψει από έναν πολύ σκληρό ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ανακατατάξεις προκειμένου να εξασφαλισουν ορισκή κερδοφορία οι μεγάλοι γιγαντες της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων. Παρακολουθούμε με πολλή προσοχή αυτήν την εξέλιξη: θα έλεγε κανείς ότι την παρακολουθούμε σε καθημερινή βάση.

Μεγάλοι πελάτες όπως η MSC δεν μπορούν σχετικά εύκολα να αποσταθεροποιήσουν την κατάσταση;

Η πολιτική της εταιρείας είναι να έχει τη δυνατότητα να συνομιλεί με συμφωνίες με περισσότερους από έναν πελάτες. Γι' αυτόν το λόγο προστέθηκε και δεύτερη συμφωνία και στην προοπτική μας είναι να υπάρξει και τρίτη. Είμαστε σε διαπραγματεύσεις αυτή τη στιγμή και δεν είμαστε σε θέση ακόμα να ανακοινώσουμε τα αποτελέσματα.

Πάντως θεωρούμε ότι οι υφιστάμενες συμφωνίες έχουν στρατηγική αξία και αμοιβαίο όφελος για τα δύο μέρη και το λιμάνι του Πειραιά προσπαθεί με όλης του τις δυνάμεις να ανταποκριθεί στις συμφωνίες αυτές, τιμώντας με την αξιοπιστία του τις δεσμεύσεις του.

Πώς αντιμετωπίζετε το αίτημα του δήμου Πειραιά να συμμετέχει στα έσοδα του λιμένα;

Είναι μια πολύ καλή ερώτηση. Κατ' αρχήν, το λιμάνι του Πειραιά έχει το προνόμιο να έχει πέντε παραλιμνίους γειτονικούς δήμους. Η εμπειρία μου από τους 7 μήνες που είμαι εδώ είναι ότι τα αιτήματα αυτών των δήμων δυστυχώς πολύ συχνά μεταλλήσσονται. Αποκτούν διαφορετικά χαρακτηριστικά και μάλιστα πολύ γρήγορα. Η θέση την οποία έχει διατυπώσει η διοίκηση του Οργανισμού και την οποία σκοπεύει να θέσει πολύ σύντομα σε εφαρμογή, είναι η σύναψη μακροχρόνιων προγραμματικών συμφωνιών με όλους τους γειτονικούς δήμους. Βέβαια, πρωταρχικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία έχει και ο δήμος Πειραιά. Νομίζω ότι θα υπάρξει μια ειλικρινής συνεργασία με τη δημοτική αρχή και πιστεύω πως τόσο ο δήμος όσο και το λιμάνι έχουν να κερδίσουν από αυτήν τη συνεργασία και όχι να χάσουν.

Ο ΟΛΠ ετοιμάζεται για το Χρηματιστήριο. Είναι κατάλληλες οι συνθήκες και τι περιμένει ο Οργανισμός από την κεφαλαιαγορά σε μια στιγμή που οι συνθήκες της δεν είναι οι καλύτερες;

Εγώ δεσμεύτηκα ερχόμενος στον ΟΛΠ να έχω τελειώσει μέχρι το τέλος Μαΐου τεχνικά την προετοιμασία. Μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι είμαστε ακριβείς στους χρόνους μας. Από και και πέρα ήταν θέμα εκτίμησης του μετόχου η ακριβής χρονική συγκυρία εισαγωγής της εταιρείας στο Χρηματιστήριο. Αυτή τη στιγμή βλέπουμε την εξέλιξη των αγορών μαζί με το μέτοχο, και η εταιρεία θα μπει τους επόμενους μήνες στο Χρηματιστήριο με βάση την εξέλιξη των αγορών αυτών. Θεωρώ ότι το βασικό ζήτημα της εισαγωγής της εταιρείας στο Χρηματιστήριο δεν είναι αυτή καθ' εαυτή η άντληση πόρων. Είναι λάθος η εκτίμηση πως η άντληση πόρων θα βοηθήσει το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού. Βεβαίως η άντληση πόρων μπορεί να αποφέρει κάποιους πόρους στο μέτοχο, αλλά το κυρίαρχο για την πραγματοποίηση του επενδυτικού προγράμματος είναι η προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών στη χρηματοδότηση ανάθεσης, στον ιδιωτικό τομέα, συμβάσεων παραχώρησης. Εκείνο που θα έχει ιδιαίτερη σημασία για τον Οργανισμό είναι ότι με την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο γίνεται διαφανέστερη η λειτουργία του και εκ των πραγμάτων δομείται μια εταιρική διακυβέρνηση η οποία θα έχει διαφανή χαρακτηριστικά. Αυτό είναι το σημαντικότερο.

Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η συγκρότηση της ειδικής αναπτυξιακής εταιρείας για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη;

Ολοκληρώνεται η δεύτερη φάση και αν όλα γίνουν όπως πρέπει να γίνουν, θα είναι μία τομή για τη ναυπηγοεπισκευή στον ελληνικό χώρο. Όπως ήδη γνωρίζετε έχουμε αναθέσει στο Πανεπιστήμιο Πειραιά και στον καθηγητή Γεώργιο Βλάχο την εκφώνηση ενός επιχειρησιακού σχεδίου. Παραλάβαμε πριν από λίγες μέρες τη δεύτερη φάση την οποία αξιοποιούμε με μια σειρά παρατηρήσεων. Πριν από την οριστικοποίηση της τρίτης φάσης θα εμπλέξουμε και τους φορείς της επιχειρηματικής κοινότητας της ΝΕΖ, ακούγοντας τις πολύ χρήσιμες απόψεις τους και θεωρώ ότι μέχρι το τέλος του χρόνου το επιχειρησιακό σχέδιο θα έχει ολοκληρωθεί. Πιστεύω μέχρι το Μάρτιο θα έχει ολοκληρωθεί η νομική και η ουσιαστική προσωπικότητα της εταιρείας.

Ο ΟΛΠ προσδοκά σε μια ουσιαστική αναβάθμιση της Ζώνης και σε αυτήν την προσπάθεια θεωρώ ότι ευθύνη και συμμετοχή πρέπει να έχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι. Μία λέξη σχετίζεται με τη βιωσιμότητα της Ζώνης. «Ανταγωνιστικότητα». Και όλοι οι φορείς πρέπει να πάρουν τις ευθύνες τους. Ο ΟΛΠ θα αναλάβει τις δικές του.

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.



Hellenic Airways



Η αναβάθμιση του Μεσογειακού Στόλου

Σε ρότα πραγματοποίησης ενός φιλόδοξου σχεδίου, που αφορά την αντικατάσταση του γηρασμένου τονάζ του ελληνικού μεσογειακού στόλου, προσανατολίζεται η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Πρόκειται για ένα ιδιαίτερος σημαντικό βήμα για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και ειδικότερα για τη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία, αφού με την κίνηση αυτή δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την επέκτασή της σε μια πολύ μεγαλύτερη αγορά από αυτή που δραστηριοποιούνταν έως σήμερα.

του Γιώργου Φραγκούλη

Οι συζητήσεις για την αντικατάσταση του μεσογειακού φορτηγού στόλου μεταξύ των εφοπλιστών και του ΥΕΝ άρχισαν πριν από μερικές εβδομάδες ύστερα από πρωτοβουλία της ΕΕΜΦΠ και του προέδρου της Νίκου Βαρβατέ, ο οποίος δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά»: «Ανέλαβα την ΕΕΜΦΠ σε μια περίοδο καμψής και ο πρώτος προβληματισμός μου ήταν να θυθούν βασικά προβλήματα του κλάδου όπως η απελευθέρωση των κατωτέρων πληρωμάτων και η ανανέωση του στόλου των μεσογειακών φορτηγών πλοίων, ώστε να επιβιώσει ο κλάδος και να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του. Σήμερα αυτό το όνειρο αρχίζει να παίρνει σάρκα και οστά και με τη συνδρομή της Πολιτείας, η οποία φαίνεται να αντιμετωπίζει το θέμα της ανανέωσης του στόλου με θετικό βέλεγμα» και προσέθεσε: «Ο άνεμος αλλαγών που πνέει στην ευρωπαϊκή ναυτιλία, δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης και αποτελεί πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία, η οποία πρέπει να αντιδράσει άμεσα προκειμένου να εκμεταλλευτεί τα προνόμια που της προσφέρει η κατάργηση του καμποτάζ στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. Μέσα από αυτή την κατάργηση, το μέγεθος της αγοράς για τα μεσογειακά πλοία μας αυξάνει θεαματικά, δεδομένου ότι πλέον δύνανται να διενεργούν πλόες στα εσωτερικά ύδατα των άλλων κρατών-μελών. Αυτό αποτελεί μια πρώτης τάξεως πρόκληση, στην οποία ο κλάδος μας

καλείται να ανταποκριθεί θετικά και να παίξει ηγετικό ρόλο». Σύμφωνα με υπόμνημα που συντάχθηκε από την ΕΕΜΦΠ, η αντικατάσταση των παλαιών πλοίων του μεσογειακού φορτηγού στόλου επιβάλλεται για τους εξής λόγους: Μεγάλη ηλικία των πλοίων (μέσος όρος 30 έτη), παρωχημένη τεχνολογία, ζήτημα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, αποφυγή εκτεταμένης ρύπανσης και επιβάρυνσης του περιβάλλοντος σε περίπτωση στυχίματος, μείωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων λόγω παλαιότητας με συνέπεια την απώλεια εμπορικού πλεονεκτήματος της ελληνικής σημαίας στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα. Προσαρμογή στις κοινοτικές διατάξεις για την προώθηση της ΝΜΑ και της ποιοτικής ναυτιλίας. Δεν είναι δυνατή η επίτευξη της τελευταίας χωρίς σύγχρονα πλοία και ποιοτικά - ανταγωνιστικά πληρώματα. Προκειμένου να καταστεί ευκολότερη η υιοθέτηση ενός προγράμματος αντικατάστασης, τόσο σε εθνικό επίπεδο με ένταξή του στο νέο αναπτυξιακό νόμο, όσο και σε επίπεδο Ε.Ε. με ένταξή του στο Γ' ΚΠΣ, προτείνεται από την ΕΕΜΦΠ να ακολουθηθεί το ιταλικό πρότυπο για την απόσυρση -κατ' αρχάς- των υπερηλικών δεξαμενόπλοιοι μονού τοιχώματος.

Προτεινόμενα μέτρα. Όσον αφορά τις προτάσεις της ένωσης

για το φιλόδοξο έργο της ανανέωσης του στόλου, αυτές προσ-
διορίζονται στα κάτωθι:

Ακολουθείται το ιταλικό πρότυπο επιδότησης της απόσυρσης παλαι-
ών πλοίων. Παράλληλα, προσφέρονται κίνητρα για ναυπήγηση νέων
μονάδων σύγχρονης τεχνολογίας με τη μορφή παροχής εγγυήσεων.
Η σύνδεση της απόσυρσης πλοίου με τη ναυπήγηση νέου δεν είναι
αυτόματη, αλλά υπόκειται στην απόφαση του πλοιοκτήτη.

Το πρόγραμμα θα είναι εξαετές και θα χωριστεί σε τρεις φάσεις διάρ-
κειας δύο ετών η κάθε μία, με απόσυρση 30 πλοίων σε κάθε διετία. Θα
ξεκινήσει με τα Δ/Ξ και θα ακολουθήσουν οι υπόλοιποι τύποι πλοίων.
Η χωρητικότητα των πλοίων που θα καλύπτει το πρόγραμμα
απόσυρσης, θα είναι 1.000-7.000 dwt. Με αυτή τη χωρητικότητα
υπολογίζεται και ο συνοδικός αριθμός δικαιούχων περίπου σε 90-
100, που αποτελεί το 1/3 του υφιστάμενου μεσογειακού στόλου.
Δικαιούχοι θα είναι Έλληνες, φυσικά πρόσωπα ή ελληνικές εται-
ρείες ή αλλοδαπές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων κατά το
πρότυπο του Α.Ν. 2687/53 για την εγγραφή των πλοίων στο ελ-
ληνικό νηολόγιο. Η ΕΕΜΦΠ θα επιβεβαιώνει επίσημα το κατά πόσο
συγκεκριμένες αιτήσεις εμπίπτουν στις παραπάνω κατηγορίες. Το
ζήτημα της μη διάκρισης μεταξύ κοινοτικών υπηκόων προτείνεται
να αντιμετωπιστεί κατ' αντιστοιχία με το ιταλικό.

Η κρατική παρέμβαση θα είναι διπλή:

Α. Επιδότηση για την απόσυρση πλοίων 150 ευρώ /τόνο dwt.
Β. Κρατική εγγυοδοσία για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, για το 25%
του κόστους κατασκευής.

Προτείνεται το ποσό της εγγυοδοσίας να μετατραπεί σε επιδότη-
ση του Δημοσίου προς τους δικαιούχους, οι οποίοι σε βάθος χρό-
νου 10-15 χρόνων θα επενδύουν υποχρεωτικά το ποσό αυτό, με
ρυθμό π.χ. 2,5% το χρόνο, σε άλλες ναυτιλιακές αποδεκτές δρα-
στηριότητες οι οποίες επιδρούν άμεσα στην ασφάλεια ναυτι-
λίας και στην περιβαλλοντική προστασία. Οι αποδεκτές δραστη-
ριότητες θα περιλαμβάνονται σε επίσημο κατάλογο. Κατόπιν υπο-
βολής βεβαίωσης από τον αρμόδιο τραπεζικό φορέα της σχετικής
δαπάνης για αποδεκτή δραστηριότητα από το δικαιούχο στη δα-
νειοδοσία τράπεζα, θα πιστώνεται ο λογαριασμός του με αντί-
στοιχη χρέωση ενός ταμείου για την ενίσχυση της ΝΜΑ.

Οι όροι: Οι δικαιούχοι του προγράμματος ανανέωσης του στόλου
θα δεσμεύονται από τους ακόλουθους υποχρεωτικούς όρους:
Οι εγγυήσεις θα δίνονται μόνο για την κατασκευή νέων πλοίων δι-
πλού τοιχώματος, ασχέτως τύπου. Το διπλό τοίχωμα θα επεκτείν-
εται υποχρεωτικά και στις δεξαμενές καυσίμων, ώστε να προ-
στατεύεται το περιβάλλον σε προσαράξεις ή συγκρούσεις από τη

ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις τρεις φάσεις του προγράμματος,
υπολογίζουμε, κατ' εκτίμηση, για την κάθε διετία ως ακολούθως:

Χωρητικότητα	Πλοία	
1.000 - 1.500 DWT	4 x Μ.Ο. Χωρητικότητας	1.200 = 5.000 DWT
1.501 - 3.000 DWT	13 x Μ.Ο. Χωρητικότητας	2.250 = 29.250 DWT
3.001 - 5.000 DWT	12 x Μ.Ο. Χωρητικότητας	4.000 = 48.000 DWT
5.001 - 6.000 DWT	1 x Μ.Ο. Χωρητικότητας	5.500 = 5.500 DWT
ΣΥΝΟΛΟ	30	ΣΥΝΟΛΟ 87.750 DWT

87.750 DWT για απόσυρση x 150 € τον τόνο = 13,1 εκατ. € για κάθε
φάση. Τό κόστος της επιδοτούμενης απόσυρσης και για τις τρεις φά-
σεις (90 πλοία) θα φθάσει συνολικά τα 39,3 εκατ. € (13,1 x 3=39,3 €).

διαρροή καυσίμων στη θάλασσα.

Τα νεότευκτα πλοία θα εγγράφονται υποχρεωτικά στο ελληνικό
νηολόγιο.

Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος καθεστώτος
δεν θα γίνονται δεκτά δεξαμενόπλοια άνω των 20 ετών μονού
τοιχώματος για πλοίες εντός της ΕΕ/ΕΕΕ, πλην των υφιστάμενων.

Άρθρο στον Αναπτυξιακό Νόμο: Αφού εγκριθούν τα παραπάνω
από το υπουργείο Ανάπτυξης, θα πρέπει το ΥΕΝ να συντάξει διάτα-
ξη νόμου η οποία θα συμπεριληφθεί στον Αναπτυξιακό Νόμο και θα
καλύπτει το πρόγραμμα. Η διάταξη νόμου θα πρέπει να είναι συγκε-
κριμένη και να ανταποκρίνεται στο σύνολο των αναγκών του προ-
γράμματος. Θα πρέπει δηλαδή να αναφέρεται μεταξύ άλλων σε:

- Δέσμευση πίστωσης για κάθε φάση - προϋπολογισμός, ύψος
προϋπολογισμού.
- Σύσταση τραπεζικού φορέα διαχείρισης για καταβολή πληρωμών.
- Διάρκεια προγράμματος.
- Στόχος προγράμματος.
- Δικαιούχοι προγράμματος.
- Τρόπος πληρωμής κ.λπ.

Έγκριση από την Κομισιόν: Για να λάβει το πρόγραμμα και την
έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως κρατική ενίσχυση που δεν
παραβιάζει τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευ. Επιτροπής και τις
περί ανταγωνισμού διατάξεις, θα πρέπει να συνταχθεί σχετική με-
λέτη που θα περιλαμβάνει:

- Ανάλυση αγοράς - στατιστικά στοιχεία του στόλου.
- Συνεκτίμηση υποχρεώσεων που απορρέουν από Δ.Σ. (SOLAS,
MARPOL) κ.λπ. μέτρα που έχουν υιοθετηθεί από IMO και Ε.Ε.
- Αποτίμηση ωφελειών στη ναυτική απασχόληση.
- Αποτίμηση ωφελειών για ναυτική ασφάλεια και προστασία περι-
βάλλοντος.
- Αποτίμηση ωφελειών για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών
Αποστάσεων κ.λπ.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τον κανονισμό ΕΚ
1685/2000 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την «επιθεξιμότητα
των δαπανών και ενεργειών που συγχρηματοδοτούνται από τα
διαρθρωτικά ταμεία», το πρόγραμμα αντικατάστασης του μεσο-
γειακού φορτηγού στόλου μπορεί να καλυφθεί από το Γ' ΚΠΣ. Ο
παραπάνω κανονισμός δεν αναφέρεται ρητά σε ναυτιλιακές
δραστηριότητες, ωστόσο αναφέρεται συγκεκριμένα σε «ταμεία
κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου και ταμεία δανείων» και σε
«ταμεία εγγυήσεων». Το γεγονός αυτό καθιστά την πρόταση για
την ενίσχυση του προγράμματος από Δημόσιο και Κομισιόν πιο
εύκολη στην υιοθέτησή της.

Τέλος, όσον αφορά τη δυνατότητα ναυπήγησης, αυτή θα πρέπει
να περιλαμβάνει -για λόγους κόστους- χώρες εκτός Ε.Ε., οι οποίες
θα επιλέγονται από το δικαιούχο.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Χωρητικότητα	Τιμή	
1.250 DWT	2,5 εκατ. € x 3 πλοία	= 7.500.000 €
2.250 DWT	3,3 εκατ. € x 13 πλοία	= 42.900.000 €
4.000 DWT	5,5 εκατ. € x 10 πλοία	= 55.000.000 €
5.500 DWT	6,8 εκατ. € x 4 πλοία	= 27.200.000 €
Συνολικό κόστος ναυπήγησης για 30 πλοία		= 132.600.000 €

Εξ αυτού η ανάγκη για εγγυοδοσία σε ποσοστό 25% της αξίας
προσδιορίζεται στα 33,15 εκατ. € ανά φάση (συνολικά 99,45 €,
σε περίπτωση απορρόφησης του συνόλου της προσφοράς
προς εγγυοδοτήση).

Η εγγυοδοσία δεν αποτελεί κόστος για το κράτος, αλλά αποτελεί ου-
σιαστική βοήθεια προς αυτές σε περιπτώσεις μεγάλων επενδύσεων
σε πλοία. Η προοδευτική μετατροπή της εγγυοδοσίας σε ενίσχυση
όμως, με βάθος χρόνου τη δεκαετία, θα επιβαρύνει συνολικά το Δημό-
σιο κατά 99,45 εκατ. €. Κατά συνέπεια, το μέγιστο κόστος θα ανέλθει
στα 132,6 εκατ. €.



Μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001 και το απάνθρωπο χτύπημα των τρομοκρατών της Άλ Κάιντα στους Δίδυμους Πύργους του Παγκοσμίου Κέντρου Εμπορίου και στο Πεντάγωνο των ΗΠΑ, εξέχοντες πολιτικοί και αναλυτές συμφώνησαν ότι ο κόσμος δεν θα είναι πια ο ίδιος και πως όλοι θα πρέπει να προσαρμοστούμε στις νέες συνθήκες.

Όσον αφορά τον «κόσμο» της παγκόσμιας ναυτιλίας, αυτό γίνεται αντιληπτό όλο και περισσότερο.

Οι κυβερνήσεις των ΗΠΑ, της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, αλλά και πολλών άλλων χωρών ξαφνικά συνειδητοποίησαν ότι ο κίνδυνος τρομοκρατικού χτυπήματος στα πλοία είναι πολύ μεγάλος και μπορεί να προκαλέσει εκατόμβες αθών θυμάτων αλλά και εκτεταμένες οικολογικές καταστροφές.

Για να αντιληφθεί κάποιος το μέγεθος του προβλήματος, θα πρέπει να αναλογισθεί ότι σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία κάθε χρόνο περίπου 7.500 πλοία πραγματοποιούν περισσότερες από 51.000 αφίξεις στα λιμάνια των ΗΠΑ.

Περισσότερα από 200 εκατομμύρια κοντέινερ διακινούνται ετησίως από τα λιμάνια των ΗΠΑ, από τα οποία μόνο το 2% περνούν από το δειγματοληπτικό έλεγχο.

Το 95%, άλλωστε, του εξωτερικού εμπορίου των ΗΠΑ γίνεται από τη θάλασσα.

Σημαντικό επιβαρυντικό είναι και το στοιχείο ότι τα περισσότερα λιμάνια βρίσκονται κοντά σε μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα.

Αμέσως μετά την 11η Σεπτεμβρίου και τη συνειδητοποίηση του κινδύνου, στις ΗΠΑ προέκυψαν πολλά προβλήματα λόγω της

διασποράς αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφόρων αρχών, όπως της Ακτοφυλακής (USCG), των Τελωνειακών Αρχών, της Υπηρεσίας Μεταναστεύσεως και Πολιτογραφείας (INS, Immigration and Naturalization Service), των αστυνομικών αρχών κάθε πολιτείας, του FBI, της ασφαλείας λιμένων και τερματικών σταθμών κ.λπ.

Για την άμεση αντιμετώπιση της καταστάσεως ελήφθησαν τα παρακάτω μέτρα:

- Δημιουργία περισσότερων από 100 ζωνών ασφαλείας στους μεγάλους λιμένες.
- Τροποποίηση της απαιτήσεως αναφοράς αφίξεως/αναχωρήσεως πλοίων ώστε να περιλαμβάνει:
 - Προειδοποίηση αφίξεως 96 ώρες πριν.
 - Περισσότερο ημερομερείς πληροφορίες για την ταυτότητα των επιβαλλόντων.
 - Ηλεκτρονικό αντίγραφο του εγγράφου περιγραφής φορτίου (cargo manifest).
 - Το όνομα των ναυημάτων.
- Ειδικά εκπαιδευμένοι αξιωματικοί της Ακτοφυλακής επιβιβάζονται στα πλοία για έλεγχο υπάρξεως τρομοκρατών.
- Δημιουργία ομάδων Maritime Safety and Security Teams (MSST).

Αντιτρομοκρατικά μέτρα στη ναυτιλία

του Ιωάννου Δαμηλάτη, υποναυάρχου Π.Ν. (ε.α.),
διευθυντού Ασφαλείας και DPA της Kyklades Maritime Corporation

MSST έχει ήδη δημιουργηθεί στο Σιάτλ και έχει προγραμματιστεί για τις περιοχές Chesapeake, Virginia, Los Angeles, Long Beach και Houston/Galveston.

Η MSST είναι μια τοπική κινητή μονάδα που ύστερα από εξειδικευμένη εκπαίδευση θα έχει τη δυνατότητα για επιχειρήσεις ασφαλείας στα λιμάνια.

Η υπηρεσία INS, που προαναφέραμε, στο Delaware River και στο Chesapeake Bay έχει ήδη απαιτήσει από τις ναυτιλιακές εταιρείες όπως μέχρι τις 28/10/02 υποβάλουν ένα Crewmember Security Plan, ώστε η υπηρεσία αυτή να αποφασίζει εάν τα μέλη του πληρώματος ενός πλοίου αποτελούν κίνδυνο ασφαλείας και εάν αυτό θα πρέπει να παραμείνουν εντός του πλοίου όσο αυτό βρίσκεται στο λιμάνι.

Σύντομα αναμένεται πως και άλλες περιοχές θα έχουν την ίδια απαίτηση.

Ένα πρόβλημα που έχει ήδη ανακύψει, είναι αυτό της διακινήσεως ναυτικών ή άδειας εξόδου τους στα λιμάνια των ΗΠΑ, καθώς οι Αρχές πολύ δύσκολα τις εγκρίνουν ακόμη και όταν πρόκειται για κατοίκους βίζας των ΗΠΑ.

Πέρα από τα μέτρα που έχουν ήδη αναληφθεί, υπάρχουν σε εξέλιξη διεργασίες τόσο στις ΗΠΑ και στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), για τη λήψη και άλλων για την προστασία της παγκόσμιας ναυτιλίας από την τρομοκρατία.

Οι ΗΠΑ που, όπως είναι αναμενόμενο, πρωτοστατούν στη λήψη επί πληρόν μέτρων ασφαλείας, έχουν ήδη καταλήξει στον απόφαση όπως, μεταξύ των άλλων, κάθε πλοίο που πλέει στα χωρικά του ύδατα να είναι εφοδιασμένο μ' ένα Αντιτρομοκρατικό Σχέδιο (Vessel Anti-terrorist Plan), το οποίο θα πρέπει να είναι εγκεκριμένο από τη USCC.

Το σχέδιο αυτό σε γενικές γραμμές θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- Διαδικασίες φυσικής ασφαλείας του πλοίου στα λιμάνια και εν πλώ.
- Ειδικά εκπαιδευμένους αξιωματικούς ασφαλείας, τόσο στα γραφεία της εταιρείας όσο και επί του πλοίου.
- Συνθήκες φωτισμού, φύλαξη της μοναδικής εισόδου του πλοίου.
- Λεπτομερή και εμπεριστατωμένο έλεγχο όλων των επισκεπτών (πρακτόρων, προμηθευτών, τεχνικών κ.ά.).
- Κίνηση του μη εξουσιοδοτημένου προσωπικού σε συγκεκριμένες μόνο περιοχές.
- Κλειδωμά/ασφάλιση θυρών και συναγερμούς σε διάφορα ευσταθή σημεία.
- Επιθεωρήσεις ασφαλείας.
- Πρόγραμμα γυμνασίων και εκπαιδεύσεως.
- Διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών ασφαλείας.
- Σύστημα αναφοράς κάθε πραγματικού ή υπόπτου περιστατικού.
- Συντονισμός του σχεδίου του πλοίου με τα σχέδια ασφαλείας του λιμένος/τερματικού σταθμού.

Τα ανωτέρω μέτρα μαζί με μια σειρά άλλων έχουν ήδη συζητηθεί στις αρμόδιες επιτροπές του IMO και πρόκειται να υιοθετηθούν

στη διπλωματική συνεδρίαση του προσεχούς Δεκεμβρίου του 2002.

Από την ταχύτητα των εξελίξεων είναι προφανές ότι το όλο θέμα της ασφαλείας έχει καταστεί πρώτης προτεραιότητας για τον IMO. Η θεωρούμενη ως βεβαία υιοθέτηση των προτεινομένων μέτρων εγείρει πολλά ερωτήματα, μεταξύ των οποίων είναι και τα εξής:

- 1) Ποιες Αρχές του κράτους θα ελέγχουν την αποτελεσματική τήρησή τους χωρίς τη δημιουργία παρενεργειών, όπως καθυστερήσεις κ.λπ.
 - 2) Τι ρόλο θα παίξουν ο IACS και οι Νηογνώμονες με τη μηδαμινή εμπειρία τους σε θέματα τρομοκρατίας;
 - 3) Πώς και από ποιους θα γίνει η εκπαίδευση των αρμοδίων στελεχών των εταιρειών και του προσωπικού των πλοίων;
 - 4) Ποιοι θα έχουν οπλισμό εντός ή και εκτός του πλοίου και πώς θα τον χρησιμοποιούν;
 - 5) Ποιος θα επιβαρυνθεί με το πολύ σημαντικό κόστος που απαιτείται για την εφαρμογή των μέτρων;
- Όλα αυτά τα ερωτήματα και πολλά άλλα που σίγουρα θα εγερθούν στην πορεία, θα πρέπει να απαντηθούν συγκεκριμένα και ιδιαιτέρως το τελευταίο.

Ήδη κυκλοφορεί η πληροφορία πως οι ΗΠΑ πρόκειται να επιβάλουν σε όλα τα πλοία που επισκέπτονται λιμάνια τους τέλη ασφαλείας (security fees), που θα έχουν ως βάση το μεταφερόμενο φορτίο, π.χ. ένα Suezmax Tanker που μεταφέρει 150.000 τόνους πετρελαίου θα πληρώνει 150.000x0,30\$ = 45.000\$. Είναι γεγονός ότι τα μέτρα ασφαλείας κατά της τρομοκρατίας είναι απαραίτητα, και αυτό επιβεβαιώθηκε από την πρόσφατη τρομοκρατική επίθεση κατά του γαλλικού συμφερόντων τάνκερ LIMBOURG κοντά στις ακτές της Υεμένης.

Ουδείς εχέφρων άνθρωπος μπορεί να αμφισβητήσει ότι ο κίνδυνος από την τρομοκρατία είναι πολύ μεγάλος και απειλεί εκτός από τους αθώους πολίτες και όλους τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το σημαντικό κόστος που θα προκύψει νομίζω ότι είναι άδικο να επιβαρύνει αποκλειστικά τα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ένας επιμερισμός μεταξύ των κρατών, των τοπικών αρχών, πλοιοκτητών και ναυλωτών, θα ήταν μια πιο ορθολογική και δίκαιη αντιμετώπιση του σοβαρότατου αυτού προβλήματος. Επίσης, πολύ σημαντικό είναι όπως τα οποιαδήποτε μέτρα να είναι ενιαία σε παγκόσμια κλίμακα και υπό τον IMO, με αποφυγή κατά το δυνατόν μονομερών μέτρων από ορισμένα κράτη και ιδιαίτερα από ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ που ήδη προαναφέρθηκαν. Τελειώνοντας, θα ήθελα και πάλι να τονίσω πως όλοι μας θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι έχουμε ενώπιόν μας έναν «καινούργιο», απεχθέστερο και περισσότερο επικίνδυνο εχθρό, τη διεθνή τρομοκρατία, που απειλεί ακόμη και τη ζωή των αξιωματικών και των πληρωμάτων των πλοίων μας και που θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε με συνέπεια, αποφασιστικότητα και αποτελεσματικότητα.



ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ:

Τα δεξαμενόπλοια στο στόχαστρο της τρομοκρατίας

Προβληματισμένη αποδεικνύεται η διεθνής κοινή γνώμη μετά την επίθεση στο δεξαμενόπλοιο Limburg, ανοικτά των ακτών της Υεμένης. Οι διεθνείς οργανισμοί, σαφώς θορυβημένοι από τις νέες εξελίξεις, αναζητούν άμεσα τρόπους για να διασφαλιστεί η ομαλή και ασφαλής πλεύση όλων των δεξαμενόπλοιων που εξυπηρετούν τον Αραβικό Κόλπο.

Το δεξαμενόπλοιο Limburg, γαλλικών συμφερόντων, εκτελούσε δρομολόγιο προς το λιμάνι Αλ-Μουκάλα, 550 χλμ. νοτιοδυτικά της πρωτεύουσας Σαναά, όταν εξερράγη εκρηκτικός μηχανισμός σε σκάφος που έπλεε σε απόσταση αναπνοής. Η επίθεση αυτή στοίχισε τη ζωή σε ένα μέλος του πληρώματος και προκάλεσε τη ρύπανση του κόλπου της Υεμένης, αφού χύθηκαν 90.000 βαρέλια πετρελαίου από τις δεξαμενές του πλοίου.

Η δήλωση του Οσάμα Μπιν Λάντεν, ότι «το πετρέλαιο είναι το θείο δώρο στα αραβικά και μουσουλμανικά έθνη», έχει ήδη ερμηνευτεί από τις δυτικές κυβερνήσεις ως άμεση απειλή προς όλα τα έθνη, αλλά και τις επιχειρήσεις που διαπραγματεύονται με σκοπό την πώληση αραβικού πετρελαίου προς τη Δύση. Ο υπουργός Εσωτερικών της Υεμένης, ύστερα από τη συνδρομή των κυβερνήσεων της Γαλλίας και των ΗΠΑ, επιβεβαίωσε ότι το χτύπημα ήταν έργο παραστρατιωτικών τρομοκρατών. Στις 8 Οκτωβρίου, ελάχιστα ημέρες μετά το τρομοκρατικό χτύπημα, ο Ayman al-Zawahiri, υψηλόβαθμο στέλεχος της Αλ Κάιντα, δήλωσε στο αραβικό τηλεοπτικό κανάλι Αλ Τζαζίρα ότι όλοι οι σύμμαχοι των ΗΠΑ είναι πλέον στόχοι των επιθέσεων της διότι συμμαχούν με τις αμερικανικές επιδρομές εναντίον των αραβικών εθνών.

Η Intertanko σε ανακοινώσεις της δηλώνει ανήσυχη για την τροπή των διεθνών σχέσεων στην Ασία και προειδοποιεί τους διεθνείς νομοθετικούς οργανισμούς και τις κυβερνήσεις με ναυτική δύναμη ότι, εάν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα για την προστασία πλοίων που εισέρχονται στον Αραβικό Κόλπο και στις θάλασσες της Ινδονησίας, η διεθνής ναυτική κοινότητα θα θρηνήσει επί ηθέον θύματα με συνέπεια την άμεση διατάραξη και του διεθνούς εμπορίου. Ο IMO με τη σειρά του δηλώνει αποφασισμένος να χαράξει ένα νομοθετικό και πολιτικό πλαίσιο με σκοπό την πάταξη της τρομοκρατίας, ενώ ήδη εξετάζει ρυθμίσεις για την ασφαλή-στερη κίνηση πλοίων σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Σύμφωνα με έγκυρες πηγές μελών του Σωματείου Βρετανών Πλοιοάρχων (Numast), εξάλλου, Βρετανοί εκπρόσωποι εφοπλιστικών ενώσεων σε συνεργασία με το βρετανικό υπουργείο Μεταφορών, το Βασιλι-

κό Ναυτικό και το υπουργείο Άμυνας εξετάζουν την από κοινού προστασία και παρακολούθηση δεξαμενόπλοιων βρετανικών συμφερόντων που εισέρχονται στον Αραβικό Κόλπο.

Σε ανακοίνωσή τους, τέλος, οι κορυφαίοι Hull War Risks Underwriters εφιστούν την προσοχή σε όλους τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες που εξυπηρετούν με πλοία λιμάνια με υψηλή επικινδυνότητα και ζητούν άμεση ενημέρωση για οποιαδήποτε κίνηση πλοίων που καλύπτονται από τα clubs τους προς τα λιμάνια ή τις περιοχές αυτές.

Περιοχές και χώρες υψηλής επικινδυνότητας

Ερυθρά θάλασσα
Περσικός και Αραβικός Κόλπος
Κόλπος της Άκαμπα
Κόλπος του Ομάν (24 degrees North)
Αίγυπτος
Αλγερία
Αγκόλη (και Καμπίντα)
Ερυθραία
Ινδικά λιμάνια (North of 18 degrees North, West of 73 degrees east)
Ινδονησία
Ισραήλ
Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ηρώων Zaïre)
Λιβερία
Λίβανος
Λιβύη (και κόλπος της Εύρτης)
Σρι Λάνκα
Σίερα Λεόνε
Δημοκρατία της Υεμένης
Σομαλία
Συρία

Πηγή: Swedish Club



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Αισιοδοξία παρά τα αρνητικά μηνύματα



Ετική ήταν σε γενικές γραμμές η πορεία της ναυτιλαγοράς ξηρού φορτίου τον τελευταίο μήνα. Όλοι ανεξαιρέτως οι δείκτες κινήθηκαν ανοδικά κατά το ξεκίνημα της περιόδου που εξετάζουμε, όμως τις τελευταίες 10 ημέρες παρατηρήθηκε μια σταθερή πτώση της τάξεως των 1-10 μονάδων ημερησίως, η οποία δεν στάθηκε ικανή να αναστρέψει την ως τότε κατηφόρα πορεία της αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, ο Baltic Dry κατέγραψε συνολική άνοδο 180 μονάδων, φτάνοντας τις 1.343, ενώ μικρότερη άνοδος 96 μονάδων παρατηρήθηκε και για το δείκτη των Panamax, ο οποίος διαμορφώθηκε στις 1.286. Ο BCI βελτιώθηκε κατά 330 μονάδες, κλείνοντας στις 1426, ενώ ο δείκτης των Handymax σημείωσε εντυπωσιακή αύξηση 1.387 μονάδων, φτάνοντας τις 9.238.

Στο χώρο των αγοραπωλησιών, ο σημαντικός αριθμός πράξεων που αναφέρθηκαν την περίοδο που εξετάζουμε, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα φορτηγά, είναι ενδεικτικός του κλίματος αισιοδοξίας που επικρατεί στην αγορά, παρά τα τελευταία αρνητικά μηνύματα της ναυτιλαγοράς. Ο τομέας των δεξαμενόπλοιων παρουσιάζεται αδρανής, ενώ το ίδιο ισχύει και για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, παρά την αύξηση που παρατηρείται τις τελευταίες εβδομάδες στους ναύλους, αφού οι τιμές των συγκεκριμένων μονάδων κινούνται αρκετά υψηλές σε σχέση με την απόδοσή τους.

Στις διαλύσεις, η έλλειψη διαθέσιμου τονάζ γίνεται οδυρόνια και πιο εμφανής, ιδιαίτερα μετά τη διάλυση τριών Ultra Large Crude Carriers τον τελευταίο μήνα. Η κατάσταση αυτή έχει επιφέρει αύξηση των τιμών, με τον ακριβή προσδιορισμό τους να αποτελεί ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση λόγω της έλλειψης αναφερθέντων πράξεων την τελευταία εβδομάδα. Η Ινδία και το Μπανγκλαντές εξακολουθούν να αποτελούν τις πλέον ανταγωνιστικές περιοχές από πλευράς τιμών, ενώ το Πακιστάν, αποτυγχάνοντας να προσελκύσει τονάζ στις ακτές του, έχει επανέλθει σε περίοδο αδράνειας για μια ακόμη φορά.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
FORTUNE LIGHT	88,309	1987 - JAPAN	GEARLESS	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
MARATHA MAJESTY	76,440	1988 - INDIA	GEARLESS	5,400,000	UNDISCLOSED
ROYAL COSMOS	73,798	1998 - JAPAN	GEARLESS	16,800,000	GREEK
MUSTAFA NEVZAT	73,000	1995 - JAPAN	GEARLESS	14,700,000	TURKISH
WORLD REFRESH	72,126	1997 - JAPAN	GEARLESS	16,800,000	GREEKS
DOOYANG HOPE	69,734	1988 - JAPAN	GEARLESS	6,900,000	GREEK
NYOKA	69,229	1987 - JAPAN	GEARLESS	8,550,000	GREEK
PINA PRIMA	68,405	1984 - JAPAN	GEARLESS	6,150,000	UNDISCLOSED
IOANNIS ZAFIRAKIS	64,916	1982 - JAPAN	GEARLESS	4,600,000	GREEKS
NOSTOS T.	61,839	1983 - JAPAN	GEARLESS	4,100,000	GREEKS
ANTAIOS	60,969	1986 - ARGENTINA	GEARLESS	6,000,000	CHINESE
CHETTINAD PRINCE	42,592	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,300,000	UNDISCLOSED
OCEAN REGINA	42,283	1985 - JAPAN	TEU 180	5,500,000	GREEK
			CRANES 4 X 25		
ABYDOS	41,543	1983 - JAPAN	CRANES 5 X 13	16,100,000 ENBLOC	THENAMARIS
SAQQARA	41,535	1984 - JAPAN	CRANES 5 X 13		»
ATON	41,525	1983 - JAPAN	CRANES 5 X 13	»	»
THEBES	41,503	1984 - JAPAN	CRANES 5 X 13	»	»
SANMAR PROGRESS	41,098	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,200,000	GREEKS
SISWALA	41,090	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,600,000	GREEKS
GEM OF TUTICORIN	40,478	1985 - JAPAN	CRANES 5 X 25	7,000,000 INCL A 4 YR T/C BACK AT 8250/DAY	GREEK
ARETE	40,315	1989 - BULGARIA	CRANES 5 X 25	RGN 7,000,000	GREEKS
JING SHENG	38,594	1985 - JAPAN	CRANE 4 X 25	5,250,000	KILMAR WORLDWIDE CORPORATION
JING YI	38,594	1985 - JAPAN	CRANE 4 X 25	5,250,000	EUROSUD MANAGEMENT
SILETTA	36,138	1982 - JAPAN	CRANES 4 X 25	3,250,000	GREEK
SELETAR	32,192	1981 - JAPAN	CRANES 4 X 25	3,200,000	UNDISCLOSED
KILISTI	30,900	1981 - U.K.	CRANES 2 X 25	2,500,000	GREEK
			CRANES 3 X 15		
RAINIER	29,128	1977 - CANADA	DERRICKS 5 X 25	XS 1,300,000	GREEKS
NEW ERA	28,843	1991 - JAPAN	CRANES 4 X 31	8,500,000	GREEK
SCARLET SUCCESS	28,510	1994 - JAPAN	CRANE 4 X 25	9,500,000	UNDISCLOSED
LMZ VICK	26,529	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,700,000	CHINESE
HARIS	26,151	1982 - BRAZIL	TEU 549	2,200,000	UNDISCLOSED
			CRANES 4 X 16		
CHARMYL	26,151	1981 - BRAZIL	TEU 544	1,700,000	CHINESE
			CRANES 4 X 16		
STELLAR KOHINOOR	24,021	1998 - JAPAN	CRANES 4 X 30	UNDISCLOSED ENBLOC ON A 5 YEAR BBHP SCHEME	OLDENDOFF
J. CAPTAIN TRADER	23,398	1998 - JAPAN	CRANES 2 X 30	»	»
AGIA PISTIS	23,513	1984 - JAPAN	CRANES 2 X 25	4,000,000	GREEKS
			DERRICKS 2 X 25		
GTS SUNRISE	22,027	1980 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	1,500,000	UNDISCLOSED
BULK DIAMOND	20,330	1986 - CHINA	DERRICKS 10 X 10	2,700,000	CHINESE
BULK AMETHYST	20,330	1986 - CHINA	DERRICKS 10 X 10	2,700,000	CHINESE
JAMAICA	17,686	1979 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	1,000,000	EUROPEAN
MELEA	16,324	1978 - JAPAN	CRANE 3 X 16	1,500,000	UNDISCLOSED
SILVER SEAWAY	7,758	1994 - JAPAN	CRANES 2 X 30	4,000,000	CHINESE
			DERRICKS 1 X 20		
TIGER ACE	6,856	1994 - KOREA	DERRICKS 4 X 25	UNKNOWN	UNKNOWN
SUN DUKE	6,452	1982 - JAPAN	DERRICKS 4 X 20	1,000,000	KOREAN

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
COSMO NEPTUNE	240,634	1987 - JAPAN	TANKER	14,600,000	STEALTH MARITIME
AFRAPEARL	86,417	1981 - JAPAN	TANKER	4,900,000	UNDISCLOSED
VESTA	81,278	1980 - KOREA	TANKER	7,500,000 ENBLOC	VARNIMA
VENUS S	79,999	1981 - KOREA	TANKER	»	»
CAM KOLE	57,372	1977 - U.K.	TANKER	1,800,000 ON "AS IS" BSS	UNDISCLOSED
CAPTAIN MARTIN	40,553	1988 - JAPAN	TANKER	9,500,000	ITALIANS (SWISS BASED)
SENJO GLORY	16,177	1982 - JAPAN	TANKER	3,000,000	UNDISCLOSED
PRINCESS FATIMA	15,261	1980 - ARGENTINA	TANKER	1,700,000	UNDISCLOSED
SEA POWER	9,306	1985 - JAPAN	TANKER	3,700,000	THAI OIL MARITIME
KIYOZUMI MARU	3,268	1992 - JAPAN	TANKER	1,700,000 EACH ENBLOC	SINGAPOREANS
KIYOMINE MARU	3,279	1993 - JAPAN	TANKER	»	»
MASAYOSHI MARU NO.8	2,982	1993 - JAPAN	TANKER	»	»
IYAKO MARU	1,966	1987 - JAPAN	TANKER	650,000	FAR EASTERN
BEAR G	77,673	1981 - NORWAY	OBO	4,250,000 IN A BBHP SCHEME	TURKISH
LEOPARD	46,100	1985 - BELGIUM	CHEMICAL TANKER	10,000,000 EACH ENBLOC	PRIME MARINE
				INCL 3 YRS T/C AT USD 13,000 PER DAY	
PANTHER	46,100	1985 - BELGIUM	CHEMICAL TANKER	»	»
TIGER	46,100	1985 - BELGIUM	CHEMICAL TANKER	»	»
ROBIN	35,000	1999 -	CHEMICAL TANKER	25,000,000 EACH ENBLOC	AHRENKIEL
				INCL A 5 YR T/C TO "A.P MOELLER" POOL AT USD 15,500 PER DAY	
MAGPIE	35,000	1999 -	CHEMICAL TANKER	»	»
LILY PACIFIC	53,171	1982 - JAPAN	LPG	UNDISCLOSED ENBLOC	UNDISCLOSED
LILAC PRINCESS	45,501	1982 - JAPAN	LPG	»	»

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
HARBOUR BRIDGE	CONTAINER	36,377	1985 - JAPAN	TEU 2245	RGN 6,500,000	CYPRUS MARITIME
IYO	CONTAINER	24,370	1995 - JAPAN	TEU 1613	13,250,000	ZODIAC
				CRANES 2 X 40		
				CRANES 1 X 30		
ISE	CONTAINER	23,970	1995 - JAPAN	TEU 1625	13,500,000	UNDISCLOSED
KINDIA	CONTAINER	21,184	1999 - KOREA	TEU 1620	17,350,000	C.S.A.V. GERMANY
				CRANES 3 X 40		
				CRANES 1 X 20		
SPARROW	CONTAINER	9,586	1985 - JAPAN	TEU 520	3,000,000	CHINESE
EVER WEALTHY	TWEEN	11,783	1986 - JAPAN	TEU 340	2,250,000	UNDISCLOSED
				CRANES 2 X 36		
				CRANES 1 X 25		
BAKKAFOSS	TWEEN	7,782	1982 - RUMANIA	TEU 422	2,050,000	COSTAMARE
NIKOLAY MOROZOV	TWEEN	7,700	1973 - RUSSIA	DERRICKS 2 X 35	UNDISCLOSED	AZOV SHIPYARD
				TEU 229		
				DERRICKS 2 X 40		
				DERRICKS 2 X 20		
SKVORTSOV-STEPANOV	TWEEN	7,428	1974 - POLAND	CRANES 2 X 8	UNDISCLOSED	VALLEYRUS
				DERRICKS 1 X 60		
				DERRICKS 6 X 10		
IVORY FALCON	REEFER	10,532	1993 - JAPAN	REEFER CAP 14893	12,100,000	SEATRADE
				CRANES 1 X 35		
				DERRICKS 3 X 8		
BREST	REEFER	10,168	1985 - SPAIN	REEFER CAP 11603	2,600,000 EACH ENBLOC	BALTIC SHIPPING
				CRANES 2 X 5		
				DERRICKS 2 X 5		
BRETAGNE	REEFER	10,168	1985 - SPAIN	REEFER CAP 11603	»	»
				CRANES 2 X 5		
				DERRICKS 2 X 5		

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24 HOUR REPAIRS DURING THE VOYAGE



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

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

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

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

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
OCEAN LADY	BULKER	67,688	1974 - JAPAN	12,247	149	CHINA
GRANDE	BULKER	46,243	1975 - JAPAN	11,927	P+C TERMS	UNDISCLOSED
PAPYROUS	BULKER	41,781	1988 - JAPAN	-	150	CHINA
FELICITY I	BULKER	38,862	1975 - JAPAN	10,235	153	INDIA
CANADIAN VENTURE	BULKER	27,738	1965 - CANADA	-	P+C TERMS	UNDISCLOSED
CIUAD GUAYANA	BULKER	23,836	1974 - GERMANY	7,649	P+C TERMS	INDIA
ATLANTIS JOY	BULKER	18,216	1977 - JAPAN	5,476	152	INDIA
COMETAS	BULKER	16,250	1972 - GERMANY	4,950	152	BANGLADESH
SINEGA	BULKER	14,200	1976 - POLAND	5,330	147.5	INDIA
BUTE	TWEEN	18,349	1979 - U.K.	6,633	153	INDIA
TAEAN	TWEEN	15,959	1972 - SPAIN	6,727	141	CHINA
BABYLON	TWEEN	13,656	1972 - RUSSIA	5,865	P+C TERMS	INDIA
DAWN	SD14/15	15,088	1976 - U.K.	-	UNDISCLOSED	TURKEY
UNI-VALUE	CONTAINER	20,157	1978 - JAPAN	8,200	146	CHINA
ALI S.	GLR	15,251	1969 - GERMANY	4,370	P+C TERMS	INDIA
THANH BINH	CAR CARRIER	21,241	1970 - GERMANY	6,400	112.5	VIETNAM
BAYRAM ABI	CAR CARRIER	16,363	1971 - JAPAN	4,380	P+C TERMS	INDIA
KAPETAN HIOTIS	TANKER	413,098	1977 - JAPAN	56,848	158.5	BANGLADESH
MEDIA STAR	TANKER	411,508	1977 - JAPAN	57,349	160.5	BANGLADESH
IRAN TOUBA	TANKER	317,824	1977 - GERMANY	41,563	159	BANGLADESH
CHERRY VALLEY	TANKER	39,966	1974 - USA	-	189	INDIA
BUZURGAN	TANKER	36,400	1973 - SPAIN	8,377	P+C TERMS	INDIA
PATRIOT	TANKER	35,663	1976 - USA	9,195	50 ON "AS IS"	UNDISCLOSED
					BSS CHARLESTON	
STOLT SPIRIT	TANKER	32,028	1976 - FRANCE	9,531	RGN 65-70 ON	UNDISCLOSED
					AS IS BSS HOUSTON	
ARALDA	TANKER	31,543	1976 - NORWAY	7,157	164	INDIA
VINCITA	CHEMICAL TANKER	25,300	1973 - NORWAY	7,020	187 INCL 100 TS ST.ST.	INDIA
NANCY G	CHEMICAL TANKER	5,520	1972 - NETHERLAND	-	P+C TERMS	MEXICO
ASEAN PRODUSER	PRODUCT	29,634	1973 - JAPAN	7,670	163.5	BANGLADESH
CHANDNI	PRODUCT	24,469	1977 - YUGOSLAVIA	6,742	157	INDIA
GAZ CORAL	LPG	49,724	1971 - JAPAN	18,142	140	CHINA
BELLA	OBO	101,600	1973 - SWEDEN	19,000	153.5	BANGLADESH

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

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

ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
Mühlhan Hellas S.A
Member of Mühlhan group.



MUHLHAN: THE POWER IN CORROSION PROTECTION
BLASTING - STAGING - COATING - PAINTING - CLEANING

The technology of the future, friendly to the environment
the **μ-jet®** system - International patent.

Mühlhan



Up to 2700 bars

Application of new technology



Drilling Rig Atwood Eagle



STAGING



QUALITY: Our goal

SITE



ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

Παλάσκα 12
Σκαρामαγκάς
124 62 Χαϊδάρι, Αθήνα
Τηλ: 210 5576994-5582454
Fax: 210 5578443
E-mail: muhlhan@otenet.gr



MUHLHAN SURFACE PROTECTION
INTERNATIONAL GmbH
D-21107 Hamburg - Schlinckstr 3
Tel. +4940 75271-0

Fax: +4940 75271123
Web: <http://www.muehlhan.com>
E-mail: mci@muehlhan.com



Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Οκτώβριος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	LDT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
PANDESIA	61,315	1982 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,250,000	SEVEN MOUNTAIN
TURQUOISE	34,698	1983 - SPAIN	-	2,500,000	UNDISCLOSED
ELEVIT	27,494	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 25	1,500,000	U.S. BASED
ALAM AMAN	27,420	1982 - JAPAN	CRANES 4 X 25	2,600,000	GREEK
YUSUF KALKAVAN	27,305	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 15	1,250,000	SYRIANS
DEMI GREEN	12,296	1983 - JAPAN	CRANES 2 X 15	UNDISCLOSED	SWEDISH
IONIAN SEA	6,016	1978 - JAPAN	CRANES 3 X 5	650,000	SYRIANS

2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
STENA COMPANION	357,023	1977 - SWEDEN	TANKER	15,000,000	MODEC
COSMO JUPITER	248,965	1986 - JAPAN	TANKER	18,650,000	GREEK
PAOLA I	105,500	1998 - JAPAN	TANKER	Region 39,500,000	UNDISCLOSED
incl 2 yrs T/C at region USD 20-21,000 per day					
SEA OATH	63,133	1981 - JAPAN	TANKER	Region 6,000,000	INOC / DUBAI
PERSEVERANCE	40,392	1990 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	Region 15,000,000	CHILEAN
KAREN C	9,000	1989 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	Region 6,700,000	SINOCHEM
ROYAL PHOENIX	2,772	1998 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	5,600,000	KOREAN

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
TARA	BULKER	65,085	1976 - BULGARIA	152	INDIA
IRAN FALLAHI	BULKER	33,657	1972 - JAPAN	152	INDIA
CYBORG	TWEEN	20,435	1983 - POLAND	151	INDIA
IRAN ABAD	TWEEN	16,630	1971 - BULGARIA	152	INDIA
ORAPIN GLOBAL	TANKER	268,450	1975 - U.K	Region 163-164	BANGLADESH
SAILOR	TANKER	232,397	1975 - JAPAN	Region 150-152	PAKISTAN
GOLDEN GATE	TANKER	63,141	1970 - USA	170	UNDISCLOSED

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Οκτώβριος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MINERAL BURGUNDY	156,033	1991 - JAPAN	-	41,750,000	TAI CHONG CHEANG STEAMSHIP
BELCARGO	108,000	1975 - NORWAY	-	12,000,000 incl BB Charter	GREEK
CO-OP GRANEL	60,529	1979 - JAPAN	-	9,000,000	NEW YORK GREEKS
AL MAJEED	44,290	1985 V- BRAZIL	-	9,350,000	LONDON GREEKS
NOVO MESTO	34,803	1970 - JAPAN	CRANES 4 X 8 CRANES 1 X 15	1,200,000	GREEK
RANGER	26,600	1976 - U.K	DERRICKS 14 X 10	4,250,000	GREEK
BEHRAM KAPTAN	15,600	1980 - BRAZIL	-	3,650,000	TURKISH
KOREAN CROWN	9,365	1970 - JAPAN	DERRICKS 5 X 21	900,000	UNDISCLOSED

2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
NOR ADVENTURER	232,700	1976 - SWEDEN	TANKER	7,000,000	WORLD CARRIERS CORP.
KNOCK ADOON	138,000	1992 - U.K	TANKER	52,000,000	INDIAN
KIHO	89,407	1979 - JAPAN	TANKER	7,900,000	GREEK BASED
WORLD TEXAS	52,703	1980 - JAPAN	TANKER	7,500,000	PIRAEUS BASED
CHARGER	25,300	1973 - NORWAY	CHEMICAL TANKER	4,200,000	WITHIN NORWAY
ALTAIR	23,000	1971 - SWEDEN	CHEMICAL TANKER	4,300,000	RELIANCE
MAERSK HARRIER	13,605	1982 - DENMARK	PRODUCT CARRIER	10,000,000	EUROPEAN

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
MARINA	BULKER	44,492	1970	162	CHINA
JAG MANEK	BULKER	21,758	1967	UNDISCLOSED	INDIA
GONGOLA HOPE	TWEEN	15,814	1973	163	INDIA
NOVELTY	TANKER	229,711	1973	140	BANGLADESH
QUEEN EVI	OBO	101,600	1971	Region 151-152	CHINA
AL SHARIFA	TANKER	52,440	1961	172	INDIA

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



Marine
KRAMA®
Paints

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ Α.Ε.Β.Ε.

Εμμ. Παππά 15 - Αιγάλεω (Αθήνα) 112 42

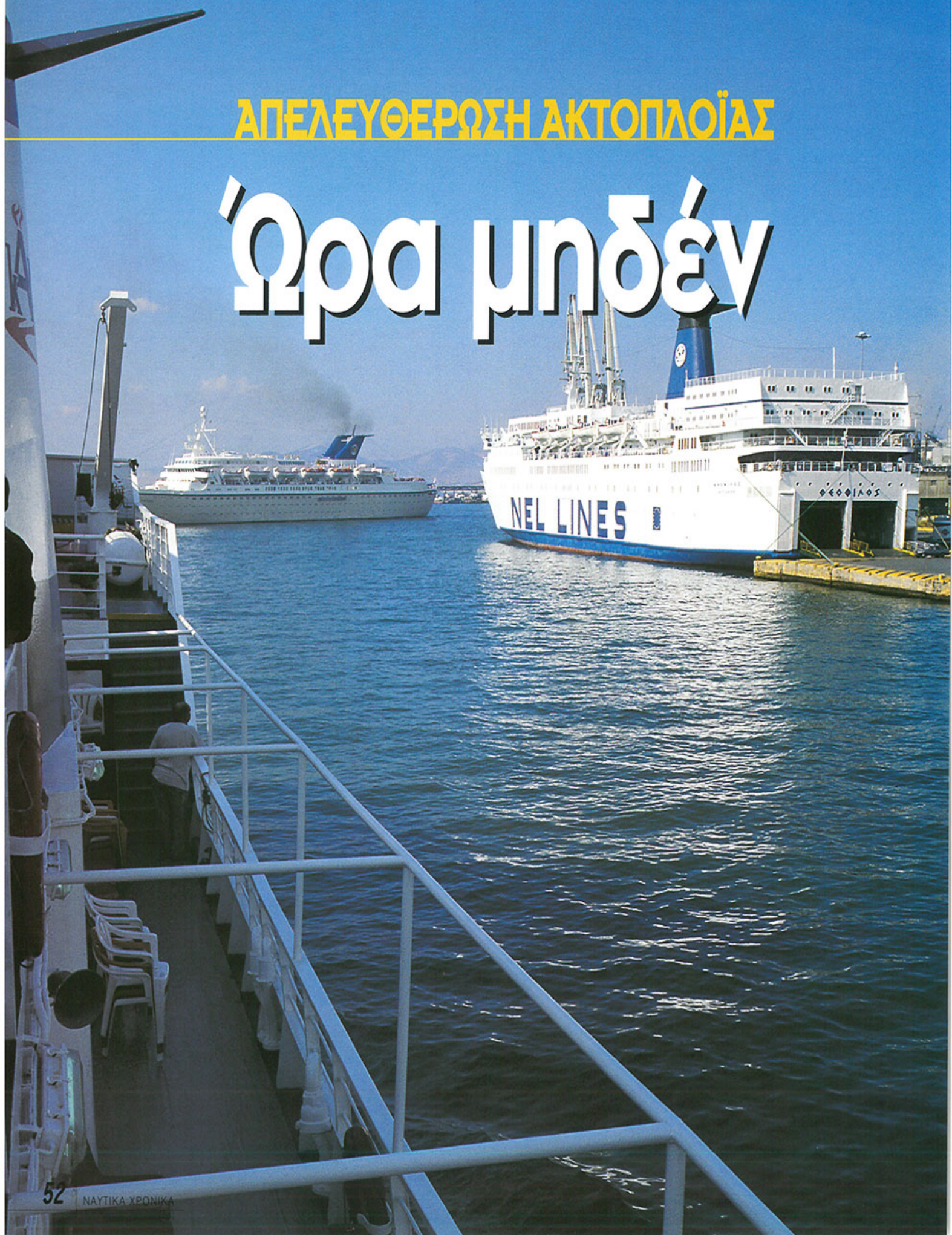
Τηλ.: 010 34 64 087, Fax: 010 34 65 041

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



ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Ώρα μηδέν



**του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη,
καθηγητή Σχολής Ναυπηγών
Μηχανολόγων Μηχανικών Εθνικού
Μετσόβιου Πολυτεχνείου**

Η τεράστια ανάπτυξη της ακτοπλοΐας τα τελευταία 40 χρόνια συνδέεται αμφίδρομα με την εξέλιξη σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού της νησιωτικής Ελλάδας κατά την ίδια περίοδο. Αν δεν υπήρχε η ραγδαία αύξηση της κίνησης προσώπων και εμπορευμάτων λόγω τουρισμού, δεν θα υπήρχαν οι πόροι για πλοία και υπηρεσίες που σήμερα λήγν μόνο σχέση έχουν με την εικόνα του 1960. Αντίστροφα, ο τουρισμός και γενικότερα η νησιωτική οικονομία δεν θα μπορούσαν σε καμία περίπτωση να αναπτυχθούν τόσο γρήγορα αν η ακτοπλοΐα παρέμενε στάσιμη.

Δυστυχώς όμως, η πρόοδος δεν υπήρξε ομοιόμορφη σε όλους τους τομείς, με πρώτο παράδειγμα το θεσμικό πλαίσιο και δεύτερο τις λιμενικές υποδομές, ιδίως στα νησιά. Η υστέρηση στους δύο αυτούς τομείς σε σχέση με τους υπόλοιπους έδρασε ανασχετικά στην προοπτική ακόμη μεγαλύτερης ανάπτυξης του κλάδου.

Αν και το αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο πρακτικά λειτουργήσει μάλλον καλύτερα από όσο θα μπορούσε να περιμένει κανείς, η όλη διατύπωση της ακτοπλοϊκής πολιτικής τα τελευταία 40 χρόνια βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα «δημοσίων υπηρεσιών», δηλαδή στην ανάγκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Παρ' όλη τη μεγάλη οικονομική του σημασία, ο τομέας «τουρισμού» στην ακτοπλοΐα αντιμετωπιζόταν όλα αυτά τα χρόνια από την Πολιτεία σαν πολίτης δευτέρας κατηγορίας, του οποίου οι ανάγκες υπολογίζονταν μόνο ως προς το σε ποιο βαθμό μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του άλλου τομέα, εκείνου των δημοσίων υπηρεσιών. Μ' αυτόν τον τρόπο, η πολιτική που σχεδιάστηκε για να εξασφαλίσει τη σωστή εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών του συστήματος έφτασε να παρεμποδίζει την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα «τουρισμού», αποτυγχάνοντας να δει ότι όσο πιο επικερδής θα ήταν αυτός ο τομέας, τόσο περισσότερο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα. Η παρεμπόδιση αυτή γινόταν μέσω του ισοπεδωτικού ελέγχου των ναύλων και μέσω ενός βυζαντινού συστήματος χορήγησης αδειών σκοπιμότητας.

Το μέχρι πρότινος σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας, στο οποίο αξίζει να σημειωθεί ότι εφαρμόζονταν (μεταξύ άλλων) και νόμοι χρονολογούμενοι από το 1932, κάλυπτε όλα τα δρομολόγια πλοίων ακτοπλοΐας από, προς και ανάμεσα σε όλα τα νησιά. Μερικά από αυτά τα νησιά οι πλοιοκτήτες ήθελαν να τα εξυπηρετούν και δεν χρειαζόταν κανένα κίνητρο για να το κάνουν. Παρ' όλη αυτά, δεν είχαν αυτή την ελευθερία.

Προκειμένου να αποκτήσει άδεια σκοπιμότητας, ο πλοιοκτήτης έπρεπε να δεχθεί να εξυπηρετεί και νησιά που δεν επιθυμούσε, υπό όρους που υπαγορεύονταν από το ΥΕΝ και αφορούσαν όλες τις πλευρές της υπηρεσίας. Αν αποδεχόταν αυτό το μέρος του πακέτου, τότε θα του επιτρεπόταν να εξυπηρετεί και νησιά που επιθυμούσε, αλλά υπό όρους που υπαγορεύονταν πάλι από το ΥΕΝ. Συζητήσεις και διαπραγματεύσεις λάμβαναν χώρα μέχρι την τελική αδειοδότηση, αλλά χωρίς θεσμοθετημένα διαφανή και αντικειμενικά κριτήρια, ούτε για το επίπεδο εξυπηρέτησης ούτε για τη στήριξη του υγιούς ανταγωνισμού, πολλώ μάλλον για την αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων.

Σε παλαιότερες εποχές, στις οποίες η τουριστική κίνηση το καλο-



καίρι ήταν ακόμη μικρή, και στο βαθμό που τα πλοία προσαρμόζονταν κυρίως στις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας και στο πλαίσιο αυτό αντιμετώπιζαν και τις τουριστικές ανάγκες έμμεσα, η πολιτική αυτή ήταν κατάλληλη. Ωστόσο, με τη μεγάλη αύξηση της τουριστικής κίνησης και με τη θέση σε λειτουργία πλοίων που περισσότερο στόχο είχαν την τουριστική αγορά παρά την κάλυψη ενός ελάχιστου επιπέδου εξυπηρέτησης, κατέστη σαφές ότι το σύστημα αυτό δεν ήταν πλέον κατάλληλο.

Η αλήθεια αυτή φάνηκε ακόμη περισσότερο μετά τη θέσπιση του Κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage) το Δεκέμβριο του 1992, ο οποίος έδωσε στην Ελλάδα περιθώριο 11 ετών (έως 1/1/2004) να εναρμονίσει το θεσμικό της πλαίσιο και να ετοιμαστεί για την απελευθέρωση. Η αλήθεια αυτή φάνηκε επίσης και στην πράξη, άπαξ και τα περισσότερα από τα νεότευκτα πλοία που αγόρασαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες απέφυγαν την εγχώρια αγορά και δρομολογήθηκαν στην αγορά της Αδριατικής ή σε άλλες ευρωπαϊκές αγορές, των οποίων το θεσμικό πλαίσιο ήταν ήδη απελευθερωμένο. Ο νέος Νόμος 2932/2001 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές θεσπίστηκε με αρκετή καθυστέρηση, μόλις 2,5 χρόνια πριν από την καταληκτική ημερομηνία που μας έδωσε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αφήνοντας έτσι ένα ασφυκτικά στενό περιθώριο για τυχόν διορθωτικές κινήσεις. Το περιθώριο μάλιστα έγινε στενότερο άπαξ και ο νόμος προέβλεψε η απελευθέρωση να αρχίσει νωρίτερα, και συγκεκριμένα την 1η Νοεμβρίου του 2002.

Επιτυχάνει άραγε ο νέος νόμος να διορθώσει τα κακά του μέχρι



τούδε θεσμικού πλαισίου και τις ασυμβατότητες του τελευταίου με τον Κανονισμό 3577/92; Αν και το ερώτημα αυτό σε τελευταία ανάλυση θα απαντηθεί στην πράξη, ας μου επιτραπεί να κάνω, στη φάση αυτή, τις κατωτέρω παρατηρήσεις:

- Εκτός από την πρώτη φράση της παρ. 1 του πρώτου άρθρου, στην οποία προβλέπεται η «ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» από 1/11/2002, σε κανένα άλλο σημείο του Ν. 2932/2001 δεν ορίζεται η έννοια της «ελεύθερης δρομολόγησης». Ο όρος που χρησιμοποιείται από το νόμο για να αντιδιαστείλει τις δρομολογήσεις που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες από εκείνες που επιβάλλονται από την Πολιτεία για λόγους δημοσίου συμφέροντος είναι «τακτική δρομολόγηση», σε αντιδιαστολή με τις δρομολογήσεις που απαιτούν «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας».

- Σε αντίθεση με το καθεστώς ελεύθερης δρομολόγησης που υπάρχει εδώ και καιρό στο διάδρομο της Αδριατικής, όπου σύμφωνα με το Ν.Δ. 288/11-11-69 (άρθρο 1) το μόνο που απαιτείται είναι δήλωση του πλοιοκτήτη στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας, και όπου οι ναύλοι είναι ελεύθεροι, η διαδικασία «τακτικής δρομολόγησης» του Ν. 2932/2001 είναι σημαντικά πιο περίπλοκη.

- Ο νέος νόμος προδιαγράφει, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο καθοριζόμενο με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, συγκεκριμένες ετήσιες δρομολογιακές περιόδους, καταβολή εγγυητικών επιστολών και παραβόλων, δυνατότητα τροποποίησης από πλευράς ΥΕΝ των δρομολογίων και του ναύλου της οικονομικής θέσης, δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ακόμη και στις τακτικές γραμμές και διαδικασία εκδίκασης ενστάσεων μέσω ενός νέου οργάνου, της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).

- Ο νέος νόμος επίσης μεταβάλλει επί το αυστηρότερον το μέχρι τούδε όριο της 35ετίας στα ακτοπλοϊκά πλοία, με σταδιακή μείωση του ορίου στα 30 έτη από 31/12/2008.

Όπως είναι γνωστό, ο νέος νόμος συνάντησε αντιδράσεις από τους ακτοπλοϊκούς, οι οποίοι προσέφυγαν (μεταξύ άλλων) στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για γενικά θέματα και στη ΡΑΘΕ για συγκεκριμένες περιπτώσεις δρομολογήσεων. Οι αντιδράσεις ήταν τέτοιες που, προτού καν αρχίσει η εφαρμογή της απελευθέρωσης την 1η Νοεμβρίου του 2002, ανακοινώθηκε η πρόθεση του ΥΕΝ να βελτιώσει το θεσμικό πλαίσιο μέσω ειδικής νομοπαρασκευαστικής επιτροπής.

Θεωρώ κατ' αρχήν θετική την πρόθεση του ΥΕΝ να βελτιώσει το θεσμικό πλαίσιο, αν και δεν θα πρέπει να γίνουν βιαστικές κινήσεις προτού υπάρξει κάποια στοιχειώδης αξιολόγηση του νέου νόμου στην πράξη. Για μεγιστοποίηση των ωφελειών, νομίζω ότι η διόρθωση αυτή θα πρέπει να κινηθεί, έστω και σταδιακά, στους εξής άξονες:

1. Να επανεξεταστεί η ερμαφρόδιτη διαδικασία της «τακτικής δρομολόγησης» (και ελεύθερες γραμμές και να μπορεί να παρεμβαίνει το ΥΕΝ) με τη θέσπιση γραμμών πραγματικά «ελεύθερης δρομολόγησης», για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο να είναι παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής.

2. Το καθοριζόμενο υπό το ΥΕΝ δίκτυο να ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και όχι για τις ελεύθερες γραμμές.

3. Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία (ΥΕΝ, υπουργείο Αιγαίου) συγκεκριμένα ελάχιστα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο και να συνάπτονται οι συμβάσεις.

4. Η παρέμβαση της Πολιτείας στις ελεύθερες γραμμές να εστιάζεται στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφαλείας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, γραμμές και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.

5. Να επανεξετασθεί ριζικά το καθεστώς ορίου ηλικίας με βάση την επιθυμητή απόδοση των επενδύσεων και τη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης από τον υπάρχοντα και υπό ναυπήγηση στόλο. Υπενθυμίζεται ότι στη γραμμή της Αδριατικής, στα κρουαζιερόπλοια και γενικά στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας και ότι τα παλιά πλοία θα αποσυρθούν αναγκαστικά λόγω συμμόρφωσης στους νέους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας (συμφωνία Στοκχόλμης).

6. Να γίνουν πιο ευέλικτες οι διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και προσφυγής στη ΡΑΘΕ.

7. Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος (π.χ. αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ), ιδίως στις ελεύθερες γραμμές.

8. Η Πολιτεία να αναθεωρήσει το σύστημα απαγόρευσης απόπλου με επιστημονικά κριτήρια και με βάση τις τοπικές καιρικές συνθήκες.

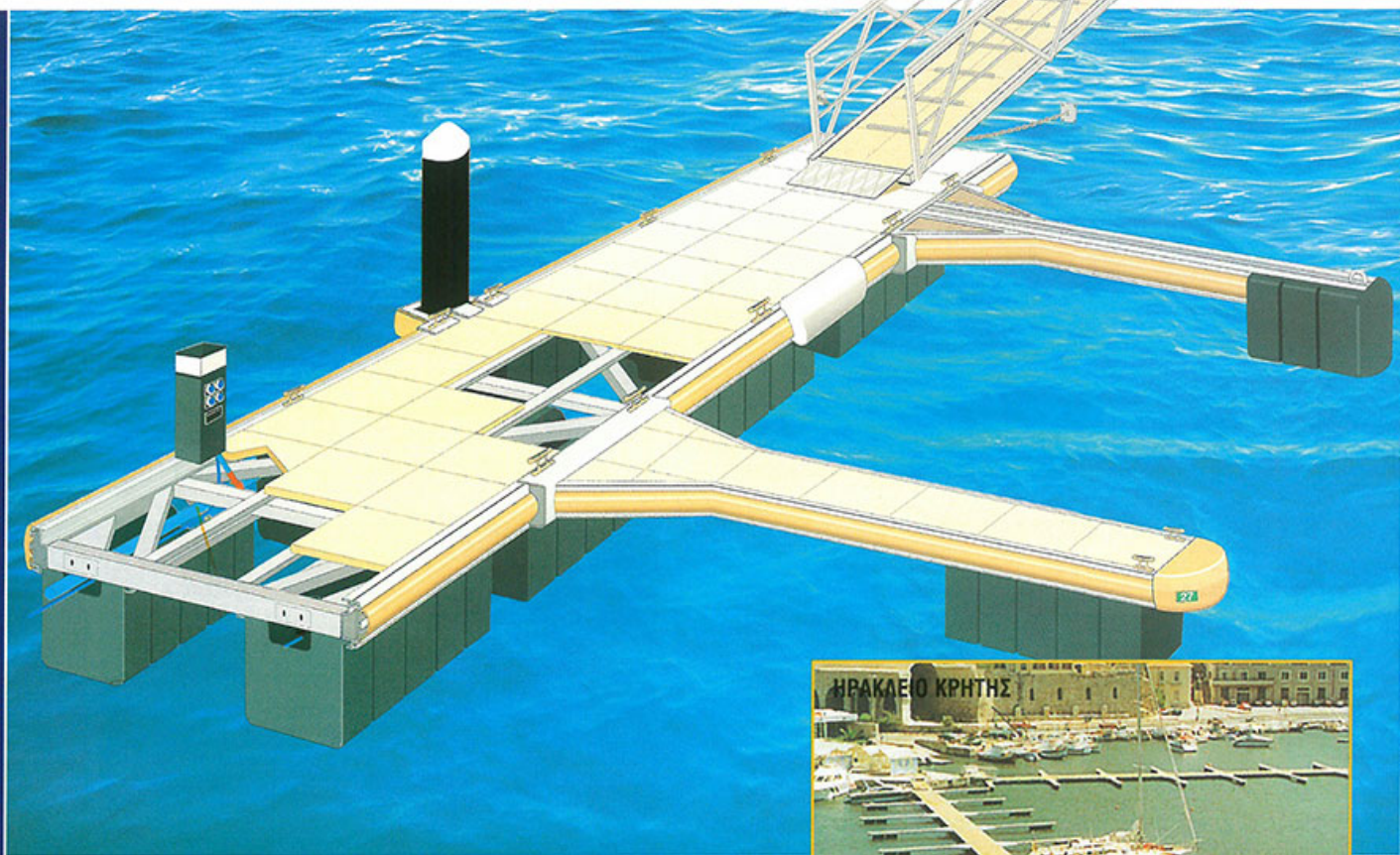
9. Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους. Ιδίως ο ΟΛΠ να μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 146 ευρώ την ημέρα για parking στο Knossos Palace.

10. Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης.

Μερικά από τα ως άνω θέματα δεν αφορούν το Ν. 2932/2001, πλην όμως είναι κατά τη γνώμη μου σημαντικά στο όλο πλαίσιο της ακτοπλοΐας.

Η όλη διατύπωση της ακτοπλοϊκής πολιτικής τα τελευταία 40 χρόνια βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα «δημοσίων υπηρεσιών», δηλαδή στην ανάγκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους

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.



ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ



Rimini Italy



Cannes France



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

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



Το αίτημα των ναυτικών πρακτόρων

Την εξαίρεση από την καταβολή του επιναύλου στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας των μόνιμων κατοίκων νησιών με πληθυσμό κάτω από 3.100 κατοίκους ζητάει με επιστολή του προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων.

Αναλυτικότερα η επιστολή αναφέρει:

«Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων από το 1918 που ιδρύθηκε μέχρι σήμερα με τις θέσεις του και τις προτάσεις του μόνο θετικά συνέβαλε στις προσπάθειες του ΥΕΝ για τη βελτίωση της ακτοπλοΐας και της ναυτιλίας γενικότερα στη χώρα μας.

Θέλοντας για μία ακόμα φορά να συμβάλει θετικά, σας παρακαλεί όπως από τη σχεδιαζόμενη επιβολή επιναύλου 3% στα εισιτήρια ακτοπλοΐας να εξαιρεθούν οι μόνιμοι κάτοικοι νησιών με πληθυσμό κάτω από 3.100 κατοίκους.

Πιστεύουμε, ως αντιπροσωπευτικότερος φορέας της ναυτικής πρακτορείας πανελλαδικά, πως σας μεταφέρουμε την αγωνία των μελών μας που αυτή την περίοδο βρίσκονται σε επαγγελματικό μαρασμό, γιατί ενώ η τεχνολογία προχωράει και τα δεδομένα αλλάζουν, η νησιωτική Ελλάδα δεν προχωράει με τις ίδιες ταχύτητες με αποτέλεσμα το επάγγελμά μας να αφανίζεται».

Δεκτή η αίτηση των Γραμμών Στρίντζη

Το «πράσινο φως» έδωσε η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών στις Γραμμές Στρίντζη για την παραμονή τους στην ακτοπλοϊκή αγορά των Δωδεκανήσων.

Συγκεκριμένα, η ΡΑΘΕ απέρριψε την απόφαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και έκανε δεκτή την αίτηση των Γραμμών Στρίντζη για την ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων τους στη γραμμή Πειραιάς - Κως - Ρόδος.

Το βασικό επιχείρημα στο οποίο βασίστηκε η ΡΑΘΕ και έκανε αποδεκτό το αίτημα της ακτοπλοϊκής εταιρείας ήταν ότι το ΥΕΝ προχώρησε στη διάθεση των γραμμών των Δωδεκανήσων προς άλλες εταιρείες, χωρίς προηγουμένως να έχει υποβάλει ερώτημα προς τις Γραμμές Στρίντζη σχετικά με τη δυνατότητα της εταιρείας να καλύπτει, εκτός από την κύρια γραμμή, και την άγωνα.

Όπως είναι γνωστό, το υπουργείο Ε.Ν. έχει το δικαίωμα να υποβάλει ένσταση στην απόφαση, κάτι όμως που δεν θα κάνει τελικώς, όπως λέγεται, επειδή η πολιτική ηγεσία του υπουργείου επιθυμεί την είσοδο νεοεπτεκτών στην ελληνική ακτοπλοΐα.

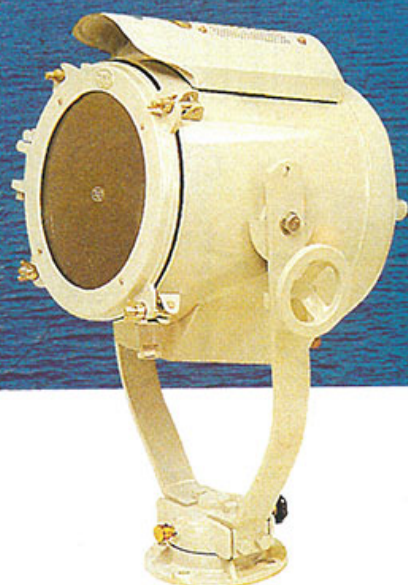
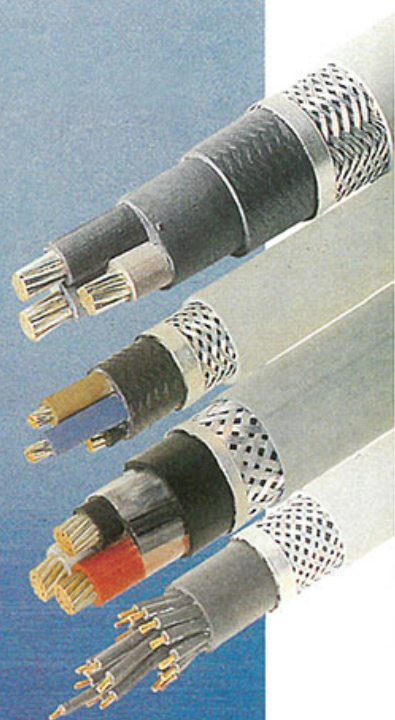
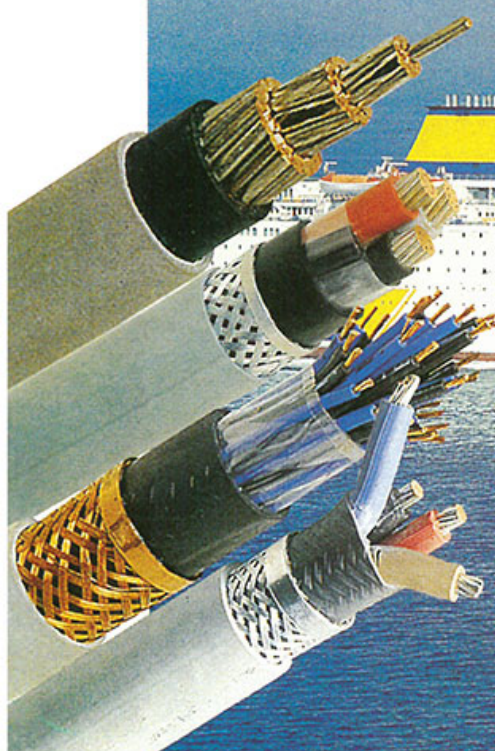


Νέα δρομολόγια

Με αποφάσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη, εγκρίθηκαν οι κατακυρώσεις των παρακάτω αποτελεσμάτων ανοικτών μειοδοτικών διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών:

- Πειραιάς-Ικαρία-Φούρνοι-Καρλόβασι-Βαθύ με μισθούμενο τμήμα Ικαρία-Φούρνους-Καρλόβασι με επιστροφή.
- Πειραιάς-Κύθνος-Σέριφος-Σίφνος-Κίμωλος-Μήλος-Φολέγανδρος-Σίκινο-Ίο-Θήρα με μισθούμενο τμήμα Μήλο-Φολέγανδρο-Σίκινο-Ίο-Θήρα με επιστροφή.
- Πειραιάς-Ικαρία-Φούρνοι-Καρλόβασι-Βαθύ-Πάτμος-Λειψοί με μισθούμενο τμήμα Βαθύ-Πάτμο-Λειψούς-Βαθύ.
- Κάλαμος (Λευκάδας)-Μύτικας (Αιτ/νίας) με επιστροφή.
- Αγ. Στέφανος/Σιδάρι-Μαθράκι-Οθωνοί-Ερεϊκούσα.
- Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Δονούσα-Αιγιάλη-Κατάπολα-Αστυπάλαια με μισθούμενο τμήμα Νάξο-Δονούσα-Αιγιάλη-Κατάπολα-Αστυπάλαια με επιστροφή.
- Πειραιάς-Κύθνος-Σέριφος-Σίφνος-Κίμωλος-Μήλος με μισθούμενο τμήμα Μήλο-Κίμωλο ή Κίμωλο-Μήλο.

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



Απολογισμός ενεργειών του ΟΛΗ

Τον απολογισμό των ενεργειών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου που αφορά το α' εξάμηνο του 2002 παρουσίασαν ο πρόεδρος Μανώλης Καρακωνσταντάκης και ο διευθύνων σύμβουλος Γιώργος Αλεξάκης, τονίζοντας ότι η πορεία του Οργανισμού βρίσκεται σε διαρκή άνοδο. «Ο ΟΛΗ λειτούργησε ως υγιής και αναπτυσσόμενη εταιρεία αυξάνοντας τα κέρδη και μειώνοντας τα έξοδα, γεγονός που επιτρέπει στη διοίκηση

να θέτει για το μέλλον υψηλότερους στόχους», τόνισε στην ομιλία του ο διευθύνων σύμβουλος Γιώργος Αλεξάκης.

Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τα στοιχεία για το α' εξάμηνο του 2002, προκύπτει ότι σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2001 ο Οργανισμός έχει αυξήσει τα κέρδη του κατά 13,6% μειώνοντας παράλληλα τα έξοδα κατά 10,8%. Όπως εξήγησε ο κ. Αλεξάκης, τα έσοδα αυξήθηκαν διότι ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου λειτουργώντας ως ανώνυμη εταιρεία και όχι ως κοινωφελές ίδρυμα εντατικοποίησε τις εισπράξεις από χρόνιες οφειλές.

Η διοίκηση του Οργανισμού κατά τον απολογισμό των ενεργειών της υπογράμμισε την υπογραφή επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης των εργαζομένων για το 2002-2003, που περιλαμβάνει σημαντικές αυξήσεις στη μισθοδοσία ενώ παράλληλα εξασφαλίστηκαν χρήματα από το Ταμείο Συνοχής για την αγορά ακόμα ενός φορτοεκφορτωτικού μηχανήματος. Επίσης, άμεση θα είναι η εκπόνηση του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου καθώς και η επανακατασκευή (σε ένα μήνα) της προβλήτας που είχε καταρρεύσει πριν από 2 χρόνια.

Αντιπαράθεση υπουργείου Αιγαίου και ΕΕΑ



Ο υπουργός Αιγαίου



Ο πρόεδρος της ΕΕΑ

Την αντίδραση της ηγεσίας του υπουργείου Αιγαίου προκάλεσε η επιστολή της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, η οποία αναφέρεται στη μη έγκαιρη ενημέρωση του υπουργείου για τη διαδικασία απευθείας ανάθεσης εξυπηρέτησης άγονων γραμμών του νομού Κυκλάδων.

Ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Αιγαίου κ. Δ. Ειρηνάκης τονίζει στην επιστολή του προς την ένωση:

«Εκφράζω την έκπληξή μου για την επισήμανση της ένωσης περί μη δημοσιοποίησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για απευθείας ανάθεση εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών του νομού Κυκλάδων έως την 31η Οκτωβρίου 2002. Η υπηρεσία μας ήδη από την 30ή Ιουλίου 2002 απευθύνθηκε με έγγραφό της προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ζητώντας την άμεση συνδρομή της για την αντιμετώπιση του προβλήματος των άμεσων και επιτακτικών συγκοινωνιακών αναγκών των Κυκλάδων».

«Η ένωση», συνεχίζει ο κ. Ειρηνάκης, «ανταποκρίθηκε και με επιστολή της έκανε γνωστά τα δρομολόγια και τα μισθώματα σε όλα τα μέλη της, με αποτέλεσμα να υποβάλουν προσφορές προς το υπουργείο Αιγαίου οι εταιρείες Link Ferries και GA Ferries».

Εκτελεί κανονικά τα δρομολόγια το «Πήγασος»

Το επιβατηγό πλοίο «Πήγασος» ύστερα από απόφαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκτελεί κανονικά τα δρομολόγια από την Κέρκυρα προς τα Διαπόντια Νησιά.

Συγκεκριμένα το «Πήγασος», το οποίο ανήκει στη ναυτική εταιρεία Aspiotis Lines με έδρα την Κέρκυρα, ταξιδεύει καθημερινά συνδεόντας το νησί των Φαιάκων με τα νησιά Οθωνούς- Ερείκουσα και Μαθράκι.

carta

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



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

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015



Συνεργασία NEA και Telestet

Σε ειδική εκδήλωση που έγινε στις 7 Σεπτεμβρίου στο πλοίο της NEA «Αίολος Express I», ανακοινώθηκε η εμπορική συνεργασία των εταιρειών NEA και Telestet. Η συνεργασία αφορά τα υπερταχύπλοια «Αίολος Express I», «Αίολος Express II» και «Αίολος Κεντέρης», τα οποία ήδη έχουν βαφτεί με τα χρώματα και το λογότυπο της Telestet και μελλοντικά τα προαναφερόμενα πλοία θα φιλοξενήσουν καταστήματα της Telestet Centers.

Επίσης η συμφωνία περιλαμβάνει και την προβολή της Telestet σε όλα τα έντυπα και τις διαφημιστικές ενέργειες της NEA, καθώς και τη δημιουργία ειδικής υπηρεσίας ενημέρωσης και πρότυπου συστήματος κράτησης εισιτηρίων μέσω κινητού τηλεφώνου της συγκεκριμένης εταιρείας. Στην ομιλία του ο διευθύνων σύμβουλος της Telestet κ. Νικόλαος Βαρσάκης επισήμανε την πρωτοποριακή θέση της εταιρείας, που αφορά όχι μόνο την τεχνολογία αλλά και την επικοινωνία. Και πρόσθεσε: «Η Telestet είχε ανέκαθεν μια δυνατή παρουσία στο Αιγαίο μέσα από τις χορηγίες της αλλά και δίδοντας ιδιαίτερη σημασία στην τηλεπικοινωνιακή κάλυψη των ακριτικών νησιών μας. Αυτή την παρουσία ενισχύουμε τώρα, προσθέτοντας και μια εμπορική διάσταση. Η συμφωνία μας με τη NEA, μία εταιρεία που στο χώρο της είναι επίσης πρωτοπόρος, μας εξασφαλίζει ένα νέο και ιδιαίτερο αποτελεσματικό μέσο επικοινωνίας και εγκαινιάζει ένα νέο πεδίο εμπορικής δράσης».

Από την πλευρά του ο διευθύνων σύμβουλος της NEA κ. Απόστολος Αθηνάϊος τόνισε: «Η συνεργασία NEA και Telestet σηματοδοτεί μία ακόμα πρωτοπορία στο χώρο των τηλεπικοινωνιών σε συνδυασμό με τον ακτοπλοϊκό. Μέσα στο πνεύμα των σύγχρονων εξελίξεων, η σχέση των δύο εταιρειών αρχίζει με τις καλύτερες προοπτικές. Δύο μεγάλες εταιρείες, η κάθε μία με την προσωπικότητά της, ενώνουν την επικοινωνιακή τους παρουσία για να δημιουργήσουν παράπλευρες συνέργειες και οφέλη». Αξίζει να σημειωθεί πως αυτή η συμφωνία θα αποφέρει στη NEA 1,76 εκατομμύρια ευρώ.



Με στόχο την ποιότητα

Στο πλαίσιο του εκτεταμένου επενδυτικού της προγράμματος, η εταιρεία Coral General Marine Repairs ενισχύει τη θέση της στην ελληνική αγορά, στηριζόμενη στις μεγάλες επενδύσεις της αλλά και στη σωστή επιλογή του έμπειρου δυναμικού της.

Πρόσφατα η εταιρεία αύξησε την παραγωγή της με επί πλέον δύο spider Jet του γερμανικού οίκου Hammelmann, υποστηριζόμενα από αντλίες Hammelmann (2.500 BAR) και Woma (2.500 Bar Twin Jet). Επίσης η εταιρεία προέβη σε νέες αγορές ανυψωτικών μηχανημάτων, πέντε τον αριθμό.

Ως γνωστόν, τα spider jet έχουν τη δυνατότητα υδροβολής σε πιέσεις των 2.500 bar με δυνατότητα παραγωγής μέχρι 80m² το κάθε μηχανήμα την ώρα και σύμφωνα με όλες τις υπάρχουσες διεθνείς προδιαγραφές. Λόγω του ότι τα συγκεκριμένα μηχανήματα είναι τελείως φιλικά προς το περιβάλλον, μπορούν να εκτελέσουν εργασία σε οποιοδήποτε σημείο της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης διότι ακόμη και τα κατάλοιπα υδροβολής (νερό με προϊόντα αποσκωρίασης) απορροφώνται από vacuum αφήνοντας τη συγκεκριμένη επιφάνεια έτοιμη προς βαφή. Όλες οι επιφάνειες των πλοίων που ετοιμάζονται με τα ρομποτικά αυτά μηχανήματα έχουν το πλεονέκτημα της μηδαμινής πλέον συσσώρευσης αλατινών πάνω σε αυτές, που καμία άλλη μέθοδος ετοιμασίας

επιφάνειας δεν μπορεί εφόσον εφαρμοστεί να φέρει εις πέρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Coral General Marine Repairs το τελευταίο διάστημα εκτέλεσε δύο μεγάλες εκτάσεων εργασίες αποσκωρίασης και βαφής στα πλοία «Pindar» της εταιρείας Orpheus Marine Transport Corp. και «Nemea» της Goulandris Bros.

Αναλυτικότερα η εργασία στο πλοίο «Pindar» έγινε σε 40.000 m² στα DBWT και 18.000 m² στα UWT, ταυτόχρονα με την εκτέλεση ελασματοουργικών εργασιών από την Argonaftos Ltd, και ο χρόνος περιορίστηκε στις 20 ημέρες.

Όλες οι εργασίες έγιναν υπό την επίβλεψη των στελεχών της εταιρείας και όλων των εμπλεκόμενων στο έργο (Wilkins - Kansai).

Η ποιότητα, όπως πάντοτε, ορίστηκε από τα διεθνή πρότυπα της Nace σε συνενόηση με τα στελέχη της εταιρείας καθώς και με την εταιρεία χρωμάτων, διότι ως γνωστόν εξαρτάται από το σύστημα βαφής που θα εφαρμοστεί.

Επίσης στο πλοίο «Nemea» της Goulandris Bros έγιναν εργασίες αντικατάστασης ελασμάτων καθώς επίσης καθαρισμός επιφανειών στα Cargo Holds/Hatch Comings/Hatch Covers και βαφές.

Και εδώ επίσης εφαρμόστηκαν οι διεθνείς προδιαγραφές και οι εργασίες έγιναν υπό την επίβλεψη των στελεχών της εταιρείας και των εμπλεκόμενων φορέων (International Paints).

Οι εργασίες περιελάμβαναν:

α) Ετοιμασία της επιφάνειας των αμπαριών με υδροβολή υψηλής πίεσης σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές SSPC-VIS 4/NACE-VIS 7 και βαθμού καθαρότητας GWJ 2-3 (τετραγωνικά 28.000 m²).

β) Η ίδια εργασία έγινε και στα καπάκια (τετραγωνικά 5.500 m²).

Η Coral General Marine Repairs έχει πλέον ολοκληρώσει το πρώτο της επενδυτικό πρόγραμμα και είναι σε θέση να αναλάβει στον τομέα της κάθε μεγάλο έργο, προσφέροντας μειωμένους χρόνους, ανταγωνιστικές τιμές, ποιότητα, αλλά και τις καλύτερες οικονομικοτεχνικές λύσεις για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της διάβρωσης σε κάθε διαβρωτικό περιβάλλον.

Με την ευκαιρία του αφιερώματος των «Ναυτικών Χρονικών» στη ναυπηγική βιομηχανία, η Coral General Marine Repairs εκφράζει τις ευχαριστίες της προς τους πλοιοκτήτες αλλά και τα στελέχη των εταιρειών για την προτίμησή τους στην ελληνική επισκευαστική βιομηχανία, οι οποίοι με τον τρόπο αυτό στηρίζουν την επισκευαστική βάση που τόσο πολύ έχει ανάγκη.



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ.: 210 48 33 877, Fax: 210 48 25 931

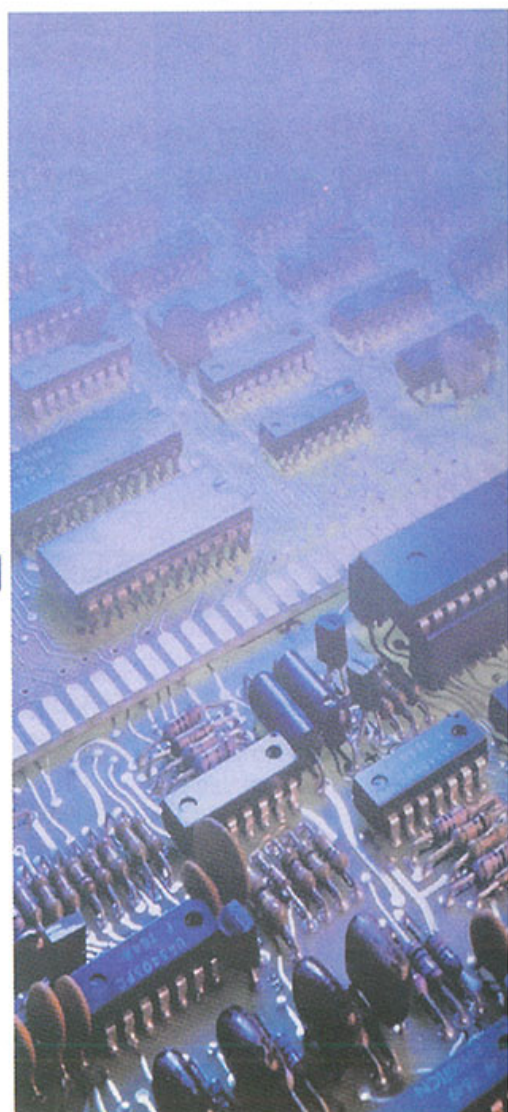
Cadmus



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

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

ΚΑΔΜΟΣ Α.Ε.



Χωρίς σχόλιο

Κάθε μήνα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, βάσει των επίσημων στοιχείων της αρμόδιας υπηρεσίας, έστελνε μία αναλυτική κατάσταση εγγραφών και διαγραφών πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο. Αυτόν το μήνα εστάλη απλώς μια επίσημη ανακοίνωση, που αναφέρεται μόνο σε αριθμούς και όχι σε λεπτομερή στοιχεία και ονόματα. Ο λόγος, παρά την προσπάθεια διερεύνησης, παρέμεινε άγνωστος!

Η ανακοίνωση έχει ως ακολούθως: «Συνεχίστηκε το μήνα Σεπτέμβριο η τάση ηλικιακής ανανέωσης του ελληνικού στόλου, αφού ενεγράφησαν εννέα πλοία και διεγράφησαν πέντε, ενώ η ηλικία των εγγραφέντων ήταν τα 14 έτη και των διαγραφέντων τα 30 έτη. Η διαχρονικότητα αυτής της τάσης φαίνεται καλύτερα στα στοιχεία του εννεαμήνου 2002 (Ιανουάριος-Σεπτέμβριος): Ο μέσος όρος διαγραφέντων πλοίων είναι 24 έτη και εγγραφέντων 8 έτη, που σημαίνει ότι η "ποιοτική ναυτιλία" ως προς ένα σημαντικό παράγοντά της, ο οποίος όμως συσχετίζεται με τα θέματα ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος, γίνεται από στόχος πραγματικότητα».

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΟΧ/ΧΧ	
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX9839 3/7/02	ΚΑΤΙΑ KATIA	Θ/Γ-Α/Ψ PRIVATE PLEASURE BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7800	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	170 197	51 59
SYJA 5/7/02	ΚΥΡΑΚΑΤΙΝΓΚΩ KYRAKATINGO	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10991	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	160.100 160.100	109.604 109.604
SZDY 12/7/02	ΜΕΝΤΟΙΛ ΙΙΙ MEDOIL III	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10965	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.037 2.037	1.022 1.022
SVVF 12/7/02	ΑΣΦΑΛΤ ΣΤΑΡ ASPHALT STAR	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10984	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.433 28.544	12.369 12.369
SZMS 15/7/02	ΑΛΦΑ ΦΙΟΥΤΣΕΡ ALPHA FUTURE	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10975	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	38.564 38.564	24.528 24.528
SVYN 15/7/02	ΑΛΦΑ ΧΑΡΜΟΝΥ ALPHA HARMONY	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10985	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.941 39.941	25.953 25.953
SYTA 18/7/02	ΑΝΑΤΟΛΗ ANATOLI	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11008	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.566 27.566	15.231 15.231
SY2477 19/7/02	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ BULK TRADER	Φ/Γ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11012	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.223 1.223	713 714
SVRF 19/7/02	ΣΕΡΙΝΑ SERYNA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10992	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	141.991 141.991	68.457 68.457
SVIB 24/7/02	ΜΑΡΙΑ Τ. Λ. MARIA T.L.	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11018	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.566 27.566	15.231 15.231
SYEE 25/7/02	ΚΡΟΥΝΤ ΟΚΤΩ CRUDE OKTO	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11016	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.310 81.310	51.578 51.578
SVNZ 25/7/02	ΔΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ. THE EMERALD	Ε/Γ-ΤΡ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10995	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	26.431 26.428	11.913 12.071

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SY2499	ΚΑΛΥΨΟ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ		MEK-I. C (1)	1977	499	246	USD 1 *	ΜΕΛΙΣΣΩΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
8/7/02	CALYPSO	CARGO SHIP	PIRAEUS	11024	1.320 BHP	ΟΛΛΑΝΔΙΑ				Αντίκλ.: Γκόκο Ελένη
						HOLLAND				Φίλωνος 145, Πειραιάς
										τηλ.: 010-45.11.083
SY2656	ΜΠΕΙΤ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11025	MEK-I. C (2)	1987	199	115	USD	ΜΠΕΙΤ ΝΑΒΙΓΕΙΣΙΟΝ
8/7/02	BAIT	PASSENGER	PIRAEUS		2x2574	ΙΤΑΛΙΑ			\$1.400.000	ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
		PROFESSIONAL			5.148 BHP	ITALY				Αντίκλ.: Μαρής Ιωάννης
		PLEASURE SHIP								Σκουζέ 12, Πειραιάς
										τηλ.: 010-81.32.578
SYCF	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΧΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11026	MEK-I. C (4)	2001	30.902	11.728	ΕΥΡΩ/EURO	SUPERFAST ENDEKA INC.
10/7/02	SUPERFAST XI	PASSENGER	PIRAEUS		4x1.200 =	ΓΕΡΜΑΝΙΑ			100.204.819	Αντίκλ.: Καρύδης Γεώργιος
		FERRY BOAT			48.000 KW	GERMANY				Λ. Αθηνών 157, Βούλα
										τηλ.: 010-89.19.800
SY2675	ΣΕ ΟΥΙΝΣΤΟΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11027	MEK-I. C (2)	1966	205	61	ΕΥΡΩ	ΕΨΙΛΩΝ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΕΡΒΙΣΕΣ ΝΑΥΤ. ΕΠΕ
11/7/02	ΤΣΩΡΤΣΙΑ	PASSENGER	PIRAEUS		2x360 =	ΑΓΓΛΙΑ			300.000 *	Αντίκλ.: Ευσταθίου Στυλ.
	SIR WINSTON	PROFESSIONAL			720 BHP	ENGLAND				Ακτή Μουρή 25, Πειραιάς
	CHURCHIL	PLEASURE SHIP								τηλ.: 010-42.94.620
SY2969	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΙΟΣ	256	MEK-I. C (2)	1980	103	49	ΕΥΡΩ/EURO	ΣΑΝΠΑΙΖ ΛΑΙΝΣ ΕΠΕ
15/7/02	SAN NICOLAS	PASSENGER	CHIOS		2x220 =	ΟΥΚΡΑΝΙΑ			9.000	Αντίκλ.: Σπανιόλης Απόστολος
		FERRY BOAT			440 PS	UKRAINE				Πρ. Ηλίας, Βροντάδος Χίος
										τηλ.: 02710-41.390
SVGA	ΜΕΚ ΓΙΟΥΡΟΠ	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11028	MEK-I. C (1)	1986	42.260	22.747	USD 1 *	BRIDGE MARITIME INC.
18/7/02	MSC EUROPE	CONTAINER SHIP	PIRAEUS		31.800 KW	ΙΑΠΩΝΙΑ				Αντίκλ.: Σφουρής Ευστάθιος
						JAPAN				Χειμάρρας 44, Αθήνα
										τηλ.: 010-51.33.724
SZWL	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11029	MEK-I. C (2)	1976	5.281	1.584	USD	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
18/7/02	AECEAN GLORY	CARGO	PIRAEUS		4.474 KW	ΙΤΑΛΙΑ			\$2.750.000	Αντίκλ.: Αγοπητός Κων.
		FERRY BOAT				ITALY				Κολλοκοτρώνη 99, Πειραιάς
										τηλ.: 010-41.33.291
SY2659	ΣΟΥΔΑ ΙΙ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11031	MEK-I. C (2)	2002	119	95	USD	MARTZAN ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
23/7/02	SUDA II	TUG	PIRAEUS		2x670 =	ΕΛΛΑΔΑ			\$550.000	Αντίκλ.: Τζανόκας Γεώργιος
					1.340 BHP	GREECE				Λεωφ. Μεσογείων 391
										Αγία Παρασκευή
										τηλ.: 010-41.20.335
SY2685	ΠΑΡΣΙΦΑΛ	Φ/Γ-Α/Ψ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8075	MEK-I. C (1)	1986	119	36	ΕΥΡΩ/EURO	SWORDFLEET ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ
24/7/02	PARCIFAL	PRIVATE	PIRAEUS		2.400 KW	ΙΤΑΛΙΑ			2.500.000	Αντίκλ.: Βλάχος Ιωάννης
		PLEASURE BOAT				ITALY				Κολλοκοτρώνη 135, Πειραιάς
										τηλ.: 010 - 42.87.859
SY2690	ΑΝΤΙΛΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Φ/Γ-Α/Ψ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8.077	MEK-I. C (2)	2002	149	44	ΕΥΡΩ/EURO	PRIMA ΓΙΩΤΙΝΓΚ Α.Ε.
25/7/02	ANDILIS PIRAEUS	PRIVATE	PIRAEUS		1.470 KW	ΙΤΑΛΙΑ			3.883.485,80	Αντίκλ.: Σακελλής Αντώνιος
		PLEASURE BOAT				ITALY				Κολλοκοτρώνη 89, Πειραιάς
										τηλ.: 010-42.83.320

* και άλλες αξιόλογες παραμέτρους/ and other valuable considerations

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX6982 1/7/02	ΚΕΑ	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10572	MEK-I.C. (1) 2.000 BHP	1977 RUSSIA	1.556	731	USD 1*	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SY2145 1/7/02	ΝΕΑΡΧΟΣ NEARCHOS	P/K TUG	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THESSALONIKI	836	MEK-I.C. (2) 2X1.920= 3.840 BHP	2000 THESSALONIKI	143	169	ΕΥΡΩ €90.976	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZGK 3/7/02	ΑΡΙΕΣ ARIES	Φ/Γ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10563	MEK-I.C. (1) 7.800 BHP	1979 SPAIN	14.231	11.059	USD 1*	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYM 4/7/02	ΚΕΙΠ ΜΟΡΕΤΟΝ CAPE MORETON	Φ/Γ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8582	MEK-I.C. (1) 10.850 BHP	1977 JAPAN	11.309	6.937	USD \$885.068,35	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW9437 5/7/02	ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ AGIOS SPYRIDON	ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10228	MEK-I.C. (2) 2x450= 900 BHP	1984 RUSSIA	721	447	USD \$95.771	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWXH 9/7/02	ΔΟΡΥ DORY	Φ/Γ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10151	MEK-I.C. (1) 9.245 BHP	1983 KOREA	22.751	12.610	USD \$4.040.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXWI 12/7/02	ΑΡΚΑΔΙΑ ARKADIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10813	MEK-I.C. (1) 15.200 KW	1982 JAPAN	36.416	16.807	-	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag
SWJQ 16/7/02	ΤΕΤΙΕΝ TETIEN	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8785	MEK-I.C. (1) 10.100 BHP	1984 JAPAN	24.705	13.560	USD \$5.750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2151 16/7/02	ΕΙΡΗΝΗ IRINI	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2480	MEK-I.C. (2) 2x320= 640 BHP	1965 KERATSINI GREECE	362	92	USD \$290.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWZX 23/7/02	ΣΠΥΡΟΣ SPYROS	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5326	MEK-I.C. (1) 7.200 BHP	1974 JAPAN	13.661	8.832	USD \$803.684,16	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2042 24/7/02	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Κ AGHIOS NEKTARIOS K	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2435	MEK-I.C. (2) 500 BHP	1965 KERATSINI GREECE	336	169	ΕΥΡΩ €90.976	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVJP 25/7/02	ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ PANTELIS A. LEMOS	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.313	MEK-I.C. (1) 20.400 BHP	1981 JAPAN	76.180	48.088	USD \$5.550.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWBP 29/7/02	ΣΕΝΤΟΡ CENTAUR	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	550	MEK-I.C. (2) 20.000 BHP	1975 JAPAN	42.585	30.255	-	Διάλυση Dissolution
SWQK 31/7/02	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ PANAYIA MOUTSAINA	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΧΙΟΣ CHIOS	387	MEK-I.C. (1) 12.250 BHP	1983 JAPAN	37.094	23.381	USD \$6.818.181	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV4477 31/7/02	ΣΚΟΠΕΛΟΣ SKOPELOS	Φ/Γ CARGO SHIP	ΒΟΛΟΣ VOLOS	44	MEK-I.C. (1) 300 BHP	1950 GERMANY	241	141	ΕΥΡΩ €31.849,40	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

* και άλλες αξιόλογες ποσότητες/ and other valuable considerations

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
KAMIA									



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

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	
SW5930 4/7/02	ΜΠΙΛΑΛΙ BILALI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9604	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 1.100 BHP	1968	494	380	Μετονομάστηκε σε «ΔΗΜΗΤΡΑ Τ» Renamed to «DIMITRA T»
SY2690 25/7/02	ΑΝΤΙΛΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ ANDILIS PIRAEUS	Θ/Τ-Α/Ψ PRIVATE PLEASURE BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8077	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 1.470 KW	2002	149	44	Μετονομάστηκε σε «ΑΝΤΙΛΙΣ» Renamed to «ANDILIS»
SX9654 25/7/02	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΕΩΝ THALASSIOS LEON	Ε/Τ-ΤΡ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	231	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2) 1.940 BHP	2000	540	96	Μετονομάστηκε σε «ΕΥΡΩΠΗ» Renamed to «EUROPE»
J4KQ 30/7/02	ΑΝΑΓΚΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ ANAGEL VICTORY	Φ/Τ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7363	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 6.000 BHP	1979	10.274	6.338	Μετονομάστηκε σε «ΒΙΚΤΟΡΥ Λ» Renamed to «VICTORY L»

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV4003	ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ	Ε/Τ-Ο/Τ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5498	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	178	81
9/7/02	CLEVELAND	PASSENGER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	600	446
		FERRY BOAT					
SW4514	ΑΛΕΞ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9469	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	686	368
9/7/02	ALEX	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	497	300

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ*

PROVISIONAL MARITIME DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
KAMIA									

THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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



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



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



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

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

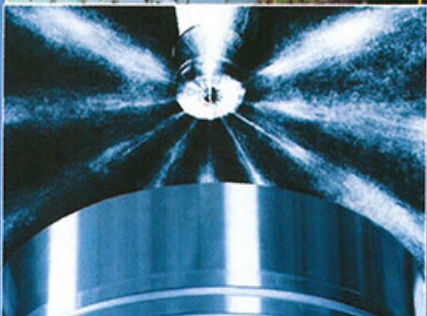


Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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

KIMI S.A.



- **FUEL INJECTION SYSTEMS AND REPAIRS**
- **SHIP AND INDUSTRIAL SITE REPAIRS**
- **GENERAL AND SPECIALIZED WORKSHOP CAPABILITIES**



Accredited by the RvA

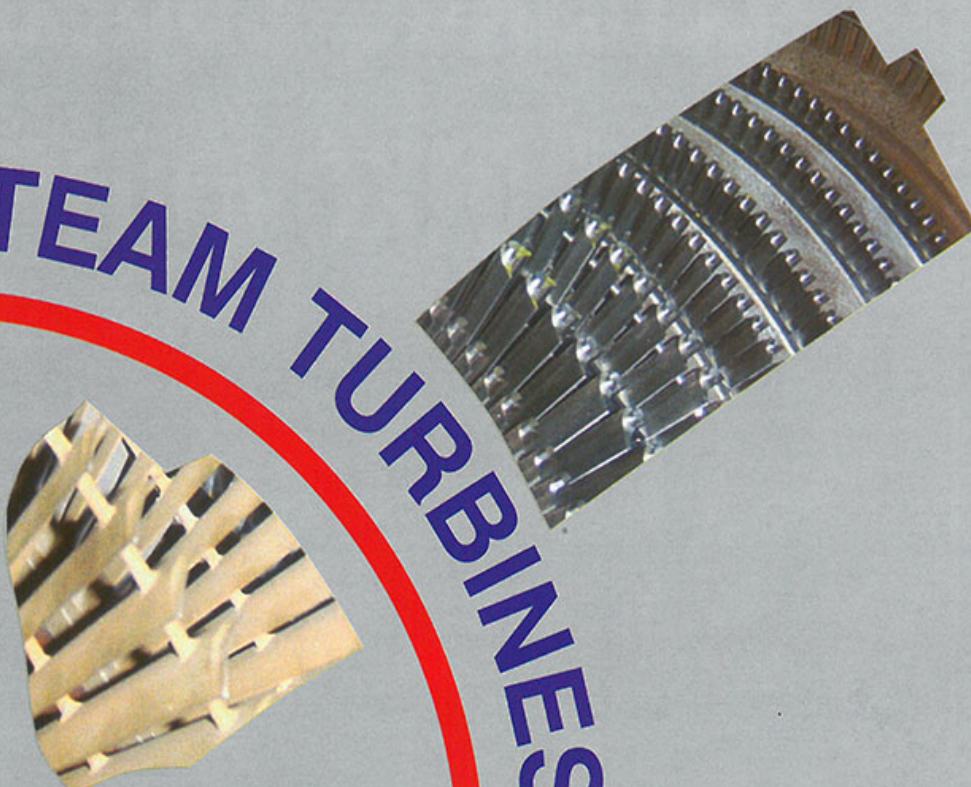


ISO 9002

Certificate Number: 34966

KIMI S.A.

STEAM TURBINES



- **CUTTING TECHNOLOGY STEAM TURBINE BLADES**
- **GENERAL AND SPECIALIZED WORKSHOP CAPABILITIES**
- **FUEL INJECTION SYSTEMS AND REPAIRS**



Accredited by the RvA



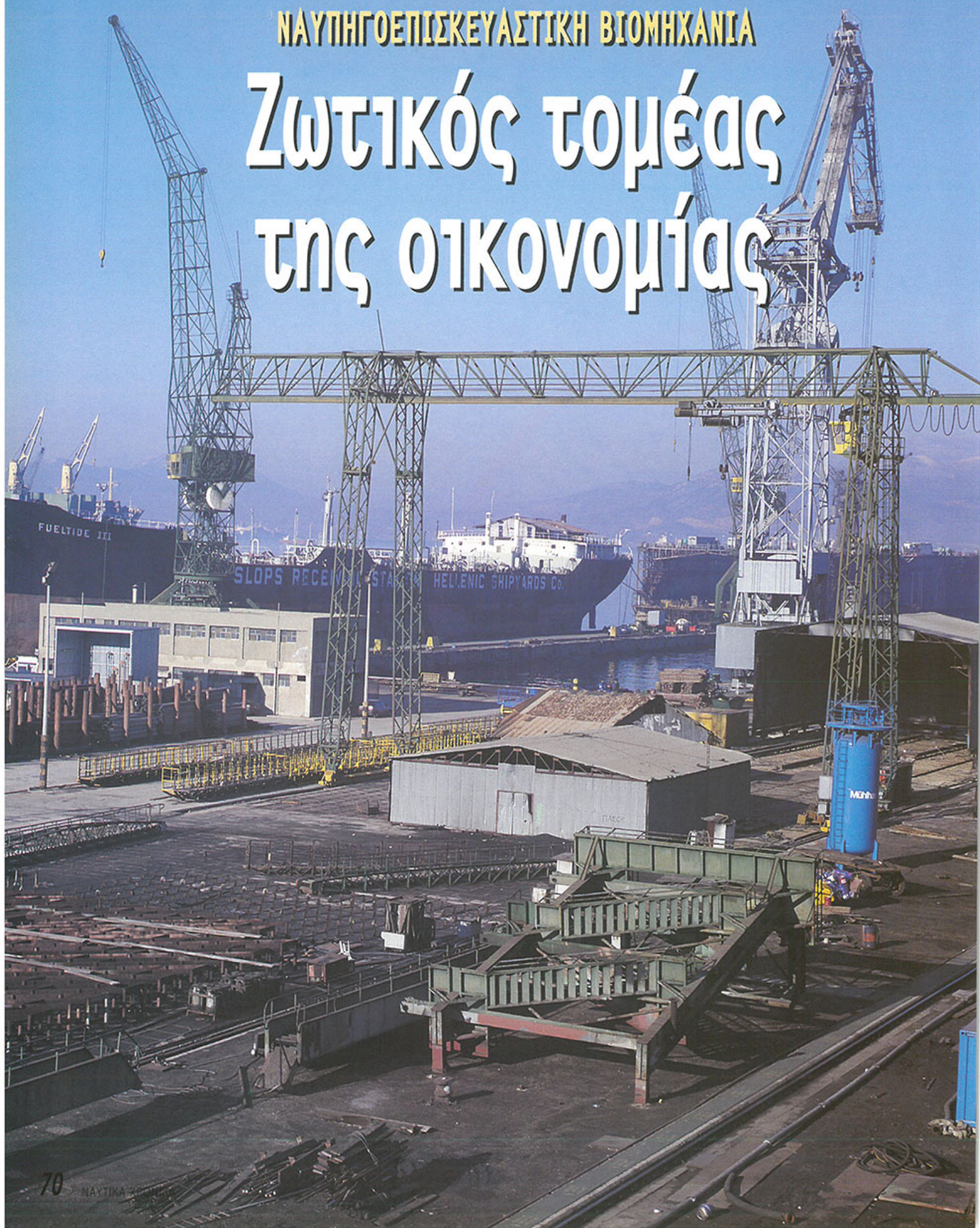
ISO 9002

Certificate Number: 34966

11, KIOU STREET 187-55 KERATSINI-PIRAEUS-GREECE
TEL: 010-4004757 • FAX: 010-4326399 • Mob: 0944-534273 – 4
WWW.kimiltd.com • E-Mail: kimiltd@otenet.gr

ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ζωτικός τομέας της οικονομίας



**Συνέντευξη
του Ανδρέα Μιτσή,
γενικού γραμματέα
Βιομηχανίας**



Την κυβερνητική πολιτική έναντι των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων αναλύει στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» ο γενικός γραμματέας Βιομηχανίας κ. Α. Μιτσής.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνει στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου, η επιβίωση του οποίου είναι κρίσιμης σημασίας για την ελληνική οικονομία.

Παρά τη συντονισμένη προσπάθεια του κράτους, με σκοπό την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, δεν έχει διευρυνθεί ακόμη ο κύκλος των δραστηριοτήτων της ΝΕΖ, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει προσφορά θέσεων εργασίας. Ποια μέτρα σκοπεύει να λάβει η κυβέρνηση μέχρι να τεθούν σε εφαρμογή τα χρονοδιαγράμματα που έχει εξαγγείλει, ώστε να μπορέσουν να επιβιώσουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις της ζώνης;

Ο ναυπηγικός και ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με λίγες εξαιρέσεις, αντιμετωπίζει μια δύσκολη κατάσταση που συνδέεται κυρίως με το διεθνή ανταγωνισμό. Ο τομέας αυτός όμως είναι ζωτικής σημασίας για τη χώρα μας και πολιτική μας είναι να εξαντλήσουμε όλα τα μέσα προς κάθε κατεύθυνση, στο πλαίσιο του Κοινού Ευρωπαϊκού Χώρου, ώστε να βρούμε λύσεις στα υπάρχοντα προβλήματα και να ανοίξουμε νέες προοπτικές. Η Ελλάδα είναι μια παγκόσμια ναυτική δύναμη και είναι αδιανόητο να μη διαθέτει μια σημαντική ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική ικανότητα, με τους ανταγωνιστικούς όρους βεβαίως που επιβάλλει η ευρωπαϊκή και διεθνής αγορά.

Στο πλαίσιο αυτό, παίρνουμε σε πρώτη φάση τα άμεσα μέτρα που είναι δυνατά και εξετάζουμε σε βάθος τη σημερινή κατάσταση, με στόχο την εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, προκειμένου αυτή να καταστεί βιώσιμη και ανταγωνιστική πάνω σε βάση σταθερή και μακροπρόθεσμη.

Στο πλαίσιο αυτό, η Κυβέρνηση ανακοίνωσε τον Ιούνιο του 2002 δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, ιδίως της μικρής και μεσαίας επιχείρησης. Υπενθυμίζεται πως προηγήθηκε και μια άλλη δέσμη μέτρων από το 1996 έως σήμερα με στόχο τη δημιουργία ενός νέου ολοκληρωμένου θεσμικού καθεστώτος μέχρι το τέλος του 2002.

Οι ενέργειες αυτές είναι οι εξής:

Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων

Από την 1.9.2002, όλες οι επιχειρήσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις του νόμου, μπορούν να εγγραφούν στο Μητρώο και να λειτουργήσουν βάσει του Ν. 2642/98.

Προκειμένου μάλιστα να εκδοθούν από τη νομαρχία Πειραιά οι διαπιστωτικές πράξεις για ένταξη στο Μητρώο, ελήφθησαν συγκεκριμένα μέτρα για τα χρέη προς το Δημόσιο και το ΙΚΑ.

Χωροθέτηση των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών

Αυτή τη στιγμή εξετάζεται το Προεδρικό Διάταγμα σχετικά με τις προϋποθέσεις χωροθέτησης των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών (ΝΑΖΩ) καθώς και όροι και προϋποθέσεις εκτέλεσης εργασιών εντός αυτών. Το Προεδρικό Διάταγμα είχε υποβληθεί προς γνωμοδότηση στο Συμβούλιο της Επικρατείας και αυτή τη στιγμή επεξεργαζόμαστε τις παρατηρήσεις του Συμβουλίου.

ΒΙΟΠΑ Σχιστού

Το ΒΙΟΠΑ Σχιστού, που ετοιμάστηκε και λειτουργεί, προορίζεται μόνο για ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις του ευρύτερου Πειραιά. Ήδη για 90 βιομηχανικές θέσεις έχουν υποβάλει αιτήσεις 134 βιοτεχνίες.

Κυνόσουρα

Αναδιαμορφώνεται η Υ.Α. 1459/26.10.01 του υπουργείου Πολιτισμού για την Κυνόσουρα, στην οποία παραμένει η ακτογραμμή 1 για ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες.

Κατάρτιση - Απασχόληση - Αυτοαπασχόληση

Υπάρχει ειδικό πρόγραμμα για τη ΝΕΖ, που περιλαμβάνει μέτρα για την κατάρτιση 900 ατόμων με συνολικό κόστος 4.225.972 ευρώ, για τη δημιουργία 500 νέων θέσεων εργασίας με συνολικό κόστος 6.162.876 ευρώ, για την απασχόληση 100 ατόμων που είναι κοινά στη συνταξιοδότηση με συνολικό κόστος 1.232.575 ευρώ και για την αυτοαπασχόληση 500 ατόμων με συνολικό κόστος 6.162.876 ευρώ.

ΕΠΑΝ

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας προβλέπεται, μετά τη δημιουργία του Μητρώου, να δημιουργηθούν 1-2 clusters επιχειρήσεων της ΝΕΖ.

Μητρώο εργαζομένων

Θα τηρείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση για κάθε ειδικότητα Μητρώο εργαζομένων, σε συνεργασία με τη ΓΣΕΕ, το Ε.Κ. Πειραιά και τις εταιρείες που θα ενταχθούν στο Μητρώο.

Ελάχιστος αριθμός εργαζομένων/Εξοπλισμός ελκυσματοσυρμάτων

Θα αναδιατυπωθεί-τροποποιηθεί το Π.Δ. 245/99 για τον ελάχιστο αριθμό εργαζομένων, καθώς και το Π.Δ. 187/99 για τον εξοπλισμό ελκυσματοσυρμάτων, οξυγονοκολλητές κ.λπ. με βάση τις προτάσεις των Επιμελητηρίων και του Εργατικού Κέντρου.

Νόμος 2965/01

Με το Ν. 2965/01 βρήκε τη λύση του ένα από τα πιο σημαντικά θέματα για τη λειτουργία των μονάδων του Περάματος, αφού με την κατάργηση του Π.Δ. 84/84 δίνεται η δυνατότητα νόμιμης λειτουργίας πολλών επιχειρήσεων της ΝΕΖ.

Τέλος και με στόχο μια ενιαία λειτουργική ζώνη, της οποίας οι εργασίες θα είναι συμβατές με την καθημερινή ζωή των πολιτών, ειδική επιτροπή από τα υπουργεία Ανάπτυξης, ΥΕΝ, τον Οργανισμό Αθήνας και τον ΟΛΠ, θα διαμορφώσει συνοδικό πλαίσιο παρεμβάσεων σε συνεργασία με τις δημοτικές αρχές και θα προωθήσει προς επίλυση θέματα σχετικά με την επιστροφή εργοδοτικών εισφορών, με τα κίνητρα συγχωνεύσεων, με τον ξενοδοχειακό εξοπλισμό πλοίων, επισκευών-μετασκευών ακτοπλοΐας, με την ευρύτερη περιοχή Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Περάματος.

Ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος είναι σημαντικός και από πλευράς εσόδων για το κράτος αλλού και για τη στήριξη μιας μεγάλης ναυτιλίας όπως η ελληνική. Όμως, δεν έχει την κρατική συμπαράσταση που έχει η αντίστοιχη βιομηχανία στο εξωτερικό. Ποια είναι η πολιτική του υπουργείου στο θέμα αυτό;

Η πολιτική του υπουργείου στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας έχει χαραχθεί μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι σε πλήρη αντιστοιχία με τις ακολουθούμενες πολιτικές στα

άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Στην Ελλάδα εφαρμόζεται ο κανονισμός 1540/98 του Συμβουλίου, για τους κανόνες ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας, όπως αυτός εναρμονίστηκε με την ΚΥΑ 28000/600/21.11.2000 (ΦΕΚ1517/Β/14.12.2000) «Ενισχύσεις ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων και ναυπηγικών εργασιών».

Μετά την επιτυχή μετοχοποίηση ή πώληση, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, των Ναυπηγείων Ελευσίνας, Νεωρίου, Χαλκίδας και την ολοκλήρωση, τον Ιούνιο 2002, της ιδιωτικοποίησης των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. (Σκαρμαγκάς), η ελληνική κυβέρνηση στρέφει και πάλι το ενδιαφέρον της στη μικρή και μεσαία ναυπηγοεπισκευαστική επιχείρηση, της οποίας η κύρια δραστηριότητα βρίσκεται στο Πέραμα και στην ευρύτερη περιοχή της ζώνης Πειραιά - Περάματος - Ελευσίνας.

Σήμερα βρίσκονται σε διάφορες φάσεις εξέλιξης (υπό ένταξη, ενδιάμεσοι έλεγχοι από όργανα ελέγχου, ολοκλήρωση) περίπου σαράντα επενδύσεις συνολικού προϋπολογισμού των αιτήσεων περίπου 400 εκατ. ευρώ με αντίστοιχη προβλεπόμενη επιχορήγηση περίπου 85 εκατ. ευρώ.

Πρόσφατη έρευνα δύο πανεπιστημιακών ιδρυμάτων για τη ΝΕΖ κατέδειξε, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- Ελληνική συμβουλευτική υποστήριξη.**
 - Προβλήματα ένταξης επιδότησης σε αναπτυξιακά προγράμματα.**
 - Ασαφές πλαίσιο χρηματοδότησης νέων προϊόντων.**
- Τι θα σχολιάζατε για το καθένα από τα παραπάνω προβλήματα του κλάδου;**

Δεν γνωρίζω σε ποιες ακριβώς έρευνες και σε ποια πανεπιστημιακά ιδρύματα αναφέρατε. Ασφαλώς όμως υπάρχουν προβλήματα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Από την πλευρά μας δίδουμε υψηλή προτεραιότητα στην αντιμετώπιση των προβλημά-



των αυτών και στην εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων.

Οι χρηματοδοτήσεις όμως από συγχρηματοδοτούμενα με την Ε.Ε. προγράμματα πρέπει να εντάσσονται στη λογική των αναπτυξιακών προγραμμάτων και στους συμφωνημένους κανόνες που τα διέπουν.

Η καινοτομία και η υποστήριξη της παραγωγής νέων προϊόντων είναι υψηλή προτεραιότητα στην κυβερνητική πολιτική, νοούμενου ότι αυτά θα είναι ανταγωνιστικά και βιώσιμα.

Κατά την άποψη του υπουργείου πόσο βιώσιμος είναι ο κλάδος και τι χρειάζεται για να επιζήσει; Θεωρείτε ότι η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Leadership 2015 θα ενισχύσει το ρόλο της ΝΕΖ σε παγκόσμιο επίπεδο;

Μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης των μεγάλων ναυπηγείων οι προοπτικές βιωσιμότητας του κλάδου στην Ελλάδα είναι θετικές.

Χρειάζεται, ωστόσο, να επιταχυνθεί η υλοποίηση των μέτρων που έχουν αναγγελθεί για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου, κυρίως όσον αφορά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που είναι το συντριπτικό ποσοστό των επιχειρήσεων της ΝΕΖ.

Η κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας δεν είναι καλή. Το ίδιο ισχύει και σε επίπεδο Ε.Ε. Η υπάρχουσα υπερδυναμικότητα στον κλάδο σε παγκόσμιο επίπεδο, τα διαρθρωτικά προβλήματα των υποψηφίων χωρών, σε συνδυασμό με τις αθέμιτες πρακτικές της Κορέας και την ανάδυση της Κίνας στο ναυπηγικό σκηνικό, υποχρεώνουν την Ε.Ε. σε ανάληψη πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η Κοινότητα θα κινήσει στον

ΠΟΕ διαδικασία επίλυσης των

διαφορών κατά της Κορέας,

με σκοπό την εξασφάλιση

της άρσης του «εμποδίου στο

εμπόριο» που αποτελεί η χορήγηση

επιδότησεων σε ορισμένους

Κορεάτες παραγωγούς εμπορικών

πλοίων

Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015 είναι μια σημαντική πρωτοβουλία που ξεκίνησε από μια συγκεκριμένη εργασία της CESA (Committee of European Shipbuilders Association), που εξετάζει ποιοι παράγοντες επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ε.Ε., ποιες είναι οι νέες δομές και οι τεχνολογικές προτεραιότητες, καθώς και ποια μέτρα μπορούν να ληφθούν με σκοπό την εξασφάλιση της ηγετικής θέσης της Ευρώπης στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.

Η πρωτοβουλία αυτή θα συνεχισθεί από μια πιλοτική ομάδα, υπό την προεδρία του επιτρόπου κ. Liikanen και με τη συμμετοχή ευρωβουλευτών, εκπροσώπων κρατών-μελών, της βιομηχανίας και των συνδικάτων. Αναμένεται η σύνταξη τελικής έκθεσης που θα υποβληθεί στις αρχές του 2003.

Πρόθεση της Επιτροπής είναι να παρουσιά-

σει την έκθεση της ομάδας στο Συμβούλιο «Ανταγωνιστικότητα» επί ελληνικής προεδρίας, το Μάιο 2003.

Η ελληνική προεδρία παρακολουθεί τις δραστηριότητες της CESA και θα προωθήσει οποιαδήποτε πρωτοβουλία υπέρ της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ε.Ε.

Σημειώνεται πως η μελλοντική ελληνική προεδρία έχει ήδη βοληδοσκοπηθεί για την παρουσία του υπουργού Ανάπτυξης κ.

Τσοχατζόπουλου, ως προέδρου του Συμβουλίου «Ανταγωνιστικότητα», στην ετήσια συνέλευση της CESA, με την παρουσία μελών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (εκ των κ. Liikanen, Busquin, Lamy, Monti) και των CEOs (Chief Executive Officers) της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, που θα πραγματοποιηθεί στις αρχές του 2003 στις Βρυξέλλες (Solvay).

Ποια είναι η συμβολή του υπουργείου σας στις κινήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά της Κορέας. Θα θέλαμε το σχόλιό σας για την έλλειψη συνεργασίας των Κορεατών σε όλες τις παραπάνω ενέργειες.

Το πρόβλημα αντιμετώπισης του αθέμιτου ανταγωνισμού των κορεατικών ναυπηγείων συζητείται στο Συμβούλιο από το 1999. Παρά τις επανειλημμένες συζητήσεις με την Κορέα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν κατάφερε να πείσει τις κορεατικές αρχές και τα ναυπηγεία να εφαρμόζουν πλήρως τις αρχές της αγοράς και να κλείσουν τις μη βιώσιμες επιχειρήσεις.

Καθώς δεν αναμένεται βελτίωση στην κατάσταση της αγοράς στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, η Επιτροπή πρότεινε συγκεκριμένα μέτρα στο Συμβούλιο, που αφορούν μια διμερή προσέγγιση, ήτοι την πρόταση κανονισμού για δημιουργία προσωρινού αμυντικού μηχανισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία και την προετοιμασία αιτήματος για επίλυση της διαφοράς στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ). Στη σύνοδο της 27ης Ιουνίου 2002, το Συμβούλιο κατέληξε σε ειδική πλειοψηφία, με αντίθετη ψήφο των αντιπροσωπειών του Ηνωμένου Βασιλείου, της Σουηδίας, της Φινλανδίας, της Δανίας και της Ολλανδίας. Η αναμορφωμένη πρόταση περιλαμβάνει α) τους τομείς που κάλυπτε η αρχική πρόταση της Επιτροπής, ήτοι: πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships), μεταφοράς χημικών προϊόντων (chemical tankers), δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών (product tankers), β) τον τομέα των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), υπό την προϋπόθεση της



επιβεβαίωσης από την Επιτροπή, με βάση νέα έκθεση του TBR με στοιχεία που καλύπτουν το 2002, γ) έναρξη ισχύος του κανονισμού και υποβολή προσφυγής στον ΠΟΕ, μετά από διαπίστωση της Επιτροπής αδιεξόδου των διαπραγματεύσεων με την Κορέα, δ) μέγιστη ένταση ενίσχυσης 6% (αντί του αρχικού 14%), ε) λήξη ισχύος του κανονισμού στις 31 Μαρτίου 2004 (αντί 31 Δεκεμβρίου 2002), στ) υποβολή έκθεσης της Επιτροπής στο Συμβούλιο για την πρόοδο των διμερών διαπραγματεύσεων, το αργότερο στις 30 Σεπτεμβρίου 2002.

Σε συνέχεια των συμπερασμάτων του Συμβουλίου του Ιουνίου 2002, στο πλαίσιο των διμερών διαπραγματεύσεων Ε.Ε. - Κορέας για την αποκατάσταση θεμιτών και διαφω- νών όρων ανταγωνισμού στη ναυπηγική βιομηχανία, πραγματοποιή- θηκαν συναντήσεις σε τεχνικό επίπεδο, στις 26-27 Αυγούστου και 24-27 Σεπτεμβρίου.

Στόχος της Επιτροπής παραμένει η επίτευξη συμφωνίας για ένα επίπεδο τιμών των πλοίων το οποίο να προσεγγίζει το κό- στος κατασκευής.

Η νέα πρόταση της Κορέας σχετικά με τις τιμές των πλοίων (μεί- ωση τιμών 11% σε σχέση με αντίστοιχη πρόταση 2001) δεν κρί- νεται ικανοποιητική από την Επιτροπή, δεδομένης της αύξησης τιμών στην Κορέα κατά 10% σε συνδυασμό με την αύξηση 10% της νομισματικής ισοτιμίας σε σχέση με το \$.

Κατά τις επαφές αυτές αναδείχθηκαν τρία ζητήματα, καθώς η Κο- ρέα κινούμενη αμυντικά:

- Συνδέει υπογραφή συμφωνίας με Ε.Ε. με αποδοχή της συμφω- νίας και από την Ιαπωνία.
- Απαιτεί ρήτρα αναθεώρησης της συμφωνίας κάθε εξάμηνο.
- Προτείνει περιορισμένη δυνατότητα ανταλλαγής πληροφοριών για υπολογισμό του κόστους.

Η νέα πρόταση της Κορέας

σχετικά με τις τιμές των πλοίων

(μείωση τιμών 11% σε σχέση με

αντίστοιχη πρόταση 2001)

δεν κρίνεται ικανοποιητική

από την Επιτροπή, δεδομένης της

αύξησης τιμών στην Κορέα

κατά 10% σε συνδυασμό με την

αύξηση 10% της νομισματικής

ισοτιμίας σε σχέση με το \$

Τελικά, η Κορέα ανακοίνωσε στις 27 Σεπτεμβρίου ότι η κορεατική ναυπηγική βιομηχανία δεν δέχεται συμβιβαστική πρόταση της Επιτροπής και οι δια- πραγματεύσεις διακόπηκαν.

Στο Συμβούλιο «Ανταγωνιστικότητα» στις 30 Σεπτεμ- βρίου, ο επίτροπος Lamy (αρμόδιος για εμπορικά θέματα) ανακοίνωσε την αποτυχία των διμερών δια- πραγματεύσεων Ε.Ε. - Κορέας και παρουσίασε τα επόμενα στάδια που θα ακολουθήσει η Ε.Ε., ήτοι προσφυγή στον ΠΟΕ και θέση σε εφαρμογή του αμυντικού μηχανισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία. Στις 8 Οκτωβρίου 2002, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σχετικά με τις εμπορικές πρακτικές που ασκεί η Κορέα στις συναλλαγές στον τομέα των εμπορικών πλοίων. Σύμφωνα με την απόφαση, η οποία προβλέπεται να δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊ- κών Κοινοτήτων, η Κοινότητα θα κινήσει στον ΠΟΕ δια- δικασία επίλυσης των διαφορών κατά της Κορέας, με σκοπό την εξασφάλιση της άρσης του «εμποδίου στο εμπόριο» που αποτελεί η χορήγηση επιδοτήσεων σε ορισμένους Κορεάτες παραγωγούς εμπορικών πλοίων. Σχετική επιστολή θα υποβληθεί στον ΠΟΕ στις 21

Οκτωβρίου 2002 και την επομένη θα τεθεί σε εφαρμογή ο αμυντι- κός μηχανισμός για τη ναυπηγική βιομηχανία.

Σε όλη αυτή τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων Ε.Ε. - Κορέας, η Ελλάδα έδωσε μεγάλη σημασία στη στρατηγική σημασία του τομέα, προκειμένου να διασφαλισθεί η ασφαλής παραγωγική ροή στην Ε.Ε. και να αποφευχθεί υπερβολική εξάρτηση από εξωτερι- κούς προμηθευτές, σε περιόδους κρίσης.

Η Ελλάδα βρέθηκε στην ομάδα κρατών-μελών που στηρίζουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, δεδομένων των προβλημά- των στην αναδιάρθρωση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Η Ελλάδα υποστήριξε την αναμορφωμένη πρόταση της προε- δρίας, αν και επιθυμεί μελλοντική επέκταση του μηχανισμού και σε άλλες κατηγορίες πλοίων και ειδικότερα στα επιβατηγά οχηματαγωγά που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τα ελληνικά ναυπηγεία.

Ωστόσο, ο προσωρινός αμυντικός μηχανισμός δύσκολα θα αξιο- ποιηθεί από τα ελληνικά ναυπηγεία, τα οποία δεν ναυπηγούν πλοία των τομέων που καλύπτονται από το μηχανισμό.



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



Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

25 χρόνια πείρα

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

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΛΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ, ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ & ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ & ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

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

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra Ltd.

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

Να μειώσουμε το κόστος!

Η μείωση του κόστους ως σημαντικού παράγοντα επιβίωσης των ελληνικών ναυπηγικών μονάδων θεωρείται «κλειδί» σύμφωνα με τον πρόεδρο των Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά κ. Βασ. Κόκκينو. Στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», ο κ. Κόκκινος επισημαίνει επίσης ότι το μεγάλο πλεονέκτημα των ελληνικών μονάδων είναι ο ανταγωνιστικός χρόνος παράδοσης του πλοίου σε σχέση με το χρόνο που απαιτείται σε ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες του εξωτερικού.

Συνέντευξη του Βασίλη Κόκκινου, προέδρου της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά

Ποια είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ναυπηγοεπισκευής και από τι έχουν προκληθεί αυτά;

Το πρόβλημα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης έχει προκληθεί σε μεγάλο βαθμό από την έβδομη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μια οδηγία που πολλοί διαβάσαμε, κανένας όμως δεν θέλησε να την καταλάβει, διότι η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα πρέπει να «μοζευτεί» σε μεγάλο βαθμό.

Υπάρχει ένα νόμος του 1985 με τον οποίο σταμάτησαν κάποιες διευκολύνσεις που υπήρχαν για εταιρείες σαν τις δικές μας, όπως για παράδειγμα η επιστροφή του ΙΚΑ. Για παράδειγμα, εγώ προσωπικά από τότε που άνοιξα το κατάστημά μου το 1970 μέχρι και το 1993, που σταμάτησε τις εργασίες του, λαμβάναμε επιστροφές του ΙΚΑ, κάτι που αποτελούσε σημαντικότητα βοήθεια για επιχειρήσεις σαν τις δικές μας, αφού οι εισφορές μας προς το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων φθάνουν το διπλάσιο αυτών των μεγάλων ναυπηγείων. Όπως καταλαβαίνετε μιλάμε για εισφορές αβάσταχτες σε επιχειρήσεις σαν τις δικές μας.

Επίσης, πρέπει να επισημάνω ότι κάναμε σημαντικά λάθη την εποχή που στο Πέραμα υπήρχε πολλή δουλειά...

Πιο συγκεκριμένα, δώσαμε παροχές σε ένα χρόνο στους εργαζομένους που έφθαναν το 45%. Βέβαια, τα τελευταία δύο χρόνια έχουν καταλάβει και οι εργαζόμενοι ότι υπάρχουν ουσιαστικά προβλήματα και έχουν κάπως περιοριστεί οι απαιτήσεις.

Όσον αφορά τώρα την Πολιτεία, μέχρι σήμερα δεν είχαμε καμία απολύτως βοήθεια. Μάλιστα, μπορώ να πω ότι είναι η πρώτη φορά από το 1980 έως σήμερα που ανακοινώθηκαν ουσιαστικά μέτρα για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, με την ελπίδα ότι αυτά δεν θα μείνουν στα γραπτά (όπως τα 26 σημεία). Και αυτό έγινε διότι έπρεπε να ληφθούν κάποιες ουσιαστικές αποφάσεις για το θέμα του Μπρώου, το οποίο εμάς μας βρίσκει εν μέρει αντίθετους, και εξηγώ:

Όταν ξεκίνησε το θέμα Μπρώου υπήρχαν δουλειές και δεν ήταν πρόβλημα ο τζίρος ή το προσωπικό. Τώρα πρέπει να μετρήσουμε εκ νέου και να πούμε 600 ημερομίσθια ετησίως και 40.000.000 ο τζίρος. Όσον αφορά τον εξοπλισμό, υπάρχουν μαγαζιά που είναι στο χώρο 30 χρόνια και δεν έχουν βαριά μηχανήματα. Υπάρχουν μαγαζιά στο χώρο μας που κάνουν μόνο διαμορφώσεις ελασμών-

των. Τα πιο πάνω μπορούν να αλλιάξουν χωρίς κόστος για την Πολιτεία, με συνέπεια σήμερα, που διανύουμε χαλεπούς καιρούς, να υπάρχουν πολλοί συνάδελφοι οι οποίοι δεν έχουν τη δυνατότητα πλέον να ενταχθούν στο Μπρώο.

Ως προς τα υπόλοιπα της εξαγγελίας των μέτρων μάς βρίσκει σύμφωνους.

Επίσης υπάρχει και ένα επί πλέον πρόβλημα... Αυτήν τη στιγμή στο Πέραμα υπάρχουν 543 επιχειρήσεις και οι εργαζόμενοι δεν ξεπερνούν τους 3.000. Ωστόσο, σύμφωνα πάντα με το μπρώο, κάθε επιχείρηση πρέπει να απασχολεί επί μονίμου βάσεως 4 άτομα τουλάχιστον, οπότε οι εργαζόμενοι που απομένουν για να αναλάβουν ένα μεγάλο έργο είναι περίπου 800. Αυτό έχει αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η ανάληψη αρκετών σημαντικών έργων από τη ΝΖΠ, αφού σε αυτή την περίπτωση δεν θα υπάρχουν αρκετά εργατικά χέρια για να αντιμετωπίσουν τη δουλειά.

Υπάρχει κάποια επικοινωνία μεταξύ των ενώσεων της ζώνης και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μάς έχει ήδη δεχθεί δύο φορές και έδειξε ότι είναι πραγματικά ενημερωμένος για τα προβλήματα του κλάδου μας και ότι έχει διάθεση να επιλύσει κάποια από αυτά. Πιστεύω πως χρειάζεται ακόμη πολλή δουλειά. Ωστόσο, είναι η πρώτη φορά που μου δίνεται η αίσθηση ότι υπάρχει πραγματική διάθεση και βρισκόμαστε κοντά στην επίλυση βασικών προβλημάτων, που θα δώσει ξανά ζωή στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Ποιες ενέργειες θεωρείτε ότι θα έπρεπε να γίνουν από την πλευρά σας στην κατεύθυνση αυτή;

Κατ' αρχάς, το σκεπτικό της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών είναι ότι πρέπει να επιβιώσουν όλοι οι επαγγελματίες. Αν κλείσει η ΝΕΖ θα κλείσουν και τα ναυπηγεία και το αντίστροφο.

Εμείς δεν θέλουμε να κλείσουν τα ναυπηγεία, αλλά να αναπτυχθούν γιατί αυτό συμφέρει και τη δική μας δουλειά. Για παράδειγμα, η παραγωγική εργασία των Ναυπηγείων Ελευσίνας γίνεται από συναδέλφους μας υπεργολάβους που αναλαμβάνουν τα έργα. Τα



ναυπηγεία της Ελευσίνας ή του Σκαρामογκά δεν διαθέτουν προσωπικό για να δουλέψουν πάνω στο πλοίο που κατασκευάζεται. Υπογράφουν μια σύμβαση για κάποια έργα με εξωτερικό εργοστάσιο, ο οποίος αναλαμβάνει τη δουλειά και μετά το πέρας της πληρώνεται και η σύμβαση λήγει.

Αυτό που προσπαθούμε να πετύχουμε είναι να διορθώσουμε τα τυχόν λάθη του παρελθόντος και πιο συγκεκριμένα να μειώσουμε το κόστος. Πρέπει να καταφέρουμε, εργαζόμενοι, εργοδότες και κράτος, να μειώσουμε το κόστος και να επιστρέψουμε και πάλι στις παλιές εποχές που δίνανε κάποιες ημερομηνίες ολοκλήρωσης του έργου και τα πλοία ήταν έτοιμα να αποπλεύσουν.

Άλλωστε, το μεγάλο μας στού στην ναυπηγοεπισκευή ήταν ότι σε οποιαδήποτε άλλη χώρα και να πήγαινε ένα πλοίο για επισκευή, παραδιδόταν σχεδόν στο διπλάσιο χρόνο από αυτόν του Περάματος. Αυτό δυστυχώς σταμάτησε να γίνεται, γιατί πολλές φορές όταν υπήρχε ανάθεση έργου στο Πέραμα, οι εργαζόμενοι εύρισκαν ευκαιρία -ίσως και δικαιολογημένα- για απεργία προκειμένου να προωθήσουν διάφορα αιτήματά τους. Το αποτέλεσμα όμως είναι σήμερα να μην υπάρχουν καθόλου δουλειές στο Πέραμα, ούτε για τους εργοστάσιους αλλιά ούτε και για το εργατικό δυναμικό.

Πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» αναφέρουν ότι υπάρχουν εφοπλιστές που έχουν αποφασίσει να μην ξαναστείλουν πλοία τους στο Πέραμα για οποιαδήποτε εργασία ή επισκευή και αυτό προκλήθηκε από τις συνεχόμενες απεργίες των συνδικάτων. Πώς σχολιάζετε την απόφαση αυτή;

Πολλοί πλοιοκτήτες, αν και έχουν συμφέροντα να επισκευάσουν τα πλοία τους στο εξωτερικό, έρχονται στην Ελλάδα προκειμένου

να ενισχύσουν την εγχώρια αγορά. Αυτό είναι γνωστό και θα ήταν λάθος να κατηγορούμε διαρκώς τους πλοιοκτήτες για όποια κακώς κείμενα συμβαίνουν στο χώρο της ναυπηγοεπισκευής. Υπάρχουν πλοιοκτήτες οι οποίοι είναι πολύ περισσότερο «Έλληνες» από εμένα και ένα από τα πιστεύω μου είναι ότι αν και πολλοί πλοιοκτήτες έχουν χάσει χρήματα στη ΝΖΠ και έχουν ορκιστεί να μην ξανάρθουν στην Ελλάδα για επισκευές, μόλις ηρεμήσουν λίγο τα πράγματα και πρέπει να κάνουν την επιλογή του μέρους που θα στείλουν το πλοίο τους, θα σκεφτούν «ελληνικά» και θα ξανάρθουν εδώ.

Εν κατακλείδι, ποιες είναι οι προτάσεις σας για την επίλυση βασικών προβλημάτων της ΝΖΠ και σε ποιο στάδιο βρίσκονται;

Οι προτάσεις μας είναι προώθηση του Μητρώου, καθώς και όλων των εξαγγελιών που έχουν πραγματοποιηθεί από τα αρμόδια υπουργεία για την εξυγίανση της ΝΖΠ. Βέβαια, το 1995 είχαμε συζητήσει με τους κρατικούς φορείς και διάφορα άλλα θέματα που μας απασχολούσαν εκείνη την εποχή και που έχουν γίνει γνωστά ως «τα 26 σημεία-μέτρα για τη ΝΕΖ», όμως από αυτά κατά την άποψή μου δεν υλοποιήθηκε τίποτα και πλέον δεν έχει καμία αξία να συζητηθούν γιατί έχουν ξεπεραστεί.

Πρέπει να μιλάμε μόνο για το σήμερα, και αυτά που κάνουμε τώρα, σε πέντε χρόνια θα έχουν επίσης ξεπεραστεί. Τα χρονικά περιθώρια που εφαρμόζονται για την επίλυση θεμάτων ζωτικής σημασίας για τη ΝΖΠ, τα θέτουν εκτός εφαρμογής. Στην τελευταία μας συνάντηση με τον πρόεδρο του ΟΛΠ, Σωτήρη Θεοφάνους, το κλίμα ήταν πολύ καλό και πιστεύουμε σε μια δημιουργική συνεργασία.

26 μέτρα για τη NEZ

Όπως είναι γνωστό, η κυβέρνηση από το 1995 αποφάσισε δέσμη μέτρων για τη στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, προκειμένου αυτή να βγει από το οικονομικό αδιέξοδο στο οποίο βρίσκεται εδώ και αρκετά χρόνια.

Τα μέτρα αυτά έγιναν γνωστά ως «Τα 26 μέτρα για τη NEZ» και τα «Ναυτικά Χρονικά» τα δημοσιεύουν με αφορμή το αφιέρωμα που αφορά τα ναυπηγεία και τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Πρέπει να επισημάνουμε πως τα 26 μέτρα είναι αυτά που έχουν ήδη ανακοινώσει από τον περασμένο Ιούνιο οι υπουργοί Οικονομίας Ν. Χριστοδουλάκης και Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης και δημοσιεύονται ασχολίαστα, προκειμένου να καταλήξει το αναγνωστικό κοινό αληθιά και κάθε ενδιαφερόμενος ή εμπλεκόμενος στα θέματα της NEZ στα δικά του συμπεράσματα.

Αναλυτικότερα, τα αιτήματα και οι ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν στα 26 σημεία, σύμφωνα με τα αρμόδια υπουργεία, έχουν ως εξής:

1. Αίτημα: Η κυβέρνηση θεωρεί τη ΝΖΠ ως βασικό χώρο λειτουργίας και ανάπτυξης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας. Η κυβέρνηση θα τη στηρίξει με σειρά μέτρων, προκειμένου να αντιμετωπίσει τα σημερινά της προβλήματα, με τη βεβαιότητα πως επιχειρήσεις, επαγγελματίες και εργαζόμενοι θα συμβάλουν στην εκσυγχρονισμό και την αύξηση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας.

Ενέργεια: Έχει γίνει δεκτή και ο ΟΛΠ έχει αποφασίσει. Η δημιουργία ειδικής αναπτυξιακής εταιρείας για τη NEZ, θυγατρικής του ΟΛΠ, δημιουργεί επιτάχυνση της στήριξης.

2. Αίτημα: Η ΝΖΠ να παραμείνει ως Χαρακτηρισμένος Επισκευαστικός Χώρος έως το έτος 2030.

Ενέργεια: Ισχύει η πάγια πολιτική του ΟΛΠ για διατήρηση και στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη NEZ έως το 2030. Ήδη με τα νέα μέτρα ο χρόνος παραχώρησης επεκτείνεται μέχρι το 2050.

3. Αίτημα: Ίδρυση αυτοτελούς Διεύθυνσης ΝΖΠ του ΟΛΠ.

Ενέργεια: Η εξαγγελθείσα ίδρυση αυτοτελούς διεύθυνσης του ΟΛΠ για τη λειτουργία, διαχείριση και αξιοποίηση της ζώνης, απαιτούσε αναμόρφωση του Οργανογράμματος ΟΛΠ, που καθιερώνεται με προεδρικό διάταγμα.

Επειδή ο ΟΛΠ ήδη εκινείτο από το 1995 προς την κατεύθυνση μελλοντικής αλληγορίας της νομικής μορφής του (από ΝΠΔΔ σε ΝΠΙΔ) συστήθηκε προσωρινά κλιμάκιο υπηρεσιών ΟΛΠ στην επισκευαστική βάση Περάματος. Με τα νέα μέτρα γίνεται ένα ακόμη πιο σημαντικό βήμα. Ιδρύεται αυτόνομη θυγατρική εταιρεία, η οποία θα ασχολείται μόνο με τα θέματα ανάπτυξης της NEZ.

4. Αίτημα: Αρχίζει άμεσα η εκκαθάριση του Μητρώου Κατασκευαστών, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.

Ενέργεια: Θα δοθεί δυνατότητα εγγραφής σε κοινοπραξίες επιχειρήσεων.

5. Αίτημα: Υλοποίηση μελέτης διαμόρφωσης των χώρων της ΝΖΠ (δρόμοι, στάθμευση κ.λπ., επένδυση 100.000.000 δρχ.).

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Γίνονται επαφές με το τελωνείο για την επάνδρωση του τελωνειακού φυλακίου.

6. Αίτημα: Αποκλειστική χρήση του προβλήτα ΔΕΗ στη Δραπετσώνα για επισκευές πλοίων και εκτέλεση συμπληρωματικών έργων δαπάνης 4 δισ. δρχ.

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Ο προβλήτας ΔΕΗ παραμένει χώρος επισκευής πλοίων και έχουν εκτελεστεί τα σχετικά έργα βελτίωσης.

7. Αίτημα: Επισκευή του προβλήτα του μόλου Δραπετσώνας δαπάνης ενός δισ. δρχ.

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Ο νέος μόλος Δραπετσώνας έχει επισκευαστεί από τον ΟΛΠ (ύστερα από μελέτη του ΕΜΠ), τόσο στο σώμα του προβλήτα όσο και στον κάθετο κυματοθραύστη της νότιας πλευράς, ο οποίος θωρακίστηκε με λιθορριπές. Κατασκευάστηκε κτίριο και έγινε εγκατάσταση υποσταθμού ρεύματος με παροχές για πλοία. Έγινε αντικατάσταση δικτύου και ιστών φωτισμού. Δαπάνη συνολικά 1,20 δισ. δρχ., από ίδιους πόρους ΟΛΠ.

8. Αίτημα: Ολοκλήρωση β' φάσης μελέτης για τη βελτίωση της υποδομής στους χερσαίους χώρους της ΝΒΖ (ηλεκτροδότηση, ύδρευση, οδοστρώματα) δαπάνης 300 εκατ. δρχ.

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Έγιναν στην ΕΒΠ τα έργα ηλεκτροδότησης για φωτισμό όλων των υπαίθριων χώρων, κατασκευάστηκαν νέες υπαίθριες δαπεδοστρώσεις και διαμορφώθηκε νέο εσωτερικό parking για αυτοκίνητα εργαζομένων. Κατασκευάστηκαν δύο νέοι χώροι υγιεινής για τους εργαζόμενους και τοποθετήθηκε νέα εδραία πλυσίγγα ζύγισης οχημάτων μεταφοράς υλικών. Ολοκληρώθηκαν οι οικοδομικές εργασίες για διαμόρφωση των εσωτερικών χώρων των υπόστεγων μηχανουργείων και οι επισκευές για την αποκατάσταση των ζημιών από το σεισμό του Σεπτεμβρίου 1999.

Υπάρχουν στα κρηπιδώματα της ΕΒΠ και του μόλου Δραπετσώνας παροχές ηλεκτρικού ρεύματος, νερού και τηλεφώνων.

Επίσης, ολοκληρώθηκαν τα έργα αναβάθμισης με δαπάνη ΟΛΠ, κόστους 400 εκατ. δρχ., που περιλάμβαναν κυρίως νέους ρευματοδότες ιστούς φωτισμού, διορθώσεις γραμμών ρευματοληψίας και κατασκευή γραφείων προσωπικού δεξαμενών.

9. Αίτημα: Επισκευή της μικρής πλωτής δεξαμενής και των δύο μόνιμων δεξαμενών.

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Οι δεξαμενές του ΟΛΠ έχουν επισκευαστεί.

10. Αίτημα: Διάθεση νέων κλιμακίων, δεσρών κ.λπ.

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Υπάρχει ικανός αριθμός κλιμακίων για πλοία και ορισμένες δέσμες που είχαν υποστεί ζημιές έχουν επισκευαστεί.

11. Αίτημα: Επισκευή του ναυπηγικού γερανού στον προβλήτα Ι και τοποθέτηση καινούργιου ναυπηγικού γερανού στον προβλήτα ΙΙ.

Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Εγκαταστάθηκε νέος ναυπηγικός γερανός στον προβλήτα ΙΙ της ΕΒΠ επί νεοκατασκευασμένων σιδηροτροχιών.



12. Αίτημα: Καθαριότητα και ευταξία στους χώρους της ΝΖΠ.
Ενέργεια: Έχει υλοποιηθεί. Έχουν αποβληθεί από το ΕΒΠ οι αυθαίρετοι καταληψίες υπαίθριων χώρων. Οι χώροι καθαρίζονται τακτικά και εμπεδώθηκε η ευταξία και στους χρήστες. Λειτουργεί ελεγχόμενο υπαίθριο parking για τους εργαζομένους της ΝΕΖ, με αποτέλεσμα να εκκενωθεί ο χώρος των κρηπιδωμάτων από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα που δημιουργούσαν πολλή προβλήματα στην εκτέλεση των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.

13. Αίτημα: Λειτουργία Κέντρου Υγείας στη ΝΖΠ.
Ενέργεια: Το κτίριο του Κέντρου Υγείας ολοκληρώθηκε προ τριετίας με δαπάνες του ΟΛΠ και παραχωρήθηκε στο υπουργείο Υγείας, το οποίο το ενέταξε στη διοικητική επίβλεψη του ΙΚΑ.

14. Αίτημα: Ενίσχυση των ναυπηγοεπισκευαστικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, μέσω ΓΓΒ του ΥΒΕΤ και ΕΟΜΜΕΧ μέσω του προγράμματος 4 για τις δράσεις:
 α) Επιδότηση επιτοκίου.
 β) Ενίσχυση επιτοκίου.
 γ) Ενίσχυση με επιχορηγήσεις υπεργολαβιών.
Ενέργεια: Το πρόγραμμα 4 του Β' ΚΠΣ έχει κλείσει. Στο Γ' ΚΠΣ υπάρχουν ανάλογες δράσεις για μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στις οποίες μπορούν να υπαχθούν και οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις.

15. Αίτημα: Ενίσχυση από τις κοινοτικές πρωτοβουλίες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της ΝΖΠ (δέσμης επιχειρήσεων) σε ορι-

σμένους τομείς δραστηριότητας (μεταφορά ή ανάπτυξη τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, διοίκησης, παραγωγή, εμπορία κ.λπ.). Το ΥΠΑΝ έχει νέα μέτρα τα οποία μετά το πρώτο πακέτο εντάσσονται στο τωρινό πακέτο.

16. Αίτημα: Επιδότηση μεμονωμένων ναυπηγοεπισκευαστικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων για ενέργειές τους που στοχεύουν σε διοικητική και οικονομική οργάνωση, εξασφάλιση ποιότητας, οργάνωση παραγωγής.
Ενέργεια: Έχουν ήδη ψηφιστεί οι σχετικές διατάξεις.

17. Αίτημα: Μέσω των νέων θεσμών χρηματοδότησης, ειδικά για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, θα επιδιωχθεί η εξασφάλιση δανειακών κεφαλαίων για ενέργειες όπως έρευνα ανάπτυξης νέων προϊόντων, χρηματοδότηση εμπορικής δραστηριότητας, είσοδος σε νέες αγορές, κάλυψη βραχυπρόθεσμων αναγκών.
 Όλες οι πιο πάνω επιδοτήσεις ανέρχονται στο 70% του κόστους για απόκτηση τεχνικής βοήθειας και στο 50% για αγορά εξοπλισμού.
Ενέργεια: Στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ υπάρχουν δράσεις που μπορούν να καλύψουν και προτάσεις των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων για ενισχύσεις που αναφέρονται στα ως άνω σημεία (15, 16, 17).

18. Αίτημα: Θα καταβληθεί ειδικό εποχικό επίδομα για όσους δεν έχουν πραγματοποιήσει 10 ημερομίσθια στον κλάδο (300 εργαζόμενοι x 125.000 δρχ. ο καθένας, κόστος 37.500.000 δρχ.).



Το μέτρο αυτό αποτελεί συνέχεια του ήδη καταβληθέντος εποχικού επιδόματος 1995 σε 3.000 εργαζόμενους και έχει κόστος 375.000.000 δρχ.

Ενέργεια: Έχει ικανοποιηθεί.

19. Αίτημα: Θα δοθεί το Δεκέμβριο του 1995 έκτακτη οικονομική ενίσχυση 100.000 δρχ. σε κάθε εργαζόμενο της ΝΖΠ, που υπήρξε δικαιούχος του ειδικού εποχικού βοηθήματος, με την προϋπόθεση ότι δεν έχει πραγματοποιήσει περισσότερα των 90 ημερομισθίων από 1-1-1995 έως 30-9-1995. Το μέτρο αυτό αφορά 3.000 εργαζόμενους και έχει κόστος 300.000.000 δρχ.

Ενέργεια: Έχει ικανοποιηθεί.

20. Αίτημα: Ανακατασκευή κτιρίου του ΟΛΠ και διάθεσή του στον ΟΑΕΔ για χρησιμοποίηση ως Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης της ΝΖΠ.

Ενέργεια: Για το θέμα του κτιρίου Σχολής Επαγγελματικής Κατάρτισης Εργαζομένων στη ΝΕΖ είχε προταθεί από τον ΟΛΠ η διάθεση των αιθουσών της Σχολής ΟΛΠ στην οποία κατά καιρούς εκπαιδεύεται το προσωπικό του ΟΛΠ, αλλά η πρόταση απορρίφθηκε από τους φορείς των εργαζομένων στη ΝΕΖ.

Παράλληλα υπήρξε πρόταση και από τον ΟΑΕΔ να προσέρχονται οι εργαζόμενοι προς εκπαίδευση στα διδαστήρια του ΟΑΕΔ στο Μοσχάτο. Επειδή όμως διαπιστώθηκε ότι ο αριθμός των ενδιαφερομένων ήταν μικρός και ο μέσος όρος της ηλικίας τους σχετικά μεγάλος, τελικά το θέμα αδράνησε.

21. Αίτημα: Μέχρι την παράδοση του κτιρίου της Σχολής και με βάση τη μελέτη ειδικότητας που έγινε από τον ΟΑΕΔ, θα αρχίσει στις αιθουσες της Σχολής ΟΛΠ η εκπαίδευση 1.000 εργαζομένων της ΝΖΠ. Το κόστος της τριμήνιας εκπαίδευσης, που είναι 500.000 δρχ. για κάθε εργαζόμενο, θα καταβληθεί από τον ΟΑΕΔ (κόστος 500.000.000 δρχ.).

Ενέργεια: Για το θέμα του κτιρίου της Σχολής Επαγγελματικής Κατάρτισης Εργαζομένων στη ΝΕΖ είχε προταθεί από τον ΟΛΠ η διάθεση των αιθουσών της Σχολής ΟΛΠ, αλλά η πρόταση απορρίφθηκε από τους φορείς των εργαζομένων της ΝΕΖ.

Παράλληλα υπήρξε πρόταση από τον ΟΑΕΔ, να προσέρχονται οι εργαζόμενοι προς εκπαίδευση στα διδαστήρια του ΟΑΕΔ στο Μοσχάτο. Επειδή όμως διαπιστώθηκε ότι ο αριθμός των ενδιαφερομένων ήταν πολύ μικρός και ο μέσος όρος ηλικίας τους σχετικά μεγάλος, τελικά το θέμα αδράνησε.

22. Αίτημα: Κατασκευή πρόσθετων προβλητών στην Κυνοσούρα και κίνηση μετεγκατάστασης στη ΒΙΟΠΑ Σχιστού.

Ενέργεια: Για την κατασκευή πρόσθετων προβλητών στην Κυνοσούρα είχε κατ' αρχάς διατυπωθεί αρνητική θέση του ΥΠΠΟ, ενώ στη συνέχεια απαγορεύθηκε η λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και η κατασκευή λιμενικών έργων σε οροθετημένη περιοχή της Κυνοσούρας, που έχει θεσμοθετηθεί ως Ζώνη Α απολύτου προστασίας

(σχετική η υπ' αρ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ02/54404/3270 Υ.Α.-ΦΕΚ 1459 Β/26-10-01), ενώ αντιθέτως θετική είναι η στάση του ΥΠΕΧΩΔΕ. Έχουν ολοκληρωθεί τα έργα υποδομής στη ΒΙΟΠΑ Σχιστού και έχουν, μέχρι 31-01-02, ημερομηνία καταληκτική, υποβληθεί 140 αιτήσεις ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων στο υπ. Ανάπτυξης για να εξεταστούν από την αρμόδια επιτροπή. Έχει ικανοποιηθεί.

23. Αίτημα: Θα επιδιωχθεί η μεταφορά πόρων του ΠΕΠ για πρόσθετα έργα υποδομής.

Ενέργεια: Έχουν γίνει ενέργειες από πλευράς ΟΛΠ προς την περιφέρεια Αττικής για την ένταξη εργασιών εκσυγχρονισμού Ε/Β Περάματος, δαπάνης 500.000.000 δρχ. για ένταξη στα περιφερειακά προγράμματα.

24. Αίτημα: Θα διατεθούν χρηματοδοτικοί πόροι ενίσχυσης έργων περιβάλλοντος και μικρών υποδομών στη δημοτική αρχή εκτός ΝΖΠ.

Ενέργεια: Προωθείται από το ΥΕΝ, ΚΥΑ για τη ρύθμιση του θέματος, ενώ παράλληλα οι υπηρεσίες του ΟΛΠ προωθούν σχετική αναμόρφωση για την κάλυψη της δαπάνης.

25. Αίτημα: Θα ανατεθεί συνολική στρατηγική μελέτη οργάνωσης και λειτουργίας του συνολικού χερσαίου και θαλάσσιου χώρου της περιοχής από το ΥΠΕΘΟ.

Ενέργεια: Έχει εκπονηθεί από τον Οργανισμό Αθήνας σχετική μελέτη για την οποία υπάρχουν σοβαρές επιφυλάξεις. Η νέα θυγατρική εταιρεία του ΟΛΠ θα συμβάλει θετικά στη συνολική στρατηγική ανάπτυξη.

26. Αίτημα: Δημιουργείται Κέντρο Ενημέρωσης και Καθοδήγησης των Επιχειρήσεων του χώρου στα Επιμελητήρια Πειραιά, με χρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας.

Ενέργεια: Έχει δημιουργηθεί τέτοιο κέντρο στη νομαρχία Πειραιά. Σημειώνουμε ότι, κυρίως μετά την καθιέρωση του δεύτερου βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ορισμένα από τα πιο πάνω θέματα εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της νομαρχίας.

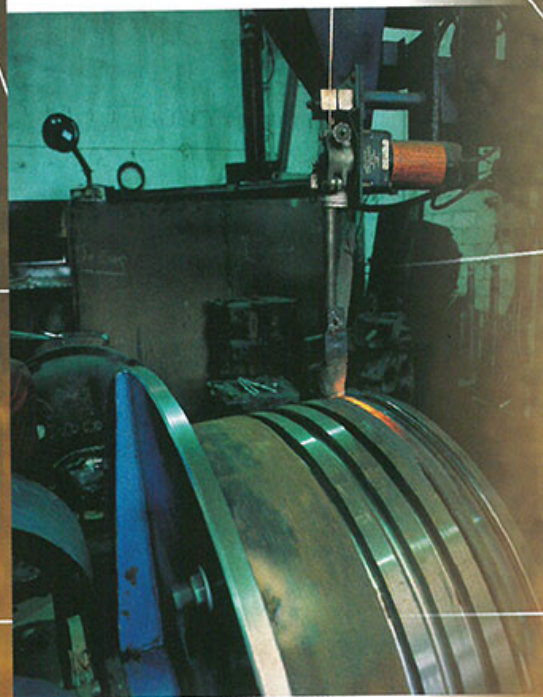


L. KELEPOURAS

125, Ethn. Antistaseos str. - Drapetsona

Tel.: 462 1411, 462 1637, 461 5736

Fax: 461 4600



Special Weldings Reconditioning
of Steel, Aluminium, Cast Iron



The international shipbuilding industry in the 21st century

The European perspective

Erkki Liikanen, Member of the European Commission, responsible for Enterprise and the Information Society

Experts estimate that the current world shipbuilding capacity is at least 20 to 30% above the levels required for the necessary replacement of old tonnage and the accommodation of additional demand stemming from increased sea-borne trade.

In a purely market-oriented environment this would usually lead to a normal adjustment. Unfortunately, shipbuilding shows some specific characteristics that stand in the way of a normal correction of imbalances between supply and demand.

On the one hand, shipbuilding offers developing economies a chance to achieve export revenues. It also provides significant employment and technological perspectives, as shipbuilding can be undertaken at various levels of technical sophistication. It is, therefore, an industrial activity that is often found on the "wish-list" of newly industrialised countries, and some governments find it useful to support the creation of shipbuilding facilities.

On the other hand, shipbuilding is looked upon by many nations as a strategic industry, which, in their view, they cannot afford to lose, because of trade and defence interests.

I have to admit that, in the past, many European countries have held this view, but we have come to accept that such strategic considerations cannot ignore the economic fundamentals.

The pursuit of policy approaches not based on sound economic considerations has led to protectionism and State support to the industry, sometimes taking very creative forms. The cyclical nature of shipbuilding, and the fact that shipyards often form important regional clusters whose disappearance would inflict great hardship on coastal communities, make the problems in shipbuilding rank among the most difficult issues policy-makers have to face.

Europe has been the dominant shipbuilding power in the past. As such we were the first to experience the problems I have described. We were also the first to address these issues.

European shipbuilding has undergone massive changes since the mid-70's. Two out of three shipyards have disappeared and employment has fallen from around 400.000 shipyard workers in 1975 to about 85.000 today. Some EU Member States have lost their shipbuilding industries. Others are struggling to accommodate the necessary adjustments.

In the meantime, other players have entered the market, vying for their share of shipbuilding contracts. In general, more competition is to be welcomed, on the condition that a level playing field is assured. Unfortunately, this is not always the case. This has led the European Commission to press for a new international shipbuilding agreement, through the OECD.

More specifically we have tried to convince the Government of the Republic of Korea to agree on certain principles that should be respected in the world shipbuilding market. In September 2002, we engaged in bilateral talks with South Korea as, in our view, some of the yard investments there have not been driven by commercial considerations. However, despite the numerous

It is well known that the world shipbuilding industry has, for a long time, suffered from over-capacities. This is due to two main factors, first, the huge productivity improvements in shipyards over the last 30 years - which is a good thing - and second, the over-investment in the industry - which is not so good.

As a result we are facing an oversupply in new ships, while at the same time prices have continued to deteriorate.

efforts made by the EU delegation to reach a mutually acceptable compromise solution, South Korea rejected all the proposals put forward by the EU, insisting on the lack of support of the Korean industry for such an agreement. The European Commission consequently triggered the twin-track strategy approved by the EU Member States, namely to launch a WTO panel and authorise temporary and limited state aid for EU shipbuilders.

This is not a matter of attributing blame. In fact we see some South Korean yards as "state of the art" when it comes to productivity and the quality of the ships they deliver. But, far too often shipbuilding contracts are concluded without adherence to the principle of full cost coverage, and prices are set at unreasonable levels. We would also expect that shipyards, which have been proven to be non-viable, should finally exit the market. This has not happened so far. In our view, the very low offer prices from South Korean yards are to a large extent responsible for over-ordering, and are contributing to the depression in freight rates. Unfortunately, this negative trend has been compounded by the sharp economic slowdown in the United States, and the effects of 11 September. We are now in a situation, with regard to shipping and shipbuilding, that is worse than a year ago. With even more tonnage coming on to the market in the near future, especially in the container segment, these problems need to be addressed.

Our aim is that our action against South Korea at the WTO will help to bring about fair trading conditions in the sector. So what are our policy aims in the European Union to maintain a sustainable level of shipbuilding in our region. At the international level, I have mentioned the issue of South Korea to address the imminent problems posed by what we see as



unfair trading practices, and a clear mandate for the OECD to bring about an international shipbuilding agreement by 2005. As regards internal policies, the Lisbon European Council in March 2000 adopted the objective of making Europe a competitive and dynamic knowledge-based economy. Competitive industries are the key to achieving this aim.

Taking into account the importance of industry for European overall competitiveness as well as the overall context of the future enlargement of the EU, we are now reviewing our policy towards industry. In this exercise, any necessary adjustments will be considered to keep on track with the objectives set in Lisbon. Advancing the Union's sustainable development strategy is a key consideration also. My aim is that the economic pillar of sustainable development, underpinned by competitive industries, must be sufficiently robust to allow Europe to achieve its key objectives. In the absence of thriving industries, our legitimate social and environmental aspirations cannot be realised. These results of our policy review will be set out by the European Commission in a Communication on Industrial Policy to be presented later this year. Innovation and research and development have a key influence on competitiveness. I am aware that maritime industries have embraced advanced information and communication technologies very early. The shipping industry is clearly a leader in logistics, as is the shipbuilding industry in integrated manufacturing. This position needs to be maintained and developed further. One way forward is, for example, joint electronic procurement platforms specifically designed for the needs of shipyards. I am very pleased to note that a dedicated conference on the e-Euroship initiative, led by EUROYARDS, a co-operative effort of six major European yards. There are two other valuable European initiatives that I should not fail to mention: SeaQuipment, initiated by the Dutch Shipbuilding Industry Association, and ShipXchange in which mainly Scandinavian yards and suppliers co-operate.

These platforms, which I mention only as examples, will help to achieve economies of scale and they have the potential to open

new markets for suppliers, in particular SMEs which may gain a global reach through these new electronic market places. The 6th Framework Programme for Research and Development has now been adopted. The framework programme foresees a significant increase in maritime R&D under the heading of "Sustainable surface transport" for which a total budget of 610 million euro is allocated. Detailed calls are now being prepared and these will offer ample opportunities for the maritime industries to tap into funds for the development of new products and services. In the longer-term perspective our maritime industries must be a provider of complete solutions, thus exploiting our strength in complex system engineering and integrated services. In the preparation and execution of policies, I would like to stress the importance I attach to proper consultation and co-operation with stakeholders. In the case of the maritime industries we have a working structure that has proven its worth, namely: The Maritime Industries Forum. I look forward also to the completion of a new initiative by the shipbuilding industry called LeaderSHIP 2015. This will involve assessing the perspectives for the industry as part of a longer term vision, and identifying the appropriate policies to sustain our competitiveness goals. While the details have yet to be finally decided, the LeaderSHIP 2015 initiative is designed to develop new working structures and technology priorities and so assure Europe's global leadership in shipbuilding. It will bring together all major industry players, trade unions, and key EU and national policy makers. The European Commission is fully supportive of this initiative and I hope that we will be able to see positive results very soon. Shipbuilding is a key industrial activity of the European Union and embraces a wide range of products and services. Despite some dark clouds that have appeared on the horizon of the maritime world, I am confident that the resilience of the European shipbuilding industry and recent policy efforts at a European level will pave the way for a positive development in the future.

All photos of Commissioner Liikanen are published courtesy of the European Commission.



***Interview with Eleni Koronaki,
Managing Director of
D. Koronakis S.A. and Vice Chairman
of Piraeus Commercial and Industrial
Chamber.***

Mrs Koronaki, vice Chairman of Piraeus Commercial and Industrial Chamber, refers to problems faced by ship repair services today. Such problems, at an initial stage may concern relations with Local Authorities but also relate to potential governmental subsidy support for ship repair units.

Unrelenting problems for the domestic ship repair industry

What is the level of companies operating in the capital's Ship Repair Zone, as much in the sense of financial issues such as turnover as in terms of quality of supplied services?

The level of companies operating in the capital's Ship Repair Zone, as much in the sense of financial issues such as annual turnover as in terms of quality of supplied services, can be easily deduced by means of a three figure comparative study. 431 companies are currently registered in the Industrial and Small Medium Size Industries Chamber of Piraeus. All these businesses operate legally after being issued with all the necessary permits. 916 companies are registered in the Ship Repair Business Association. Most of them do not hold a permit and referring to a study conducted by the Customs Services, the majority of companies entitled to distribute free of charge shipping components for repair, number 2,000 units approximately. Those businesses operating legally, which most frequently have the facilities and equipment but mainly the necessary know-how, are most frequently observed to repatriate shipping companies that repair their vessels in Eastern European countries.

The study carried out by the country's two major university institutions for the Ship Repair Zone, has come up with the following conclusions:

- a) Inadequate consultancy support
- b) Inability to become eligible for subsidies from development programmes
- c) Incapable of cooperating with local authorities, as well as
- d) Vague new product financing framework

What is your opinion on each one of the above depicted problems?

- Surely, the aforementioned study presented 4 problematic areas:
- a) The issue of inadequate consultancy support. Our experience shows that businesses do not resort to their respective chambers for necessary and important clarifications, directions and consultation.
 - b) Clearly, it is not possible to enter any of the existing development programmes due to lack of the necessary social security preconditions.
 - c) Cooperation with local authorities is inadequate as a result of unclear land-planning regime and high Municipality Rates.
 - d) The financial framework is vague and abusive.

Which measures do you render necessary to support ship repair zone revival for the Prefecture of Piraeus?

The most rapid response would be to implement a legislation of equal opportunities between the Ship Repair Zone of the greater Piraeus region and government owned Shipyards.

Other countries shipping industries are directly or indirectly subsidised by their governments. What is your view on the matter and what are the necessary actions to be taken at a European level to eradicate this phenomenon that undermines international economy?

It is an undisputed fact that other countries Shipping Industries are directly or indirectly subsidised by their governments. In our case, governmental owned Shipyards tend to consume all existing subsidies nowadays.

During international exhibitions, countries with robust shipping companies (i.e. Korea, Germany, Japan, Norway, China, e.t.c.) participate with national stands to promote their services and products at an international level. In contrast to the above characteristic, Greece's national representation is absent from all international shipping exhibitions.

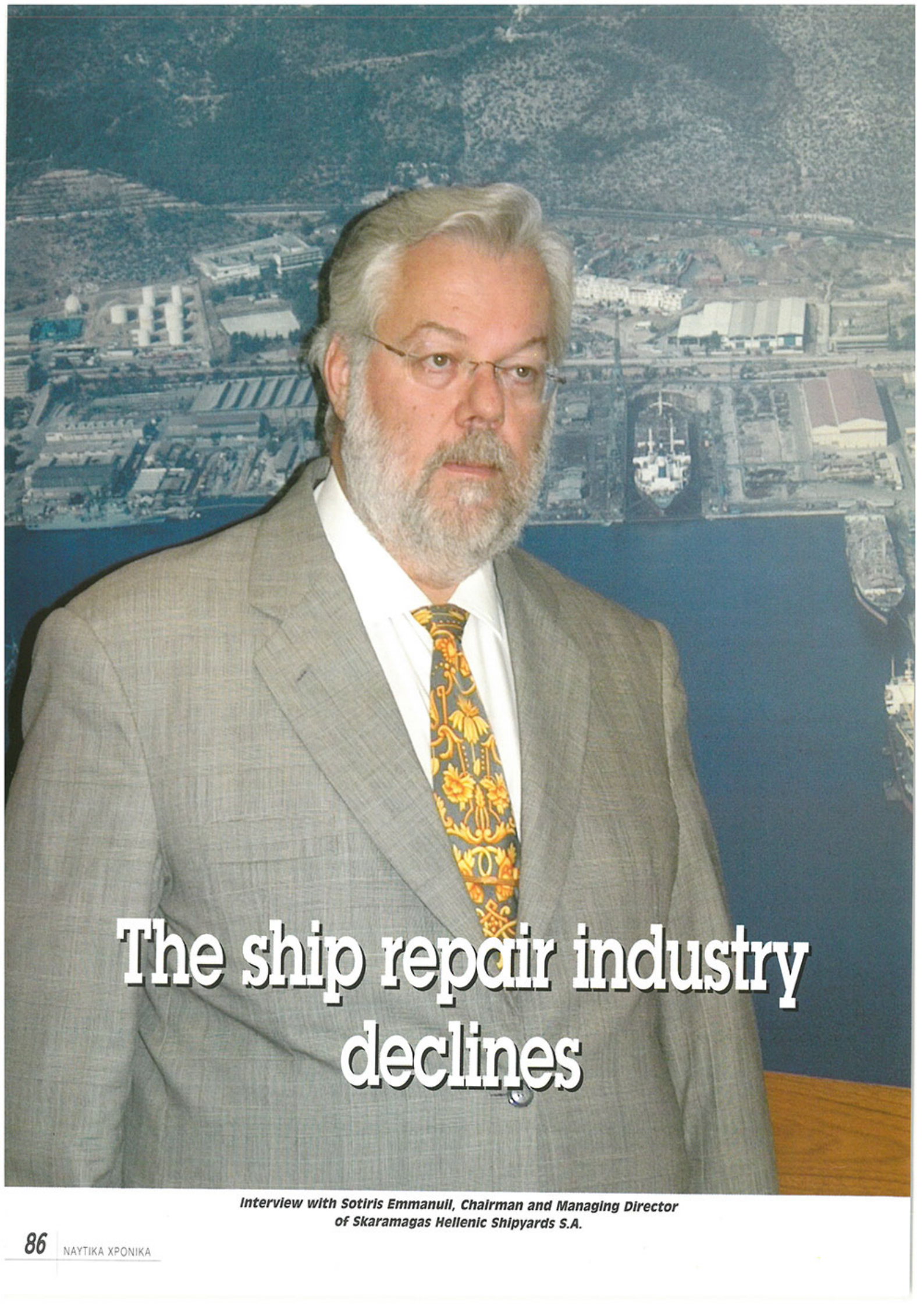
What is your view on the subject of international promotion for our shipping industry?

Without a doubt, Greece is absent from the international promotional scene due to a complete lack of a Ship Repair policy. Considering that Hellenic Shipping Industry is accounted for greek or greek-owned vessels, it would be possible to become competitive and produce high returns at a Union level with the necessary governmental support.

Governmental authorities have attempted a coordinated effort to reorganise the Ship Repair Zone (SRZ). Do you consider that all essential cooperation attributes exist to effectively solve SRZ problems, if it is to survive?

This attempt cannot be considered as a coordinated one and the required cooperation between governmental authorities for the SRZ restructuring is deemed insufficient. Some of the arguments supporting the above view are mentioned next:

- a) The establishment of an SRZ Enterprises Register has been discussed since 1996 and since today all procedures - requirements for its implementation have not been completed. In particular, Ship Repair Zones, within the boundaries of which companies will operate have not yet been designated.
- b) Even though the Ministers of National Economy and Maritime Shipping have announced measures for the Ship Repair Industry of the greater Piraeus region and respective laws (N.3050/2002) have been enacted by the Parliament at mid-September, the Social Security Institution is not implementing them. The reason is a long awaited explanatory ordinance by its Administration and as a result respective enterprises cannot benefit from the specific legislation.

A portrait of Sotiris Emmanuil, a man with a grey beard and glasses, wearing a grey suit, white shirt, and a patterned tie. He is positioned in the foreground, looking directly at the camera. The background is an aerial photograph of a shipyard, showing various industrial buildings, docks, and ships. The text "The ship repair industry declines" is overlaid on the lower part of the image.

The ship repair industry declines

*Interview with Sotiris Emmanuil, Chairman and Managing Director
of Skaramagas Hellenic Shipyards S.A.*

The reasoning behind the Hellenic ship repair industry

What are the reasons for the decline of the ship repair industry in Greece? Has it come as a result of labour cost, labour quality or both?

The ship repair industry crisis along with a general shrinkage effect for the specific sector is as much a domestic phenomenon as it is an international one. The crisis commenced back in the 70s and resulted in numerous shutdowns of shipyards in Northern Europe. Traditional European industries do not exist anymore. Leading countries of the sector such as England closed nearly the bulk of existing units. Even countries of the Far East (i.e. Japan) have suffered the same crisis, still after they had succeeded in developing an enormous ship building industry. Nowadays, new shipbuilding powers, such as China, are emerging. An international crisis of this magnitude could not be avoided by Greece. By the end of the 70s the first signs were already evident, while the climax came during the following two decades. The worldwide shipping crisis along with an intense international competition that lead to a continuous price drop, in addition to an increase in domestic labour cost during the 80s and 90s that did not produce a corresponding increase in productivity, represent some of the reasons for a reduced annual turnover of the sector and its subsequent shrinkage in our country. It must be added that almost all shipping industries in our country are state owned thus showing a distinctive lack of investment goals, strategic planning, uniform sector policy and deficient motive establishment and implementation such as subsidies, taxation, low interest rate loans, etc. Such measures were utilised by most of the other European countries. We must nevertheless mention that for the greek shipbuilding industry, it was never an issue of labour quality as it was a case of cost and competitiveness. Most frequently, offered quality was provided to a higher level than requested by the international market and competition in general.

What issues lead domestic ship building industry to fall short of the European?

Investment in high technology, know-how in specialised construction techniques (navy - coastal - cruiser vessels, etc), use of flexible organisational and labour formations and utilisation of governmental subsidies, are some of the measures taken by European countries to deal with the crisis. During the same period that Europe faced crisis, we were transferring the deficit stemming from state owned shipyards, through state banks or reformation schemes, to the state budget or in other words the Greek taxpayer, thus regenerating the crisis. The same happened at Perama, where government - contractors -

decline is presented next

by Mr. Sotiris Emanuil.

He suggests the formation

of a positive environment

that will provoke business

dexterity and give emphasis

to competitiveness, as most

participants in the study

conducted by "Naftika

Chronika" pointed out.

shipowners - workers - labour unions regenerated the crisis.

It is nevertheless important to note the positive effects of such behaviour, which eventually lead to shrinking of the shipyards, but avoided their complete shutdown. As a result, they did not simply survive but under a fully privatised regime now, they have managed to re-enter competition with positive developments. Another very important step towards increased competitiveness, made by the two major shipyards, was their specialisation in building modern war ships, along with the governmental support scheme of utilising all defence programmes domestically.

Would a state subsidy or taxation policy be able to revitalise domestic shipbuilding?

Establishing systems of direct or indirect subsidies to support a specific sector is not an issue of national governments as it is a matter to be considered by the E.U. The Greek government must fully exploit the E.U. approved framework to support ship building and develop the appropriate statutory framework as well as mobilise all respective state departments to contribute in the development of the specific industry. A fertile environment must be created to develop business dexterity in the shipbuilding sector. A flexible policy must be formed along with the right statutory framework on subjects such as labour, taxation, social security, financing, terms of operation etc will enable development of a sector adapted to current international market conditions by following unambiguous and integrated rules. The attempt to revitalise the sector must be mutual to all E.U. member countries - companies - employees, since everybody will share the course of future development or decline.

How many construction and repair units would the Greek shipping industry be able to support and why is this not the case today?

The shipbuilding sector, as much as shipping as a whole, are the first ones to become fully globalised and therefore do not operate under local - national market conditions. Greek shipowners have been constructing ships in England, Japan, Korea, China and Germany. They also repair ships in Turkey, the ex-Eastern European countries, Arab Emirates and the Far East. Financial gains are the ones to determine business decisions and not national awareness. During the 60s and 70s Greece had the responsibility of servicing the American Navy fleet, large oil company tankers and ship from around the globe. Therefore, the concern for the number of required units is mainly a matter of their competitiveness in the international arena.

Hellenic Ship repair enterprises call for Quality and Reliability

*Interview with Mr. Marios Stergiou,
Chief Executive Officer HEPHAESTUS
HELLAS SHIPYARDS S.A. -
LAMDA DEVELOPMENT GROUP*

Mr. Marios Stergiou during his interview with "Naftika Chronika" magazine, mentioned that the particular industry sector has not pursued the European trend of modernization and administrative flexibility but instead directed all its efforts to improve its image by offering commercially viable quality, reliability and cost advantages.

What are the reasons leading to the decline of the Hellenic ship repair industry? Is it more a matter of labour or quality cost or both?

High cost was really the key factor for the serious decline in our industry during the past decade. Although it was mainly the dramatic rise in labor cost that made ship repair services expensive in Greece, no doubt time lost also converts into money and adds to the problem. With high overheads prevailing in our major shipyards all these years, their ability to react commercially was practically frozen.

At the same time the aggressive emergence of former Eastern Block and Far East shipyards, capitalizing on their low labor cost and focusing on the improvement of their services, provided an alternative that was very hard to beat. Even if there were occasional quality shortcomings or delivery delays, these failings were completely overshadowed by overall low cost. Already disenchanted with the situation in Greece, ship owners started to gravitate toward these lower cost alternatives.

In which department is the domestic shipping industry lacking compared to the European?

Job security and reciprocal local community support has been a very important factor in the longevity of Western European shipyards. In addition to having attained a viable balance with regard to labor relations their shipbuilding industry has progressed dramatically on many different levels, allowing it to remain viable in spite of stiff competition from low cost regions. For example, serious cost reductions have been achieved through economies of scale, streamlining of production lines and applying more efficient purchasing methods. In addition, technologies and infrastructures have been highly modernized and management has become more efficient and flexible. To stay well ahead of the game, most yards also invested heavily in design and new product development. Compared to all the above-mentioned industry is still behind. One can only hope that progress will be greatly accelerated through corporate restructuring, contemporary know-how injections, new management skills, infrastructure upgrading, and all the other positive developments that normally come with privatization. In Eastern Europe shipyards still tend to be somewhat inefficient, although they are constantly trying to improve their services and often import know how from the West through joint ventures, management contracts, etc. However, their main competitive edge remains their low cost and it is a notable fact that ship repairs take much longer there than they would in Greece.

Would a subsidies or taxation governmental policy stimulate development of the domestic shipping industry?

Naturally, subsidies and tax dispensations do help an industry develop and overcome some of its problems. Many presently very successful West European shipyards are proof of this, since almost two decades ago they received a new lease of life thanks to the foresight of their national governments. Well-timed development policies, special tax dispensations and strategic subsidies were all instrumental to their survival, at a time when they too faced similar problems to the ones we have been experiencing in Greece. Theirs was a success story, especially since these government policies came at exactly the right time. However, in the context of today's European Union such

government intervention is rapidly becoming a thing of the past, along with EU financial support packages that will soon stop flowing into Greece altogether. Maybe from time to time there will still be occasional opportunities for EU subsidies, but these will be strictly limited to infrastructure upgrading and materials and certainly not for financial or labor-related bailouts. In the future, all industry will have to be in a position to survive and flourish on its own commercial merit, no matter how vital it is to any given national economy. Therefore, what is important today is to see a government stance that truly reflects long-term vision and a commitment to this industry's success with whatever instruments are left in its power to apply. The state will have to wholeheartedly encourage the entrepreneurial flexibility required in order for this sector to modernize, as well as seriously contribute toward the maintenance of good labor relations. After all, commercial success in this case is a guarantee for future secure employment.

How many construction and ship repair units would the domestic shipping industry be able to support and why is this not currently the case?

First of all, Greek or otherwise, ship owners will always select the appropriate time and place for their vessel's repair according to current trade cycles and where their vessel trades or happens to find itself geographically. Our actual repair range mainly includes the East Mediterranean and the Black Sea. Clearly, it's not a question of counting how many Greek owned vessels exist and then making a hypothetical assessment on how many yards or repair facilities they could potentially keep busy. In any case, attracting Greek ship owners is no different to attracting owners of any other nationality, because they are all business people and will only consider coming to Greece if to become competitive once again and our location happens to suit them at the time. As for new building orders, here there is an added consideration, one that has to do with specialization. No doubt our industry finds itself today in a long awaited turning point. To answer the question, I can only say that growth will depend largely on how commercially attractive our industry is likely to become in Greece during these coming years. This in turn depends on how committed everyone concerned will be toward facilitating and encouraging this industry in the task of improving its image by offering commercially compatible quality, reliability and cost. As for the second part of the question, as mentioned above, it seems that nothing has yet changed so dramatically to bring them back in large numbers.

The European shipping industry has recently announced the formation of LeadersHIP 2015. It concerns an initiative of all industry players and people concerned with this problematic sector to obtain possible solutions? What is your personal involvement within the initiative?

Any opportunity that encourages players to exchange their views and ideas is very positive for an industry. It also helps identify areas of cooperation on issues of common interest and to codify them, thus improving the actual language of communication between industry and policy makers at both national and EU levels.



Greek companies must adapt to new realities

Leonidas Zaimis, Director of MAS S.A. explains how his family run company has managed to avoid the effects suffered by the ongoing crisis of the European industry and succeed into becoming a successful unit within the international arena.

What are the prospects of development for the Greek Ship Repair market in order for companies based in Piraeus to sustain the profitable representation of international firms?

The political developments in the nineties and the opening of the Eastern European Markets and China, have brought into the ship-repair business a number of adequately equipped repair facilities able to take the load of basic ship repairing at very attractive prices. Ship-owners took in this new development, and supported the new facilities taking advantage of the financial benefits obtained from the lower prices. They continued however to allocate certain special jobs and services to companies from the West which had the technology and experience to bring them to proper end since the new facilities did not yet convey the necessary confidence for such job. This new reality resulted in a crisis in the ship-repair business of Western Europe since the special jobs mentioned above were not enough to sustain the number of operating facilities existing at the time. The crisis continues to date. A number of important shipyards have closed down or have changed their basic activities from ship-repair to shipbuilding of very specialised vessels (high-speed passenger or navy vessels). This development unfortunately includes Greece where nowadays, hull repairs and modifications are scarce (especially in the facilities in Perama). Jobs that still come our way are jobs requiring some expertise and technology which is expected to continue until Greece's competitors in the Ukraine, Romania Turkey etc, organise themselves in a way that will permit them to offer such services competitively. In order to face that type of competition, the Greek Ship Repair

industry must specialise. It must find niches in the market, which are not satisfactorily covered by the ship-repair facilities in our immediate neighbourhood. This will take the Greek companies out of a competition they cannot meet and into a service they can offer. It is not possible to name the niches. We live in a period of constant change which affects the marine market as well (use of new technologies in shipping, new generation passenger ships etc). Companies based in Piraeus therefore must adapt to the new realities and focus their activities in products and services of a generally higher standard than the standards required by a facility active in basic ship repairs. The companies must also try to remain abreast of the developments in order to stay competitive in a changeable market.

Which criteria and strategies render your company competitive in the international shipbuilding arena?

MAS has developed very much as described above. The company started operating as a general automation contractor, and gradually specialised in specific installations. We constantly tried to organise ourselves in a way that would allow us to offer a service that was not properly covered in our market before, or services that would obviously be required in the immediate future. Thus we changed from pneumatic-hydraulic systems to electronic systems, and from general automation installations, we specialised in engine (prime mover) controls and protection. We were the first Greek company to specialise in systems combining manoeuvring with controllable pitch and again, when these systems turned electronic, we adapted ourselves offering electronic solutions as well. This of course does not mean that the company cannot undertake today jobs in general automation but that MAS has expanded its activities and offers integrated power management solutions. Its services from this development are required today all over the Eastern Mediterranean area (Turkey, Romania, Azerbaijan etc). By examining the trend of the markets, we believe that today we must be in a position to offer cheap, effective and reliable integrated solutions, which help the client, solve his problem through one vendor who has the experience and expertise to bring such a project to a proper end. That's what MAS focuses on today.

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

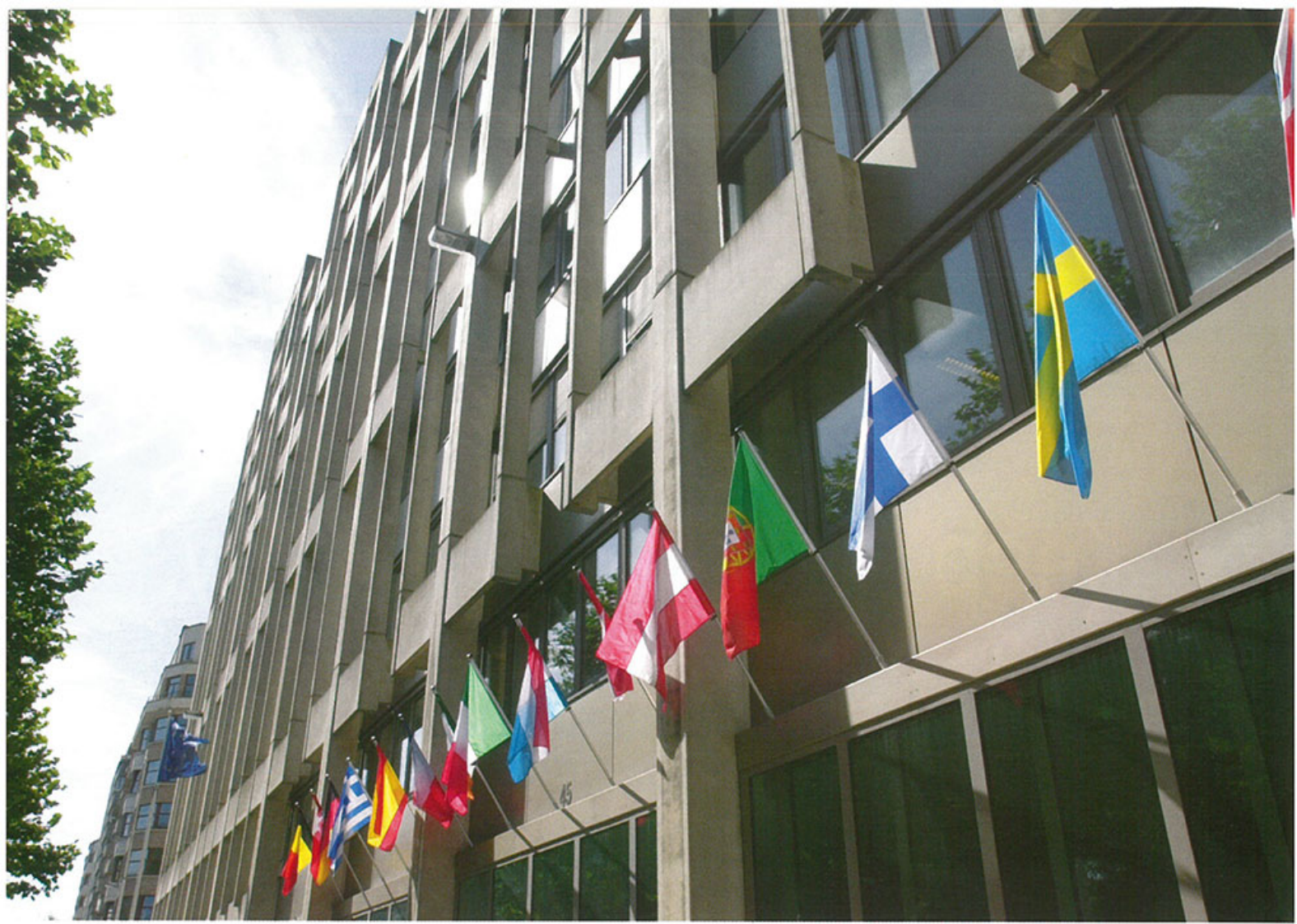
SERVICES

®

Keep your ships ...healthy.



EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE
TEL: +301-4632546/4630808 • FAX: +301-4631355/4625563 • TLX: 211861 MEMA / 211748 GIEM
www.marichem-marigases.com • e-mail: marichem@compulink.gr



THE SITUATION IN WORLD SHIPBUILDING

Extracts from the fifth report from the European Commission to the Council of Ministers

The Commission's shipbuilding reports have been used to support political initiatives with the objective to find solutions to the persistent problems in this sector. Whilst the imbalance of demand and supply in world shipbuilding has been an issue for many years, hard evidence of resulting unfair trading practices has been difficult to provide due to the nature of shipbuilding contracts (see the related chapter in the first report COM(1999) 474 final) and the economic globalisation which is a typical feature of the maritime industries.

Traditional trade policy instruments such as custom tariffs and quotas are not applicable here, leaving policy makers with a very limited set of options.

Therefore direct or indirect state support has for a long time been the instrument of choice.

As the Commission is convinced that state aid is in principle distortive and does not necessarily help the industry to improve its competitiveness, the Commission has pursued a policy aiming at the reduction of state aid in the sector. There is wide consensus in the EU shipbuilding industry that this approach will benefit EU shipbuilding in the long run.

However, these efforts were seriously undermined when the Asian crisis of 1997/1998 allowed shipyards in South Korea to radically lower prices and win significant market shares in important market segments, to the detriment of EU competitors. While in general the competitive advantages from the ensuing Won devaluation had to be recognised, it turned out that the significantly lower newbuilding prices did not recover when the Won started to appreciate again. Furthermore, the costs stemming from the high level of foreign-currency denominated debt of Korean shipbuilders (which were needed in order to finance the massive expansion of Korean yards in the early 90's) appeared not to be included in their cost calculations. The resulting losses led to serious problems in South Korean yards. Nevertheless, all Korean yards (including those which had to seek court protection) continued to produce ships and offer them in the world market at very low prices.

The resulting market distortions became so apparent that the Commission decided to award a study in order to establish basic facts, such as the actual cost base in Korea and the impact of the policies of the Korean Government with regard to shipbuilding. The shipbuilding market monitoring study, now in its third year, has provided a wealth of data on market developments and the underlying industrial policies. The study deals with shipbuilding in the Far East in general, but due to the market developments most activities have focussed on Korean shipbuilding. The shipbuilding market monitoring study underpins this report and the previous four.

Based on the findings provided in the first four Commission reports, the Commission tried, up to May 2001, to engage South Korea in talks with the aim to stabilise the world shipbuilding market through market instruments. These efforts took place on a bi-lateral level and in the OECD. However, despite a number of negotiation rounds, no progress was achieved, as the Korean Government claimed that it had no influence on the shipyards and the financial institutions supporting them, and it was convinced that business was conducted along free market principles. Based on a complaint by the EU shipbuilding industry under the Trade Barrier Regulation (TBR) the Commission undertook a detailed investigation of Korean trading practices in shipbuilding. The investigation concluded that "substantial subsidies have been granted to Korean shipyards through both export and domestic programmes which contravene the WTO's 1994 subsidies agreement". The investigation also concluded that "there is evidence that the subsidies have caused adverse effects to EU industry within the meaning of the WTO Subsidies Agreement and are, therefore, actionable".

Consequently the Commission decided to follow a two-pronged approach in order to address the problem. On the one hand it would immediately pursue the matter with the Korean authorities in order to obtain the immediate withdrawal of the subsidies or the removal of the adverse effects. Unless a solution was achieved amicably by 30 June 2001, the Commission would proceed with the initiation of a procedure within the framework of the WTO (which it has not done so far). At the same time the

Commission would propose a temporary support mechanism, which would be introduced in parallel with the initiation of the WTO procedure. As several rounds of talks with the Korean Government did not yield any tangible results the proposal for a temporary support mechanism was made and submitted to the Council.

The Industry Council of 5 December 2001 did not reach a decision on the Commission proposal and it was decided to continue the discussion during the Spanish Presidency which has expressed its intention to conclude the matter during its tenure. The EU shipbuilding industry in the meantime requested an extension of the investigative period for the TBR investigation, in order to cover the market developments in the period December 2000 to December 2001 as well. The investigation is on-going. This present fifth shipbuilding report describes the recent developments in the world shipbuilding market as required in Article 12 of Regulation (EC) No 1540/98.

Market developments and market shares

The year 2001 was particularly difficult for the world shipbuilding industry. The surge in new orders recorded in 2000, triggered by very low prices and making 2000 a record year in the history of shipbuilding with new orders reaching the level of more than 29 Mio. cgt (compensated gross tonnes), proved to be unsustainable. Total orders were 21 % lower in 2001 compared to 2000 (based on cgt), as market segments reached saturation and even lower offer prices failed to cause additional speculative ordering.

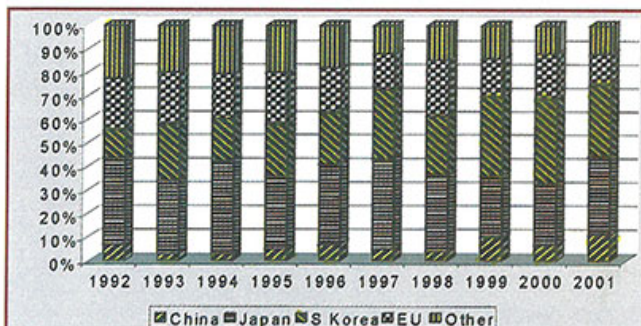
This development was further accelerated by the abolition of operating aid in the EU from 1 January 2001, bringing forward orders to EU yards, the world-wide economic slump, lowering the demand for transport services and thus depressing freight rates and consequently newbuilding demand, and the effects of the terrorist attacks of 11 September 2001.

While the decline in the world's major economies mainly affected the liquid bulk and the container segments, the events of 11 September had a strong impact on the cruise industry which saw three bankruptcies and a significant drop in bookings. Cruise operators then took a reluctant stand and consolidated operations (e.g. by pursuing mergers or departing from certain cruise areas) rather than aiming for further expansion. Consequently almost no orders for cruise ships were recorded in 2001 (the only orders placed concerned some smaller, specialised ships for Antarctic cruises where terrorist threats are considered low and customers in general are less prone to cancellations). On the contrary, some orders for new cruiseships were postponed and options for additional ships were not exercised.

As a result the maritime industries in general are facing a bearish mood. Although many shipyards are still well occupied with the orders placed in 2000 (and earlier), there is an increasing uneasiness about the situation after 2003 when most of the previous orders will have been completed. This concerns in particular those companies which have technical constraints (dock size, design capabilities) and therefore a narrow product focus, which are already highly specialised with regard to ship types built, which cannot count on the creation of new demand, e.g. through domestic orders or which are not in the position to develop a naval shipbuilding portfolio as an alternative to merchant shipbuilding. Unfortunately these characteristics apply to the majority of yards in the EU and in the European Economic Area.

The delays in the publication of ordering statistics do not allow to give a final analysis of 2001 yet, but the Commission undertook significant efforts to consolidate available information and develop it into a longer time series. The result is presented in the graph below.

Fig. 1 - Market shares in new orders in percent and based on cgt, all shiptypes, 1992-2001



Year	China	Japan	South Korea	EU	Other
1992	7 %	37 %	12 %	22 %	23 %
1993	3 %	31 %	24 %	22 %	20 %
1994	3 %	40 %	18 %	19 %	21 %
1995	5 %	31 %	22 %	22 %	20 %
1996	7 %	34 %	22 %	19 %	18 %
1997	5 %	38 %	29 %	15 %	12 %
1998	4 %	33 %	25 %	24 %	15 %
1999	10 %	26 %	33 %	16 %	14 %
2000	7 %	26 %	36 %	19 %	12 %
2001	11 %	33 %	30 %	13 %	12 %

Source: Lloyd's Register/Fairplay - European Commission

It can be seen that in 2001 South Korea and the EU saw decreasing market shares while Japan and China (PRC) managed to increase their respective shares. This can be explained by the developments described above: Korean yards had focussed intently on the market for tankers and containerships, and EU yards are strong in the construction of cruise ships. All these segments were massively affected by the effects mentioned earlier, and shifts in product focus (South Korean yards turning to the construction of LNG carriers, EU yards expanding their ferry and Ro/Ro portfolios) were not at all sufficient to compensate for the overall decline in orders. Nevertheless South Korea still maintains a market share significantly higher than the one it had in the year before the Asian crisis. On the other hand Japan saw a surge in domestic orders and benefited from a weaker Yen compared to the USD, while China became a prolific builder of product tankers through low offer prices and improved quality. Nevertheless the situation in all major shipbuilding regions is seen as problematic as newbuilding prices decline further and profits are very difficult to achieve. Therefore the bottom line for many yards is to stay in business and minimise losses as far as possible. Four main volume ship types dominate the market: bulk carriers, chemical/oil products tankers, crude oil tankers and container

ships. Together these ship types accounted for 73 % of the total order intake in 2001 (in cgt). Other market sectors effectively make up niche markets, the largest of which are the cruise and LNG sectors. The decline of the cruise sector and growth of the LNG sector are particularly marked in the above chart. LNG carriers are the only market segment that saw an absolute increase in ordering for new ships in 2001. Although LNG carriers represent a niche market in terms of volume (less than 2 % of the number of ships on order is for LNG carriers; in terms of cgt the share of LNG carriers is ca. 8 % of the existing order volume), the ships are highly sophisticated and comparatively expensive, with unit prices of ca. 170 Mio. USD. Key patents for the cargo containment systems are held by European companies. Fifty LNG carriers are currently on order world-wide, with 28 more options. The confirmed orders represent nearly 36 % of the currently existing fleet of LNG carriers (in number of ships). Korea holds 65 % of these orders (by cgt), with Japan taking ca. 25 % and the EU 10 %. Of the 30 new orders placed in 2001 (there were only orders for four ships world-wide in 1998), Korea took an even greater share (by cgt): 79 %, compared to 14 % for Japan and 7 % for the EU. This means that this segment which was dominated by Japanese and European yards (mainly in France and Finland) before the Asian crisis, is now mostly controlled by Korean yards. The sector has seen tremendous growth in 2001, but prices for LNG carriers have declined from 190 Mio. US Dollars per ship in 1998 to less than 170 Mio. US Dollars in 2001 which can hardly be explained by productivity increases or technical progress alone. Some orders in Korea, placed in late 2000 at the beginning of the market expansion, were even reported to be priced below 145 Mio. US Dollars. It appears that Korean shipbuilders see the LNG sector as the next growth area in which they try to gain market shares. In particular Daewoo has been very active in this sector, taking most of the orders placed in Korea. It should be noted that Daewoo underwent a complete restructuring in 2000, during

It can be seen that in 2001

South Korea and the EU saw

decreasing market shares while

Japan and China (PRC) managed

to increase their respective shares.

This can be explained by the

developments described above:

Korean yards had very much

focussed on the market for tankers

and containerships, and EU yards

are strong in the construction

of cruise ships.

which the largest part of the company's debts were forgiven or converted to equity held by the main creditor, the Government-controlled Korean Development Bank (KDB). While there is some reason to believe that the shipment of natural gas will increase in the future due to environmental concerns and the needs of emerging economies such



MARINE BOILER REPAIRS LTD

- In industrial area of Aspropyrgos
- All materials available
- Main & Auxiliary boiler repairs
- E.G.E. & boiler repairs
- Expansion bellow manufacturers
- Fabrication of exhaust economizer & boiler fin tubes of all types
- CNC bending machine
- Full equipment for fabrication of all types of boilers & E.G.E. tubes
- Heat exchanger re-tubing
- Chemical cleaning
- Refractory work
- Cladding & insulation works
- Water side fiber scope
- Ultrasonic
- Inspection report
- Quality control
- Reliability
- Insurance to 1.000.000 Dol.
- Worldwide repairs
- Bases: Piraeus-Dubai-Singapore



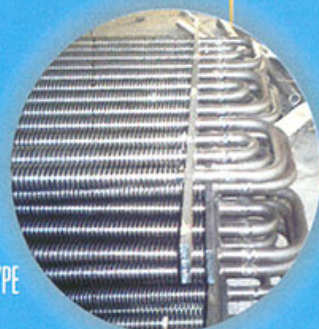
MAIN BOILER S/H RENEWAL



MAIN BOILER RE-TUBING



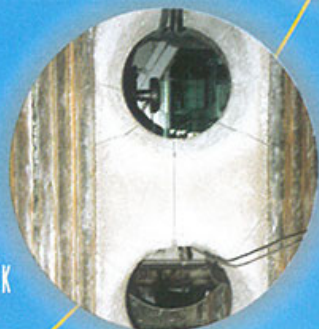
E.G.E. ELEMENTS SPIRAL TYPE



E.G.E. ELEMENTS SQUARE TYPE



REFRACTORY WORK



EXPANSION BELLOW DIVISION



OFFICE: 415, DIMOKRATIAS AVE., IKONIO 188 63 PERAMA
PHONE: 210 4014610, 4000124, 4320265, 4311142, FAX: 210 4014620, 4313085
WORKSHOP: LAKO KATSARI ASPROPYRGOS, PHONE: 210 5595518
E-MAIL: mbrltd@ath.forthnet.gr • mbr@ath.forthnet.gr
EXPANSION BELLOW DIVISION: PHONE: 210 4975588, FAX: 210 4979599
E-MAIL: mbrltd@ath.forthnet.gr

as China, it should also be noted that some orders for LNG carriers were related to the energy crisis in the USA in early 2001 which in the end proved to be of temporary nature. Furthermore some orders related to Enron Corp. and probably these may now be reviewed.

Price developments

The issue of newbuilding contract prices is one of the most non-transparent in the shipbuilding industry. Neither shipowners nor shipyards are very open when it comes to reporting prices. This is mainly due to the fact that shipbuilding is about large individual orders, fostering a close relationship between yard and customer. While the yard may wish to attract certain customers through competitive pricing (and/or a particularly high specification), the owner typically does not want to reveal a favourable purchase as this may lead his customers to ask for equally favourable terms with regard to charter terms or freight rates. Therefore, reliable pricing information is difficult to come by.

The source mostly referred to is H. Clarkson Ltd. and its various subsidiaries (in particular Clarkson Research). While Clarkson is a well recognised company in the field and their data is also used by international organisations such as the OECD, the Commission sees a number of problems with regard to the information provided. Clarkson price information is related to certain standard shiptypes (with a number of important shiptypes such as Post-Panamax containerships or passenger ships being absent), not to actual contracts concluded. The complexity of ships ordered in terms of technical specification, series production and financing terms is not reflected in the single figure given for each subtype. Finally, Clarkson also acts as a broker which may influence positively their view on the market.

Indeed, the Commission's detailed price investigations for specific contracts showed that in almost all cases the prices reported by Clarkson for a comparable ship were higher than the ones found through direct investigations. Suezmax tankers may serve as an example: Clarkson reports the price for a standard Suezmax tanker of 150 000 dwt as 46,5 Mio USD (end 2001) and Fearnleys indicates a price of 48,0 Mio USD, while the Commission's market monitoring observed several orders at a price of 43,0 Mio USD, i.e. to 10 % lower than reported by those companies. Nevertheless, this report continues to present price information as provided by Clarkson as the most important source, but reserves the right to complement this information with its own findings.

Table 1 - Clarkson Research price data for bulk shiptypes

Shiptype			Price (Mio. USD)		
			End-1999	End-2000	End-2001
Tankers	VLCC	300 000 dwt	69,0	76,0	70,0
	Suezmax	150 000 dwt	42,5	52,0	46,5
	Aframax	110 000 dwt	33,0	41,0	36,0
	Panamax	68 000 dwt	31,0	35,5	32,0
Bulkers	Capesize	170 000 dwt	35,0	40,0	36,0
	Panamax	75 000 dwt	22,0	22,0	20,5
	Handymax	51 000 dwt	20,0	20,5	18,5
	Handysize	30 000 dwt	15,5	15,0	14,5

Table 2 - Clarkson Research price data for specialised shiptypes

Shiptype		Price (Mio. USD)		
		End-1999	End-2000	End-2001
LNG carrier	138 000 m ³	165,0	172,5	165,0
LPG carrier	78 000 m ³	56,0	60,0	60,0
Container	400 TEU	8,5	10,0	8,9
Container	1 100 TEU	17,5	18,0	15,5
Container	3 500 TEU	38,0	41,5	36,0
Ro/Ro	1 200 - 1 300 lm	21,5	20,0	19,0
Ro/Ro	2 300 - 2 500 lm	32,5	33,0	31,0
Tweendecker	15 000 dwt	13,0	13,8	13,8

The information provided by Clarkson Research confirms the general downward trend in ship prices. This applies to all standard shiptypes and reflects the generally negative sentiment in the market, despite rising costs stemming from inflation, wage increases and higher prices for raw materials priced in USD in all major shipbuilding regions. This trend is equally confirmed through information provided by the Norwegian company Fearnleys, as published by their subsidiary Fearnresearch. Fearnleys uses a slightly different breakdown of shiptypes with variations in size and specification. An overview, indicating slightly higher price levels for most of the major shiptypes, is given below.

Table 3 - Fearnresearch price data for various shiptypes

Shiptype			Price (Mio. USD)
			End-2001
Tankers	VLCC	280 000 dwt	72,0
	Suezmax	150 000 dwt	48,0
	Aframax	105 000 dwt	37,0
	Panamax	68 000 dwt	n/a
Bulkers	Capesize	170 000 dwt	36,5
	Panamax	75 000 dwt	20,0
	Handymax	53 000 dwt	18,0
	Handysize	30 000 dwt	n/a
Container	Gearless	3 500 TEU	37,0
	Gearless	2 750 TEU	32,0
	Gearless	1 700 TEU	22,5
	Gearless	1 000 TEU	16,0

Detailed price analysis

Prices in South Korean shipyards, which are considered the price leaders for most shiptypes, are monitored by the Commission on a contract by contract basis to gain a more accurate picture of developments. This information is used in order to assess the pricing policies of individual Korean yards and the shiptypes in their portfolio. A full presentation of this analysis would be too detailed and thus go beyond the scope of this report.

Price information has been accumulated and price developments

are presented below in the form of an index with the price level of 1987 equalling an index of 100. The index is based on published information from brokers and other sources and it shows the long term price trend as analysed by the Commission's consultant. The index is continuously updated with the information contained in the monthly monitoring reports.

Fig. 3 - Newbuilding price index (1987=100)



The index clearly shows the massive drop in prices following the Asian crisis of 1997/98 and the subsequent efforts to increase prices along the ordering boom in 2000. The (not very pronounced) trend towards better prices stopped in late 2000 and for the year 2001 the trend was reversed as had to be expected with the number of incoming orders falling. It is noteworthy that 2001 price levels are only ca. 20 % higher than they were in 1987, i.e. prices did not keep pace e.g. with inflation.

With very limited ordering expected for 2002, price recovery will be difficult to achieve, although yards may be inclined to look for orders in those segments that have been less affected by price erosion. Past experience has, however, shown that this behaviour does not improve the financial results of yards, but rather leads to additional price erosion in the targeted sectors, as long as the market is characterised by over-supply.

The Commission will continue its price monitoring and will, in accordance with market developments, put increasing emphasis on production in China. Chinese shipbuilders have expressed their intention to aim for a large scale expansion of facilities, quoting South Korea as an example to follow. This is likely to lead to further price decline, unless China herself creates significant additional demand for ships. With China now being a full WTO member, this issue should be addressed before more shipbuilding capacity enters the market.

CONCLUSIONS

The world shipbuilding market continues to face serious difficulties, due to an imbalance of supply and demand. Past expansion of shipyards, mainly in Korea, but now increasingly also in China, has led to price depression which became particularly pronounced after the Asian crisis of 1997/98. Although a number of Korean yards went bankrupt, capacity was not reduced and companies were allowed to continue their operations. Thanks to a historically high level of ordering in 2000, prices recovered to some extent, but the significant drop in orders in 2001 has led to a new reduction in prices.

The year 2001 has been very problematic for the maritime industries world-wide: The recession in the US and the terrorist attacks of 11 September have decreased the demand for sea trade and cruises,

respectively. Consequently ship owners have been very reluctant to invest in new tonnage and yards basically live from orders placed before 2001. The decline in ordering affected the sectors of containerships and cruiseships most, leading to a drop in overall market shares for Korea and the EU which are particularly strong in these segments.

Only the segment of LNG carriers saw an increase in absolute order volume. However, this is still a niche market, representing only ca. 8 % of world orders in cgt. Korean yards took most of the orders for LNG carriers. They hold 65 % of the world orderbook for LNG carriers and 79 % of the new orders placed in 2001 went to Korean yards, despite the fact that Korea is a relative newcomer in the field and the building yards do not hold patents on the key technologies. Market analysis suggests that Korean yards made inroads in this area due to very low offer prices, as has been the case before in certain tanker segments and for containerships. Their ability to supply a large number of vessels at an early delivery date may have been important in getting a large amount of orders also.

The detailed cost investigations undertaken by the Commission show that certain Korean yards continue to price ships below cost while others are trying to improve their bottom line. Most major Korean yards managed to show a profit for 2001, thanks to the high sales volumes and the related advance payments received, although in some instances, certain one-off measures aimed to improve the yards' financial situation also played a role.

Despite various rounds of talks with Korea, the Commission did not manage to convince Korean authorities and yards to fully implement market principles and allow a shake-out of non-viable companies. An improvement in the market situation is therefore not likely and consequently the Commission has proposed counter-measures to the Council.

The present report basically confirms the findings from the previous four Commission reports in relation to the general market situation, the price trends and the detailed cost investigations. The Commission will continue with its market monitoring in line with the requirements laid down in Article 12 of Regulation (EC) No 1540/98.

The above text and photos are published courtesy of the European Commission. The full text of the Fifth Report can be found at www.europa.eu.int The December issue of Naftika Chronika will host the second part of the report on detailed cost investigations.





Mr. L. Wittenberg
GL Managing Director
Division Mediterranean/ Middle East/
Black Sea/ Africa

Quality consciousness among Greek owners is increasing

Germanischer Lloyd's activities in Greece are versatile.

Contracts with Minoan Lines, the Hellenic Navy and major ship owners have earned G.L. a strong reputation and experience in Piraeus. Mr. L. Wittenberg, explains all parameters that led G.L. to invest hope in Greek Shipping.

During a recent speech you delivered in Piraeus you emphasized the motivation and versatile education of young Greek ship owners. What are your expectations from the new generation of Greeks?

The widespread excellent education and exposure to international professional training appears to be a good prerequisite to cope with the future challenges of world shipping. I expect that the young generation of Greek shipping entrepreneurs will direct their activities towards further modernisation of their fleets. I am also convinced, that at the same time they will increasingly concentrate on safety and quality of their operations. Their activities in international markets will also lead to increased transparency of their operation and may result in some consolidation of the industry as a further effect. The old stigma of low quality Greek shipping will finally be left behind.

We are all well aware that Greek and German mentalities have few similarities. How do you intend to attract the attention and arouse the interest of the "Greek" businessman?

I found that for both private and business uses Greeks prefer top products and top services. In ship classification, Germanischer Lloyd has a reputation as top name and we will prove to our customers that our services stand for thoroughness and competence that helps to improve their profitability. With the growing size of Germanischer Lloyd, and an increasing range of products our Greek office will ensure that shipping receives the same fast response and individual attention it has been used to over the years.

The international ship-owners' community is disappointed by the continuous regulations that IACS members impose without considering the economic cost the former have to pay. Do you believe that it is high time to start regular consultations with ship-owners in order to find more practical solutions in the near future?

A majority of the IACS Societies do already maintain a regular exchange with ship-owners and to some extent with their organizations as well. It is however my impression that this contact is very often unilateral between individual societies and the owners. There may be lack of communication about the results of such contacts within IACS as a result of the competition among the class societies. In Greece, GL is now establishing a Technical Committee as a forum for exchange on technical developments and classification procedures. We will certainly convey the main results and concerns into IACS working and general policy groups.

What are your impressions from your recent business with the Hellenic Navy?

For many years already, the Hellenic Navy relies on specialists from GL for Quality Assurance Services for their various new-building projects. Similar to some other modern Navies, one acknowledges here the advantage of the involvement of private companies for certain expert services. Classification of naval vessels, including also

combat vessels, is an activity, which helps to create improved effectiveness of vessel construction and maintenance under military standards. At the same time our involvement helps to ensure continuity of technical services when Navy technical officers are working under rotating schedules on regularly changing assignments.

What were the challenges you faced when dealing with Minoan Lines?

Challenges are numerous, especially when it comes to the deployment of a new generation of fast ferries as in the case of the modernized Minoan fleet. During design and construction of the new vessels' series classed by GL, we focussed on operational reliability and safety of the highly powered and weight optimized constructions. For the ships in operation, the owner expects our surveys to fit into the restrictions of very tight vessel schedules, and at the same time for our input to contribute to the cost effective operation of his vessels in a very competitive market.

We are all aware that IACS is fighting against substandard shipping. Dr. Hans Payer mentioned in a recent speech that IACS members differentiate between good and bad ship owners. How would you rank Greek ship owners in

comparison with other shipping communities?

As in other shipping communities, we certainly find both categories among the Greek ship-owners. And also here it is only a minority, which operate substandard vessels. Today, on a worldwide scale this substandard tonnage is seen in the range 5 to 10% of the world fleet. As discussed in the beginning I reckon that quality consciousness among Greek owners is increasing rapidly and we may soon see Greek owners not only as top tonnage but also as top quality tonnage providers

Do you believe that double side skin bulk carriers are more robust?

To answer this question, we first have to agree on the main criteria for robustness of bulkers. I consider factors like reserve strength, redundancy of hull structural elements and design for rough loading and unloading operation as critical elements in this respect. With such parameters in mind, I see double side skin bulkers offering improved options for a more robust design. Nevertheless, it has to be stated that single side skin bulkers can provide equal levels of structural and operational safety, if adequately designed and maintained. In the end, it should up to the owner to decide on his preferred design, in consideration of his own operating and maintenance routines.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΟΛΥΒΔΟΥ

ΒΙΟΜΟΛ

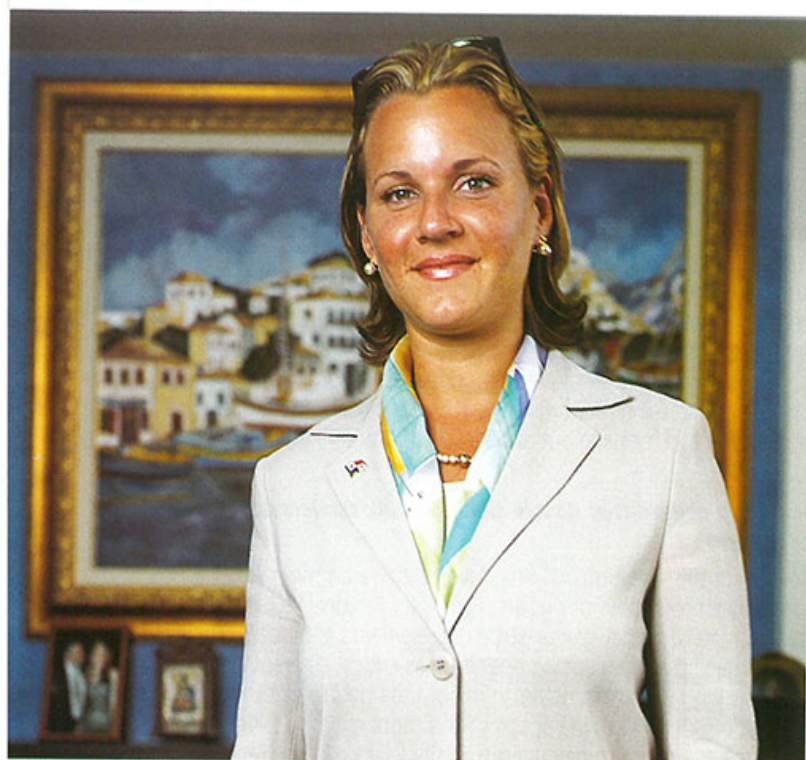
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

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

ΑΦΟΙ ΜΑΡΜΑΡΙΝΟΥ Ο.Ε.

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





Greek ship owners are important for the Panamanian registry

Aspects of investments in Panama, the new tax law and the relationship between Panama and Greece are analysed by Ms Veronica Vallarino, Consul General & Commercial Attache of Panama in London- England, in her exclusive interview to *Naftika Chronika*.

Are there any activities from the Panama's government to support the shipping industry and the commercial relations with other countries?

Over the past two years, Panama has made great investments to mobilize and satisfy to a greater degree the global shipping community. The government has taken the initiative to significantly improve services provided to ship owners and the shipping community in general. One of the efforts Panama has made, for example, is the privatisation of the train that runs from the Pacific to the Atlantic, making it more efficient. In relation to shipping, these trains transport containers from ocean to ocean. Another effort made is the privatisation of its ports, making Panama possibly one of the most vital transportation centres in the world. However, the most important project in Panama, which will help the shipping industry significantly, is the construction of the second bridge in the Canal, where bigger ships will be able to navigate through.

Which is the relationship between Panama and Greek maritime community?

Greek ship owners are very important to us and it will be very interesting to hear their complaints and what we could better do to attract them to our registry. We would like to know what other countries offer that we do not and how we can improve our services. This is very important to us, knowing that we can do something more to please the Greeks. However, if we do not know where our weaknesses lay, how can we improve our service? I personally believe in transparency and I have close relations with my clients, being Greek, Norwegian or Russian and I try to promote Panama as a register worldwide.

Do you believe that your government could do something further to attract more ships in the panamanian registry?

Yes... in fact there is a law that has been passed to strengthen the relations of Panama with the global shipping community and the ship owners. This law, is a discount law for fleets. that permits ship

owners to have discounts and lower prices, depending on tonnage and the number of the ships that will come into the Panamanian registry.

What factors make Panama so attractive?

Panama is a respectable centre for offshore companies and we are looking to promote our services in this area. We are also looking forward to continuing our relationship with Greek ship owners and businessmen. Another very important sector of Panama's economy, in addition to transportation, is tourism. Vast changes have been made and investments put into new hotels and buildings on the seaside. Panama and Greece have many things in common. We have very beautiful islands, too, probably not as beautiful as Greek islands, but very close to them. Panama is not only a register or a canal... Panama has more things to offer and we would like our clients and friends from Greece to come and visit us.

New incentive DISCOUNT law

(Law 25 of the 3rd of June 2002)

The DISCOUNT incentive law passed by panamanian National Legislative on June 3rd, 2002 which amends law 36 of 1995. This law's main objective is to ensure lower ship registration taxes concerning vessels, either within an organization or within one economic group, representing an aggregate tonnage exceeding 30,000 gross tons. These new incentives and advantages include the following discounts:

Scale of Tonnage Tax Discount	Discount on Registration	Annual
30,000 - 50,000	20%	—
50,000- 100,000	30%	25%
100,000 - UP	50%	35%



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, London and Birmingham. Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air: APG Hellas SA. Tel. 210 3603 120, 210 3607 741

Hotel accommodation in Copenhagen may also be booked through Maersk Air.

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

**MAERSK AIR**

It's got to be perfect

www.maersk-air.com

KIMI S.A.

KIMI S.A. is a well-established and growing company in the sector of ship repairs and metallic components manufacture. Being equipped with conventional and state of the art computerized (CNC) machine tools, high quality components and spare parts can be produced, at competitive prices and short delivery times. Highly skilled and experienced personnel is able of undertaking almost any assignment regarding ship repairs and complete it with success at any place around the world.

Consisting of three sectors, STEAM TURBINE SECTOR, DIESEL ENGINES MAIN & AUXILIARY SECTOR and WORKSHOP SECTOR, KIMI S.A. can provide exceptional services which can guarantee the excellent operation of any machinery onboard a ship or in an industrial site.

The steam turbine sector is a very well equipped sector both in terms of machinery and personnel where assignments such as steam turbine repairs and steam turbine spare parts manufacture, are carried out. Steam turbine components such as turbine blades (rotating and stationary), diaphragms, nozzles, labyrinths, bearings, reduction gearboxes, shafts, blisks and many more are manufactured by sophisticated machine tools, using high quality materials and delivered to the customer after a series of strict quality inspections.

The sector of main and auxiliary diesel engines is responsible of carrying out any assignment regarding diesel engines. The services offered include overhauling of fuel pumps, manufacture of plungers

and barrels (any type of engine), fuel injection timing using portable electronic equipment, nozzle holder overhauling (injector body), fuel atomizer reconditioning, governor repairs and many more.

Finally, the workshop sector is capable of undertaking general and specialized workshop assignments. Being equipped with light and heavy-duty machine tools, a wide range of services regarding ship or industrial site repairs is offered. These include shafts manufacture, main-engine piston and liner manufacture, pump repairs and pump impeller manufacture, fan impeller manufacture, bearings manufacture, cams and crankshaft reconditioning and manufacture, exhaust valve and valve seat reconditioning and manufacture, heat exchangers manufacture and many more.

The combination of long experience and highly skilled personnel together with the advanced machine tools and manufacturing methods, can guarantee high quality components and services, at competitive prices and short delivery times.

designed to replace.

For further information contact: KIMI SA

Tel : +30 210 4004757, Fax : +30 210 4326399

International Marine Coatings

International and A.P.Miller sign major new TBT free coatings deal. International Coatings Ltd. and the A.P.Miller Group have signed a contract for the supply of an estimated 1.2 million litres of TBT free, Intersmooth(r) Ecoloflex SPC antifouling. The contract, covering the A.P.Miller shipping fleet, will run until the end of 2003.

The contract includes antifouling supply for all drydockings and for newbuildings.

Having spent more than 5 years practically evaluating alternatives to TBT SPC based antifouling, the decision to use Intersmooth(r) Ecoloflex SPC is an indication of the confidence in International's premium, TBT free antifouling technology.

"A.P.Miller expect Tin based SPC antifouling performance levels and that is exactly what Intersmooth(r) Ecoloflex SPC will deliver" said Aidan Metcalfe, Nordic Regional Manager for International Marine Coatings. "A.P.Miller have acted ahead of IMO antifouling legislation and will enter 2003 confident that they have not compromised their performance demands in pursuit of their environmental goals".

A.P.Miller M-Class panamax container vessel All M-Class vessels currently trading with up to 60-month antifouling schemes will be converted to Intersmooth(r) Ecoloflex SPC at the next drydocking. International Coatings Ltd. are part of the Akzo Nobel group of companies. Akzo Nobel, based in the Netherlands, serves customers throughout the world with healthcare products, coatings, and chemicals. Consolidated sales for 2001 totalled EUR 14 billion. The company currently employs approximately 66,000 people in 80 countries.

Intersmooth(r) Ecoloflex SPC antifouling is high performance, TBT free, self polishing copolymer (SPC) systems with patented Copper Acrylate technology. Intersmooth(r) Ecoloflex SPC was developed in conjunction with NPMC (Nippon Paint Marine Coatings Co. Ltd.), International's associate company and technology partner in Japan. Intersmooth(r) Ecoloflex SPC antifouling has a proven 60 months in-service track record which matches the premium TBT SPC antifouling they are designed to replace.

For further information contact: International Paint (Hellas) SA
Tel : +30 210 4295140, Fax : +30 210 4295149

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 010 42 85960/61
Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35
E-mail: maricons@complink.gr



Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance

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



MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES

Marichem Marigases Worldwide Services have launched two of the world's most specialized chemical products.

Once again the international marine specialist has successfully proved that its department of Research and Development for new and effective products has combined high product quality and service at low cost.

The launching of two unique chemical products for the cleaning of Cement and Pet coke Cargoes has impressed the international shipping market, as these revolutionary products have solved several problems faced by the ship managers/operators/charterers.

MARICHEM CEMENT REMOVER - is a special product for removing cement with immediate results.

More specifically, it is an effective acid based liquid mixture designed to deal with hard cases of cement cargo deposits or dry cement stains.

Its proven advantage is the provision of immediate penetration and complete dissolution of cement resulting in through cleaning.

MARICHEM P.C.S. (PETCOKE SOLVENT) - is an innovative concentrated liquid product specifically engineered to attack, penetrate and remove pet coke accumulates in cargo and storage tanks.

Also, it removes mineral deposits, eliminates bad odors and neutralizes acidic conditions in tanks and other closed systems. Marichem Marigases Worldwide Services is totally committed to meet the growing needs of the shipping industry.

Whether it's meeting the constantly rising expectations in quality, flexibility and efficiency or satisfying the demands placed by environmental legislation and strict seaworthiness.

DIARY OF EVENTS

NOVEMBER 2002

30 October - 2 November 2002, London

F.I.D.E. XX Congress

www.fide2002.org

30 October - 3 November 2002, Istanbul

Exposhipping 2002

The 7th International Maritime Exhibition & Conference

Supported by the Turkish Chamber of Shipping, Chamber of Trade

and Chamber of Industry

Tel.: +90 212 663 08 81

31st October 2002, Lugano,

Hotel Splendide Royale

ILS Offshore Strategies for a Changing World

Tel. +44 1481 700644

18-19 November 2002, Houston, Texas

A Global Forum on the Maritime Transportation of Energy:

'Identifying the priority policy issues'

Organised by Mare Forum

Tel. + 3110.2057455

22 November 2002, Stockholm

European Air Law Association

14th Annual Conference

Organised by the European Air Law Association

Tel. +45 3341 4141

ANNOUNCEMENT

The Greek distributor of an English corporation is looking for a talented ex officer of the Hellenic Navy or Army in order to appoint him as its exclusive agent in charge of marketing and sales to the Hellenic Armed Forces. Extensive support, references and training is offered both in Greece and in the UK by qualified personnel. This is a great opportunity for the self motivated, open minded and ambitious individual to pursue a fulfilling new career.

For more information please contact us at 010-8953590 or e-mail us at: varapid@attglobal.net

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

TURBOTECHNICA LTD
123 DIMOKRATIAS AVE, PERAMA
PIRAEUS, GREECE 188 63

has been assessed by ABS Quality Evaluations, Inc. and found to be in compliance with the requirements set forth by:

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

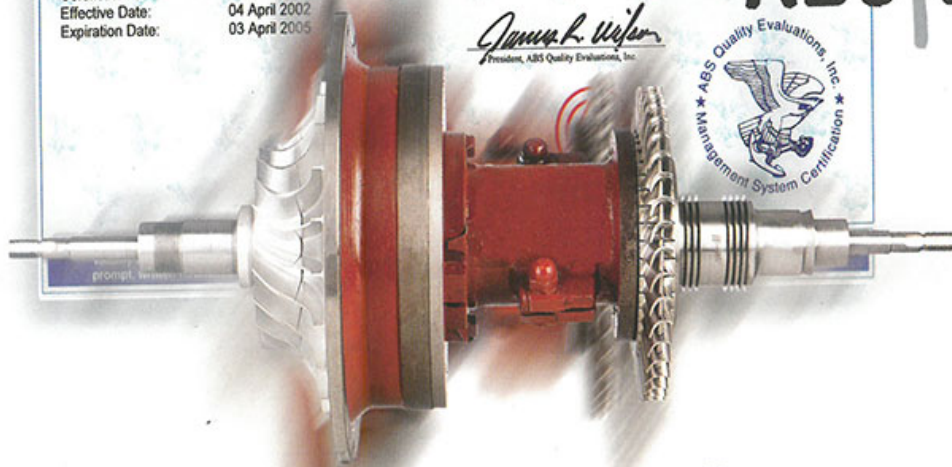
Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the organization.

Certificate No.: 37043
Effective Date: 04 April 2002
Expiration Date: 03 April 2005

James R. Wilson
President, ABS Quality Evaluations, Inc.



CERTIFICATE
ABS ISO



turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 0944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



From our new, well equipped warehouse we are able to cater for all your needs in the fastest and most efficient manner.
We supply the most extensive range of new and re-conditioned spare parts; turbochargers complete and unassembled, and exhaust turbo rotors.

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

Our international network of highly skilled technicians guarantees both precision and reliability in all work carried out;
Dynamic Balancing, repair of rotors and turbochargers and general servicing - provided at the most competitive price.



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

TEL.: +010 441 5963, +010 402 2794, 0944 596 079 FAX: +010 441 4104 WEB SITE: www.turbotechnica.gr E-MAIL: turbopis@hol.gr



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

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

www.intersmoothecoloflexSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL