

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 72 • 8-9/2004 • ΤΙΜΗ 6€



>> ΕΛΛΑΔΑ 2004

Η μεγάλη ευκαιρία

- > Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
- > Εθνική Λιμενική Πολιτική
- > Τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας
- > Παραγγελίες νέων πλοίων και εξισορρόπηση της ναυλαγοράς

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 26 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

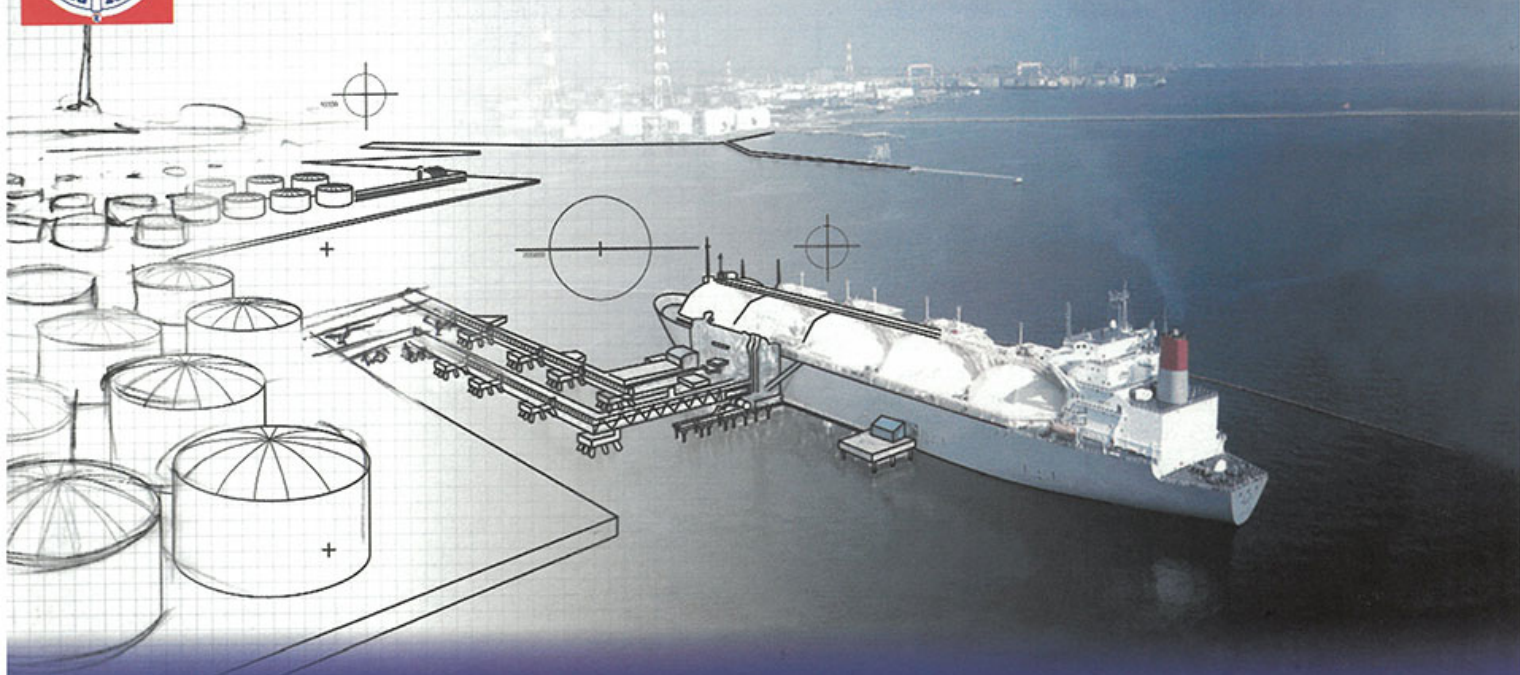
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



ARE YOU WINNING THE CORROSION BATTLE?

Get the live scores at www.hempel.com



Hempel have developed an on-line tool which gives you the complete picture of the properties of Hempel's epoxy products.

HEMPEL

Tel: +45 45 93 38 00 • www.hempel.com • Fax: +45 45 88 55 18

44 Η εφαρμογή του Κώδικα ISPS στη NMA

Άρθρο του Απόστολου Πουλοβασίλη

32 Ας χαράξει το YEN μια μοντέρνα και τολμηρή ναυτιλιακή πολιτική

Συνέντευξη του Ν.Βαρβατέ

58 Προχωράμε στον εξορθολογισμό του συστήματος με κύριο γνώμονα τη διαφάνεια

Συνέντευξη του Γ. Βλάχου

Περιεχόμενα

6. Editorial

10. Σκάπουλος

12. Ναυτιλιακά Νέα

22. Η διαμόρφωση τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας
Του Γιώργου Ξηραδάκη

28. Η προσφορά και η ζήτηση καθορίζουν τις παραγγελίες νέων πλοίων

Αφιέρωμα: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε με την ευγενή χορηγία της LAMDA Shipyards & Marine Services Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρία

32. Ας χαράξει το YEN μια μοντέρνα και τολμηρή ναυτιλιακή πολιτική
Συνέντευξη του Ν. Βαρβατέ

38. Τα εθνικά μέτρα μπορούν και πρέπει να είναι άμεσα
Συνέντευξη του Παν. Λεονάρδου

44. Η εφαρμογή του Κώδικα ISPS στη NMA
Άρθρο του Απόστολου Πουλοβασίλη

50. European Short Sea Shipping:
Μια καραμέλα που κρατάει δεκαπέντε χρόνια
Άρθρο του Άλκη Κορρέ

54. Η αχίλλειος πτέρνα της NMA
Άρθρο του Χαρ. Ψαραύτη

Αφιέρωμα: Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

58. Προχωράμε στον εξορθολογισμό του συστήματος με κύριο γνώμονα τη διαφάνεια
Συνέντευξη του Γ. Βλάχου

Congratulations!



GL congratulates the European Football Champions!

Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. · 85, Akti Miaouli · 185 38 Piraeus
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290350
gl-mea@gl-group.com · www.gl-group.com

Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft · Vorsetzen 35 · 20459 Hamburg/Germany
Phone +49 40 36149-0 · Fax +49 40 36149-200
headoffice@gl-group.com · www.gl-group.com



Germanischer Lloyd
OPERATING 24 / 7



64. Επείγουσα προτεραιότητα
η αλλαγή νοοτροπίας στον ΟΛΠ
Συνέντευξη του Νίκου Γιαννή

68. Η ανάπτυξη των λιμανιών είναι σημαντική
για την εθνική οικονομία και για την τοπική
ανάπτυξη και απασχόληση
Συνέντευξη του Χρ. Κουτίτα

70. Η νέα ηγεσία στους εθνικούς λιμένες

74. Ένα ναυτικό Σώμα που μάχεται
τη ναυτιλότητά του
Άρθρο του Χρ. Ντούνη

80. Με κριτήρια την ασφάλεια στον άνθρωπο
και το σεβασμό στο περιβάλλον
Συνέντευξη του Παν. Σταματογιάννη

84. Η Αυτοκρατορία αντεπιτίθεται

88. Παραναυτιλιακά

90. Ποσειδώνια 2004

94. Το Αμβούργο αισιοδοξεί

96. Αντί επιλόγου



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

- ◆ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
- ◆ ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
- ◆ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Αριθμός φύλλου 72, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2004
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνας,
Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσάνων 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες:	53
Ναυτικοί & φοιτητές:	47
Εταιρείες - Οργανισμοί:	62
Χώρες Ε.Ε.:	95
Χώρες εκτός Ε.Ε.:	105

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111
fax: 210 - 42.26.719, e-mail: editors@naftikachronika.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICON

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

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

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



Οι προτεραιότητες της ολλανδικής προεδρίας:

Οι πρόσφατες δηλώσεις του προέδρου του Committee, Επαμεινώνδα Εμπειρικού, στο συνέδριο των Ποσειδωνίων σχετικά με τις νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ε.Ε. σε θέματα θαλασσιών μεταφορών δημιούργησαν αρκετές αντιδράσεις, εντός και εκτός των συνόρων μας. Ο κ. Εμπειρικός με τόλμη αλλά και εμπειριστικώς άποψη εξέφρασε την ανησυχία, αν όχι τη δυσανεξία του, για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, ξεσηκώνοντας την υποστήριξη όλων των ναυτιλιακών φορέων. Η ομιλία-αντίδραση του κ. Εμπειρικού θεωρούμε ότι έλαβε χώρα σε μια κρίσιμη περίοδο: Η Ε.Ε. οφείλει να σεβαστεί τα δικαιώματα αλλά και να εισακούσει τις απόψεις όλων των πολιτών της, χωρίς να καταφεύγει σε βιαστικές νομοθεσίες που επηρεάζουν το σύνολο της ναυτιλιακής οικογένειας. Με αυτό το σκεπτικό, το παρόν Editorial οφείλει να επισημάνει τις προτεραιότητες της τρέχουσας προεδρίας της Ε.Ε., αφού ένα έθνος με σημαντική ναυτική παράδοση ανέλαβε με αρκετά οράματα τα «νία» της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παρούσα προεδρία μάλιστα κρίνεται από όλους τους παρατηρητές εξαιρετικά κρίσιμη, καθώς οι πολιτικοί στη Χάγη καλούνται να αντιμετωπίσουν σημαντικά ζητήματα που αφορούν το πολιτικό και οικονομικό μέλλον της Ένωσης.

Η σημαντικότερη παράμετρος που οφείλουμε να λάβουμε υπ' όψιν είναι ότι πολύ πρόσφατα δέκα νέα κράτη-μέλη προσχώρησαν στην Ε.Ε. δημιουργώντας νέες προοπτικές για την ευρωπαϊκή οικογένεια. Η προοπτική αυτή θα «υποστηριχθεί» από το νέο Ευρωπαϊκό Σύνταγμα, που κατά πάσα πιθανότητα θα τεθεί στην ετυμηγορία των λαών της Ευρώπης κατά το τέλος του τρέχοντος έτους.

Η ολλανδική προεδρία θα έχει για πρώτη φορά τη δυνατότητα να συνομιλήσει και να εργασθεί -ευελπιστούμε εποικοδομητικά- με ένα νέο Ευρωκοινοβούλιο, το οποίο ήδη αντανάκλα την πολυφωνία των λαών της Ευρώπης. Στο ίδιο πλαίσιο, τον ερχόμενο Νοέμβριο οι Ολλανδοί θα καλωσορίσουν τη νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή που θα φιλοξενεί 25 μέλη και θα προτείνει την ευρωπαϊκή πολιτική για τα επόμενα πέντε έτη.

Προτεραιότητες, δεσμεύσεις και επιφυλάξεις

Οι σημαντικότερες προτεραιότητες της παρούσας προεδρίας αφορούν τη διεύρυνση, τις εξωτερικές πολιτικές και οικονομικές σχέσεις, αλλά και το επίκαιρο στις μέρες μας θέμα της ελευθερίας των πολιτών σε συνδυασμό με την ασφάλεια και τη δικαιοσύνη.

Επί πλέον, το τρέχον εξάμηνο, το Συμβούλιο Υπουργών θα διαπραγματευθεί ένα θέμα πιο πολύπλοκο από το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα: την οικονομική πολιτική της Ένωσης για το διάστημα 2007 έως 2013.

Με ρεαλισμό και φιλοδοξία: Με αυτόν το γνώμονα η ολλανδική προεδρία ευελπιστεί ότι θα χαράξει μια δίκαιη πολιτική, που θα λαμβάνει υπ' όψιν της την ένταξη των 10 νέων κρατών-μελών της ευρωπαϊκής οικογένειας. Οι Ολλανδοί γνωρίζουν πως η συμμετοχή των νέων εκπροσώπων των 10 κρατών στα ευρωπαϊκά πολιτικά και νομοθετικά όργανα δεν θα είναι μια εύκολη υπόθεση. Με το ίδιο σκεπτικό η Χάγη φιλοδοξεί να επεξεργαστεί διαδικασίες σε θέματα ευρωπαϊκής ενοποίησης/ολοκλήρωσης, οι οποίες θα αντανάκλωνται σε ένα νέο ευρωπαϊκό «κοινό» δίκαιο. Η «νέα» Ευρώπη αλλά και η ενοποίησή της δεν αποτελεί πανάκεια για όλα τα προβλήματα των λαών της, και με αυτό το σκεπτικό οι κυβερνήσεις και οι πολίτες οφείλουν να συνεργαστούν για την επιτυχία του οράματος μιας ενωμένης ευρωπαϊκής οικογένειας. Οι πολιτικές μάλιστα που θα αναπτύξουν οι νέοι νομοθέτες πρέπει, σύμφωνα με τους Ολλανδούς, να είναι ρεαλιστικές και να αντανάκλουν τις επιθυμίες και αγωνίες των λαών της.

Trendsetting in transport

As μη λησμονούμε, άλλωστε, ότι η Ευρώπη θα διευρυνθεί περαιτέρω και οι Ολλανδοί θα έχουν την ευκαιρία να συνομιλήσουν και να επεξεργαστούν το μέλλον της ευρωπαϊκής ένταξης της Ρουμανίας, της Βουλγαρίας, αλλά και της Τουρκίας και της Κροατίας. Ειδικά για την Τουρκία, οι Ολλανδοί έχουν διατυπώσει την πεποίθηση ότι τα 25 κράτη-μέλη θα πρέπει από κοινού να αποφασίσουν, τον ερχόμενο Δεκέμβριο, για το εάν η γειτονική μας χώρα πληροί τις πολιτικές προϋποθέσεις της Κοπεγχάγης.

Ευρωπαϊκή οικονομία

Η ευρωπαϊκή οικονομία αρχίζει να παρουσιάζει σημάδια ανάκαμψης, είναι ωστόσο απόλυτη προτεραιότητα για την Ε.Ε. η ανάπτυξη της και η διαφύλαξη των συμφερόντων των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και των εργαζομένων τους.

Το θέμα της απασχόλησης και της εργατικής νομοθεσίας αποτελεί την αιχμή του δόρατος για την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών οικονομιών, και με αυτή την προσέγγιση οι Ολλανδοί θα επεξεργαστούν πολιτικές που θα ανταποκρίνονται στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Οι νομοθετικές και κυρίως οι διοικητικές μεταρρυθμίσεις σε θέματα εργασίας και απασχόλησης αποτελούν επίσης προτεραιότητα της ολλανδικής προεδρίας.

Πάταξη της τρομοκρατίας

Σε μian εποχή που τα θλιβερά φαινόμενα της τρομοκρατίας εξαπλώνονται και στη Γηραιά Ήπειρο, η Ε.Ε. οφείλει να αντιδράσει με πολιτικές και νομοθετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες θα διαφυλάξουν την ασφάλεια των λαών της. Σε αυτό το πλαίσιο οι Ολλανδοί θα επεξεργαστούν τις προτάσεις του συντονιστή για θέματα τρομοκρατίας, Gijs de Vries, και θα παρουσιάσουν ολοκληρωμένες προτάσεις.

Τελωνειακές μεταρρυθμίσεις

Οι πρόσφατες προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με τις αναγκαίες μεταρρυθμίσεις σε θέματα κοινής τελωνειακής πολιτικής θα απασχολήσουν ιδιαίτερα τους νομοθέτες στη Χάγη. Η μέγιστη ευθυγράμμιση των εθνικών νομοθεσιών σε θέματα ασφάλειας και ταχύτητας στην παροχή υπηρεσιών είναι ανάμεσα στις προτεραιότητες της τρέχουσας προεδρίας. Οι Ολλανδοί γνωρίζουν ότι οι αυστηροί αλλά αναγκαίοι τελωνειακοί έλεγχοι στα νέα διευρυμένα σύνορα της Ε.Ε. θα πρέπει να αποτελέσουν την απόλυτη και αναγκαία προτεραιότητα στη νέα πολιτική στρατηγική που ήδη χαράσσεται από τις κυβερνήσεις των «25». Οι προσπάθειες αυτές αντικατοπτρίζονται ήδη από την αυστηρή επιτήρηση των θαλάσσιων και χερσαίων συνόρων στα νέα κράτη-μέλη. Είναι μάλιστα πιθανόν οι ήδη εποικοδομητικές συνεργασίες μεταξύ των κρατών-μελών να «απορροφηθούν» από ένα κοινό ευρωπαϊκό σώμα, το οποίο θα ελέγχει τα σύνορα για τους παραπάνω σκοπούς.

Έρευνα, τεχνογνωσία, εκπαίδευση και πρωτοπορία: «learning from each other»

Τα θέματα εκπαίδευσης και έρευνας απασχολούν ήδη τα θεσμικά όργανα της Ευρώπης. Με τη διεύρυνση της ευρωπαϊκής οικογένειας οι Ευρωπαίοι νομοθέτες επιχειρούν να χρηματοδοτήσουν εκπαιδευτικά προγράμματα, που θα υποστηρίζουν την ευρωπαϊκή ενοποίηση. Παράλληλα, έμφαση δίνεται στη χρηματοδότηση προγραμμάτων που αφορούν την πρωτοποριακή τεχνογνωσία σε θέματα έρευνας και τεχνολογίας. Κατά τους Ολλανδούς, τα ιδιαίτερα ενισχυμένα κονδύλια σε θέματα έρευνας θα υποστηρίξουν την οικονομική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά της. Η υποστήριξη μάλιστα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων είναι απολύτως συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη της Ενωμένης Ευρώπης.



Θαλάσσιες μεταφορές

Στα θέματα θαλασσίων μεταφορών, η Ε.Ε. αναμένεται να επηρεαστεί ιδιαίτερα από τις πρωτοβουλίες της ολλανδικής προεδρίας. Έμφαση θα δοθεί στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αλλά και σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και οριστικοποίησης της ενίσχυσης των Motorways of the Sea.

Οι Ολλανδοί, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εξάρτησή τους από τις μεταφορές στους πλωτούς ποταμούς, επιθυμούν να υλοποιήσουν άμεσα τις προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με την ίδρυση του River Information Service (RIS). Το RIS είναι ένα σύστημα διαχείρισης πληροφοριών, που θα παρέχεται για κοινή χρήση από όλους τους χρήστες των λιμένων και των πλωτών ποταμών της Ευρώπης.

Ιδιαίτερα θετική είναι η προσέγγιση των Ολλανδών σχετικά με τον Κώδικα ISPS. Οι Κάτω Χώρες -σαφώς επηρεασμένες από την ίσως βιαστική και αναγκαστική εφαρμογή του Κώδικα ISPS- θα ελέγξουν όλες τις παραμέτρους που χρήζουν περαιτέρω επεξεργασίας με σκοπό την πλήρη ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Βάσει αυτού του κριτηρίου θα καταγραφούν οι δυσλειτουργίες που θα παρατηρηθούν, ενώ προβλέπεται να ελεγχθούν στην πράξη όλες οι πιθανές διατάξεις που εμποδίζουν, εξαιτίας της αυστηρότητάς τους, την ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία των θαλασσίων μεταφορών. Με αυτόν το γνώμονα, η ολλανδική προεδρία θα προσπαθήσει να επηρεάσει τους αιρετούς της Ευρώπης ούτως ώστε να ψηφισθεί σε πρώτη ανάγνωση η Οδηγία σχετικά με την ασφάλεια λιμένων. Αξιοσημείωτο επίσης, είναι το γεγονός ότι, κατά τη διάρκεια της τρέχουσας προεδρίας, η Ευρωβουλή θα εκτιμήσει στη β' ανάγνωση τις τροπολογίες στο σχέδιο Οδηγίας που αφορά την ποινικοποίηση ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση. Οι τροπολογίες ως γνωστόν αντιβαίνουν στην υπάρχουσα διεθνή νομοθεσία.

Το Committee έχει ήδη λάβει σαφή θέση στο θέμα αυτό και αναμένεται με ενδιαφέρον η αντιμετώπιση των ευρωβουλευτών στις προτάσεις της Επιτροπής και του Συμβουλίου Υπουργών.

Η ολλανδική προεδρία φιλοδοξεί επίσης να δημοσιεύσει ένα νέο πακέτο μέτρων, το οποίο ονομάζει Maritime Safety Package 2004 (παλαιότερα είχε δημοσιοποιηθεί ως πακέτο Erika III). Το πακέτο αυτό θα εμπεριέχει νομοθετικές ρυθμίσεις, που θα σχετίζονται με την προηγούμενη πολιτική της Ε.Ε. (πακέτα Erika I and Erika II) αλλά και θα προτείνουν νέες νομοθεσίες. Ανάμεσα σε αυτές, μας προβληματίζουν οι προτάσεις για τον έλεγχο των λιμενικών υπηρεσιών (και ειδικά ως προς την επιρροή που ασκούν στη χάραξη των εθνικών πολιτικών), για την απαγόρευση εισόδου πλοίων που δεν τηρούν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές από τις θάλασσες της Ε.Ε. αλλά και για την επεξεργασία νέων ρυθμίσεων για την επιθεώρηση ναυτικών ατυχημάτων. Οι επόμενες συνεδριάσεις του Συμβουλίου Μεταφορών θα λάβουν χώρα στις 7 Οκτωβρίου και 9 Δεκεμβρίου 2004.

Συνεργασία με τα κράτη της Μέσης Ανατολής

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει μια εξωτερική πολιτική με γειτονικά κράτη της Μέσης Ανατολής, η οποία θα στηρίζεται στην προώθηση των ατομικών ελευθεριών και της συνεργασίας μεταξύ των εθνών. Οι πολιτικές και κοινωνικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις κρίνονται σήμερα απαραίτητες από τους Ευρωπαίους παρατηρητές και αναλυτές, όπως καταγράφηκαν μάλιστα και στη Σύνοδο Κορυφής του Ιουνίου. Οι παρατηρήσεις αυτές επηρέασαν επίσης τις συνδιασκέψεις κορυφής μεταξύ Ε.Ε. και ΗΠΑ τον περασμένο Ιούνιο. Η ολλανδική προεδρία καλείται, λοιπόν, να αντεπεξέλθει στις νέες απαιτήσεις του διεθνούς πολιτικού στίβου και να χαράξει μια μακροχρόνια πολιτική, που θα υποστηρίξει τις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές μεταρρυθμίσεις στα γειτονικά κράτη της Μέσης Ανατολής. Στο ίδιο πλαίσιο θα χαραχθεί και η πολιτική σε θέματα ασφάλειας, ενώ θα επιχειρηθεί η κοινή δράση με διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ και το ΝΑΤΟ.

Σε αυτή την κρίσιμη περίοδο για τα ευρωπαϊκά δρώμενα όπου προτείνονται πολιτικές οι οποίες θα επηρεάσουν άμεσα την καθημερινότητά μας, ευελπιστούμε ότι ο νέος Έλληνας επίτροπος, οι νέοι Έλληνες αιρετοί στο Στρασβούργο αλλά και η κυβέρνησή μας θα εισακούσουν την αγωνία του κ. Εμπειρίκου (η οποία αντανακλά την άποψη σχεδόν όλης της ναυτιλίας) και θα φανούν αντάξιοι της ελληνικής ναυτικής παράδοσης και ιστορίας. Με αυτό το σκεπτικό θεωρούμε επιβεβλημένη πλέον την ανάληψη του χαρτοφυλακίου μεταφορών από Έλληνα επίτροπο: το σκεπτικό μας είναι ότι ο επίτροπος, αν και οφείλει να τηρήσει την ανεξαρτησία και αντικειμενικότητά του, θα γνωρίζει την αξία και συμβολή των θαλασσίων μεταφορών για την οικονομία της νέας ευρωπαϊκής οικογένειας.

Ηλίας Μνισίας





Ταξιδεύουμε.

Μας φαίνεται σαν χθες. Κι όμως έχουν περάσει ήδη 10 χρόνια από τότε που η TIM ξεκίνησε τη χορηγία του σκάφους ZANTINO. 10 χρόνια γεμάτα δράση, συγκινήσεις, επιτυχίες. Με κυβερνήτη τον κ. Παναγιώτη Στρούζα και πλήρωμα αποτελούμενο αποκλειστικά από γυναίκες, το ZANTINO έχει πετύχει σημαντικές διακρίσεις: 7 πρώτες θέσεις στο Ράλι Αιγαίου, 3 πρώτες θέσεις στο Ράλι Ιονίου, 1 πρώτη θέση στο Πανελλήνιο πρωτάθλημα ORC, 3η θέση στο Πανελλήνιο πρωτάθλημα IMS Cruising και πάνω από 50 πρώτες θέσεις σε πολλούς άλλους αγώνες. Σήμερα, 10 χρόνια μετά, συνεχίζουμε να ταξιδεύουμε και βάζουμε πλώρη για ακόμα περισσότερες διακρίσεις και επιτυχίες.



Zantino
10 ΧΡΟΝΙΑ



■ Ο Κώστας Καραμανλίδης στον Πειραιά

Η συμμετοχή του πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλίδη στα εγκαίνια της έκθεσης των Ποσειδωνίων ευχαρίστησε ιδιαίτερα τη ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιά. Ας μην ξεχνάμε ότι ο τέως πρωθυπουργός Κώστας Σημίτης, αν και βουλευτής που εκλέγεται στην Α' Πειραιά, δεν είχε παραστεί ποτέ στα εγκαίνια της διεθνούς έκθεσης. Ευελπιστούμε ότι ο νέος πρωθυπουργός θα δώσει την απαραίτητη βαρύτητα στη ναυτιλία -σε αντίθεση με τον προκατόχό του- και δεν θα συμμετέχει μόνο σε κοινωνικές εκδηλώσεις, όπου θα εκφωνεί βαρυσήμαντους λόγους με πολλές υποσχέσεις.

■ Το γερμανικό παράδειγμα



Και μιας και μιλάμε για διεθνείς εκθέσεις, αξιολογούμε το γεγονός ότι η διεθνής ναυπηγική έκθεση SMM, που ως γνωστόν διεξάγεται κάθε δύο χρόνια στο Αμβούργο, τελεί υπό την αιγίδα και υποστήριξη όχι απλώς κάποιου υπουργείου, επιμελητηρίου ή ένωσης αλλά του ίδιου του Γερμανού καγκελάρου Σρέντερ. Οι Γερμανοί φαίνεται να γνωρίζουν τη σημασία του συγκεκριμένου βιομηχανικού κλάδου και ενεργούν με τη δέουσα σοβαρότητα για την υποστήριξή του σε αυτές τις δύσκολες εποχές για τις ναυπηγήσεις στην Ευρώπη.

■ Η ώρα της κυρίας Κράτσα



Μια ιδιαίτερως δραστήρια πολιτικός ανέλαβε το χαρτοφυλάκιο των Μεταφορών στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Ο λόγος για την κ. Ρόδη Κράτσα Τσαγκαροπούλου, η οποία θα συμμετέχει στις συνεδριάσεις της ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής στις Βρυξέλλες και στο Στρασβούργο. Η ευρωβουλευτής εκλέγεται για δεύτερη συνεχόμενη θητεία με το ευρωπαϊκο δέλτιο της κυβερνητικής παράταξης και αναλαμβάνει να συνεχίσει το άξιο έργο του προκατόχου της κ. Κωστή Χατζηδάκη. Θεωρούμε πως η κα Κράτσα είναι μια καταξιωμένη πολιτικός, εξαιρετικά προσηνή και εποικοδομητικά δραστήρια. Της ευ-

■ Λιμένες χωρίς εκπροσώπηση

Εξωφρενική έως και εκνευριστική βρήκαμε τη στάση της Γραμματείας της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (που εδρεύει στη Θεσσαλονίκη) όταν ζητήσαμε τα βιογραφικά των νέων προέδρων των μεγάλων λιμένων της χώρας. Η Ένωση όχι μόνον αρνήθηκε να μας τα παράσχει, αλλά ήταν αρνητική προς οποιαδήποτε διευκρίνιση ή εξυπηρέτηση. Μας ενημέρωσε μάλιστα ότι μετά το Σεπτέμβριο μπορεί να μας εξυπηρετήσει, αφού δεν γνώριζε τους νέους προέδρους... Μήπως οι υπάλληλοι της Ένωσης έκριναν αβέβαιο το μέλλον τους και ήταν αδιάφοροι ως προς τους σκοπούς που οφείλουν να εξυπηρετούν; Ας λάβουν, λοιπόν, γνώση οι νέοι υπεύθυνοι για το πώς λειτουργεί το ελληνικό Δημόσιο...

■ Λιμενικά οικόπεδα

Ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει λιμάνια αλλά λιμενικά οικόπεδα είναι μάλλον γνωστό. Ο όρος μάλιστα «λιμενικά οικόπεδα» δεν είναι ανακάλυψη του υπογράφοντος αλλά σημαντικού παράγοντα στο χώρο της ναυτιλίας που εδρεύει στο Λονδίνο και έχει γνώσεις και μακροχρόνια ουσιαστική εμπειρία επί του θέματος. Ο νέος γ.γ. Λιμένων θα πρέπει να ενημερωθεί για το πώς λειτουργούν οι -επιβατικοί ειδικά- λιμένες στο εξωτερικό και να πρωτοπορήσει εντός των συνόρων μας, επιβάλλοντας μέτρα που θα εξυπηρετούν το κοινό δυσαρεστώντας βεβαίως κάποια «λιμνάζοντα» συμφέροντα. Καιρός να δούμε επιβατικούς σταθμούς στα λιμάνια και ουσιαστική εξυπηρέτηση από υπαλλήλους των λιμένων και όχι από λιμενοφύλακες που θα αναγκάζονται να διαδραματίζουν το ρόλο του αστυφύλακα-τροχονόμου-παρκαδόρου-ταξιθέτη κτλ.

χόμαστε καλή επιτυχία στο πραγματικά δύσκολο έργο της. Είμαστε βέβαιοι ότι θα είναι προσεκτική στις κινήσεις της και ενήμερη για τις πολυτίμες απόψεις του συνόλου της ναυτικής οικογένειας.

● Τουρισμός και θάλασσα



Ποιες θα είναι οι επόμενες κινήσεις του υπουργού Τουρισμού; Όλο αυτό αναρωτιούνται, ιδιαίτερα μετά την απογοητευτική χρονιά που διανύουμε, ως

προς τον αριθμό των αφίξεων επισκεπτών από το εξωτερικό.

Ο υπουργός πρέπει να κινηθεί άμεσα και αποφασιστικά, διότι έχει ήδη χαθεί πολύτιμος χρόνος. Ακούστηκε μάλιστα ότι η έδρα του νέου υπουργείου ενδέχεται να είναι ο Πειραιάς. Εάν υπάρχει κάποια τέτοια πρόθεση, εποικοδομητικό θα ήταν να μελετήσουν οι υπεύθυνοι την πιθανότητα να συγκεντρώσουν τα τρία υπουργεία που ασχολούνται με «θαλάσσια» θέματα (ΥΕΝ, Αιγαίου και Τουρισμού) σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Και τα τρία υπουργεία είναι ως γνωστόν σήμερα διασκορπισμένα σε διαφορετικές υπηρεσίες και παμπάλαια κτίρια σε... όλο το λεκανοπέδιο!

● Οι Γενουάτες δραστηριοποιούνται

Η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2004 είναι η περίφημη πόλη της Γένοβας. Οι Γενουάτες λοιπόν, εκπιμώντας την ιστορική ναυτική τους παράδοση, αξιοποίησαν τα κοινοτικά κονδύλια και παρουσίασαν ένα λαμπρό μουσείο εμπορικής ναυτιλίας. Είναι πραγματικά αξιολόγητο, η δική μας ναυτική κληρονομιά να στηρίζεται στις πρωτοβουλίες λίγων ιδιωτών και όχι της κυβέρνησης ή κάποιων εμπνευσμένων πολιτικών. Οι νεότερες γενιές οφείλουν να διδαχθούν για τη ναυτική ιστορία μας μέσα από ένα σύγχρονο χώρο, όπου θα παρουσιάζεται περίτρανα το ελληνικό δαιμόνιο στη θάλασσα.

Ας δράσει και προς αυτή την κατεύθυνση το υπουργείο Πολιτισμού.

■ Ναυτική Εκπαίδευση (εντός των τειχών)

Μειωμένο ήταν φέτος το ενδιαφέρον των νέων για τις ΑΕΝ. Αν και η μείωση είναι σχετικά περιορισμένη, οφείλουμε να επισημάνουμε τη σχετική δυσκαμψία της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ σχετικά με το θέμα της προβολής και επικοινωνίας του ναυτικού επαγγέλματος σε περιοχές με μεγάλη νεανική ανεργία. Αν και προσπαθήσαμε όλοι να επιστήσουμε την προσοχή του κ. Πασχαλίδη στο θέμα αυτό, τελικά δεν έγινε (πάλι) κάποιο ουσιαστικό βήμα. Ας δούμε και η νέα ηγεσία τι θα κάνει για το ζήτημα αυτό. Οι κινήσεις όμως δεν πρέπει να γίνουν βιαστικά και σπασμωδικά την ερχόμενη άνοιξη. Χρειάζεται άμεση διερεύνηση του θέματος και ανάληψη σημαντικών πρωτοβουλιών κατά την τρέχουσα σχολική χρονιά.

■ Ναυτική Εκπαίδευση (εκτός των τειχών)

Στο ίδιο πλαίσιο οφείλουμε να πληροφορήσουμε τους αναγνώστες μας ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε μια πλήρη σειρά από διαφημιστικό υλικό που προωθεί την καριέρα στη θάλασσα. Η καμπάνια αφορά τόσο έντυπο όσο και τηλεοπτικό υλικό με σκοπό την πληροφόρηση του νέου Ευρωπαίου για μια επιτυχημένη σταδιοδρομία στη θάλασσα. Το υλικό, πάντως, αυτό δεν κοινοποιήθηκε σε κανένα ελληνικό φορέα και σε καμία ένωση. Εάν η παραπάνω παράλειψη αποτελεί πρόβλημα των Βρυξελλών ή της Γρηγορίου Λαμπράκη, αυτό πραγματικά δεν το γνωρίζουμε. Γνωρίζουμε πάντως ότι τελικά οι υπεύθυνοι (τόσο από το ΥΕΝ όσο και από τις ναυτεργατικές ενώσεις) δεν γνωρίζουν ή δεν ακολουθούν επαρκώς τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε.

■ Μια ευχή

Τον Αύγουστο ο Πειραιάς θα είναι... άνω κάτω. Είναι βέβαιο ότι θα δημιουργηθούν προβλήματα στη μετακίνηση όσων εργάζονται στην Ακτή Μιαούλη και στις γύρω περιοχές. Ας κάνουμε όμως υπομονή και ας είμαστε λίγο ανεκτικοί ως προς τις όποιες ταλαιπωρίες που πιθανώς να αντιμετωπίσουμε. Πάνω από όλα όμως ας είμαστε ευγενικοί και πρόθυμοι να εξυπηρετήσουμε, σε κάθε ευκαιρία, τους αλλοδαπούς επισκέπτες που θα τιμήσουν με την παρουσία τους τη χώρα μας σε αυτές τις «φοβισμένες» εποχές. Ας είμαστε επίσης αυστηροί απέναντι σε όσους συμπολίτες μας προσπαθούν να εκμεταλλευτούν τον απληροφόρητο επισκέπτη, πληροφορώντας τις Αρχές για όποιο φαινόμενο αισχροκέρδειας ή καιορσκοπίας.

Θ. Ξανθόπουλος

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

Η άτυπη συνάντηση των υπουργών Θαλασσιών Μεταφορών

Πραγματοποιήθηκε στο Άμστερνταμ της Ολλανδίας η άτυπη συνάντηση των υπουργών αρμοδίων για τις Θαλάσσιες Μεταφορές της Ε.Ε. Κύριο θέμα συζήτησης αποτέλεσε η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και η εξεύρεση τρόπων περαιτέρω προώθησής της υπό το φως της πρόσφατης διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά τις εργασίες της υπουργικής συνόδου υιοθετήθηκε από την ολλανδική προεδρία κείμενο συμπερασμάτων, βασικοί στόχοι του οποίου είναι οι παρακάτω:

- Η δημιουργία θαλασσιών διαδρομών υψηλής ποιότητας, που θα αποσυμφορήσουν τους οδικούς άξονες μεταφορών και θα βελτιώσουν τη διασύνδεση περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών.
- Η απλούστευση των διατυπώσεων που υπονομεύουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Η εξομάλυνση των εμποδίων που αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα στη χρήση θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- Η προβολή της περιβαλλοντικής φιλικότητας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Επίσης, οι υπουργοί εστίασαν στην εξεύρεση τρόπων υλοποίησης των δράσεων και των πρωτοβουλιών που θα συμβάλουν στη μεσο-μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, με στόχο να αυξηθούν τα φορτία που μεταφέρονται διά θαλάσσης και να αποσυμφορηθούν οι οδικοί άξονες της Ε.Ε.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο οποίος εκπροσώπησε την Ελλάδα, στην τοποθέτησή του θέωρησε αναγκαία τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων (ιδιωτικός - δημόσιος τομέ-

ας) καθώς και όλων των κρατών-μελών, παλαιών και νέων, με ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη περιφερειακών πρωτοβουλιών, που θα συμπεριλάβουν και γεγονικές μη-κοινοτικές χώρες.

Επί πλέον, προσέθεσε ότι, πέραν της διαρκούς βελτίωσης των υποδομών και των σημείων διασύνδεσης των διαφόρων μέσων μεταφοράς, απαραίτητη προϋπόθεση για την αποσυμφόρση των οδικών αξόνων είναι η προσήλωση και εμμονή στην κοινή προσπάθεια και η διαρκής

αξιολόγηση των δράσεων, μέσω μηχανισμών που θα εξασφαλίζουν τη διαφάνεια και αντικειμενικότητα και οι οποίοι παράλληλα θα επιτρέψουν στην αγορά να λειτουργήσει ανεπηρέαστα στο πλαίσιο του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού.

Τέλος, στο περιθώριο της υπουργικής συνόδου, ο κ. Κεφαλογιάννης είχε σειρά επαφών με ομολόγους του από διάφορα κράτη-μέλη, από προσκεκλημένες τρίτες χώρες και με την Ευ. Επιτροπή, με τους οποίους συζήτησε τρέχοντα θέματα διμερούς και κοινοτικού ενδιαφέροντος.



TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

Διεθνής διάκριση του ΕΜΠ στον τομέα της Ναυτιλίας

Σημαντική διάκριση απέσπασε η Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ στο πλαίσιο του διεθνούς επιστημονικού συνεδρίου IAME-2004, που φιλοξενήθηκε στη Σμύρνη της Τουρκίας και διοργανώνεται ετησίως από τη Διεθνή Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (International Association of Maritime Economists). Το βραβείο της καλύτερης επιστημονικής εργασίας του συνεδρίου απονεμήθηκε στην εργασία «A Multi-Regression Approach to Forecasting Freight Rates in the Dry Bulk Shipping Market Using Neural Networks», με συγγραφείς τους κ. Δ. Λυριδη, επίκουρο καθηγητή ΕΜΠ, Π. Ζαχαριουδάκη, υποψήφιο διδάκτορα ΕΜΠ, και Γ. Ουσαντζόπουλο, απόφοιτο ΕΜΠ.

Η εργασία προτείνει μια πρωτοποριακή μεθοδολογία για την πρόβλεψη των ναύλων της ποντοπόρου ναυτιλίας Επρώτου φορτίου, βασισμένη στη χρήση μεθόδων τεχνητής νοημοσύνης (τεχνητών νευρωνικών δικτύων). Στο εν λόγω συνέδριο παρουσιάστηκαν περί τις 120 εργασίες ερευνητών από κορυφαία πανεπιστήμια και επιστημονικά ινστιτούτα του εξωτερικού, μεταξύ των οποίων το MIT των Ηνωμένων Πολιτειών και το Cass Business School της Μεγάλης Βρετανίας.

Η έρευνα αυτή αποτελεί τμήμα των συναφών επιστημονικών δραστηριοτήτων της περιοχής Θαλασσιών Μεταφορών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ. Η περιοχή αυτή, με επικεφαλής τον καθηγητή κ. Χ. Ψαράτη, έχει πολυαξιόδη ερευνητική δραστηριότητα στους κυριότερους τομείς της ναυτιλίας (θέματα ασφάλειας, προσαρμογών περιβάλλοντος, συνδυασμένες μεταφορές, λιμάνια, ακτοπλοΐα, ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ναυλαγορές, ανταγωνιστικότητα, νέες τεχνολογίες κ.λπ.).

Απερρίφθη το αίτημα απελευθέρωσης του Απ. Μάγουρα

Το ισπανικό δικαστήριο απέρριψε την αίτηση του πλοιάρχου του «Prestige», Απόστολου Μάγουρα, με την οποία ζητούσε να του επιτραπεί η επιστροφή του στην Ελλάδα. Την αίτηση υποστήριξε η ελληνική πρεσβεία, χωρίς όμως τελικά να έχει θετική εξέλιξη.

Αναλυτικότερα, το δικαστήριο θεώρησε ότι οι εγγυήσεις που δίνει η ελληνική πλευρά δεν εξασφαλίζουν ότι θα παρουσιαστεί ο καπετάν Απόστολος στο ισπανικό δικαστήριο όταν θα αρχίσει η δίκη για το ναυάγιο του «Prestige». Όπως είναι γνωστό, ο Έλληνας πλοίαρχος βρίσκεται υπό περιοριστικούς όρους στην Ισπανία από τις 15 Νοεμβρίου του 2002. Οι δικηγόροι του κ. Μάγουρα επισήμαναν ότι παραμένει υπό περιοριστικούς όρους παρά το γεγονός πως έχουν περάσει 18 μήνες από τη σύλληψη, ενώ την ίδια ώρα δεν έχει ακόμη οριστεί ημερομηνία για τη δίκη του.

Ο Απ. Μαγγούρας θα προσφύγει στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ισπανίας και στη συνέχεια, εάν και από εκεί εκδοθεί αρνητική απόφαση, θα προσφύγει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.



CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

8, ARISTOTELOUS STR., DRAPETSONA 186 48
Tel. +30 210 4082680/1, Fax. +30 210 4082682
e-mail. turbomar@otenet.gr



Safety Equipment

- Lifeboats – totally enclosed / partially enclosed / open
- Freefall Lifeboats
- Rescue / Fast Rescue Boats
- Davits – ship and rig davits / rescue boat davits / liferaft davits

Deck Equipment

- Deck Cranes
- Offshore Cranes
- A-frames
- Winches – diesel / hydr. / electric / air
- Windlasses
- Capstans

Other Equipment

- Anchors
- Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Purifier
- Fenders
- Various Maritime / Offshore Equipment



Manufacturing and supply

Rental

Installation

Service

Click or call us

NORWEGIAN
maritime equipment

The worldwide marketplace
www.nme.no

Greek Office:

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus

Phone: +30 21 04 28 59 60 / 61

Fax: +30 21 04 28 59 62

e-mail: maricons@otenet.gr

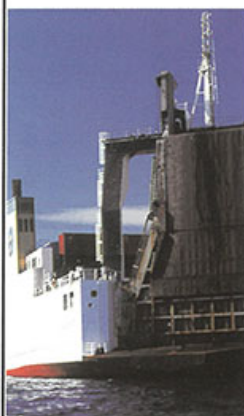


← ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ →

Κοινή πρωτοβουλία των διεθνών νηογνώμωνων

Κοινές προτάσεις κατέθεσαν οι διεθνείς νηογνώμονες, που στόχο έχουν να καταστήσουν τα φορτηγά πλοία πιο ασφαλή και αξιόπιστα.

Οι νέοι κοινοί κανόνες επιβάλλουν μια σειρά τεχνικών προτύπων που καθορίζουν την παλαιότητα, τη διάβρωση και τα «κουμπώματα» (συγκλίσεις). Επίσης, στοχεύουν στην εξασφάλιση και στα μονού αλλά και διπλού τοιχώματος bulkers να έχουν «ζωή» 25 ετών.



Από τους βασικούς στόχους είναι η εξάλειψη του ανταγωνισμού μεταξύ των νηογνώμωνων για τις προϋποθέσεις και τα δεδομένα ναυπήγησης ενός φορτηγού πλοίου, ώστε να είναι αξιόπλοο, καθώς και να επιτρέπεται η δίκαιη σύγκριση στα μονού αλλά και διπλού τοιχώματος πλοία.

Η International Association of Classification Societies' Joint Bulker Project στοχεύει στο να αναθεωρήσει τους προτεινόμενους κανόνες, που θα ολοκληρωθούν μέχρι τον Οκτώβριο, με τις προδιαγραφές που τίθενται σε ισχύ για όλα τα μέλη από τον Ιούλιο το προσεχές έτος.

Ποιοι είναι οι νέοι κανόνες

Οι νέοι κανόνες ισχύουν για όλα τα πλοία μεγαλύτερα από 90 μέτρα σε μήκος και απαιτούν:

- Για τα μονού τοιχώματος, ακριβέστεροι τύποι για τα δοκάρια των υποστηρίγμάτων των χαμηλότερων και ανώτερων πλαισίων, ρητές και ενιαίες προδιαγραφές για τη φθορά και νέες απαιτήσεις για τα δοκάρια σύνδεσης των αμπαριών και των ανοιγμάτων τους.
- Υιοθέτηση δικτύου δοκών με συμβατική ζωή υπηρεσιών στα 25 έτη για όλα τα σχέδια.
- Νέοι τύποι φόρτωσης βασισμένοι σε υδροδυναμικούς υπολογισμούς και σε πραγματικές συνθήκες.
- Σταθεροί τύποι για τα «κουμπώματα», επιτρέποντας τον πλήρη και ακριβή προσδιορισμό των δοκών της δευτεροβάθμιας δομής του σκάφους στο αρχικό στάδιο της διαδικασίας έγκρισης.
- Ρητός υπολογισμός της δύναμης της δοκού των τοιχωμάτων, επιτρέποντας την καλύτερη αξιολόγηση του καταστρώματος και του κατώτατου σημείου ώστε να αποφευχθεί η θραύση του πλοίου σε δύο μέρη στη θάλασσα εν πλω ή στο λιμάνι.
- Νέα διαδικασία υπολογισμού της φθοράς, βασισμένη στη συνδυασμένη προηγούμενη εμπειρία όλων των μελών του προγράμματος.

Η συνεδρίαση στο Λονδίνο είναι η τελευταία σε μια σειρά διαβουλεύσεων με τους αντιπροσώπους της βιομηχανίας. Η σειρά περιελάμβανε διασκέψεις στη Σαγκάη, στο Τόκιο, στο Pusan, στη Νέα Υόρκη και στη Ρώμη.

Ο εκπρόσωπος του γραφείου Veritas, Jean Francois Segretain, δήλωσε: «Είχαμε άριστη επικοινωνία με τους πλοιοκτήτες σε όλες τις συνεδριάσεις μας και έπειτα από τη συνεδρίαση στο Λονδίνο, σήμερα, θα είμαστε σε θέση να ολοκληρώσουμε με ακρίβεια τους κανόνες.

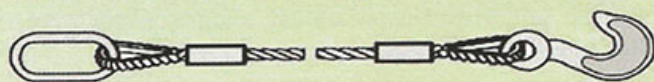
Η ναυπηγική βιομηχανία και ο IMO θέλουν κοινά, υψηλά πρότυπα. Αυτοί οι νέοι κανόνες είναι τα πρώτα συγκεκριμένα στοιχεία και αποδείξεις σκληρής εργασίας».



Ν. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

70 1933-2003 χρόνια

70 χρόνια εμπειρίας μας επιτρέπουν να επιλύουμε κάθε τεχνικό πρόβλημα συρματόσχοινου



Συρματόσχοινα ειδικά για:

- | | |
|------------------------|-------------|
| ▶ ΝΑΥΤΙΛΙΑ | ▶ ΕΚΣΚΑΦΕΙΣ |
| ▶ ΑΛΙΕΙΑ | ▶ ΓΕΡΑΝΟΥΣ |
| ▶ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ | ▶ ΜΕΤΑΛΕΙΑ |
| ▶ ΑΝΥΨΩΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ | ▶ ΟΡΥΧΕΙΑ |
| ▶ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΕΣ | ▶ ΛΑΤΟΜΕΙΑ |

Σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές των DIN-ASTM και BSS-API

**Η μοναδική
κάθετος βιομηχανία
Συρματόσχοινων
για κάθε χρήση**

Dierca

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ



Τα προϊόντα μας συνοδεύονται
με πιστοποιητικά
LLOYD'S REGISTER
OF SHIPPING

- Χαλυβόσύρματα ελατηρίων
- Σχοινιά Συνθετικά και Φυτικά
- Εξαρτήματα Συρματόσχοινων:
Σφικτήρες, Κλειδιά, Ροδάντζες, κ.λπ.
- Προϊόντα CROSBY
- Αλυσίδες-Άγκυρες
- Προσκρουστήρες (FENDERS)

▶ ΜΗ ΔΙΣΤΑΖΕΤΕ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙΤΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ

▶ ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΥ

ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 32 και ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 45
Τηλ.: 210-4220.581 (12 γραμμές), Fax: 210-4172.142
e-mail: levederi@otenet.gr



Νέος πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ ο Μάριος Στεργίου

Ο διευθύνων σύμβουλος και γενικός διευθυντής της Lamda Shipyards S.A., Μάριος Στεργίου, εξελέγη πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, ενώ στη θέση του αντιπροέδρου εξελέγη ο καθηγητής του ΕΜΠ Χαρίλαος Ψαραύτης.

Ο κ. Στεργίου είναι ναυπηγός-μηχανολόγος και ξεκίνησε τη συνεργασία του το 1983 με τη Royal Cruises συμμετέχοντας στο σχεδιασμό και στην κατασκευή του Crown Odyssey. Λίγο αργότερα ανέλαβε τεχνικός διευθυντής της RCCL, ενώ το 1992 εντάχθηκε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας ως διευθυντής νέων κατασκευών. Το 1993 εργάστηκε στη θέση του διευθυντή στην Embros Lines και από το 1996 διετέλεσε project director για το σχεδιασμό και την κατασκευή των κρουαζιερόπλοιων της σειράς Millennium, της RCI/Celebrity.

Γενικός γραμματέας εξελέγη ο Δημήτριος Κάβουρας, ναυπηγός-μηχανολόγος-μηχανικός, και ταμίας ο Εμμανουήλ Πασσάς, μηχανολόγος-μηχανικός.

Τακτικά μέλη του Δ.Σ. εξελέγησαν οι κ. Παναγιώτης Γιαννούλης, ναυπηγός-μηχανολόγος, Νικόλαος Βαρβατάς, ναυπηγός-μηχανολόγος, πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, Βύρων Τομάζος, μηχανολόγος, και Μαρκέτος Δαμίγος, ναυπηγός-μηχανολόγος-μηχανικός.



Το ταξίδι των 49 δοκίμων

Ολοκληρώθηκε η θεωρητική εκπαίδευση των σαράντα εννέα δοκίμων σηματοφόρων του Λιμενικού Σώματος και ήδη ξεκίνησαν το εκπαιδευτικό ταξίδι τους με το ελληνικό φορτηγό πλοίο CITY OF GLASCOW της εταιρείας Costamare Shipping Co.

Το εκπαιδευτικό ταξίδι θα διαρκέσει περίπου δύο μήνες και το πλοίο θα προσεγγίσει σε λιμένες της Μεσογείου.

Πριν από την αναχώρησή τους, οι νέοι δόκιμοι αξιωματικοί παρακολούθησαν σε ειδική τελετή τις ομιλίες του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, αντιναυάρχου Χ. Δελμηκάλη, και του διοικητού της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, υποναυάρχου Π.Ν. Π. Λιαπάκη.

Ιδιαίτερα θερμή ήταν η υποδοχή που επιφύλαξε στα νέα στελέχη του Λ.Σ. ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, πρόεδρος της πλοιοκτήτριας εταιρείας, καθώς επίσης και ο γενικός διευθυντής της Costamare και τώως γενικός γραμματέας του ΥΕΝ Μανός Διαμαντής, οι οποίοι μίλησαν για το υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης των νέων δοκίμων. Στη διάρκεια του ταξιδιού οι δόκιμοι συμμετέχουν στη διαδικασία λειτουργίας της οικονομικής μονάδας του πλοίου, ζώντας μαζί με τους ναυτικούς την καθημερινή εμπειρία στη γέφυρα, το μηχανοστάσιο και τα καταστώματα, ώστε να γνωρίσουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Έλληνας ναυτικός.

Οι δόκιμοι σηματοφόροι του Λ.Σ. συνοδεύονται στο ταξίδι τους, από τους αξιωματικούς επιτηρητές, αντιπλοίαρχο Λ.Σ. Κ. Μπούγα και υποπλοίαρχο Λ.Σ. Ε. Σιγούρο.

Το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα το α' τετράμηνο 2004

Το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου 2004 ανήλθε σε 4.282,1 εκατομμύρια ευρώ έναντι 3.047,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου τετραμήνου 2003.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Απρίλιο 2004 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.135,5 εκατομμύρια ευρώ έναντι 829,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Απριλίου 2003.

Ανακοίνωση

Η οικογένεια του Σταματίου Π. Ρέστη, ο οποίος έφυγε πρόωρα από κοντά μας, στις 17 Ιουλίου 2004, ανακοίνωσε την ημέρα του μεγάλου αποχαιρετισμού που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, την ίδρυση Κοινοφελούς Ιδρύματος που θα φέρει την επωνυμία:

"ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΡΕΣΤΗΣ"

Σκοπός του ιδρύματος είναι κοινωφελείς πράξεις και χορηγίες, οι οποίες θα πραγματοποιούνται εις το όνομα του Σταματίου Ρέστη, τιμώντας έτσι την μνήμη του και κρατώντας την αναλλοίωτη στο πέρασμα του χρόνου, εμπνέοντας ταυτόχρονα τους σημερινούς και τους μελλοντικούς απογόνους του. Οι δραστηριότητες του Ιδρύματος θα ανακοινωθούν εν ευθέτω χρόνω.

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Φέτος οι τάσεις της αγοράς τείνουν να διαφοροποιηθούν. Η αρχική άποψη που επικρατούσε ήταν ότι η φετινή χρονιά θα εστιαστεί κυρίως στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, αδιαμφισβήτητα όμως οι αποδόσεις των δεξαμενόπλοιων έχουν κεντρίσει το ενδιαφέρον αρκετών πλοιοκτητών. Κατά την υπό εξέταση περίοδο, ο δείκτης Baltic Dry (BDI) παρουσίασε πτώση κατά 681 μονάδες, αγγίζοντας τις 2.667 έναντι των 3.348 μονάδων του περασμένου μήνα, μια μείωση της τάξεως του 20,34%. Ο δείκτης των Capes (BCI), διατηρώντας και αυτός φθίνουσα πορεία, παρουσίασε απώλειες της τάξεως των 481 μονάδων, ή 11,76%, και αγγίζοντας τις 3.608 μονάδες. Ο δείκτης των Panamax (BPI) διατήρησε την πτωτική τάση του φτάνοντας στις 2.450 μονάδες από τις 3.062 τον περασμένο μήνα, μια πτώση της τάξεως του 20%. Τέλος, ο δείκτης των Handymaxes (BHMI) δεν αποτέλεσε εξαιρεση, αφού υπέστη ποσοστιαία πτώση κατά 32,66% κι εμφανίστηκε μειωμένος κατά 8.500 μονάδες σε χρονική διάρκεια ενός μηνός. Αντίθετα, όσον αφορά το χώρο των δεξαμενόπλοιων, οι τιμές των ναύλων ενισχύθηκαν στις περισσότερες των περιπτώσεων. Οι αποδόσεις των ναύλων για τα VLCCS και τα Aframaxes γενικά διατηρήθηκαν σε υψηλά επίπεδα, ενώ δεν επηρεάστηκαν παρά μόνο από την απεργία των εργατών στη Βόρεια Θάλασσα και την αναστάτωση που παρουσιάζονται στις εξαγωγές πετρελαίου από το Ιράκ, οι οποίες ανέρχονταν στα 1,5 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Μόνο οι τιμές των ναύλων για τα Suezmaxes σημείωσαν μικρή πτώση λόγω της έλλειψης δραστηριότητας στη Δυτική Αφρική και τη Μαύρη Θάλασσα. Οι τιμές των ναύλων καθαρών παραγωγών για τα πλοία MR υπέστησαν πτώση, ειδικά στην Καραϊβική, ενώ για τα πλοία LR, οι τιμές των ναύλων διατηρήθηκαν σε υψηλά επίπεδα λόγω έλλειψης τέτοιου τύπου πλοίων.

Στο χώρο των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειονότητα των συναλλαγών δεν στέφθηκαν με επιτυχία, καθώς ελάχιστες μόνο πωλήσεις ολοκληρώθηκαν. Η συνεχής μείωση των τιμών των ναύλων σε συνδυασμό με τα Ποσειδώνια δεν επέτρεψε να αυξηθεί η ροή των συναλλαγών. Χαρακτηριστικό στοιχείο αποτέλεσε η έλλειψη σύγχρονων πλοίων προς πώληση, αφού τα περισσότερα αποσύρθηκαν από την αγορά, ενώ οι τιμές αυ-

τών που παρέμειναν δεν αντιπροσώπευαν, κατά τους υποψήφιους αγοραστές, τις τάσεις της ναυλαγοράς. Όπως ήταν αναμενόμενο, δεδομένης της πτώσης της αγοράς, έγιναν ελάχιστες συναλλαγές.

Από την άλλη πλευρά, ο χώρος των δεξαμενόπλοιων συνέχισε να παρουσιάζει ανοδικές τάσεις, ειδικά στην αγορά αργού πετρελαίου, μετά την απόφαση του ΟΠΕΚ να αυξηθεί η παραγωγή πετρελαίου. Αξίζει να αναφερθούν στο σημείο αυτό οι πωλήσεις στόλων, όπως για παράδειγμα η μαζική πώληση των πλοίων της Unicom Management στην Primal Tankers, καθώς επίσης και αυτή της Navigest of Monaco στην Interorient Navigation. Επίσης, μεγάλος αριθμός πλοίων VLCCS άλλαξαν ιδιοκτησία όταν η Sinotrans επένδυσε περίπου 40,1 εκατομμύρια δολάρια για το πλοίο μονού τοιχώματος Olympia (275.270 dwt, BLT 90' JPN).

Στο χώρο των ναυπηγήσεων, εκτός από την περιορισμένη διαθεσιμότητα κλινών, τα ναυπηγεία βρέθηκαν σε σύγχυση όταν κλήθηκαν να εφαρμόσουν ένα στρατηγικό σχέδιο δράσης αναφορικά με τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού των πλοίων μετά την απόφαση του IMO να αναβάλει την επιβολή κατασκευής φορτηγών με διπλό τοίχωμα. Όσον αφορά τις παραγγελίες, αυτές των δεξαμενόπλοιων όπως επίσης και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασαν αύξηση, ενώ αυτές των φορτηγών μειώθηκαν παρόλο που οι τιμές τους παρουσίασαν πτώση.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τον τομέα των διαλύσεων, οι τιμές συνέχισαν να παρουσιάζουν πτωτικές τάσεις.

Ωστόσο, κατά την υπό εξέταση περίοδο, καταγράφηκαν τρία γεγονότα. Πρώτον, το Μπανγκλαντές παρέμεινε στην κορυφή των προτιμήσεων αφού η μεγάλη ζήτηση δεν επηρέασε τις τιμές, που κυμάνθηκαν από \$30/ldt έως \$100/ldt πάνω από τις υπόλοιπες αγορές.

Επίσης, η Ινδία έχασε αρκετό έδαφος, προσφέροντας τιμές που κυμάνθηκαν από \$270/ldt μέχρι \$300/ldt, γεγονός που την έφερε τελευταία στις προτιμήσεις των πλοιοκτητών.

Τέλος, η Κίνα έκανε θεαματική επιστροφή κατορθώνοντας να διασφαλίσει το δεξαμενόπλοιο (Orange Star - 30.000 dwt / BLT 1976 NTH) στα \$328/ldt, στέλνοντας στην παγκόσμια αγορά ένα θετικό μήνυμα σύντομης επαναφοράς των τιμών.





> Shipport China 2004

Πάνω από 250 προμηθευτές φιλοξενήθηκαν και 23.000 ναυτιλιακά στελέχη επισκέφθηκαν την έκθεση Shipport China 2004 - στο Dalian της Κίνας.

Η 4η Διεθνής Έκθεση πραγματοποιήθηκε από τις 22 έως τις 25 Ιουνίου 2004 στο εξαιρετικά σύγχρονο εκθεσιακό κέντρο Xinghai του Dalian και συγκέντρωσε το ενδιαφέρον αρκετών παραγόντων της ασιατικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Οι επισκέπτες της έκθεσης ήταν κυρίως από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Κορέα, το Χονγκ Κονγκ, τη Ρωσία, την Ινδονησία, την Ινδία, την Ταϊβάν, τη Σιγκαπούρη, αλλά και από την Ε.Ε. και τις ΗΠΑ. Ο εκθεσιακός χώρος κάλυπτε 12.000 τ.μ. και φιλοξένησε 250 εταιρείες από 20 χώρες. Στο διεθνές περίπτερο υπήρχαν αρκετές εθνικές αντιπροσωπείες, οι σημαντικότερες από τις οποίες ήταν η Ιαπωνία, η Κορέα και η Ρωσία.

Στο κινεζικό εθνικό περίπτερο συμμετείχαν οι ανερχόμενες και πολλά υποσχόμενες ναυπηγικές εταιρείες China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC), Dalian Shipyard, Dalian New Shipyard, Shanghai Shipyard κτλ.

Στο πλαίσιο της έκθεσης πραγματοποιήθηκε επίσης το συνέδριο International Marine-Tech Conference for Dalian 2004, με την υποστήριξη των Dalian Maritime University και Dalian University of Technology.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» συμμετείχαν με δικό τους περίπτερο στη διεθνή έκθεση και παρουσίασαν στους επισκέπτες της έκθεσης τη νέα ιστοσελίδα και το αγγλόφωνο newsletter του περιοδικού. Η ανταπόκριση των Ασιατών επισκεπτών ήταν εξαιρετική, λαμβάνοντας υπ'

όψιν το θαυμασμό των Κινέζων για τον πολιτισμό μας αλλά και για την εξαιρετική επικράτηση της χώρας μας στο στίβο της διεθνούς πλοιοκτησίας.

Η έκθεση πραγματοποιείται κάθε δύο χρόνια με την υποστήριξη των ακόλουθων φορέων και οργανώσεων: Liaoning Provincial Government, China Association of the Shipbuilding Trade, Dalian Municipal Government, ενώ συνδιοργανώνεται με το Dalian Shipbuilding Industry Corp. (Group), το Port of Dalian Authority, τη Liaoning Province Society of Naval Architects & Marine Engineers, το Dalian Xinghai Convention & Exhibition Centre και την Business & Industrial Trade Fairs Ltd.

Η επόμενη έκθεση θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 2006.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+30210) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





Ολυμπιακοί Αγώνες 2004

Στη Χίο και στις Οινούσσες η Ολυμπιακή Φλόγα

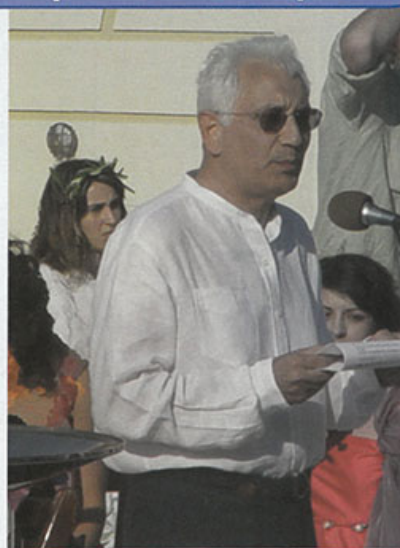
Το ακριτικό νησί Οινούσσες επισκέφθηκε στο ταξίδι της ανά την Ελλάδα η Ολυμπιακή Φλόγα.

Τη μεγάλη ομάδα των λαμπαδηδρόμων τη συνέθεσαν οι εκατοντάδες των επισκεπτών, επωνύμων και μη, ολυμπιονίκες όπως ο Σουλεϊμάνογλου, παλαιμαχοί αθλητές, άνθρωποι του πνεύματος και της τέχνης, αλλά και απλοί πολίτες.

Η Ολυμπιακή Φλόγα μεταφέρθηκε από τη Χίο στις Οινούσσες διά θαλάσσης, συνοδευόμενη από πλήθος θαλαμηγών, ιδιωτικών σκαφών, σκαφών του Λιμενικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού.

Παρών και ο διάσημος τενόρος Χοσέ Κούρα, ο οποίος εμφανίστηκε αρχικά ως λαμπαδηδρόμος και αφού άναψε το βωμό, που είχε στηθεί στο κέντρο της σκηνής του σταδίου «Γιάννης Διαμαντής Λεμός», τραγούδησε τον Ολυμπιακό Ύμνο στα ελληνικά. Κατά την αποχώρηση της Φλόγας ο Αργεντινός τενόρος ερμήνευσε την άρια «Nessun Dorma», προκαλώντας συγκίνηση στους θεατές, οι οποίοι και τον αποθέωσαν.

Το πρόγραμμα των πολιτιστικών εκδηλώσεων, εκτός του τελετουργικού της υποδοχής, περιελάμβανε εκθέσεις ζωγραφικής με έργα του Δημήτρη Μυτάρη και την «Ελλάδα των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων - 1896», με χάρτες και χαρακτηριστικά περιοχών και πόλεων της Ελλάδας, εκδοθέντων στη Λειψία. Κορυφαία στιγμή των εκδηλώσεων το ρεσιτάλ του Χοσέ Κούρα, ο οποίος ερμήνευσε άριες από κλασικές όπερες, αλλά και σύγχρονες μελωδίες τις οποίες συνόδευσε ο ίδιος με την κιθάρα του.



Ο δήμαρχος Οινουσών
Ευάγγελος Ηλ. Αγγελάκος



Ο λαμπαδηδρόμος Στέφανος Αγγελάκος



Η διαμόρφωση τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλιακής

Του Γιώργου Ξηραδάκη, διευθύνοντος συμβούλου
της XRTC Business Consultants



Από την αρχή της τρέχουσας δεκαετίας γίναμε μάρτυρες μιας πρωτοφανούς κινητικότητας στην τραπεζική σκηνή που δραστηριοποιείται στη χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Το νέο αυτό κύμα αλλαγών και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα και «έφερε» στη σκηνή νέους παίκτες και νέες στρατηγικές. Αυτό αποτέλεσε το εναρκτήριο λάκτισμα για μια νέα εποχή, η οποία χαρακτηρίζεται από πληθώρα αλλαγών τόσο στη διάρθρωση των τραπεζών όσο και στην εφαρμογή των υπηρεσιών τους.

Κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου 2000-2002 ήταν η συγχώνευση, μια εξέλιξη αναπόφευκτη που προήλθε ως αποτέλεσμα των γεωπολιτικών και οικονομικών αλλαγών στο παγκόσμιο στερέωμα.

Μελετώντας λεπτομερώς την τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, διαπιστώνουμε μια σειρά «δομικών» αλλαγών, με πολλές τράπεζες να ενοποιούνται μέσω αγορών ή συγχωνεύσεων, άλλες να απομακρύνονται εντελώς από την αγορά, αλλά και νέες εμφανίσεις.



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
E-Mail: pacatl@p-a-corp.gr

Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων ο ελληνόκτητος στόλος μπορεί να έχει μειωθεί αριθμητικά, αλλά η χωρητικότητά του σε αντίθεση έχει αυξηθεί.

Το 2001 το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου αποτελείτο από συνολικά 3.618 πλοία (όλοι οι τύποι πλοίων και μεγέθη) με σύνολο χωρητικότητας 168,4 εκατομμυρίων τόνων ενώ σήμερα διαπιστώνουμε ότι ο στόλος έχει μειωθεί στα 3.370 πλοία με συνολική χωρητικότητα 180,1 εκατομμύρια.

Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι παρ' όλες τις μαζικές αποσύρσεις που μειώνουν δραστικά το στόλο, οι παραγγελίες των νέων πλοίων αφορούσαν λιγότερα μεν πλοία αριθμητικά αλλά μεγαλύτερα σε όγκο.



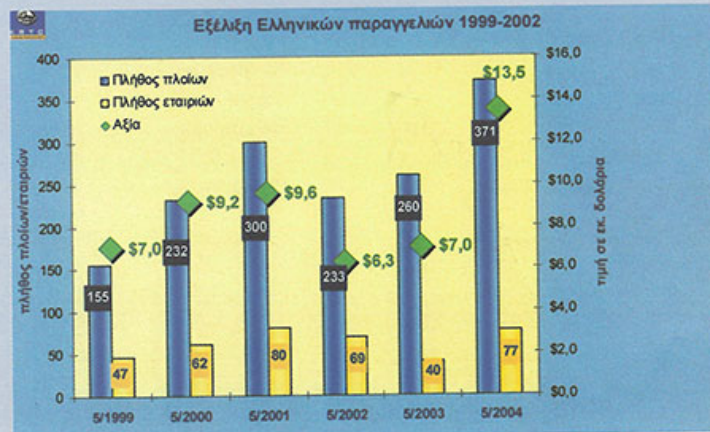
Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

Εξέλιξη των ελληνικών παραγγελιών νεόκτιστων πλοίων

Οι παραγγελίες νεόκτιστων πλοίων -για μία ακόμη φορά στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας μετά τα μέσα της δεκαετίας του εβδομήντα- υπερίσχυαν της παραδοσιακής μεθόδου ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου, που είναι η αγορά των μεταχειρισμένων.

Η πρακτική αυτή ήρθε ως αποτέλεσμα τόσο της ανάκαμψης των αγορών, της πίεσης των διεθνών κανόνων ασφαλείας που επέβαλαν για νεότερα αλλά και με νέες προδιαγραφές πλοία (διπλά τοιχώματα), όσο και από την «όρεξη» των τραπεζών για χρηματοδότηση νεόκτιστων και νεότερων σε ηλικία πλοίων.

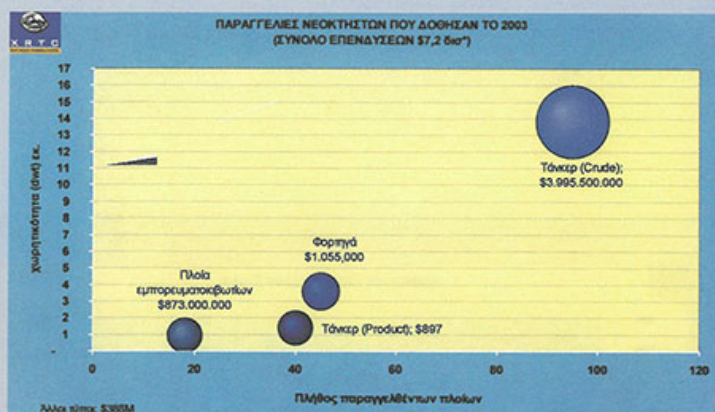
Παραδόξως, η χορήγηση δανείου για την αγορά ενός νεόκτιστου και κατά συνέπεια ακριβότερου πλοίου ήταν πιο εύκολη από τη χορήγηση δανείου για την αγορά ενός μεταχειρισμένου, μεγάλου σε ηλικία και σαφώς φθηνότερου πλοίου. Αυτό είχε αποτέλεσμα ο αριθμός των εταιρειών που προχωρούσαν σε τέτοιου είδους παραγγελίες να είναι μειωμένος, λόγω του υπέρογκου κόστους της αγοράς νεόκτιστων πλοίων, μειώνοντας αντιστοίχως το πελατολόγιο των τραπεζών που εστίαζαν στη



Πηγή: Περιοδικό «Ναυπηγική».

σύναψη των εν λόγω δανείων.

Ωστόσο, συγκρίνοντας τις παραγγελίες νεόκτιστων που δόθηκαν μέχρι το Μάιο του 2004 με αυτές που είχαν δοθεί μέχρι την αντίστοιχη περίοδο του 2003, διαπιστώνουμε μια πραγματικά εντυπωσιακή αύξηση της τάξης του +43% στον αριθμό των παραγγελιών, το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση της τάξης +93% στην αξία τους όπως φαίνεται στο ακόλουθο γράφημα.



Πηγή: G. Moundreas & Co. S.A.

Εταιρεία	Σύνολο πλοίων υπό παραγγελία	Τύποι πλοίων υπό παραγγελία	Συνολική αξία (εκατ. δολάρια)
Tsakos Group	22	10x PTs, 6x suezmax, 6x containers	800
Dynacom	9	5x panamax, 1x aframax, 3x suezmax,	330
Thenamaris	7	2xVL, 3x aframax, 2x suezmax	350
Cardiff Marine- DryTank	10	9x aframax, 1x PTs*	370
Athenian Sea Tankers	10	2x suezmax,	330
Kristen Navigation	6	2xLNG,	570
		8x PTs 4x VL	

*PTs: Product tankers

Σύνολο παραγγελιών ανά τον κόσμο

Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα (τόνοι)	% εν ενεργεία στόλου
2.792	171,8	21,4%

Ελληνικές παραγγελίες

Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα (τόνοι)	% συνόλου παραγγελιών ανά τον κόσμο
2.792	171,8	21,4%

Πηγές: Clarkson's Research - Υπουργείο Ναυτιλίας.

Εξετάζοντας λεπτομερώς τις παραγγελίες που έχουν δοθεί, διαπιστώνουμε ότι ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων έχει τις περισσότερες παραγγελίες με σύνολο 95 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 13,8 εκατομμυρίων τόνων και αξίας που αγγίζει τα 4 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τα φορτηγά έρχονται δεύτερα σε όγκο παραγγελιών με σύνολο 45 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,5 εκατομμυρίων τόνων με αξία 1 δισ. δολαρίων.

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φορτίων product μαζί με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στην τρίτη θέση με συνολική αξία 1,7 δισεκατομμυρίου δολαρίων.

Τέλος, οι λοιποί τύποι περιλαμβάνουν παραγγελίες πλοίων τύπου μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), οχημάτων κ.ά. με συνολική αξία 388 εκατομμυρίων δολαρίων.

Όλες οι παραπάνω παραγγελίες που πραγματοποιήθηκαν το 2003 (από 1/1/03 έως 31/12/03) αθροίζουν σε συνολική επένδυση της τάξης των 7,2 δισεκατομμυρίων δολαρίων που βεβαίως αντιστοιχούν στην πραγματική αξία των πλοίων.

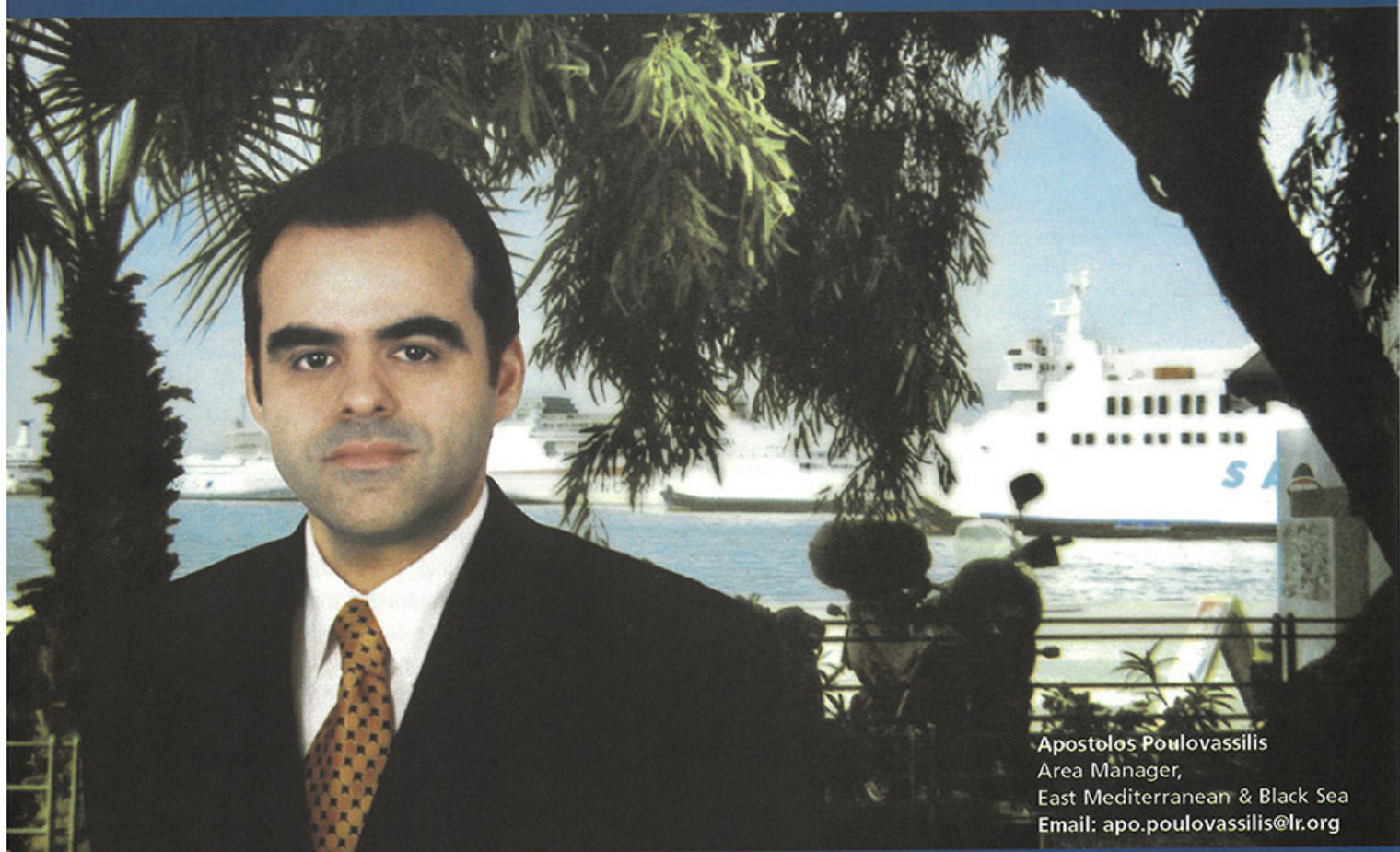
Μέχρι σήμερα, συνολικά 77 εταιρείες (από το σύνολο των 800 και άνω ελληνικών συμφερόντων ναυπλιακών εταιρειών σε λειτουργία σήμερα) υπέγραψαν παραγγελίες για 371 πλοία συνολικής αξίας 13,5 δισ. ευρώ, φέρνοντας αυτές στο υψηλότερο επίπεδο στην ιστορία τους, τόσο σε αριθμό όσο και σε αξία νεόκτιστων πλοίων, διαφοροποιώντας τελείως τη δομή του ελληνικού στόλου.

Επιλεκτικά στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα προγράμματα ανανέωσης του στόλου μερικών από τις μεγαλύτερες ελληνικές εταιρείες, παραθέτοντας τόσο τον αριθμό, τον τύπο πλοίων υπό παραγγελία, αλλά και την αξία αυτών.

Οι συνολικές παραγγελίες ανά τον κόσμο σήμερα ανέρχονται σε 2.792 πλοία (όλοι οι τύποι μεταφοράς φορτίου) ή 21,4% του υπάρχοντος εν ενεργεία στόλου (Clarkson's research, February 2004).

Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τις συνολικές ελληνικές παραγγελίες σε σύγκριση με τις παγκόσμιες:

ProfitAbility



Apostolos Poulouvassilis
Area Manager,
East Mediterranean & Black Sea
Email: apo.poulouvassilis@lr.org

Throughout the life of your ship, the Lloyd's Register Group aims to help you safely manage your investment profitably.

Specialist, experienced, authoritative – you can have confidence that our flexible approach to classification solutions will help you to manage your ship's integrity, safety and environmental and business performance.

When you work with us, classification of your ship helps lead to savings in cost and time, and greater efficiency. Our services provide alternative routes to classification compliance that integrate with your established business processes.

Make us part of your team and profit from our ability.

Lloyd's Register of Shipping
and Industrial Services S.A.
87 Akti Miaouli,
185 38, Piraeus, Greece

Tel: +30 210 4580800
Fax: +30 210 4528950
Email: piraeus@lr.org

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

[www.lr.org/
accountmanager](http://www.lr.org/accountmanager)

Services are provided by members
of the Lloyd's Register Group.

**Lloyd's
Register**

Building better business

Δραστηριότητα σε αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων

Αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων

	2000	2001	2002	2003
Ελληνικές	171	227	308	344
Διεθνείς	797	757	956	1.319
% Ελληνικές	21,5%	30,0%	32,2%	26,1%

Πηγή: Clarkson's Shipping Intelligence.

Εξίσου μεγάλη κινητικότητα παρατηρείται και στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων από ελληνόκτητες εταιρείες, αφού η συγκεκριμένη αγορά αποτελεί ακόμα και σήμερα τη βάση της ελληνικής ναυτιλίας.

Στον ακόλουθο πίνακα, που δίνει μια εικόνα της εν λόγω κινητικότητας, διαπιστώνεται ότι αγοραπωλησίες από ελληνικές εταιρείες για το 2003 αποτελούν το 26,1% των παγκοσμίων κινήσεων.

Ανάλυση της τραπεζικής χρηματοδότησης στην ελληνόκτητη ναυτιλία

Σκοπός της ανάλυσης

Παρουσιάζεται συγκριτική ανάλυση των στοιχείων του Μαΐου 2002 με τα στοιχεία του Μαΐου 2002 (δύο χρόνια μετά των Ποσειδωνίων) με σκοπό τον υπολογισμό και την παρουσίαση της νέας παραγωγής δανείων από όλες τις τράπεζες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ναυτιλία.

Στοιχεία από τη μελέτη που εκπονήθηκε από την εταιρεία XRTC το 2002 με τίτλο «Χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας», χρησιμοποιούνται σαν βάση της εν λόγω ανάλυσης και συγκρίνονται με την τρέχουσα εικόνα (Μάιος 2004).

Ανάλυση του τραπεζικού χαρτοφυλακίου

Πενήντα τρεις τράπεζες δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας με σύνολο χαρτοφυλακίου 24,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων (Μάιος 2004). Η εξέλιξη της τραπεζικής χρηματοδότησης για τα τελευταία τέσσερα χρόνια είναι πραγματικά εντυπωσιακή. Η αύξηση από τα προηγούμενα Ποσειδώνια αγίζει το +31%, όπως φαίνεται στον πίνακα.

Η πλειοψηφία των τραπεζών που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας έχουν αυξήσει τα χαρτοφυλάκιά τους μέσω καινούργιων χρηματοδοτήσεων. Το σύνολο του χαρτοφυλακίου των 24,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων αντιστοιχεί σε χρηματοδοτήσεις που δόθηκαν τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στην ακτοπλοΐα. Ο τελευταίος κλάδος αποτελεί το 8% του συνολικού χαρτοφυλακίου που έχει δοθεί στην ελληνική ναυτιλία και δεν διαφοροποιείται από τα επίπεδα του 2002, όπου αποτελούσε το 9%.



Απόσπασμα από την ετήσια έρευνα για την ποντοπόρο ναυτιλία. Στο επόμενο τεύχος η συνέχεια.

Έχουμε εκατό χρόνια
πίσω μας
κι όλες τις θάλασσες
μπροστά μας!



TOMASOS BROTHERS INC.

ΙΑΣΟΝΟΣ 2, 185 37 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 4284107-112

Η προσφορά και η ζήτηση καθορίζουν τις παραγγελίες νέων πλοίων

Με γνώμονα ότι οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων έχουν ξεπεράσει κάθε προσδοκία, αναλυτές και παρατηρητές παραμένουν σκεπτικοί ως προς το μέλλον της ναυλαγοράς. Θα δημιουργηθούν λοιπόν στρεβλώσεις στην αγορά εξαιτίας των παραγγελιών αυτών και θα αξιοποιηθεί ο νέος εμπορικός στόλος που ήδη κατασκευάζεται παγκοσμίως; Γενικότερα θα δημιουργηθεί κίνδυνος στη μακροπρόθεσμη ισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης στις μεταφορές από τις παραγγελίες των νέων πλοίων; Τα παραπάνω ερωτήματα απευθύναμε σε παράγοντες της ελληνικής πλοιοκτησίας και λάβαμε κάποιες σημαντικές και σαφείς διευκρινίσεις και απόψεις στο επίκαιρο αυτό θέμα. Κοινή βάση για όλες τις απαντήσεις αποτελεί η πεποίθηση ότι κανείς δεν μπορεί να προβλέψει με ακρίβεια το μακροπρόθεσμο μέλλον της ναυλαγοράς, ενώ κοινός άξονας είναι η πεποίθηση ότι η υγεία της συγκεκριμένης αγοράς εξαρτάται από τη ζήτηση.

Οι απαντήσεις δημοσιεύονται κατ' αλφαβητική σειρά.



Του **Κυριάκου Ζέρβανου**
Διευθυντή Golden Energy Management S.A.

Οι ναυλώσεις έχουν φτάσει σε επίπεδα ρεκόρ τους τελευταίους 12 μήνες. Οι παραγγελίες νέων βαποριών παγκοσμίως έχουν ξεπεράσει κάθε προσδοκία. Τι αντίκτυπο θα έχουν άραγε οι ακατάπαυστες αυτές παραγγελίες στην αγορά μακροπρόθεσμα; Θα ξυπνήσουμε ένα πρωί για να βρεθούμε ακόμη μια φορά στο τέλμα που μας έχει βασανίσει τόσο στο παρελθόν ή θα συνεχίσουμε στους ίδιους αισιόδοξους ρυθμούς;

Η σημαντικότερη κινητήρια δύναμη οποιασδήποτε αγοράς είναι η ζήτηση. Η επάνοδος των ρυθμών ανάπτυξης μεγάλων οικονομικών περιοχών έχει αυξήσει το θαλάσσιο εμπόριο με αποτέλεσμα την υγιή αξιοποίηση των στόλων.

Οι πετρελαϊκές απαιτήσεις της Κίνας, της Ινδίας και του Δυτικού κόσμου, όπως και τα μακρύτερα ταξίδια Ειρών/πετρελαϊκών φορτίων, βοηθούν στο να διατηρούνται σταθερά τα επίπεδα της αγοράς, τουλάχιστον για το μεσοπρόθεσμο μέλλον.

Επί πλέον, με τη συνεχή ευαισθητοποίηση της ναυτιλιακής αλλά και της παγκόσμιας κοινότητας προς το περιβάλλον και την προστασία του, αυξάνεται και η ζήτηση/ή ανάγκη για βαπόρια νεότερα, ασφαλέστερα και πλήρως τεχνολογικώς εξοπλισμένα. Η παραπάνω ανάγκη έχει υπαγορεύσει τη σταδιακή απόσυρση των single-hull πετρελαιοφόρων και θα συνεχίσει να οδηγεί εκτός αγοράς σημαντικά τμήματα του στόλου.

Από την άλλη μεριά, η δυνατότητα να χτιστούν νέα βαπόρια (πετρελαιοφόρα ή φορτηγά) περιορίζεται σημαντικά, μια που τα περισσότερα ναυπηγεία είναι πλήρη με παραγγελίες έως το 2007 και προσβλέπουν πλέον σε πιο προσοδοφόρα συμβόλαια, όπως τα LNG. Αυτό το γεγονός από μόνο του θα ορίσει το «ταβάνι» από πλευράς προσφοράς.

Επί πλέον, παρόλο που δεν θεωρώ ότι έχει φτάσει η αρχή του τέλους για τη διεύρυνση της κινεζικής (ή της ινδικής) οικονομίας, κάποια στιγμή το αναπόφευκτο θα συμβεί και οι φρενήρεις ρυθμοί ανάπτυξης θα περιοριστούν.

Αξίζει να αναφερθεί, δε, ότι σε ορισμένους κλάδους των πετρελαιοφόρων στόλων παρατηρείται συναγωνισμός αριθμός παραγγελιών για νέα βαπόρια με αποσύρσεις παλαιών.

Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγω, λοιπόν, είναι ότι η συνέχιση των παραγγελιών σε συνδυασμό με την επιβράδυνση της οικονομίας θα αποτελέσει, κάποια στιγμή, απειλή για τη μακροπρόθεσμη σταθερότητα της αγοράς. Θέλω όμως να πιστεύω ότι το βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο μάς επιφυλάσσει μια περίοδο υγιών ναυτιλιακών ναύλων.



Του Γιώργου Λεβέντη

Director chartering department of Brave Maritime Corporation Inc.

Οι πατροπαράδοτοι Traders έχουν τον εξής κανόνα:

«Εάν η αύξηση προς μεταφορά των εμπορευμάτων τους είναι μικρότερη από τον αριθμό των υπό παραγγελία πλοίων του εκάστοτε τρέχοντος έτους, τότε οι ναύλοι των πλοίων θα παραμείνουν σταθεροί».

Η απόδειξη του κανόνα είναι η δεκαετία του 1980. Κατά το έτος 1975-76 και το πρώτο εξάμηνο του 1977, ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 60 εκα-

τομμύρια τόνους. Αποτέλεσμα τούτου ήταν όλοι οι πλοιοκτήτες να δίνουν αγώνα επιβίωσης για όλη την επόμενη δεκαετία. Τα στοιχεία, όμως, των τελευταίων ετών υποδηλώνουν κάτι άλλο.

Για να δούμε τα νούμερα των τελευταίων ετών:

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΥΣ) ΚΑΙ ΕΚΑΤΟΣΤΑΙΑ ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑ	2000	%	2001	%	2002	%	2003	%
IRON ORE	448	-11%	454	1%	471	4%	496	5%
COAL	497	8%	536	8%	550	3%	573	4%
GRAINS	266	7%	263	-1%	268	2%	271	1%
OTHER MAJOR BULKS	82	-4%	81	-1%	80	-1%	80	0%
MINOR BULKS	709	3%	709	0%	714	1%	728	2%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	2,002	6%	2,043	2%	2,083	2%	2,148	3%

ΣΤΟΛΟΣ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ DWT ΚΑΙ ΕΚΑΤΟΣΤΑΙΑ ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	2000	%	2001	%	2002	%	2003	%
CAPE SIZE	89.0	5%	92.6	4%	92.6	0%	93.5	1%
PANAMAX	65.5	7%	72.3	10%	74.4	-3%	73.0	2%
HANDYMAX	45.6	2%	49.5	9%	52.2	5%	53.5	2%
HANDYSIZE	77.5	-1%	75.4	-3%	73.9	-2%	70.6	-4%
GENERAL CARGO	25.5	-6%	23.7	-7%	20.5	-14%	18.7	-9%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	303.1	2%	313.5	3%	313.6	0%	309.3	-1%

ΣΥΝΟΨΙΖΟΝΤΑΣ

	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ	B.D.I (ΕΤΗΣΙΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ)	ΕΚΑΤΟΣΤΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2000	+6%	+2%	1.607,802	+30%
2001	+2%	+3%	1.216,601	-24%
2002	+2%	+0%	1.137,486	-6,5%
2003	+3%	-1%	2.617,432	+130%



ΑΕίζει δε να σημειώσουμε ότι ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε το έτος 2004 κατά 3,76% έναντι του έτους 2003.

Ο μέσος όρος της τιμής του BDI μέχρι την 1η Μαΐου του 2004 ήταν 5.078,73 μονάδες, ήτοι 94% περισσότερο το 2003.

Τα νούμερα δεν δείχνουν να επιβεβαιώνουν τον κανόνα των πατροπαράδοτων Traders.

Πιστεύω ότι η ναυτιλία αλλάζει πρόσωπο, μπαίνοντας στη φάση της εφηβείας της, όπου βομβαρδίζεται από πολλά καινούργια «tools» όπως FFAS/ Bunker Hedging/ S+P Derivatives κ.λπ.

Ξέρω αρκετούς, μεγάλους, σοβαρούς και πατροπαράδοτους ναυλωτές που αλλάζουν πλεύση και, αντί να ναυλώνουν physically πλοία, προτιμούν να το ναυλώνουν στα χαρτιά FFAS, γιατί;

Για πολλούς και διάφορους λόγους, που θα αναφερθούν σε άλλο άρθρο. Επιπροσθέτως δε, οι επικοινωνίες τα τελευταία δέκα χρόνια έχουν τελειοποιηθεί, με αποτέλεσμα ό,τι γίνεται αυτή τη στιγμή στην Κίνα να γνωστοποιείται παγκοσμίως.

Επομένως όλα τα παλιά δεδομένα πρέπει να αναθεωρηθούν, ακόμα και ο «κανόνας» των Traders.

Δεν μπορώ να θυμηθώ ή ακόμα δεν ξέρω με τι συντελεστές είχαν ορίσει οι πατροπαράδοτοι Traders τον κανόνα τους, αλλά μπορώ να καταγράψω σήμερα ποια στοιχεία καθορίζουν την πορεία της ναυλαγοράς, και αυτά είναι:

- 1) Η Κίνα κυρίως για τις εισαγωγές της σε Iron Ore, Coal και σιτηρά.
- 2) Η Ινδία και οι χώρες της ΝΑ Ασίας.
- 3) Η άνοδος της οικονομίας στις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες του κόσμου.
- 4) Η μεγάλη ζήτηση αγαθών.
- 5) Τα Newbuilding vessels και τα υπό διάλυση πλοία.
- 6) Congestion στα περισσότερα λιμάνια.

Όλοι οι ανωτέρω συντελεστές συνεισφέρουν για να διαμορφώσουν τους ναύλους, που κατά τη γνώμη μου είναι η αύξηση της ζήτησης per ton/mile.

Τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι οι παραγγελίες των νέων πλοίων δεν αποτελούν κανένα κίνδυνο στην ισορροπία της προσφοράς και ζήτησης, αλλά αυτή η προσφορά και η ζήτηση καθορίζει τις παραγγελίες των νέων πλοίων, που δεν δημιουργούν κανένα κίνδυνο παρά μόνο έναν καταλύτη για τη δημιουργία νέων, αξιόλογων και πιο μοντέρνων πλοιοκτητών με καινούργια νοοτροπία για να αντέξουν τη δύσκολη και ανταγωνιστική αγορά της ναυτιλίας, όπου η ομορφιά της είναι η δυσκολία να προβλέψεις την πορεία της μέσα από στοιχεία που σε οδηγούν αρκετές φορές ακόμα και στην απελπισία, αλλά σου δίνονται και τέτοιες δυνατότητες απόκτησης πλούτου και δύναμης που ακόμα και οι μεγαλύτεροι "noosdo" στον κόσμο δεν δύνανται να προβλέψουν.

Του Γιώργου Μακρυμύχалу

Διευθυντή της EMPROS Lines

Όχι απαραίτητα. Διότι η υγεία της ναυλαγοράς εξαρτάται και από τη ζήτηση, την οποία, όπως πρόσφατα αποδείχτηκε, δύσκολα μπορούμε να προβλέψουμε.

Επί πλέον, οι καινούργιοι κανονισμοί επιβάλλουν στην πλοιοκτησία την αντικατάσταση των παλαιότερων μονάδων και τη συμμόρφωση των πλοίων με τους καινούργιους κανονισμούς.



Του Γιάννη Πλατσιδάκη

Managing director Anangel Maritime Services Inc.

Παραγγελίες πλοίων πάντοτε γίνονται και πάντοτε θα γίνονται. Άλλωστε, είναι ένα υγιές φαινόμενο τόσο για την ανανέωση των πλοίων όσο και για την τεχνολογική εξέλιξη. Ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης πάντοτε υπάρχει, η τιμή, δηλαδή ο ναύλος, είναι εκείνο που διαφοροποιείται ανάλογα με τη ζήτηση και προσφορά πλοίων. Δεδομένου ότι τα πλοία παραγγέλλονται με πρόβλεψη την κατάσταση που θα επικρατεί στο παγκόσμιο εμπόριο σε σχέση με τον τότε παγκόσμιο

στόλο, δύο χρόνια αργότερα και μεταγενέστερα, είναι ιδιαίτερα δύσκολο σε κάποιον να ισχυριστεί ότι έχει την αλάθητη πρόβλεψη για το μέλλον και πως όλοι πρέπει να την αποδεχθούν και να συνταχθούν με αυτόν. Όπως στα περισσότερα πράγματα, έτσι και στο θέμα του άρθρου σας, υπάρχουν δύο όψεις, εκείνη των ιδιοκτητών ποντοπόρων πλοίων και εκείνη των παραγωγών και διακινητών φορτίων. Οι δύο αυτές πλευρές έχουν αντικρουόμενα συμφέροντα και οι απαντήσεις τους θα είναι ανάλογες.

Νομίζω ότι η μέριμνά μας πρέπει να είναι οι όποιες παραγγελίες νέων πλοίων να γίνονται σε καθαρά εμπορική και επιχειρηματική βάση και να αποφεύγονται οι στρεβλώσεις της αγοράς λόγω επιδοτήσεων ή/και προστατευτισμού. Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκλησή σας και τη φιλοξενία σας.



Του Σπύρου Πολέμη

Αντιπρόεδρου του Greek Shipping Co-Operation Committee

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι αυξημένες παραγγελίες μπορούν να επηρεάσουν την ισορροπία προσφοράς και ζήτησης στη ναυλαγορά. Αυτό έχει αποδειχθεί και ιστορικά, διαμέσου των ετών. Το μόνο το οποίο παρατηρεί κανείς αυτή τη φορά, ειδικά όσον αφορά τις παραγγελίες των τάνκερ, είναι ότι υπήρξε και υπάρχει μεγάλη πίεση λόγω των κανονισμών, και ιδιαίτερα λόγω της διαφορετικής αντιμετώπισης από την Ενωμένη Ευρώπη, να αποσυρθούν τα τάνκερ του μονού τοιχώ-

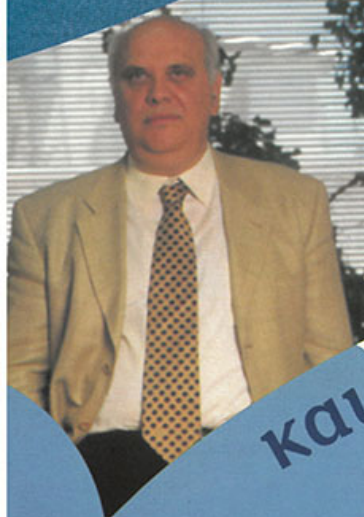
ματος πιο νωρίς από ό,τι είχε αποφασιστεί διεθνώς μέσω IMO.

Αυτή η πολιτική, και η επιμονή της Ευρώπης να φύγουν πιο γρήγορα αυτά τα πλοία, ορισμένα εκ των οποίων είναι σε πολύ καλή κατάσταση, έχει σπρώξει πολλές εταιρείες εις το να προχωρήσουν σε παραγγελίες νέων τάνκερ, σχεδόν άσχετα με το θέμα της ισορροπίας στην προσφορά και ζήτηση.

Βεβαίως, αυτή η εσπευσμένη και κάπως αναγκαστική κίνηση προς τις παραγγελίες μπορεί να μην έχει δυσμενή επίδραση στη ναυλαγορά των τάνκερ μέχρι το 2006, λόγω του μεγάλου αριθμού πλοίων τα οποία αναγκαστικά θα αποσυρθούν. Η διαφορά της ισορροπίας, καθυστερημένα κάπως, μπορεί να εμφανιστεί μετά τα δύο χρόνια.

Όσον αφορά τα bulkcarriers, και εδώ έχει δημιουργηθεί μια σχετική ανωμαλία, λόγω της αυξημένης ναυλαγοράς τους τελευταίους μήνες, αλλά αυτό είναι θα έλεγα πιο δύσκολο να εκτιμηθεί, διότι θα εξαρτηθεί πολύ από την Κίνα και την εξέλιξη που θα έχει η οικονομία της τα επόμενα χρόνια. Δεν είναι βέβαιον ότι οι αυξημένες παραγγελίες των bulkcarriers θα δημιουργήσουν πλεόνασμα, εάν η οικονομία της Κίνας εξακολουθήσει να προοδεύει αλματωδώς. Προβλέπεται, όμως, πως θα αρχίσει να μειώνεται κάπως ο ρυθμός με τον οποίο η οικονομία της Κίνας θα συνεχίσει την ανοδική της πορεία, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι θα πέσει απαραίτητως σε χαμηλά επίπεδα και η ναυλαγορά.

Και στους δύο τομείς που ανέφερα πιο πάνω, επομένως, και ίσως για πρώτη φορά στην ιστορία της ναυτιλίας των τελευταίων ετών, οι δύο αιτίες που ανέφερα, η μία της αποσύρσεως των τάνκερ και η άλλη της αυξημένης ανόδου της οικονομίας της Κίνας, μπορεί να φέρουν μία ισορροπία εις την προσφορά και ζήτηση παρά τις παραγγελίες, έτσι ώστε να κρατηθεί η ναυλαγορά σε καλά επίπεδα.



Ας χαράξει το ΥΕΝ μια μοντέρνα και τολμηρή ναυτιλιακή πολιτική

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων καθώς και η περαιτέρω προώθησή της - για μια ακόμα φορά - αποτελεί βασική προτεραιότητα της ολλανδικής προεδρίας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αναλύουν τους βασικούς στόχους και την εξεύρεση τρόπων υλοποίησης των πρωτοβουλιών που θα συμβάλουν στην άμεση ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του σημαντικού αυτού κλάδου.



Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε από τη «LAMDA Shipyards & Marine Services Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία»

Η κοινοτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων δεν κατόρθωσε να πείσει και να επηρεάσει την ελληνική Πολιτεία για την ενίσχυση των Μεσογειακών φ/γ πλοίων, τα οποία ταυτίζονται με τη ΝΜΑ.

Αυτή είναι η θέση του κ. Νίκου Βαρβατέ προέδρου της ΕΕΜΦΠ, ο οποίος υποστηρίζει ότι αποσπασματικά μέτρα που ανακοινώνονται και δεν υλοποιούνται, δεν εξυπηρετούν σε τίποτα. Αντ' αυτού χρειάζονται τολμηρά και αποφασιστικά μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, σύμφωνα με τις ναυτιλιακές αλλά και τις γενικότερες διεθνείς οικονομικές συγκυρίες.

- Συνέντευξη του Νίκου Βαρβατέ, προέδρου Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ)

Για ποιο λόγο δεν έχουν ληφθεί από την Πολιτεία σημαντικά μέτρα τα τελευταία 20 χρόνια σχετικά με την ανάπτυξη και υποστήριξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων; Για τον ίδιο λόγο που δεν έχουν ληφθεί μέτρα γενικά για τη ναυτιλία. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, παρά το γεγονός ότι εστιάζεται στις μεταφορές που εκτελούνται στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, ΒΔ Αφρική, Εύξεινος Πόντος, στην ουσία αποτελεί ένα κομμάτι της γενικότερης ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Ειδικότερα στη χώρα μας, αποτελεί, λόγω μεγέθους των πλοίων, είτε μέρος της ποταπόρου ναυτιλίας είτε ταυτίζεται με τα Μεσογειακά φ/γ πλοία.

Το πρόβλημα λοιπόν είναι ότι ούτε η κοινοτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της ΝΜΑ δεν κατόρθωσε να πείσει και να επηρεάσει την ελληνική Πολιτεία για την ενίσχυση κατ' αρχάς των Μεσογειακών φ/γ πλοίων, που όπως είπα ταυτίζονται με τη ΝΜΑ, αλλά ούτε και για τα ποταπόρα.

Βέβαια, θα μπορούσε να πει κανείς ότι επειδή η πλειονότητα των Μεσογειακών φ/γ πλοίων εκτελούν σήμερα πολλές φορές και σχεδόν αποκλειστικά ακτοπλοΐα, έτσι χρειάζονται την ελληνική σημαία. Όμως οι καιροί αλλάζουν. Πρόσφατα η Μάλτα και η Κύπρος εισήλθαν στην Ευ. Ένωση και, όπως αντιλαμβάνεστε, αν δεν ληφθούν όλα αυτά υπόψη από την Πολιτεία, σίγουρα θα έχουμε εξελίξεις εις βάρος της ελληνικής σημαίας.

Αποσπασματικά μέτρα που ανακοινώνονται και δεν υλοποιούνται δεν εξυπηρετούν σε τίποτα. Χρειάζονται τολμηρά και αποφασιστικά μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, σύμφωνα με τις ναυτιλιακές αλλά και τις γενικότερες διεθνείς οικονομικές συγκυρίες.

Ποιοι είναι οι κύριοι λόγοι που η ΝΜΑ στην Ελλάδα δεν έχει πλήρως ενταχθεί στη διατροπική αλυσίδα μεταφορών και δεν μπορεί να παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες «door to door»;

Δεν είναι ακριβώς έτσι. Η διατροπική αλυσίδα μεταφοράς έχει να κάνει με τις μεταφορές τακτικών γραμμών. Οι Έλληνες εφοπλιστές δραστηριοποιούνται κυρίως στις χύδην μεταφορές (Ξηρά φορτία - πετρελαιοειδή - πρώτες ύλες κ.λπ.). Από τη φύση της αλλά και από τη φιλοσοφία της, η ΝΜΑ απευθύνεται κυρίως στις διατροπικές μεταφορές. Ο στόχος ο δικός μας από την αρχή ήταν να μην εγκαταλειφθούν και οι χύδην μεταφορές και να βρίσκονται πάντοτε και αυτές μέσα στα ενδιαφέροντα και τις πρωτοβουλίες της Ευ. Ένωσης. Και αυτό γίνεται. Όσοι λοιπόν από τους Έλληνες εφοπλιστές δραστηριοποιούνται, π.χ., στις μεταφορές containers, σίγουρα περιλαμβάνονται στις κοινοτικές πρωτοβουλίες και κατ' αρχήν τουλάχιστον μπορούν και αυτοί να συμμετέχουν. Από εκεί και πέρα, είναι θέμα, κάθε φορά, της συγκεκριμένης εταιρείας, των επιχειρηματικών της σχεδιασμών και της οργάνωσής της κατά πόσον θέλει και μπορεί να επωφε-

ληθεί από την πρωτοβουλία για τη ΝΜΑ. Το κοινοτικό πρόγραμμα «Marco Polo», π.χ., είναι ένα πρόγραμμα στο οποίο μπορούν, αρχικά, όλοι οι ενδιαφερόμενοι να υπαχθούν, προκειμένου να πάρουν κάποιες μορφές οικονομική ενίσχυση για την επίτευξη συνεργασιών με στόχο την προώθηση της ΝΜΑ, δηλ. την αύξηση του μεταφερόμενου διά θαλάσσης φορτίου.

Θεωρείτε ότι οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ε.Ε. σχετικά με την προώθηση της ΝΜΑ ήταν απλά και μόνο θεωρητικές υποσχέσεις χωρίς πρακτικό αποτέλεσμα; Σε εθνικό επίπεδο για ποιο λόγο η ΝΜΑ δεν συμπεριλαμβάνεται στις «πρωτοβουλίες» του Γ' πακέτου;

Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευ. Ένωσης για τη ΝΜΑ έχουν να κάνουν με την καθιέρωση των λεγόμενων Motorways of the Seas σε σχέση με την αναδιοργάνωση και των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων. Βλέπουμε λοιπόν αμέσως, όπως είπα, ότι μιλάμε πάλι για τις τακτικές γραμμές και τις συνδυασμένες μεταφορές. Προσωπικά δεν νομίζω ότι έχουν μόνο θεωρητικό περιεχόμενο, γιατί είναι γνωστό σε όσους ασχολούνται ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι Ευρωπαίοι επιχειρηματίες, οι οποίοι προσπαθούν να επωφεληθούν νόμιμα μέσω Ε.Ε. και ενός συνδυασμού υιοθέτησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Motorways of the Seas και της αναθεώρησης των διευρωπαϊκών δικτύων.

Υπάρχει λοιπόν για τους άμεσα ενδιαφερομένους κάποιος στόχος, που μπορούν να πετύχουν μέσα από αυτές τις πρωτοβουλίες.

Όσο για το Γ' ΚΠΣ, όπως και στον ισχύοντα αναπτυξιακό νόμο, παρά τις συγκεκριμένες προτάσεις μας, δεν συμπεριελήφθη τελικά καθόλου η ναυτιλία.

Στο υπόμνημα που υποβάλαμε στα μέσα Ιουνίου στον κ. Κεφαλογιάννη, επανερχόμαστε και ζητάμε την ένταξη των Μεσογειακών, τόσο στο νέο αναπτυξιακό νόμο όσο και στο Δ' ΚΠΣ.

Ποιοι είναι οι κύριοι λόγοι που συντελούν στη συνεχόμενη πολιτική δυσκαμψία αναφορικά με την επανεξέταση του θέματος των συνθέσεων στα μεσογειακά πλοία;

Νομίζω ότι μπορεί να αντιληφθεί εύκολα κάποιος ότι πρόκειται για το περίφημο πολιτικό κόστος. Έχουμε τονίσει όμως παρά πολλές φορές, ότι οι θέσεις εργασίας των ναυτεργατών δεν κινδυνεύουν από τα Μεσογειακά, τα οποία συν τοις άλλοις προσφέρουν εργασία σε πάρα πολύ κόσμο στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή. Τα Μεσογειακά είναι, μετά τα Ε/Γ - Ο/Γ, ο κυριότερος χρήστης του Πειραιά και των νησιών και μέσω των παραναυτιλιακών επαγγελματιών (πράκτορες - τροφодότες κ.λπ.) συνδέουν την ύπαρξή τους με την επιβίωση εκατοντάδων, ίσως και χιλιάδων οικογενειών. Για ποιο πολιτικό κόστος λοιπόν μιλάμε. Και αν αλλάξουμε μόνο σημαία, μικρό το κακό, γιατί θα εξακολουθούμε, έστω και



λιγότερο, να δουλεύουμε με τον Πειραιά. Αν όμως πουληθούν τα πλοία σε Ξένους, όπως ήδη παρατηρείται μια μικρή τάση, τότε ποιο κόστος θα είναι μεγαλύτερο. Εμείς θέλουμε απλώς μια ευελιξία στις συνθέσεις ώστε να μπορούμε να αντεπεξέλθουμε στον ανταγωνισμό και να αυξηθούν και τα πλοία υπό ελληνική σημαία, χωρίς συνέπειες για το ναυτεργατικό δυναμικό.

Προκειμένου να βελτιωθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες της ΝΜΑ απαιτείται ο σχεδιασμός μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής πολιτικής μεταξύ ορισμένων ειδικών υπουργείων (Ναυτιλίας, Οικονομίας, Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ) αλλά και της πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας. Πού κυμαίνονται σήμερα οι επαφές μεταξύ των παραπάνω φορέων και ποια τα αποτελέσματα;

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας, και όχι μόνο της ΝΜΑ, είναι γεγονός ότι περνάει μέσα από άλλα υπουργεία και όχι μόνο από το ΥΕΝ. Μέχρι τώρα δεν νομίζουμε ότι υπάρχει πρόβλημα. Το ΥΕΝ συνεργάζεται αρμονικά με το υπ. Οικονομικών και το ΥΠΕΞ, το Ανάπτυξης και όλα τα αναρμόδια υπουργεία και συνήθως οι απόψεις του ΥΕΝ γίνονται δεκτές. Βεβαίως, μπορεί να υπάρξει πρόβλημα για σοβαρά οικονομικά θέματα, που έχουν σχέση με τη γενικότερη οικονομική πολιτική της χώρας, π.χ. φορολογικά θέματα κ.ά. Έτσι, στον περασμένο αναπτυξιακό νόμο, παρ' όλη τη θετική εισήγηση του κ. Ανωμερίτη και την υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων, δεν συμπεριελήφθη η ανανέωση της Μεσογειακής φ/γ ναυτιλίας.

Σύμφωνα λοιπόν με τον πρόεδρο της ΕΕΕ κ. Ν. Ευθυμίου, το ΥΕΝ θα πρέπει να έχει τον αποφασιστικό ρόλο στη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής και τα άλλα υπουργεία, συμπεριλαμβανομένου και του ΥΠΕΞ, θα πρέπει να κινούνται στις γραμμές που θέτει το ΥΕΝ.

Πρόκειται λοιπόν ο σχεδιασμός και η υιοθέτηση μιας συγκεκριμένης μοντέρνας και τολμηρής ναυτιλιακής πολιτικής από το ΥΕΝ, που θα αφορά σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, και τα συναρμόδια υπουργεία να συμπράττουν και αυτά, όπου τους αναλογεί, κατά τις αρμοδιότητές τους, στην πολιτική αυτή.

Ο ελληνικός μεσογειακός στόλος είναι αρκετά «ηλικιωμένος». Ποιος είναι ο κύριος λόγος για το μη εκσυγχρονισμό του - σε αντίθεση με άλλες χώρες, αλλά και με τον υπόλοιπο εθνικό στόλο της ποταμολογικής ναυτιλίας; Θεωρείτε ότι παράλληλα με τα ελληνικά εθνικά μέτρα ευθύνεται και η πλοιοκτησία για τη μη ανανέωσή του;

Το πρόβλημα της ανανέωσης είναι ο μεγάλος μας πονο-

κέφαλος. Ξέρουμε ότι η ανανέωση είναι μονόδρομος, όμως δεν έχουμε όλοι οι Μεσογειακοί τα οικονομικά μέσα για να ξεκινήσουμε. Ένα νέο σύγχρονης τεχνολογίας βαπόρι Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, π.χ. multipurpose 7.000 dwt, θέλει περί τα 6 εκατ. δολάρια. Βέβαια, τα ποσά ποικίλλουν ανάλογα με τη χώρα ναυπήγησης. Ευρώπη - Τουρκία - Κίνα - Ρουμανία κ.ά., όμως, πάνω κάτω κυμαίνονται σε αυτό το επίπεδο.

Σύμφωνα με τους όρους που θέτει το τραπεζικό σύστημα για δανειστικότητα, είναι αδύνατο οι περισσότεροι από μας να ξεκινήσουμε. Μεμονωμένα, μερικοί μπορούμε να προχωρήσουμε, όμως όχι συνολικά. Γι' αυτό, λοιπόν, ως κλάδος έχουμε αναδείξει σε ένα από τα κυριότερα προβλήματα μας την ανανέωση, αλλά με την υποστήριξη της Πολιτείας για την υλοποίησή της. Με νέα πλοία, ασφαλή και καθαρά, που σέβονται το περιβάλλον, θα βοηθήσουμε πολλαπλά την εθνική οικονομία, με θέσεις εργασίας, συνάλλαγμα κ.λπ.

Πώς μπορεί η πλοιοκτησία που ασχολείται με τη ΝΜΑ να συμβάλει στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Είναι γεγονός ότι μεταξύ των εταιρειών υπάρχει ανταγωνισμός για τη ναυτολόγηση των πλέον ικανών και κατάλληλων πληρωμάτων και κυρίως αξιωματικών. Από την πλευρά της πλοιοκτησίας, δεν νομίζω ότι μπορούμε να δώσουμε περισσότερα κίνητρα, εκτός από ιδανικές συνθήκες εργασίας, σίγουρη δουλειά και επιβράβευση των κατάλληλων και ικανών. Και αυτό το κάνουμε, γιατί τα Μεσογειακά αντιμετωπίζουν κάποιο πρόβλημα, επειδή οι περισσότεροι, και κυρίως οι νέοι αξ/κοί, προτιμούν τα ποταμολογικά πλοία. Απαιτούνται λοιπόν κίνητρα από την Πολιτεία για μαζική προσέλευση και συνεχή αναβάθμιση των σπουδών. Έτσι, ώστε το ναυτικό επάγγελμα να γίνεται όλο και πιο ελκυστικό στους νέους.

Η προσπάθεια που άρχισε ο Γ. Ανωμερίτης είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και θα πρέπει να συνεχιστεί χωρίς καθυστερήσεις από τους επόμενους υπουργούς, οι οποίοι θα πρέπει να κάνουν μόνο βελτιώσεις, με στόχο περισσότερους και καλύτερους σε κατάρτιση και ναυτοσύνη Έλληνες αξιωματικούς.

Αν και οι πλοιοκτήτες του συγκεκριμένου τομέα έχουν έντονη δραστηριότητα στους λιμένες της χώρας, εντούτοις απουσιάζουν από τα Δ.Σ. όλων των εθνικών λιμένων. Ποιες σκέψεις θα προτείνατε ως προς αυτό το θέμα στο νέο υπουργό;

Είναι πάγιο αίτημα όσων χρησιμοποιούν τους λιμένες και κυρίως τους μεγάλους λιμένες της χώρας, η συμμετοχή αυτών στα διοικητικά συμβούλια. Ακόμη και στην περίπτωση των λιμενικών οργανισμών Α.Ε., π.χ. ΟΛΠ - ΟΛΘ κ.λπ., θα πρέπει να συμμετέχει οπωσδήποτε εκπρόσωπος του ΝΕΕ. Το ΝΕΕ είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, θεσμοθετημένος σύμβουλος του ΥΕΝ για ναυτιλιακά θέμα-



Corrosion Problems?

**PERMANENT
SOLUTIONS!**



Solvent free
Surface tolerant
Tolerant on damp surfaces
High built - high solids
Underwater curing

Epoxy coating systems at affordable prices!



wilckens®

Marine & Protective Coatings

12, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 4281.200, Fax: +30 210 4281.805
Tlx: 212083 POLA GR

τα και νομιμοποιείται να είναι στο Δ.Σ. των λιμένων. Δεν είναι χρήσιμος - ιδιώτης, ώστε να του αντιπαχθεί ότι μια Α.Ε. έχει δικαίωμα να μην τον εντάξει στο Δ.Σ. Αλλά και τους χρήστες, μπορούν τα λιμάνια, μέσω του θεσμού του άτυπου συμβουλίου χρήστων, να τους αξιοποιήσουν. Ο θεσμός αυτός υπήρξε για το λιμάνι του Πειραιά, αλλά δεν αξιοποιήθηκε κατάλληλα. Ελπίζουμε η νέα διοίκηση του ΟΛΠ να τον αξιοποιήσει, προς όφελος όχι μόνο των χρήστων αλλά και του ίδιου του οργανισμού. Ειδικά στον Πειραιά, υπάρχουν στο ΣΕΜΠΟ και στο Car Terminal σοβαρότατα προβλήματα, που όλοι γνωρίζουμε και τα οποία απαιτούν άμεσες και οριστικές λύσεις.

Οι ελλείψεις χερσαίες συνδέσεις της χώρας αλλά και η προβληματική σύνδεση των λιμένων της με τους εθνικούς αυτοκινητοδρόμους πόσο επηρεάζει το καθημερινό έργο μιας ναυτιλιακής εταιρείας που δραστηριοποιείται σε αυτόν το χώρο;

Νομίζω ότι είναι αυτονόητο. Ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές, το Α και το Ω της επιτυχίας είναι πλήρες οδικό δίκτυο, αλλά και σιδηροδρομικό δίκτυο, τα οποία να είναι συνδεδεμένα και με τα μεγάλα στρατηγικά λιμάνια της χώρας, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλο, τα οποία θα πρέπει οπωσδήποτε να έχουν τέτοια υποδομή. Δηλαδή εύκολη πρόσβαση στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της ενδοχώρας. Για τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, τα ανωτέρω υπάρχουν και λειτουργούν εδώ και χρόνια. Καιρός είναι να γίνουν και στη χώρα μας. Άλλωστε, τα διερωπαϊκά δίκτυα και οι Motorways of the Seas, στα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω, προϋποθέτουν την ύπαρξη κατάλληλων εθνικών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων.

Αλλά και για τις χύδην μεταφορές, Επρά φορτία, τσιμέντα, πρώτες ύλες, πετρελαιοειδή κ.λπ., η ευκολία εισόδου και εξόδου από το λιμάνι και η σύνδεση με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελούν σημαντικό παράγοντα αποφυγής καθυστερήσεων και συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργία του λιμανιού.

Μπορεί να φαίνεται πιο σημαντική και περισσότερο απαραίτητη αυτή η υποδομή για τις συνδυασμένες μεταφορές, αλλά δεν πρέπει να παραγνωρίζουμε και τη σπουδαιότητα και των λοιπών μορφών θαλασσιών μεταφορών.

Η ένταξη και άλλων βαλκανικών χωρών στην Ε.Ε. και η ανάπτυξη των αυτοκινητοδρόμων στις χώρες αυτές θα επηρεάσει την οικονομική ευρωστία του ελληνικού κλάδου; Κατ' αρχάς, πιστεύω ότι οποιαδήποτε μορφή οικονομικής ανάπτυξης στις βαλκανικές χώρες και μάλιστα σε αυτές που πρόκειται στο άμεσο μέλλον να ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Βουλγαρία, Ρουμανία), είναι προς το κοινό καλό όλων των βαλκανικών χωρών, επομένως και της χώρας μας. Μπορεί εμείς να είμαστε σε αυτή τη φά-

ση περισσότερο ανεπτυγμένοι, όμως στον τομέα των μεταφορών, αν λάβουμε υπ' όψιν ότι τα διερωπαϊκά δίκτυα περνούν και από τις δύο ανωτέρω χώρες, τότε αντιλαμβάνεται κανείς ότι η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών Βουλγαρίας - Ρουμανίας, σε συνδυασμό με τον κάθετο άξονα προς Θεσσαλονίκη, θα δώσει άλλη ώθηση τόσο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης όσο και στη Β. Ελλάδα γενικότερα. Σε αυτό το πλαίσιο, νομίζω ότι θετικά θα είναι τα αποτελέσματα και για τη ΝΜΑ, με την έννοια της συνακόλουθης αύξησης των φορτίων που θα διακινούνται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και από τα άλλα λιμάνια της Β. Ελλάδας. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η αρχή, όπου πάει ο δρόμος έρχεται και η οικονομική ανάπτυξη, είναι θεμελιώδης κανόνας της παγκόσμιας οικονομίας.

Ποια θα ήταν η παρατήρησή σας στο διεθνή νομοθέτη που επέβαλε πρόσφατα την εφαρμογή του κώδικα ISPS σε όλες τις ναυτιλιακές δραστηριότητες; Οι νέες εφαρμογές του κώδικα θα αποτελέσουν τροχοπέδη για την προώθηση της ΝΜΑ;

Όπως είναι γνωστό, η διεθνής ναυτιλία απαιτεί μόνο τους κανόνες εκείνους που είναι πραγματικά αναγκαίοι σε διεθνές επίπεδο, για την ασφαλή λειτουργία της και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και τίποτα παραπάνω. Και οι κανόνες αυτοί να είναι διεθνείς και όχι περιφερειακοί ή μονομερείς, και να λαμβάνονται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

Σ' αυτό το πλαίσιο, ο Κώδικας ISPS ίσως και να ήταν απαραίτητος, αφού υιοθετήθηκε τελικά από τον ΙΜΟ. Όμως, ερχόμενοι στην ελληνική τουλάχιστον πραγματικότητα, πιθανόν να αντιμετωπίσουμε πρόβλημα. Απ' ό,τι ξέρω, οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι έτοιμες για την εφαρμογή του στα πλοία και στις εταιρείες. Δεν ξέρω αν συμβαίνει το ίδιο και με τα λιμάνια. Ελπίζω και τα λιμάνια να είναι έτοιμα, ώστε να μην αντιμετωπίσουν τα πλοία προβλήματα. Σε τελευταία ανάλυση, πάντως, από τη μη ετοιμότητα των λιμανιών, μόνο αυτά έχουν να χάσουν. Τα πλοία, ειδικά τα Μεσογειακά, που δεν ταξιδεύουν Αμερική, θα βρουν τρόπο να ξεπεράσουν τυχόν προβλήματα. Τα λιμάνια όμως ενδέχεται να χάσουν πελάτες. Όχι όλα τα λιμάνια, όχι όλους τους πελάτες, σίγουρα όμως θα αναπτυχθεί ένας ιδιότυπος ανταγωνισμός.

Πάντως, για να μην αδικούμε συνεχώς τη χώρα μας, απ' ό,τι ξέρω και σε άλλες γειτονικές μεσογειακές ευρωπαϊκές χώρες τα λιμάνια δεν είναι ακόμη έτοιμα.

Τέλος, και πάλι εδώ τίθεται το θέμα της ΝΜΑ και των συνδυασμένων μεταφορών. Οι μεταφορές αυτές πιθανόν να αντιμετωπίσουν μεγαλύτερα προβλήματα από τη μη έγκαιρη συμμόρφωση των λιμανιών με τον ISPS απ' ό,τι τα πλοία των χύδην μεταφορών, λόγω των διαδικασιών και διατυπώσεων που απαιτούνται γι' αυτές (τις συνδυασμένες) και οι οποίες απαιτούσαν συντόμευση και απλούστευση ακόμη και πριν από την εφαρμογή του κώδικα.



ALPHA DYNAMIC

Επενδύστε στην Αξιοπιστία



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ

Κατάλληλες για τη ναυτιλία για άντληση υγρών κάθε είδους

ΡΟΟΜΕΤΡΗΤΕΣ

Υψηλής ακρίβειας
για μέτρηση
καυσίμων, λιπαντικών
και άλλων υγρών



Αγ. Σπυρίδωνος 33 - 122 43 Αιγάλεω,
Τηλ. 210. 531 7689, 210. 591 4818, Fax: 210. 591 4918
e-mail: info@alpha-dynamic.gr, www.alpha-dynamic.gr

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Υ Σ Ε Ι Σ - Ν Α Υ Λ Ω Σ Ε Ι Σ

**ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΡΑΔΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΜΕ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ Υ/Φ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡ. 150 ΤΟΝ.**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
Τηλ. Γραφείου: (27210) 82426 & 82407
Τηλ. Α.Ο.Η.: (27210) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (27210) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ
mobile: 6945 872195, 6974 475875, 6972 557800
e-mail: contact@zervakisltd.gr

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος - Μεσσηνίας
Τηλ. Γραφείου: (27230) 22244 & 22189
Τηλ. Α.Ο.Η.: (27210) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 203 ZERV GR
FAX: (27230) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΠΥΛΟΣ
mobile: 6937 027047
e-mail: anzervak@otenet.gr

**Η πολυετής πείρα μας εγγυάται
την καλύτερη και οικονομικότερη
εξυπηρέτηση των πλοίων καθ' όλο το 24ωρο**



Τα εθνικά μέτρα μπορούν και πρέπει να είναι άμεσα

Η ευελιξία στις οργανικές συνθέσεις, η επιδοτούμενη απόσυρση και ανανέωση του μεσογειακού φορτηγού πλοίου, η κατασκευή ασφαλών terminals πετρελαιοειδών σε στρατηγικά σημεία ανά την επικράτεια είναι από τα καίρια σημεία πάνω στα οποία θα κινηθεί η ΕΕΜΦΠ.

Ο γενικός γραμματέας της ένωσης, κ. Παναγιώτης Λεονάρδου, τονίζει επίσης και αιτιολογεί την αναγκαιότητα της ανανέωσης του παρήλικου μεσογειακού Φ/Γ στόλου, υποστηρίζοντας ότι αν στο νέο αναπτυξιακό νόμο και στο Δ' ΚΠΣ η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία μείνει εκτός, τότε σε πρώτη φάση θα δοκιμαστεί η ελληνική σημαία με την προσπάθεια επιβίωσης σε άλλες σημαίες και ακολούθως θα υπάρξει σοβαρό πρόβλημα γενικότερης επιβίωσης του κλάδου.

- Συνέντευξη του Παναγιώτη Λεονάρδου, γενικού γραμματέα Ένωσης Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ)



Κατά την άποψή σας ποιοι είναι οι λόγοι που οι κρατικές αρχές δεν έχουν δημιουργήσει τις απαραίτητες συνθήκες για να αναπτύξουν τη ΝΜΑ;

Ποιες θεσμικές αλλαγές και καινοτομίες σε θέματα προτείνετε στην Πολιτεία;

Όπως έχει πολλές φορές τονιστεί από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία ταυτίζεται σήμερα απολύτως με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Έτσι, προβλήματα που μονίμως αντιμετωπίζουν τα μεσογειακά φορτηγά πλοία με κυριότερα από αυτά την ανταγωνιστικότητα και την ανανέωση είναι και τα κυριότερα εμπόδια για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στη χώρα μας.

Επομένως, η Πολιτεία ξέρει πολύ καλά τι πρέπει να κάνει. Τελευταία, μάλιστα, κατά την ενημέρωση που κάναμε στον υπουργό κ. Κεφαλογιάννη, του υποβάλαμε και υπόμνημα με όλα τα βασικά προβλήματα για την ανάπτυξη της ΝΜΑ.

Ειδικά στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, λόγω και της δικαιολογημένης ευαισθησίας της κοινής γνώμης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα πράγματα είναι ακόμη πιο δύσκολα.

Ήδη αναγκαστήκαμε από την αγορά να έχουμε μεγαλύτερο αριθμό στη σύνθεση από τον προβλεπόμενο, όπως και να ικανοποιούμε διάφορες άλλες απαιτήσεις των εταιρειών πετρελαιοειδών, που ανεβάζουν το κόστος διαχείρισης ακόμη περισσότερο. Όσο για τα διπλά τοιχώματα, αν και με βάση τις αποφάσεις τόσο του IMO όσο και της Κοινότητας τα κάτω των 5.000 dwt εξαιρούνται, η αγορά δείχνει ότι προσπαθεί να εξουδετερώσει τα οφέλη της εξαιρέσεως.

Όλα αυτά θα πρέπει η Πολιτεία να τα λάβει υπ' όψιν προκειμένου να προχωρήσει σε τολμηρά και ριζοσπαστικά μέτρα, ειδικά για τον ευαίσθητο τομέα των δεξα-

μενοπλοίων, ο οποίος τόσο σημαντικός είναι για την ομαλή τροφοδοσία των νησιών μας αλλά και των Ενόπλων Δυνάμεων.

Πολλοί παρατηρητές υποστηρίζουν πως παρά τις προθέσεις της Ε.Ε. για την προώθηση της ΝΜΑ δεν θα ευδοκιμήσουν λόγω της χαμηλής τιμολογιακής πολιτικής που επικρατεί στις οδικές μεταφορές.

Πιστεύετε ότι υπάρχουν ουσιαστικές προοπτικές σε αυτές τις προσπάθειες;

Κατ' αρχάς, δεν είναι σωστό ότι οι οδικές μεταφορές είναι φθηνότερες από τις θαλάσσιες. Τουλάχιστον αυτό εξακολουθεί να αποτελεί σοβαρό συγκριτικό πλεονέκτημα υπέρ των θαλασσίων μεταφορών, σε συνδυασμό με τις μεγάλες ποσότητες που μπορούν να μεταφερθούν. Επίσης, τα φορτία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων έχουν αυξηθεί, λόγω της γενικότερης αύξησης του μεταφορικού έργου. Οι περισσότεροι Ευρωπαίοι, όμως, όταν μιλούν για τη ΝΜΑ, αναφέρονται στις συνδυασμένες μεταφορές. Γι' αυτό και οι κυριότερες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι εστιασμένες στις Motorways of the Seas και τις τακτικές γραμμές (διευκολύνσεις των εγκεκριμένων -authorized- τακτικών γραμμών κ.λπ.).

Όμως, εμείς πάντοτε υποστηρίζαμε ότι οι χύδην μεταφορές και ειδικά οι μεταφορές των πετρελαιοειδών στην Ευρώπη και από και προς την Ευρώπη έχουν μια αρκετά μεγάλη μορφή κανονικότητας.

Επομένως, κατ' αρχήν υπάγονται και αυτές στην ιδέα των Motorways of the Seas. Και αυτό δεν μπορούν να μας το αποκλείσουν.

Από την άλλη πλευρά, βεβαίως και υπάρχουν περιθώρια μεγαλύτερης διακίνησης π.χ. πετρελαιοειδών διά θαλάσσης, στην Ελλάδα, απ' ό,τι οδικώς. Με την κατασκευή ασφαλών terminals πετρελαιοειδών σε στρατη-



γικά σημεία ανά την επικράτεια, μπορούμε να περιορίσουμε τη διακίνηση πετρελαϊκών φορτίων με αυτοκίνητα στις απολύτως απαραίτητες για την τοπική διακίνηση.

Υποστηρίζεται ότι η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί προτεραιότητα για την Ε.Ε. Όμως η ανάληψη πρωτοβουλιών για τη στήριξη και την προώθησή της οδηγεί σε μακροπρόθεσμα προγράμματα («Marco Polo», Motorways of the Sea). Ποιοι παράγοντες θεωρείτε ότι θα καθυστερήσουν επί πλέον στην ελληνική επικράτεια το ήδη μακροπρόθεσμο πρόγραμμα;

Η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων αποτελεί κοινοτική προτεραιότητα εδώ και σχεδόν δέκα χρόνια προς την κατεύθυνση που ανέφερα παραπάνω, κυρίως δηλ. των τακτικών γραμμών και των συνδυασμένων μεταφορών. Σε αυτές τις μεταφορές στοχεύει το κοινοτικό πρόγραμμα «Marco Polo», χωρίς βέβαια να αποκλείει και τις χύδην μεταφορές, Όπως όμως γνωρίζετε, τα χρήματα τελικά που ενέκρινε το Συμβούλιο για το «Marco Polo» ήταν ελάχιστα σε σχέση με τις ανάγκες και η εκταμίευσή τους με αρκετά δύσκολες προϋποθέσεις. Ελπίζουμε το επόμενο «Marco Polo» να περιλαμβάνει και κίνητρα για ανανέωση στόλου, οπότε θα έχει για τον τομέα το δικό μας μεγαλύτερο αντίκρυσμα. Γνωρίζουμε ότι η επιδότηση των ναυπηγήσεων είναι υπό έλεγχο στην Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω της γνωστής 7ης Οδηγίας, όμως είναι πλέον επιτακτική ανάγκη να βρεθούν λύσεις για την ενίσχυση των μικρομεσαίων μονάδων, οι οποίες δεν μπορούν με άλλο τρόπο να ανανεωθούν.

Το ιταλικό πρόγραμμα απόσυρσης υπερήλικων δεξαμενόπλοιων και της αντικατάστασής τους με νέες τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον πλοία δεν πρέπει να αποτελεί μεμονωμένο περιστατικό, αλλά οδηγό για την εφαρμογή κοινοτικής πολιτικής. Τα προγράμματα αυτά μπορούν να είναι άμεσα, όπως το «Marco Polo» και το ιταλικό, χωρίς καθυστερήσεις. Όσο για τα εθνικά μέτρα. Αυτά μπορούν και πρέπει να είναι άμεσα, και όλα

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφικά Υλικά
- Αναγνώσιμα Fax, Telex, Computers
- Είδη σχεδίου
- Σχολικά
- Σφραγίδες

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ: 010.41.71.754, 010.41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



Τεστάρισμα των σωστικών και ανυψωτικών μέσων
των πλοίων «Cargo Gear»

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

Διαθέτουμε ηλεκτροϋδραυλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού,
διακριβωμένη από πιστοποιημένο φορέα: Algosystems

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

- *συρματοσχοινα*
- *αλυσίδες*
- *σχοινιά*
- *ιμάντες*
- *εξαρτήματα*



Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. - Συρματοσχοινοτεχνική

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722
e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr



τα μέτρα που έχουμε προτείνει μέχρι τώρα βρίσκονται εντός του πλαισίου πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ανταγωνιστικότητα - ανανέωση κ.λπ.).

Σε αντίθεση με άλλες χώρες, ο ελληνικός μεσογειακός στόλος είναι αρκετά «γερασμένος». Ως μεσογειακός πλοιοκτήτης, πώς θα βλέπατε την αντικατάσταση αυτού του στόλου;

Όπως προανέφερα, η ανανέωση του παρήλικου μεσογειακού Φ/Γ στόλου είναι μέσα στις απόλυτες προτεραιότητές μας. Δεν νομίζω ότι έχω να πω κάτι περισσότερο ή κάτι νέο απ' ό,τι εκφράζεται έως τώρα από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Η ανανέωση είναι μονόδρομος, είναι επιτακτική ανάγκη και δεν μπορούμε να την κάνουμε μόνοι μας, χωρίς την υποστήριξη της Πολιτείας. Και αναφέρομαι στην πλειονότητα των μεσογειακών εφοπλιστών και όχι σε μεμονωμένους που έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν.

Προτάσεις υπάρχουν και είναι γνωστές. Ο νέος αναπτυξιακός νόμος είναι υπό διαμόρφωση και κάποια στιγμή θα έρθει και το Δ' ΚΠΣ. Αν και αυτή τη φορά μείνουμε απέξω, τότε νομίζω ότι η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία πραγματικά εγκαταλείπεται στην τύχη της. Σε πρώτη φάση θα δοκιμαστεί η ελληνική σημαία με την προσπάθεια επιβίωσης σε άλλες σημαίες και ακολούθως φοβούμαι ότι θα έχουμε σοβαρό πρόβλημα επιβίωσης του κλάδου. Σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο και ανανεούμενο οικονομικό περιβάλλον, εμείς δεν μπορούμε να εξακολουθούμε να

δουλεύουμε με τα ίδια πλοία επ' άπειρον. Ελπίζω, οι αρμόδιοι να κατανοήσουν την τεράστια σημασία του προβλήματος και να προχωρήσουν στα απαραίτητα μέτρα.

Ως κάτοχος ενός σημαντικού στόλου, πώς θεωρείτε ότι συμβάλλετε στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Είναι γεγονός ότι και πάλι τα μεσογειακά Φ/Γ πλοία αντιμετωπίζουν μεγαλύτερο πρόβλημα στην εξεύρεση κατάλληλων και ικανών πληρωμάτων, απ' ό,τι τα ποντοπόρα. Ως εταιρεία δεν νομίζω ότι κάνουμε κάτι διαφορετικό απ' ό,τι όλες οι σωστές εταιρείες. Προσφέρουμε καλές συνθήκες εργασίας, σίγουρη εργασία και επιβραβεύουμε τους κατάλληλους και ικανούς με τη μακροχρόνια προτίμησή μας.

Όμως, το θέμα δεν είναι τι κάνουμε εμείς, αλλά τι κάνει η Πολιτεία. Για να κινηθούμε εμείς σωστά θα πρέπει να υπάρχει και το κατάλληλο υλικό να διαλέξουμε. Ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης στα Μεσογειακά δεν δουλεύει και απόλυτα. Πολλές φορές, αν και υπάρχουν θεωρητικά π.χ. αξ/κοί, δεν είναι οι κατάλληλοι και ικανοί.

Και για μας τα Δ/Ξ, τα πράγματα πολλές φορές είναι περίπλοκα γιατί έχουμε να κάνουμε με φορτία που απαιτούν περισσότερες ικανότητες και ναυτοσύνη.

Γι' αυτό λοιπόν πρέπει η ναυτική εκπαίδευση να έχει πάντοτε δύο στόχους. Πρώτον, τον ικανό αριθμό σπουδαστών, ώστε να μένουν μετά και περισσότεροι αξ/κοί στη θάλασσα και, δεύτερον, τη συνεχή αναβάθμιση των σπουδαστών ώστε να έχουμε συνεχώς καλύτερους αξ/κούς σε κατάρτιση και ναυτοσύνη.

Μαζική προσέλκυση, περιορισμός της παρατηρούμενης διαρροής και συνεχής αναβάθμιση των σπουδών, σε συνδυασμό με ικανοποιητικές αποδοχές, θα διατηρούν το επάγγελμα ελκυστικό για τους νέους.

Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

- Available in red, green, amber, white and blue output
- One to three nautical miles of visibility, depending on model
- More than 90,000 units installed in 110 countries



Model 701



Model 601



Model 501



Carmanah

Model 702



Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

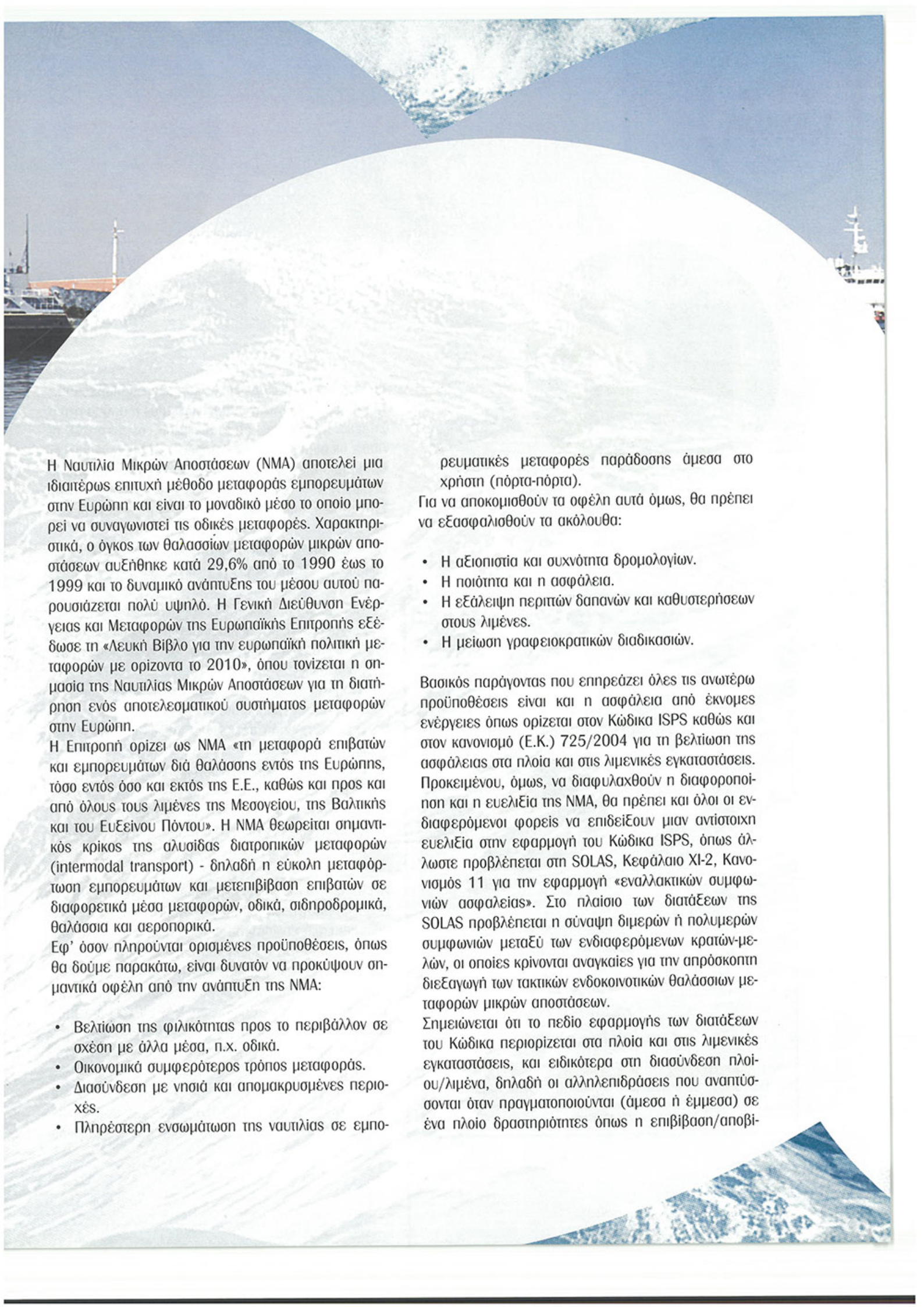
TEL: +30-210-4283660 • FAX: +30-210-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



Η εφαρμογή του κώδικα ISPS στη ΝΜΑ

Ενώ συνεχίζεται η πρόκληση για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (εταιρείες, σημαίες, λιμενικές εγκαταστάσεις, συμβαλλόμενα κράτη, αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας) ολοκλήρωσης της πιστοποίησης σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS όλων των υπόχρεων πλοίων (αριθμός πλοίων περίπου 30.000), γεγονός που έχει θέσει σε σκληρή δοκιμασία τις δυνατότητες όλων των φορέων για την ανταπόκριση στις απαιτήσεις του, σε αυτό το άρθρο θα θέλαμε να αναλύσουμε τις ιδιαιτερότητες εφαρμογής του Κώδικα ISPS στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

- του Απόστολου Πουλοβασίλη, Area Manager, East Mediterranean & Black Sea Lloyd's Register EMEA



Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί μια ιδιαίτερος επιτυχή μέθοδο μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ευρώπη και είναι το μοναδικό μέσο το οποίο μπορεί να συναγωνιστεί τις οδικές μεταφορές. Χαρακτηριστικά, ο όγκος των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων αυξήθηκε κατά 29,6% από το 1990 έως το 1999 και το δυναμικό ανάπτυξης του μέσου αυτού παρουσιάζεται πολύ υψηλό. Η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξέδωσε τη «Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010», όπου τονίζεται η σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για τη διατήρηση ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών στην Ευρώπη.

Η Επιτροπή ορίζει ως NMA «τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων διά θαλάσσης εντός της Ευρώπης, τόσο εντός όσο και εκτός της Ε.Ε., καθώς και προς και από όλους τους λιμένες της Μεσογείου, της Βαλτικής και του Ευξείνου Πόντου». Η NMA θεωρείται σημαντικός κρίκος της αλυσίδας διατροπικών μεταφορών (intermodal transport) - δηλαδή η εύκολη μεταφόρτωση εμπορευμάτων και μετεπιβίβαση επιβατών σε διαφορετικά μέσα μεταφορών, οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια και αεροπορικά.

Εφ' όσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, όπως θα δούμε παρακάτω, είναι δυνατόν να προκύψουν σημαντικά οφέλη από την ανάπτυξη της NMA:

- Βελτίωση της φιλικότητας προς το περιβάλλον σε σχέση με άλλα μέσα, π.χ. οδικά.
- Οικονομικά συμφερότερος τρόπος μεταφοράς.
- Διασύνδεση με νησιά και απομακρυσμένες περιοχές.
- Πληρέστερη ενσωμάτωση της ναυτιλίας σε εμπο-

ρευματικές μεταφορές παράδοσης άμεσα στο χρήστη (πόρτα-πόρτα).

Για να αποκομισθούν τα οφέλη αυτά όμως, θα πρέπει να εξασφαλισθούν τα ακόλουθα:

- Η αξιοπιστία και συχνότητα δρομολογίων.
- Η ποιότητα και η ασφάλεια.
- Η εξάλειψη περιπτώσεων δαπανών και καθυστερήσεων στους λιμένες.
- Η μείωση γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Βασικός παράγοντας που επηρεάζει όλες τις ανωτέρω προϋποθέσεις είναι και η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες όπως ορίζεται στον Κώδικα ISPS καθώς και στον κανονισμό (Ε.Κ.) 725/2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Προκειμένου, όμως, να διαφυλαχθούν η διαφοροποίηση και η ευελιξία της NMA, θα πρέπει και όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς να επιδείξουν μίαν αντίστοιχη ευελιξία στην εφαρμογή του Κώδικα ISPS, όπως άλλωστε προβλέπεται στη SOLAS, Κεφάλαιο XI-2, Κανονισμός 11 για την εφαρμογή «εναλλακτικών συμφωνιών ασφαλείας». Στο πλαίσιο των διατάξεων της SOLAS προβλέπεται η σύναψη διμερών ή πολυμερών συμφωνιών μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών-μελών, οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την απρόσκοπτη διεξαγωγή των τακτικών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Σημειώνεται ότι το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα περιορίζεται στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, και ειδικότερα στη διασύνδεση πλοίου/λιμένα, δηλαδή οι αλληλεπιδράσεις που αναπτύσσονται όταν πραγματοποιούνται (άμεσα ή έμμεσα) σε ένα πλοίο δραστηριότητες όπως η επιβίβαση/αποβί-



βαση ατόμων, η φόρτωση/εκφόρτωση εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο. Σημειώνεται, επίσης, ότι τα πλοία που συμμετέχουν σε αυτές τις συμφωνίες δεν θα πρέπει να συμμετέχουν σε δραστηριότητες με πλοία που δεν καλύπτονται από τις συμφωνίες.

Στην πράξη, όμως, πώς θα λειτουργήσουν οι συμφωνίες αυτές;

Οποιαδήποτε συμφωνία καταρτισθεί θα πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις για τα ακόλουθα:

- Καθορισμό αρμοδιοτήτων και ευθυνών.
- Παρακολούθηση περιορισμένων χώρων και εξασφάλιση πρόσβασης μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό.
- Έλεγχο πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση.
- Έλεγχο πρόσβασης στο πλοίο.
- Παρακολούθηση του πλοίου καθώς και της λιμενικής εγκατάστασης.
- Εργασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης.
- Παραλαβές εφοδίων.
- Έλεγχο επιβίβασης/αποβίβασης ατόμων.
- Εξασφάλιση της αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης.

Γίνεται κατανοητό ότι, για να επιτευχθεί η αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων αυτών, θα πρέπει να υπάρξει καλή επικοινωνία μεταξύ πλοίου - λιμένα και, ιδανικά, μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά τα Σχέδια Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΠ και ΣΑΛΕ αντίστοιχα). Ο έλεγχος οχημάτων για οχηματαγωγά πλοία κατά τη φόρτωση δύναται να πραγματοποιηθεί σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση όπως άλλωστε προβλέπεται από τον Κώδικα Β/9.14. Επίσης, ο έλεγχος των επιβατών δύναται να διενεργηθεί σε συνεργασία με τη λιμενική εγκατάσταση και εκτός πλοίου (Κώδικας Β/9.15). Με τις κατάλληλες συνεννοήσεις μεταξύ των κρατών καθώς και των διαχειρι-

UNISPEC GROUP
CANADA - DUBAI - ENGLAND - GREECE

thermal

seals



gaskets

packings



chemicals

Listed in ISSA International Ship Suppliers' Association
CATALOG 2002

Pgs 979-981 Product Codes 75.016.00 - 75.016.34

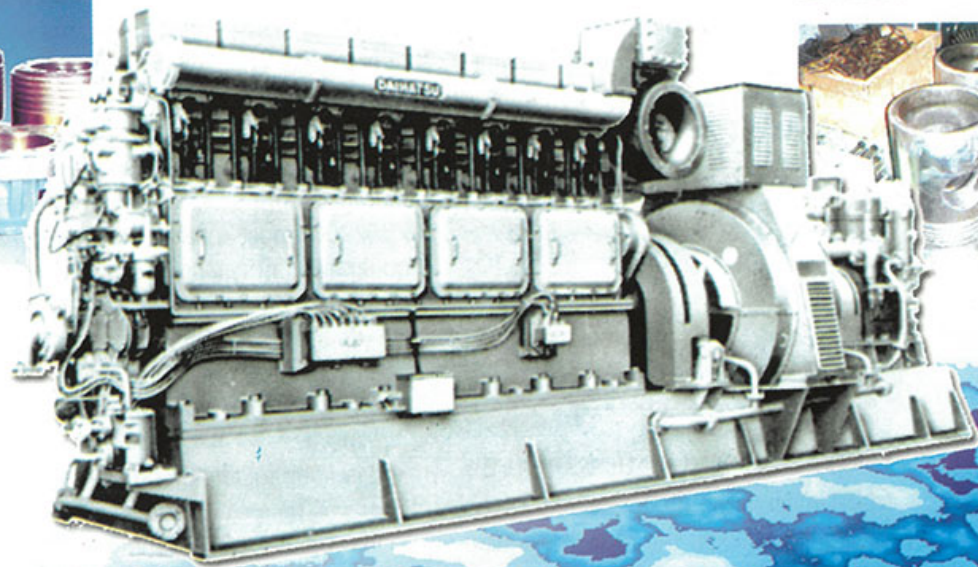
UNISPEC

www.unispec.gr

MANUFACTURERS OF MAINTENANCE CONSUMABLES

Marine HQ: 32, Papastratou Str., 185 45 Pireaus, GREECE
Tel. (+30210) 413-2859, 413-4076, 413-4221 Fax. 413-2938
email: info@unispec.gr

Full Ship Spares
Main Engines
Diesel Generators
Turbo Chargers
Purifiers
Air Compressors
Inspections - Repairs



M

MARIDINA



Workshop: 9 Haidariou Str., Piraeus 185 45, Tel: +30 2104174824, 2104515155, Fax: +30 2104128043
Office: 31, Sp. Lambrou Str., Piraeus 185 38, Tel: +30 2104515155, Fax: +30 2104232505
Mobile: +30 6932396363, 6932224755
website: www.infotrade.gr/maridina - e-mail: maridina@otenet.gr

Αναφορές
[1] ΕΚ 725/2004.
[2] SOLAS 74,
as amended, ISPS Code.
[3] «Θαλάσσιες μεταφορές
μικρών αποστάσεων»
Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γ.Δ.
Ενέργεια και Μεταφορών.

στριών εταιρειών, τα σχέδια ασφαλείας θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν κοινά μέτρα όσον αφορά στη διασύνδεση πλοίου - λιμένα όπως φαίνεται και στο σχετικό διάγραμμα.



*Διάγραμμα Κοινής Προσέγγισης Σχεδίων
Ασφαλείας*

Τα ανωτέρω μέτρα θα συμβάλουν στην επιτευξη του στόχου της ΝΜΑ για αποφυγή καθυστερήσεων, ταυτόχρονα όμως διατηρώντας αποτελεσματικά επίπεδα ασφαλείας.

Ένα άλλο σημείο όπου μπορεί να υπάρξει διμερής συμφωνία μεταξύ δυο κρατών, είναι για την εφαρμογή των διατάξεων ελέγχων στα πλοία στο πλαίσιο της SOLAS Κεφάλαιο XI/9 «Control and Compliance Measures». Εδώ και πάλι, είναι απαραίτητη η καλή συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών για την όσο το δυνατόν συντόμηση και συνδυασμό των ελέγχων.

Τέλος, όσον αφορά στη διάταξη της SOLAS Κεφάλαιο XI/9, παράγραφος 2.1 για την παροχή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια από τα πλοία προς τις λι-

μενικές αρχές προ της εισόδου στο λιμένα, ειδικά για τις περιπτώσεις όπου «δύο ή περισσότερα κράτη-μέλη εκμεταλλεύονται από κοινού ένα διεθνές τακτικό δρομολόγιο, κάθε ένα από τα ενδιαφερόμενα μέλη μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη-μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου...», το άρθρο 7 του κανονισμού (Ε.Κ.) 725/2004 προβλέπει τη δυνατότητα εξαίρεσης από την απαίτηση αυτή εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- Η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα τακτικά δρομολόγια έχει καταρτίσει και ενημερώνει σχετικά κατάλογο των συναφών πλοίων, ο οποίος διαβιβάζεται στην αρμόδια αρχή ασφαλείας του συγκεκριμένου λιμένα.
- Για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται, οι προβλεπόμενες πληροφορίες είναι διαθέσιμες για την αρμόδια αρχή κατόπιν αιτήματός της.

Για το σκοπό αυτό, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν μια εσωτερική διαδικασία που θα εξασφαλίζει τη δυνατότητα διάθεσης και διαβίβασης των πληροφοριών αυτών στην αρμόδια αρχή επί εικοσιτετράωρου βάσεως και η διαδικασία αυτή θα μπορούσε να ενσωματωθεί στο σχέδιο επικοινωνιών (communication plan) των εταιρειών. Συμπερασματικά, γίνεται αντιληπτό ότι μόνο μέσα από την αποτελεσματική εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων ασφαλείας, και με την αναγκαία βούληση όλων των ενδιαφερομένων μερών για την προώθηση και βελτιστοποίηση των υπηρεσιών της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, καθώς και του κανονιστικού πλαισίου στο οποίο λειτουργεί, θα είναι εφικτός ο στόχος της ασφαλούς διατροπικότητας (intermodality) των μεταφορών όπως την οραματίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

**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 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - 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





EUROPEAN SHORT SEA SHIPPING

Μια καραμέλα που κρατάει δεκαπέντε χρόνια

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, επί το ευρωπαϊκότερον Short Sea Shipping, δεν αποτελεί κοινοτική εφεύρεση.

Η ΝΜΑ αποτελεί την κοπίδα ολόκληρης της ναυτιλίας από την εποχή των κωπηλάτων πλοίων, και ασφαλώς προηγήθηκε ιστορικά της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ο λόγος πάντως που αυτό το είδος ναυτιλίας έχει αποτελέσει αντικείμενο τόσης δημοσιότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ουδεμία σχέση έχει με τη θάλασσα. Αντίθετα, έχει άμεση σχέση με τη στεριά και τα προβλήματα που έχουν γεννήσει οι οδικές μεταφορές.

○ Του δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστημίου Αιγαίου

Η οδική μεταφορά, όπως έχει επανειλημμένως γραφτεί, κοστίζει στα κράτη πανάκριβα σε νέους δρόμους και υποδομή, σε ατμοσφαιρική ρύπανση και σε ατυχήματα. Υπολογίζεται ότι από το 6% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος των δεκαπέντε κρατών-μελών της Ε.Ε. που κοστίζουν οι επιπτώσεις από τις μεταφορές, το 92% προέρχεται από τις οδικές μεταφορές.

Τα βαρέα φορτηγά αυτοκίνητα φθείρουν τους δρόμους, βρομίζουν τον αέρα και καθιστούν την κυκλοφορία των άλλων αυτοκινήτων αργότερη και σημαντικά πιο επικίνδυνη. Το πρόβλημα, δε, γίνεται ολοένα επιτακτικότερο, διότι οι φορτωτές λατρεύουν την οδική μεταφορά.

Γιατί να τη λατρεύουν άραγε;

Διότι είναι ευέλικτη στο μέγεθος φορτίου, άμεση, φθηνή στο χρήστη -που δεν τον νοιάζουν τα παραπάνω προβλήματα, αφού δεν τα επιβαρύνεται- και ελεύθερη από τελωνεία και διαδικασίες εισόδου και εξόδου στα σημεία φορτοεκφόρτωσης. Αυτά, σε γενικές γραμμές, για να μην αναφερθούμε στην αμε-



σότητα αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας χωρίς την παρέμβαση P&I Club και την ανυπαρξία ευεργετικών για το μεταφορέα εξαιρέσεων σαν αυτές που προβλέπονται από τους Κανόνες Hague Visby.

Όπως συνέβη το 1951, χρονιά που οι Γερμανοί εφφύραν λόγω μεταπολεμικής οικονομικής ενδείας το θεσμό της «γυμνής ναύλωσης», έτσι και στην περίπτωση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων οι άνθρωποι της Κομισιόν είδαν μια οικονομική λύση στο πρόβλημα της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης. Πενία τέχνας κατεργάζεται. Η θάλασσα δεν θέλει δρόμους και γεφύρια, δεν έχει συχνά ατυχήματα, δεν λερώνει την ατμόσφαιρα και δεν κοστίζει πολύ στους προϋπολογισμούς των κρατών-μελών.

Αυτή η εντυπωσιακή σειρά πλεονεκτημάτων φαίνεται, όμως, ότι οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι η υποκατάσταση της οδικής μεταφοράς από τη θαλάσσια επιτυγχάνεται από μόνη της και δωρεάν. Τα πράγματα έδειξαν ότι έκανε λάθος εκτίμηση. Όχι μόνο τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια οι οδικές μεταφορές εντός της Ε.Ε. δεν σταμάτησαν να αυξάνονται δυναμικά, αλλά ποτέ δεν τέθηκε σοβαρά ζήτημα υποκατάστασής τους από τη ΝΜΑ. Τα υπόλοιπα που διαβάσετε είναι για λαϊκή κατανάλωση και διασκέδαση εντυπώσεων από την αναποτελεσματικότητα.

Η κατάσταση μετά τόσα χρόνια δεν έχει ουσιαστικά αλλάξει παρά το ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στην ανάληψη πρωτοβουλίας για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, την οποία πέρασε με ευκολία, ξανά λόγω χαμηλού κόστους, και από τα λοιπά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα μόνα χρήματα που δόθηκαν ήταν για μελέτες, επί αυτού και συναφών αντικειμένων, και ένα άτυχες πρόγραμμα με διάσημο όνομα («Marco Polo»), του οποίου όμως ο προϋπολογισμός κουτσουρεύτηκε από το Ευρωκοινοβούλιο. Τίποτα περισσότερο.

Κατά τα λοιπά, η προώθηση της ΝΜΑ αφέθηκε στον πατριωτισμό των κρατών-μελών, les και δεν αφορούσε την Κοινότητα συνολικά. Κάποια από αυτά τα μέλη, στο βόρειο μέρος της Ε.Ε. κυρίως, έδειξαν μια επιμέλεια όπως π.χ. η Ολλανδία και το Βέλγιο. Τα περισσότερα

κράτη, όμως, δεν ασχολήθηκαν με το ζήτημα και το άφησαν να αργοκινείται. Άλλα κράτη-μέλη, ονόματα δεν λέμε, το αγνόησαν επιδεικτικά μια και το θέμα είχε χαρακτηριστεί από την ίδια την Κομισιόν ως longterm. Μακροπρόθεσμο που λένε οι οικονομολόγοι, ζήσε Μάν μου, που λέει ο λαός. Πώς μπορεί κανείς να αναμένει αποτελέσματα όταν το πρότζεκτ έχει χαρακτηριστεί μακροπρόθεσμο; Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας της Ε.Ε. μπορεί τώρα να ηρεμήσει. Δεν πρόκειται να ζητηθούν ευθύνες, δεν θα υπάρξουν συνέπειες από την κοροϊδία. Ποιος θα σκεφθεί να μεμφθεί την Ευρωπαϊκή Ένωση για την τραγωδία με τα κόντρα πλακέ στην Εθνική, για την έκρηξη στα Καμένα Βούρλα, για τις τόσες συγκρούσεις γιωταχί με ιταλικές;

Στο μεταξύ, οι φάσεις στις οδικές μεταφορές συνεχίζονται. Ουρές χιλιομέτρων καθημερινά, χιλιάδες νεκροί και τραυματίες στους δρόμους κάθε χρόνο, ατμοσφαιρικοί ρύποι στα ύψη και, βεβαίως, χιλιάδες νέα οδικά έργα για να ξεφρακάρει η κυκλοφορία. Ποιος νοιάζεται; Μάλλον κανείς. Τα φορτηγά θερίζουν, τα βυτιοφόρα καίγονται μέσα στα τούνελ ή σκάνε μέσα σε χωριά, τα νοσοκομεία γεμίζουν και γενικά ο χορός καλά κρατεί.

Στις Βρυξέλλες, η κατάσταση διαμορφώνεται κατά τρόπο που να μου θυμίζει την πλήρη επικράτηση της παγκοσμιοποίησης. Όλοι ενάντιον όλων και αμύνεσθαι περί... πάρτης.

Τις πταίει;

Η αδράνεια, η έλλειψη φαντασίας, η απροθυμία για πραγματική στήριξη της πρωτοβουλίας; Σίγουρα θα υπάρχουν και άλλοι, εκτός από αυτούς, λόγοι.

Μπορεί, παραδείγματος χάριν, να βρίσκονται σε δράση λανθάνοντες παράγοντες που έχουν όμως συστηματικό χαρακτήρα. Αν για μια στιγμή, μια μόνο, ξεχωρίσουμε το κυβερνητικό από το εθνικό συμφέρον, τι θα είχε να ωφεληθεί μια κυβέρνηση από την προώθηση των μεταφορών μέσω της θάλασσας; Ελάχιστα πράγματα, άντε να επεκτείνει κάποια λιμάνια, κάποια τέρμινα.

Οι οδικές μεταφορές όμως;

Αυτές είναι άλλο πράγμα. Αυτές ζτάνε αερογέφυρες, τούνελ, ΠΑΘΕ, Αττική Οδό, Εγνατία, Δυτικό Διάδρομο,



δισεκατομμύρια ευρώ σε αναθέσεις έργων, για να σταθούμε λίγο στα δικά μας. Οκτώ ενδιάμεσα στηρίγματα στη γέφυρα ενώ αρκούν τέσσερα. Τα ίδια συμβαίνουν παντού. Τεράστια δημόσια έσοδα από φόρους στα καύσιμα και από διόδια.

Οι οδικές μεταφορές έχουν τον τρόπο τους να είναι αρεστές στις κυβερνήσεις σε αντίθεση με τη ναυτιλία που δεν χρειάζεται τέτοιας τάξεως υποδομές και εν πάση περιπτώσει αγοράζει τα καύσιμά της τράνζιπ.

Η συνεχής προώθηση της οδικής μεταφοράς, με άλλα λόγια, ίσως αποτελεί τη συνισταμένη περισσότερων της μιας - μη δηλουμένων, πλην όμως υπαρκτών - βουλήσεων, κατά τις οποίες το πρόσημο ωφέλειας/κόστους είναι θετικό.

Για να μη βλέπουμε τα πράγματα μονομερώς, ευθύνη έχουν και οι δραστηριοποιούμενοι στη ναυτιλία. Όταν το φορτηγό αυτοκίνητο μεταφέρει τριάντα τόνους φορτίο και το πεντάρι βαπόρι χρειάζεται εκατόν

εξήντα τέτοια για να γεμίσει, δεν χρειάζεται ιδιαίτερη ευφυΐα για να αντιληφθεί κάποιος ότι η συγκέντρωση φορτίων αποτελεί προϋπόθεση για τη μεταφορά φορτίων από τη στεριά στη θάλασσα. Αν δεν μπορείς να τα συγκεντρώσεις, ξε-

χνάς όλες τις πολυάριθμες μεταφορικές ανάγκες μικρομεσαίου μεγέθους γιατί ο ίδιος τις χάρισε στα φορτηγά αυτοκίνητα.

Στα υγρά καύσιμα ισχύει το ίδιο. Όταν έχεις δύο εγκαταστάσεις, για παράδειγμα, μία στην Αθήνα και μία στη Θεσσαλονίκη, και απέχουν 500 χιλιόμετρα, η ακτίνα δράσης για τα βυτιοφόρα είναι 250 χιλιόμετρα με κέντρο την κάθε πόλη. Αν υπάρχει εγκατάσταση στο Βόλο, ο οποίος βρίσκεται στο μέσον της απόστασης, η ακτίνα δράσης των βυτιοφόρων πέφτει στα 125 χιλιόμετρα, διότι η θαλάσσια μεταφορά καυσίμων είναι σημαντικά φθηνότερη.

Με άλλα λόγια, λιγότερα ταξιδεύοντα χιλιόλιτρα βενζίνης ανά χιλιόμετρο εθνικής οδού για να μην κινδυνεύετε από εκρηκτικά φορτία, αγαπητοί μας συμπολίτες. Σας φθάνουν τα βαριά και οκληρά που σήμερα ταξιδεύουν στους δρόμους της ευνομούμενης Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς κανένα χιλιομετρικό περιορισμό.

Ποιος όμως αποφασίζει αν θα ανοίξει ή θα κλείσει η εγκατάσταση στο Βόλο;

Για το άνοιγμα μιας εγκατάστασης (που θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα για την ευρύτερη περιοχή στην ασφάλεια, την κυκλοφορία και την ατμόσφαιρα) χρειάζονται όλων των ειδών οι διαδικασίες και οι άδειες από Αρχές και υπουργεία, καθώς και η παράκαμψη των



αντιρρήσεων της τοπικής κοινότητας που θα διαμαρτυρηθεί για... περιβαλλοντικούς λόγους, ενώ το μόνο που την απασχολεί είναι η ενδεχόμενη μείωση στην αξία γειτονικών οικοπέδων.

Για το κλείσιμο εγκατάστασης δεν χρειάζεται τίποτ' άλλο από τη βούληση της εταιρείας που την έχει. Ασύμμετρες διαδικασίες, όπου το ιδιωτικό συμφέρον του ενός υπερικύχει του δημόσιου συμφέροντος των πολλών.

Μήπως θα έπρεπε να μας απασχολήσει αυτό το ζήτημα για λίγο; Υπάρχει άραγε συνταγματικό θέμα; Θα πρέπει ίσως να προσθέσω ότι η τάση στον αριθμό εγκαταστάσεων στην Ελλάδα είναι πτωτική, διότι οι μικρές εγκαταστάσεις γενικότερα -και εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών ειδικότερα- είναι ασύμφορες από πλευράς εκμετάλλευσης.

Και γιατί είναι ασύμφορες, θα μπορούσε να ρωτήσει κάποιος.

Απλούστατα, διότι η οδική μεταφορά είναι φθηνή. Όσο πιο φθηνή και αποτελεσματική γίνεται η οδική μεταφορά, τόσο πιο ασύμφορες θα γίνουν οι εγκαταστάσεις και τόσο θα αυξάνεται η οικονομική ακτίνα εκμετάλλευσης βυτιοφόρων εις βάρος των πλοίων.

Η μακροχρόνια αντίθεση της χώρας μας στη φορολογία άνθρακος (carbon tax) -που θα επιβάρυνε το ανά χιλιόμετρο κόστος των οδικών μεταφορών- έχει στην κυριολεξία πληρωθεί με αίμα, με συντάξεις αναπηρίας, με ακρωτηριασμούς και με θανάτους στην άσφαλο.

Λιγότερο τραγικές, αλλά εξίσου σημαντικές, είναι οι επιπτώσεις στο μεσογειακό φορτηγό στόλο, ο οποίος είναι υποχρεωμένος να ανταγωνίζεται δύο ενισχυμένους από την Πολιτεία ανταγωνιστές: Το φορτηγό αυτοκίνητο -μέσα από τη συνεχή ανάλωση πόρων για την οδική υποδομή και τη μη πληρωμή από αυτό των λεγόμενων εξωτερικών δαπανών- και το ευθέως επιδοτούμενο τρένο.

Κατά συνέπεια, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ δεν οφείλεται σε τυχαίους παράγοντες, αλλά σε λόγους συγκεκριμένους, πραγματικούς και εύκολα επισημαινόμενους αν μπει κανείς στον κόπο να Εύσει την επιφάνεια.

Αυτό το συμπέρασμα θέτει άμεσα το ερώτημα τι ρόλο έχουν διαδραματίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ιδιαίτερα δε η Κομισιόν, και οι ελληνικές κυβερνήσεις στο θέμα της ΝΜΑ.

Ευτυχώς για την αρχισυντάκτρια του περιοδικού, που έχει ανησυχήσει για το μήκος του αφιερώματος, η απάντηση είναι μονολεκτική:

Μικρό. Τόσο μικρό, όσο και τα διαπιστούμενα για την πρόοδο της ΝΜΑ αποτελέσματα.

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής**
και υλικό αμμοβολής



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα βαφής**
AIRLESS άντλησης
και μεταφοράς υγρών



MUNKEBO



WOMA



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρανσης δεξαμενών**



Μηχανήματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

**ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΜΜΟΒΟΛΗΣ - ΒΑΦΗΣ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΡΡΟΦΗΣΗΣ & ΑΦΥΓΡΑΝΣΗΣ**

Α. Σαλαμίνας 207, 187 56 Κερατσίνι, Πειραιάς
Τηλ.: 210 43.24.200, 210 43.24.201 - Fax: 210 43.29.786
e-mail: clemco@otenet.gr



Η ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ ΠΤΕΡΝΑ της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Φαινομενικά, τα νέα για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) στην Ευρώπη είναι ρόδινα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη υιοθετήσει την ανάπτυξη του Short Sea Shipping ως βασικού πυλώνα της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών μέχρι το 2010. Έχει θεσμοθετήσει τους αυτοκινητόδρομους της θάλασσας ως αναπόσπαστο κομμάτι των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T). Μετά το PACT, έχει θεσπίσει το «Marco Polo» για τη στήριξη του intermodality. Έχει χρηματοδοτήσει πολλά ερευνητικά προγράμματα στον τομέα αυτό. Τέλος, δεν παραλείπει να αναφέρει σε κάθε ευκαιρία την πρόθεσή της να στηρίξει περαιτέρω τον κλάδο αυτό της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ώστε να μετατοπίσει σ' αυτόν τα φορτία που προκαλούν συμφόρηση και πάσης φύσεως άλλα προβλήματα στα ευρωπαϊκά οδικά δίκτυα.



○ Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη,
Καθηγητή ΕΜΠ,
πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.



Αν μάλιστα συγκρίνει κάποιος τις ευρωπαϊκές δραστηριότητες στον τομέα της ΝΜΑ τα τελευταία 10-15 χρόνια με τις αντίστοιχες στις ΗΠΑ ή στον Καναδά, χώρες που εν πολλοίς μαστίζονται από παρόμοια προβλήματα στον τομέα των μεταφορών αλλά βρίσκονται ακόμη στη λίθινη εποχή στο πώς θα τα λύσουν, θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Ευρώπη βρίσκεται έτη φωτός μπροστά από τη Βόρεια Αμερική στην ανάπτυξη του τομέα αυτού. Με βάση όλα τα ανωτέρω, είναι πολύ πιθανό κάποιος να συμπεράνει ότι γενικά τα πράγματα πάνε πολύ καλά για τη ΝΜΑ στην Ευρώπη. Είναι όμως τα πράγματα όντως έτσι ωραία; Κατά την άποψή μου συμβαίνει το αντίθετο: Η κατάσταση είναι άκρως ανησυχητική και δεν διαφαίνεται προοπτική να καλύτερψει στο εγγύς μέλλον. Ας δούμε με λίγα λόγια το γιατί.

Στο συνέδριο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO) που έγινε στο Rotterdam τον Ιούνιο, το πρώτο πράγμα που είπε ο επιτροπός Loyola de Palacio ήταν για τη συνεχιζόμενη πρόθεση της Κομισιόν να στηρίξει τη ΝΜΑ και να εξαλείψει τα «γραφειοκρατικά» εμπόδια που έχει σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Εξέφρασε επίσης την πρόθεσή της να υποβάλει μέσα στο καλοκαίρι το λεγόμενο «λιμενικό πακέτο Νο 2», τη νέα βελτιωμένη έκδοση της Οδηγίας για την απελευθέρωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών, που γνώρισε την ήττα στο Ευρωκοινοβούλιο πέρυσι το Νοέμβριο [1]. Πολλοί βεβαίως εξέφρασαν την έκπληξή τους για τη σπουδή της κας De Palacio να επαναφέρει τόσο γρήγορα ένα τέτοιο θέμα. Άποψη πολλών είναι ότι οποιαδήποτε σοβαρή απόπειρα επαναφοράς παρόμοιας οδηγίας θα πάρει αρκετό χρόνο για να πραγματοποιηθεί, καθ' όσον θα πρέπει να γίνει πολύ σοβαρή ανάλυση τι δεν πήγε καλά πριν και τι πρέπει να γίνει ώστε η επόμενη φορά να μην καταλήξει στο ίδιο φιάσκο (διότι αυτό ακριβώς ήταν).

Οι καλές προθέσεις για τη ΝΜΑ δεν αρκούν αν δεν συνοδεύονται από τα κατάλληλα μέτρα. Ποια όμως είναι αυτά; Πλήρης ασάφεια υπάρχει σχετικά με το αν οι «αυτοκινητόδρομοι της θάλασσας» θα είναι μια άσκηση επί χάρτου ή κάτι το ουσιαστικότερο (και τι ακριβώς). Το «Marco Polo» τελικά παίρνει σημαντικά λιγότερη χρηματοδότηση από ό,τι είχε προηγουμένως διαφημιστεί. Η πρώτη φάση είχε χρηματοδότηση μόλις 15 εκατομμύρια ευρώ και η δεύτερη φάση θα έχει 50 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, η πιο πρόσφατη εκτίμηση του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα, συμφόρηση) είναι το 0,5% του Κοινοτικού Ακαθάριστου Εγ-

χωρίου Προϊόντος, ποσοστό που προβλέπεται να αυξηθεί στο 1% το 2010 αν δεν ληφθεί κάποιο μέτρο. Αυτό αντιστοιχεί σε περίπου 80 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος, ποσό δυσανάλογα μεγάλο με τους πόρους που διατίθενται για το «Marco Polo» ή για όποιο άλλο σχετικό πρόγραμμα.

Δεν μπορεί να κρύψει κανένας το γεγονός ότι παρά τις συζητήσεις επί συζητήσεων τα τελευταία 10-15 χρόνια για τη ΝΜΑ, η εξέλιξή της δεν είναι και τόσο ενθαρρυντική. Κατά τη Λευκή Βίβλο, που περιγράφει την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας μέχρι το 2010, αν και η κίνηση μέσω ΝΜΑ αυξήθηκε περίπου 27% μεταξύ 1990 και 1998, η κίνηση μέσω οδικών μεταφορών αυξήθηκε ακόμη πιο γρήγορα, 35%, στο ίδιο διάστημα. Σύμφωνα με πρόσφατο άρθρο στο Lloyds List [2], η δυναμική αυτή όχι μόνο δεν ανετράπη επί θητείας της κας De Palacio, αλλά κινήθηκε ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση από τον επιδιωκόμενο στόχο.

Ο γενικός γραμματέας της ESPO, Patrick Verhoeven, στην παρέμβασή του στο συνέδριο του Ιουνίου εξέφρασε, μεταξύ άλλων, την ανησυχία του για ενδεχόμενη ασυμβατότητα μεταξύ της πολιτικής μεταφορών και της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον όσον αφορά τα λιμάνια [3]. Πράγματι, με τεράστιο πλήθος νομοθετημάτων για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος, ο προβληματισμός είναι μήπως το βάρος που πέφτει στα λιμάνια για συμμόρφωση με όλα τα νομοθετήματα αυτά τελικά είναι δυσβάστακτο και προκαλέσει αθέμιτο ανταγωνισμό υπέρ των οδικών μεταφορών, τη στιγμή μάλιστα που το εξωτερικό κόστος των τελευταίων εξακολουθεί να υποεκτιμάται στην τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρουν. Αν στο πλαίσιο αυτό προστεθεί η επιδίωξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να καταλογίζονται και ποινικές κυρώσεις σε λιμάνια εάν από ευθύνη τους προκληθεί ρύπανση σε περίπτωση που δεν αποδεχθούν τον ελλιμενισμό πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο και ζητάει καταφύγιο στο λιμάνι αυτό, τότε το θεσμικό τοπίο καθίσταται ακόμη πιο δύσκολο για τα λιμάνια. Τα μέτρα αυτά άρχισαν να συζητούνται ως αποτέλεσμα της τραγωδίας του «Pre-stige» το Νοέμβριο του 2002. Όλα αυτά είναι σίγουρα δυσάρεστα για τη ΝΜΑ με την εξής έννοια: Κανένα φορτίο από τη Μαδρίτη στο Ανόβερο δεν θα προτιμήσει διαδρομή που να περιλαμβάνει θαλάσσιο σκέλος αν οι διαδικασίες και το κόστος στα λιμάνια από τα οποία θα διέλθει το φορτίο δεν είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με τις οδικές μεταφορές.

Αλλά ακόμη και να μην υπήρχαν τα προβλήματα αυτά, ο τομέας που κατά την άποψή μου είναι πολύ πιθανό να αποτελέσει την οριστική ταφόπλακα για τα όποια μεγαλε-



Αναφορές

- [1] De Palacio L., «European sea ports in a dynamic market - ports and the EU agenda», ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.
- [2] «Love her or loathe her, Loyola de Palacio has made no bones about leaving her mark», *Lloyds List*, 29/6/2004.
- [3] Verhoeven P., «Seaports and the EU agenda», ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.
- [4] Dupont C., «Maritime Security», ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.
- [5] Angelo J., «Port and Maritime Security after 1 July 2004», ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.
- [6] Psaraftis H., «Europe port patchwork needs to be redesigned», *Lloyds List*, 22/1/2004.

πήβολα οράματα για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής NMA είναι σίγουρα η ασφάλεια (security). Τομέας στον οποίο αδιαμφισβήτητος ηγέτης ανά τον κόσμο είναι οι ΗΠΑ, με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε ρόλο παρακολούθησης των εξελίξεων (στην καλύτερη περίπτωση) ή λήψης συμπληρωματικών μέτρων που θα αυξήσουν ακόμη περισσότερο το κόστος στα λιμάνια (στη χειρότερη). Στα τελευταία εντάσσεται η πρόθεση της Κομισιόν να προτείνει, εκτός όλων των άλλων μέτρων που έχει ήδη προτείνει (π.χ. Οδηγία για «Port Security»), και Οδηγία για «Inter-modal Security» [4]!

Κανένας δεν αμφισβητεί το ρόλο του security στον κόσμο που ζούμε, και αυτό ισχύει και για τα λιμάνια. Όμως, στο συνέδριο της ESPO, εντύπωση προκάλεσε η παρέμβαση του εκπροσώπου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής [5]. Το ενδιαφέρον στην παρέμβασή του δεν ήταν η πλήρης ετοιμότητα των Αμερικανών σε θέματα εφαρμογής του κώδικα ISPS από 1/7/2004, καθ' όσον αυτό ήταν αναμενόμενο. Αυτό που έκανε εντύπωση ήταν οι πιθανές επιπτώσεις μέτρων που λαμβάνονται μονομερώς από αμερικανικής πλευράς επί των λιμένων εκτός ΗΠΑ. Σαν παράδειγμα, οι Αμερικανοί συζητούν τη στιγμή αυτή στο Κογκρέσο ότι θα πρέπει να υπάρχει και αμερικανική πιστοποίηση των Ξένων λιμένων, αντί για απλή πιστοποίηση από τις χώρες των λιμένων αυτών, όπως επιτάσσει ο κώδικας ISPS. Αν και η Αμερικανική Ακτοφυλακή φέρεται να είναι αντίθετη σε μια τέτοια ρύθμιση, εν τούτοις έχει σε εξέλιξη το «International Port Security Program». Αυτό στα χαρτιά μεν έχει στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ λιμένων, αλλά στην πράξη θα περάσει από το μικροσκόπιο όλα τα λιμάνια με τα οποία έχουν δοσοληψίες οι ΗΠΑ, με άγνωστες επιπτώσεις σε όποια λιμάνια το αποτέλεσμα της έρευνας αυτής δεν είναι αρεστό.

Επίσης προβληματισμό προκάλεσε η διαφαινόμενη ασυμ-

μετρία στις σχέσεις ΗΠΑ και άλλων χωρών σε θέματα ασφάλειας λιμένων, με την έννοια ότι, ενώ οι ΗΠΑ θέλουν να ξέρουν τα πάντα για ένα Ξένο λιμάνι (τοποθετώντας μάλιστα και εκπροσώπους τους εκεί στο πλαίσιο ελέγχου των φορτίων, «στην πηγή», βλέπε Container Security Initiative), η πληροφόρηση που οι ίδιοι είναι διατεθειμένοι να παρέχουν στους Ξένους για τις δικές τους λιμενικές εγκαταστάσεις φαίνεται ότι είναι κάτι λιγότερο από απλόχερη. Η στάση αυτή είναι προφανώς κατανοητή αν σκεφτεί κανένας τη γεωπολιτική θέση των ΗΠΑ σήμερα, αλλά επιτείνει την ανησυχία ως προς το τι πρέπει να κάνει η Ευρώπη.

Σε ένα τέτοιο καθεστώς, και στο βαθμό που η ατμομηχανή του τρένου της ευρωπαϊκής πολιτικής θαλασσιών μεταφορών είναι το security, αλλά η ατμομηχανή είναι made in USA και ο μηχανοδηγός είναι ο καλός Θεός Σαμ, δεν υπάρχει αμφιβολία για το ποια τελικά θα είναι η προτεραιότητα για τα άλλα θέματα της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών γενικά, και για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη ειδικότερα.

Ευχής έργον βέβαια είναι οι Ευρωπαίοι πολιτικοί να πουν κάποτε τα πράγματα με το όνομά τους. Είτε να ομολογήσουν ότι τα ωραία λόγια για τη NMA είναι για λόγους δημοσίων σχέσεων, είτε να βρουν πραγματικά το θάρρος να πάρουν τα μέτρα εκείνα που θα αναπτύξουν δυναμικά τον τομέα αυτό των ευρωπαϊκών μεταφορών, κάτι που πραγματικά είναι επιβεβλημένο όπως οι ίδιοι ξέρουν πολύ καλά. Για το στόχο αυτόν, η επανασχεδίαση του πολύχρωμου μωσαϊκού του θεσμικού πλαισίου ώστε τα λιμάνια να μπορέσουν να προχωρήσουν χωρίς εμπόδια είναι σίγουρα μία από τις αναγκαίες προϋποθέσεις (βλ. και [6]).



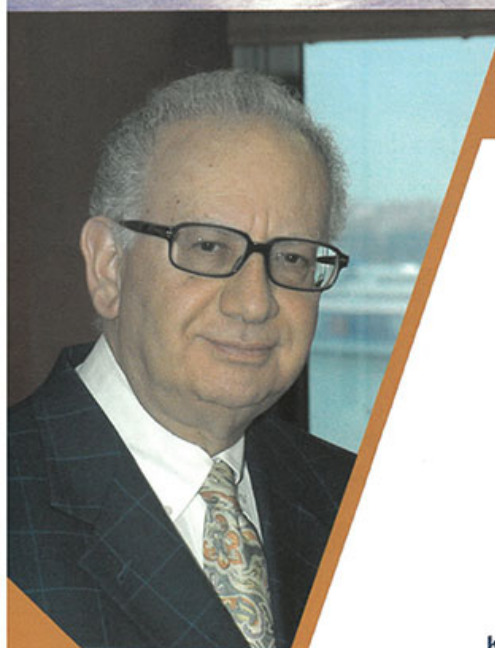
powered by quality

LAMDA Shipyards is a dynamic shipyard, specialized in conversions, repairs and maintenance works for luxury yachts, commercial vessels, specialized crafts and new buildings.

Employing high-caliber personnel and with over 30 years of experience, the shipyard is capable of undertaking complex maritime projects from conception to delivery.



27th klm Old National Road Athens - Corinth • GREECE • TEL: +30 2105515700 • FAX: +30 2105548750
<http://www.lamda-development.net> • E-MAIL: shipyards@lamda-development.net



Προχωράμε

στον εξορθολογισμό του συστήματος με κύριο γνώμονα τη διαφάνεια

Τη σημαντική επιρροή της λιμενικής βιομηχανίας στην οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα της Ελλάδας, την προσπάθεια αναβάθμισης των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, τη δυνατότητα των λιμένων να ενταχθούν σε ένα ολοκληρωμένο μεταφορικό δίκτυο, αλλά και τη διαμόρφωση πολιτικών που έχουν σκοπό την επίτευξη των στόχων που καλούνται να εξυπηρετήσουν οι λιμένες, αναλύει στη συνέντευξή του ο κ. Γ. Βλάχος.

Ο νέος Γ.Γ. του ΥΕΝ επισημαίνει, μεταξύ άλλων, τη δεδομένη βούληση του ΥΕΝ για τον καλύτερο δυνατό συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των λιμένων της Αττικής και υποστηρίζει ότι οι σχέσεις της Πολιτείας με τους 12 Οργανισμούς Λιμένων είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία και δεν παραβαίνουν τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού.

συνέντευξη

του Γεωργίου Βλάχου, γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής



Ακαδημαϊκοί και φορείς της ναυτιλίας έχουν εκφράσει σκέψεις σχετικά με τη σύσταση ενός ενιαίου οργανισμού που θα περιλαμβάνει τους λιμένες της Αττικής. Ποιο είναι το δικό σας σχόλιο.

Η ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος πραγματοποιείται στο πλαίσιο ενός ενιαίου σχεδίου που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των αναγκών για οικονομική ανάπτυξη και συνοχή του ελληνικού χώρου, αλλά και στην επίτευξη του στόχου της ανάδειξης της χώρας σε κέντρο παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών.

Αυτός ο συνολικός σχεδιασμός αναγνωρίζει τις ανάγκες που εξυπηρετούν οι λιμένες της Αττικής και αποσκοπεί στην ενίσχυση του συμπληρωματικού τους ρόλου, ενώ ευνοεί την ανάπτυξη συμμαχιών σε μια σειρά από ζητήματα στα οποία υπάρχει πεδίο συνεργασίας.

Ωστόσο, ο θεσμός της λειτουργίας των δώδεκα λιμένων, και κατά συνέπεια και των λιμένων της Αττικής, με τη μορφή των Ανωνύμων Εταιρειών, βρίσκεται στα πρώτα του βήματα ενώ βρισκόμαστε στη φάση αξιολόγησης της μέχρι σήμερα λειτουργίας τους. Επί πλέον, η εισαγωγή της ΟΛΠ Α.Ε. όπως και της ΟΛΘ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών δημιουργεί νέα δεδομένα στο χώρο της λιμενικής βιομηχανίας.

Η απόφαση για τη σύσταση ενός ενιαίου οργανισμού για τους λιμένες της Αττικής κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική. Γι' αυτόν το λόγο, μία τέτοια απόφαση θα πρέπει να βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα, που θα προκύψουν από την αξιολόγηση της λειτουργίας των λιμένων μετά ένα χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο θα εξασφαλίζονται συνθήκες ώριμης λειτουργίας τους. Παρ' όλα αυτά, η βούληση του ΥΕΝ για τον καλύτερο δυνατό συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των λιμένων της Αττικής είναι δεδομένη.

Κατά τη γνώμη σας, ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο ανεπιτυχές αποτέλεσμα των ιδιωτικών λιμένων; Στην Ελλάδα λειτουργούν ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες εξυπηρετούν αποκλειστικά τις ανά-

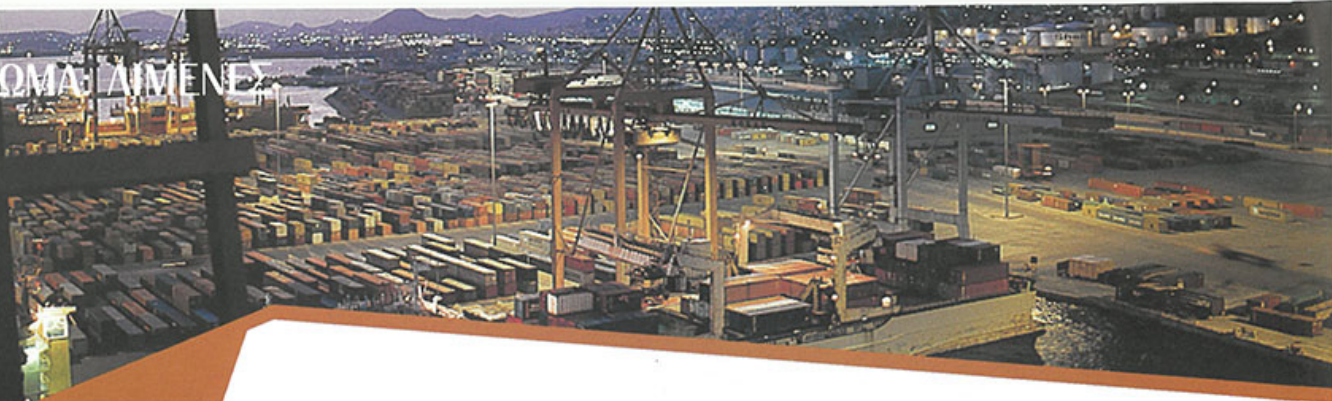
γκες συγκεκριμένων επιχειρήσεων για τη φορτοεκφόρτωση συγκεκριμένων φορτίων, καθώς και το ιδιωτικό λιμάνι στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας, και η μέχρι σήμερα λειτουργία τους θεωρείται επιτυχημένη.

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία πραγματοποιείται ουσιαστικά μέσω της εισαγωγής της ΟΛΠ Α.Ε. και της ΟΛΘ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ενώ επιδιώκεται η μελλοντική συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και στο μετοχικό κεφάλαιο των υπολοίπων 10 λιμένων - Ανωνύμων Εταιρειών.

Η εισαγωγή ιδιωτικών κεφαλαίων στην υποδομή των μεταφορών γενικότερα, αλλά και στη λιμενική υποδομή και ανωδομή, προέκυψε ως αναγκαιότητα εξαιτίας τόσο της σπουδαιότητας των μεταφορών για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας όσο και της απαίτησης εξεύρεσης κεφαλαίων για επενδύσεις. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική παραγωγή έχει διάφορες μορφές και στις περισσότερες των περιπτώσεων ο ιδιωτικός και ο δημόσιος τομέας συνυπάρχουν, συνεργάζονται και συντονίζονται στη λιμενική παραγωγή.

Στις περιπτώσεις της πλήρους ιδιωτικοποίησης των λιμένων σε ορισμένες χώρες, τα αποτελέσματα μπορεί να μην ήταν τα αναμενόμενα σε σχέση με τις προσδοκίες που είχαν αναπτυχθεί. Ωστόσο, η σοβαρή και αξιόπιστη αξιολόγηση της λειτουργίας αυτών των λιμένων θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν της τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στις χώρες αυτές σε σχέση με τη λειτουργία των ιδιωτικών λιμένων.

Η λιμενική βιομηχανία είναι μία σύνθετη βιομηχανία παραγωγής υπηρεσιών, της οποίας η λειτουργία επηρεάζει πολλές πλευρές της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της ενδοχώρας που καλείται να εξυπηρετήσει. Αυτή η ιδιαιτερότητα της λιμενικής βιομηχανίας, αλλά και οι συνθήκες της χώρας στην οποία αυτή αναπτύσσεται, θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν κατά το σχεδιασμό της λιμενικής λειτουργίας και της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική παραγωγή.



Για ποιο λόγο ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν έχει επισκεφθεί μέχρι σήμερα τους λιμένες της χώρας πλην του ΟΛΠ; Πώς κρίνεται η λειτουργία γραφείου ΥΕΝ στον ΟΛΠ καθώς και τις αντιδράσεις πολλών εκπροσώπων της ναυτιλίας;

Η ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος της χώρας και η αναβάθμιση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών είναι στις άμεσες προτεραιότητες της ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το γεγονός όμως ότι βρισκόμαστε σε ολυμπιακή χρονιά και ότι το ΥΕΝ εμπλέκεται άμεσα με την ασφαλή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, δημιουργεί σημαντικές υποχρεώσεις. Η λειτουργία γραφείου ΥΕΝ στον ΟΛΠ αποσκοπεί στην αναβάθμιση του Οργανισμού, κυρίως λόγω της ιδιαίτερης σημασίας και του ρόλου του στην ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος συνολικά αλλά και στην άσκηση αποτελεσματικότερης εποπτείας, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2688/99 περί μετατροπής των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Ανώνυμες Εταιρείες. Στον προαναφερθέντα νόμο αναφέρεται με σαφήνεια ότι ο ΟΛΠ Α.Ε. είναι ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφελείας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, λειτουργεί κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαύει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελεί υπό την εποπτεία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θεωρείτε ότι οι ελληνικοί λιμένες μπορούν να εξυπηρετήσουν το όραμα της Ναυτιλίας Κοντινών Αποστάσεων; Ποιες προβλέψεις έχουν γίνει για την υποστήριξη της Λιμενικής Πολιτικής από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης;

Οι λιμένες αποτελούν βασικό μοχλό στη προσπάθεια για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Η εξυπηρέτηση αυτής της προσπάθειας θα πρέπει να εξεταστεί στο γενικότερο πλαίσιο του σχεδιασμού των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των θαλάσσιων διαδρόμων καθώς και του στόχου για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Ειδικότερα, η ανάπτυξη του θαλασσιού διαδρόμου που συνδέει την Αδριατική και το Ιόνιο με την ανατολική Μεσόγειο και την Κύπρο και η αξιοποίηση των διασυνδέσεων των ελληνικών λι-

μένων, που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με το Ευρωπαϊκό Μεταφορικό Δίκτυο, είναι στις βασικές προτεραιότητες του σχεδιασμού του ΥΕΝ και αναμένεται να έχουν σημαντική συμβολή στην επιχειρησιακή ετοιμότητα των λιμένων προκειμένου αυτά να εξυπηρετήσουν το στόχο της ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Επί πλέον, γίνεται σημαντική προσπάθεια για την αξιοποίηση των ευκαιριών χρηματοδότησης που παρουσιάζονται είτε μέσω του προγράμματος «Marco Polo» είτε μέσω των χρηματοδοτήσεων που αφορούν στα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ & ΛΠ) καταβάλλει γενναίες προσπάθειες για την αξιοποίηση πόρων του Γ' ΚΠΣ προς όφελος των λιμένων. Η προσπάθεια αφορά τόσο στα τομεακά προγράμματα του Γ' ΚΠΣ, όπως για παράδειγμα το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΚιΠ με στόχο την εισαγωγή των λιμένων στην Κοινωνία της Πληροφορίας, όσο και στα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, όπου καταβάλλεται συστηματική προσπάθεια για τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση πόρων προς όφελος των λιμένων.

Οι λιμένες ως Ανώνυμες Εταιρείες πλέον, με κύριο μέτοχο το κράτος, θεωρείτε ότι πρέπει να λαμβάνουν τη συνεχόμενη οικονομική υποστήριξη του ΥΕΝ ή θα πρέπει να ανεξαρτητοποιηθούν οικονομικά και διοικητικά, όπως για παράδειγμα το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»; Η συνεχόμενη οικονομική υποστήριξη αντιβαίνει στην κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού;

Η μετατροπή των 12 σημαντικότερων λιμένων σε Ανώνυμες Εταιρείες αποτελεί μια σημαντική θεσμική πρωτοβουλία, η οποία βρίσκεται στη διαδικασία της ενδιάμεσης αξιολόγησής της, ενώ η διαδικασία αυτή θα περιλαμβάνει ανάλυση κόστους - οφέλους για κάθε λιμένα. Η διασφάλιση της βιώσιμης λειτουργίας των 12 λιμένων αποτελεί άμεση προτεραιότητα του ΥΕΝ, η οποία ωστόσο θα πρέπει να εξετάζεται στο πλαίσιο του ιδιαίτερα σύνθετου ρόλου που καλούνται αυτοί οι λιμένες να επιτελέσουν σε σχέση με τις οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες που εξυπηρετούν. Στο πλαίσιο αυτό, οι σχέσεις της Πολιτείας με τους 12 Οργανισμούς Λιμένων είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία και σε καμία περίπτωση δεν παραβαίνουν τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού.



ΣΤΑΒΑΛΚΑΝΙΑ ΟΛΟΙ ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ



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

ΤΘ 10467, GR 541 10 Θεσσαλονίκη Τηλ: 2310.593 911 Fax: 2310.510 500
Internet site: www.thpa.gr e-mail: secretariat@thpa.gr

Ο πρ. πρόεδρος της Ν.Δ. Μιλτιάδης Έβερτ δήλωσε προσφάτως ότι η «ολιγωρία δεν έχει χρώμα». Ως γενικός γραμματέας Λιμένων, ποιες κινήσεις θα κάνετε για την προώθηση της Λιμενικής Πολιτικής;

Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του ελληνικού λιμενικού συστήματος αποτελεί το βασικό στρατηγικό στόχο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ & ΛΠ). Η επίτευξη αυτού του στόχου απαιτεί την υιοθέτηση συγκεκριμένων πολιτικών αλλά και την ταχεία αντιμετώπιση άμεσων αναγκών το επόμενο διάστημα.

Στις πολιτικές προτεραιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής συγκαταλέγονται η επαναξιολόγηση του υφιστάμενου εθνικού συστήματος λιμένων, η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των λιμένων έτσι ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά τους, καθώς και η χορήγηση μέσω διαφανών διαδικασιών αδειών πρόσβασης στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρείες.

Η βελτίωση του συνόλου των λιμενικών υποδομών και της διαχείρισης αυτών για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την αξιοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και η καλύτερη σύνδεση της λειτουργίας των λιμένων με τα αστικά κέντρα που εξυπηρετούν, αναμένεται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στον εκσυγχρονισμό του ελληνικού λιμενικού συστήματος.

Η επιχειρησιακή ένταξη των λιμένων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και η λειτουργία του νέου θαλάσσιου διαδρόμου που θα συνδέει την Αδριατική και το Ιόνιο με την ανατολική Μεσόγειο και την Κύπρο, δημιουργεί νέα δεδομένα και νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη και αναβάθμιση των ελληνικών λιμένων. Παράλληλα, γίνεται προσπάθεια για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων με την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές. Στο πλαίσιο αυτό διενεργείται έρευνα προκειμένου να προχωρήσουμε στη συγκριτική αξιολόγηση των τελών των ελληνικών λιμένων με τα αντίστοιχα που ισχύουν σε ανταγωνιστικές χώρες της Ευρώπης.

Η ΓΓΛ & ΛΠ αποτελεί εκείνο το θεσμικό όργανο που έχει την ευθύνη για την προώθηση της λιμενικής πολιτικής γι' αυτό επιδιώκεται η ενίσχυση του έργου της και η μείωση της γραφειοκρατίας στην έγκριση έργων λιμενικής υποδομής.

Οι επαγγελματικές ενασχολήσεις αρκετών από τα νέα πρόσωπα στις διοικήσεις λιμένων δεν έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Η έλλειψη γνώσης ή πείρας δεν θα καθυστερήσει τις όποιες εξελίξεις στους αντίστοιχους λιμέ-

νες; Γενικότερα, θεωρείτε ότι η αντικατάσταση διοικήσεων στους Οργανισμούς Λιμένων ύστερα από κάθε αλλαγή κυβέρνησης είναι προς όφελος του ελληνικού λαού; Το όραμα και ταυτόχρονα ο στόχος της ύπαρξης ενός λιμενικού συστήματος που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις, προϋποθέτει την ύπαρξη συγκεκριμένων πολιτικών που θα αποτελέσουν τα εργαλεία για τη επίτευξη αυτού του στόχου. Η ηγεσία του ΥΕΝ έχει διατυπώσει με σαφήνεια τις πολιτικές της προτεραιότητες και επιλογές και αυτές θα πρέπει να αποτελούν το γνώμονα για τη διαχείριση και λειτουργία των λιμένων. Η αποδοχή των παρατήσεων των προηγούμενων διοικήσεων και η τοποθέτηση των νέων εντάσσεται στη λογική της αποδοχής και εφαρμογής μιας ενιαίας πολιτικής, η οποία καθορίζεται από την εκάστοτε κυβέρνηση.

Οι καθυστερήσεις που έχουν παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια, και οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις είναι σημαντικές, αφορούν κυρίως στην υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος των λιμένων και οφείλονται σε μια σειρά από λόγους, όπως π.χ. γραφειοκρατία, έλλειψη συντονισμού μεταξύ των υπηρεσιών, που δεν σχετίζονται με την έλλειψη πείρας των διοικούντων τους λιμένες. Σήμερα ζούμε σε μια εποχή ταχύτατων και σημαντικών αλλαγών σε όλους τους κλάδους της οικονομίας. Η ικανότητα των διοικήσεων να αντιλαμβάνονται αυτές τις αλλαγές και να προσανατολίζουν τις επιχειρήσεις ή τους φορείς που διοικούν προς την κατεύθυνση της προσαρμογής στις νέες απαιτήσεις, αποτελεί θεμελιώδες χαρακτηριστικό της αποτελεσματικής διοίκησης. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, η επιλογή των νέων διοικήσεων έγινε με αυστηρά κριτήρια και με την αξιολόγηση της εντιμότητάς τους και της ικανότητάς τους να ανταποκριθούν σε αυτές τις απαιτήσεις.

Έντονη φημολογία στο λιμάνι του Πειραιά υποστηρίζει ότι ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ευνοϊκότερη μεταχείριση από άλλες. Ποια είναι η δική σας άποψη; Η επαναξιολόγηση του εθνικού λιμενικού συστήματος και ειδικότερα της λειτουργίας των 12 ελληνικών λιμένων που λειτουργούν με τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρείας, περιλαμβάνει την αξιολόγηση δύο σημαντικών λειτουργιών του, δηλ. της δυνατότητας του να ανταποκρίνεται με επάρκεια στις απαιτήσεις των χρήστων και της εξασφάλισης της βιώσιμης λειτουργίας των λιμένων. Στο πλαίσιο αυτής της αξιολόγησης θα διερευνηθούν πιθανές στρεβλώσεις στη λειτουργία όλων των λιμένων και, εάν αυτές διαπιστωθούν, θα προχωρήσουμε σε όλα τα αναγκαία μέτρα για τον εξορθολογισμό του συστήματος με κύριο γνώμονα τη διαφάνεια.

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«The Flag of Responsibility»

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Affiliated web sites:

www.Global-Money.com

www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com



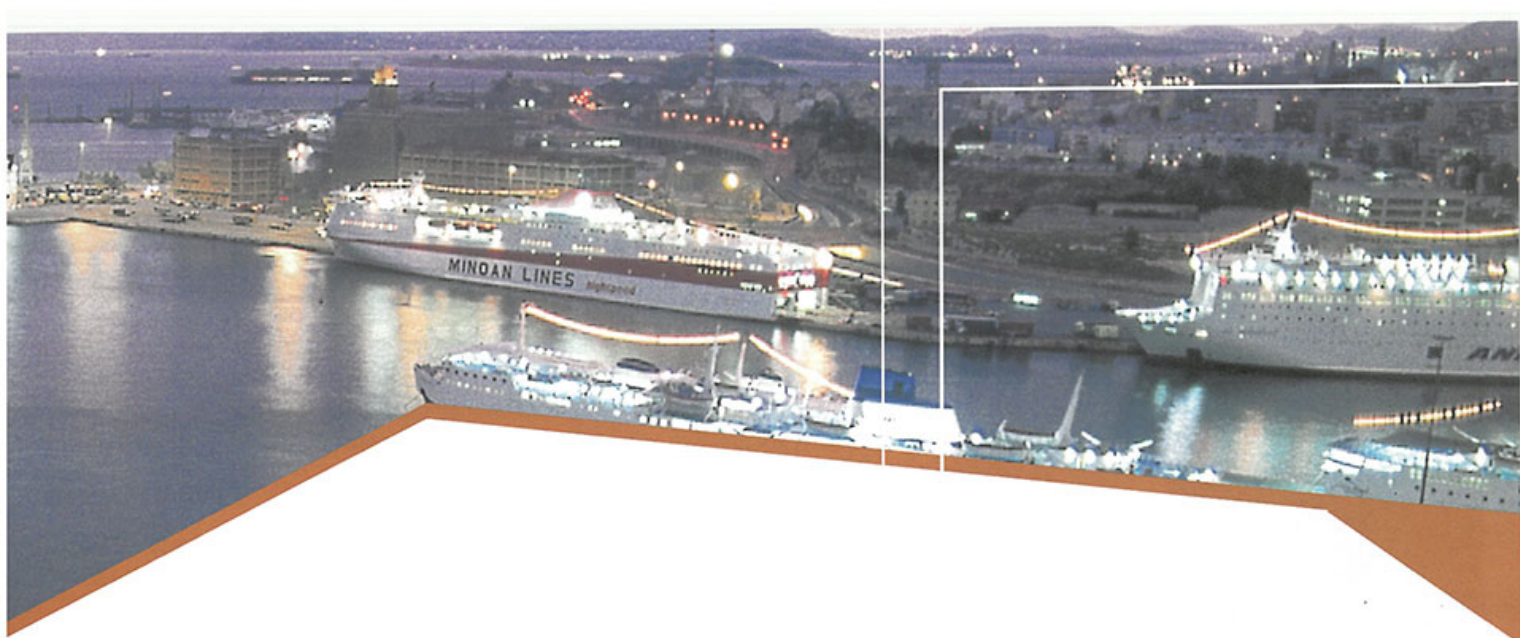
Επείγουσα προτεραιότητα η αλλαγή νοοτροπίας στον ΟΛΠ

Το πρώτο στην τάξη λιμάνι του εθνικού λιμενικού συστήματος, το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ευρώπη και ένα από τα σπουδαιότερα στον κόσμο για το διεθνές εμπόριο, συγκεντρώνει όλες τις προϋποθέσεις ώστε να αναδειχθεί σε διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού και περιφερειακού εμπορίου και να διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της χώρας μας.

Ο νέος διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., Νίκος Γιαννής, στην ενδιαφέρουσα συνέντευξη που μας παραχώρησε, αναλύει τα μέτρα που σκοπεύει να λάβει προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του λιμένος Πειραιά, αναφέρεται στην εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας και φύλαξης που σε ορισμένα σημεία είναι υψηλότερα από τις απαιτήσεις του IMO, υποστηρίζει την ουσιαστική συμβολή του ΟΛΠ σε πολλούς τομείς τόσο της εγχωρίου οικονομίας όσο και της τοπικής κοινωνίας και της ζωής στον Πειραιά και τους γειτονικούς δήμους και κατονομάζει τις σημαντικές δυσκολίες που αντιμετώπισε αναλαμβάνοντας τα νήια της διοίκησης του ιστορικού λιμανιού.

συνέντευξη

του Νίκου Γιαννή, διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ



Ποια είναι τα στοιχεία εκείνα που καθιστούν το λιμάνι του Πειραιά ανταγωνιστικό και τι μέτρα σκοπεύετε να λάβετε προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητά του;

Η στρατηγική θέση του Πειραιά στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας, προσφέρει τις προϋποθέσεις ώστε να αναδειχθεί το λιμάνι σε διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού και περιφερειακού εμπορίου και να διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της χώρας. Επί πλέον, η αναβάθμιση των υποδομών και της συγκοινωνιακής πρόσβασης στο λιμάνι που συντελέστηκαν τα τελευταία χρόνια εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, το καθιστούν ένα από τα πιο ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου. Και βεβαίως, όπως γνωρίζετε, ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και το τρίτο στον κόσμο στην επιβατική κίνηση.

Όσον αφορά στη διακίνηση των εμπορευμάτων (κυρίως containers και αυτοκίνητα), ο ΟΛΠ Α.Ε. λειτουργεί σχεδόν μονοπωλιακά στο εγχώριο εμπόριο, αφού διακινεί ένα αξιόλογο μέγεθος της ελληνικής αγοράς. Αξίζει να σημειωθεί πως περίπου 400.000 αυτοκίνητα διακινούνται από το Car Terminal στο Κερατσίνι ετησίως, ενώ για τα εμπορευματοκιβώτια ο αριθμός ξεπερνά τις 1.600.000 μονάδες (TEUs) περίπου το χρόνο, γεγονός που κατατάσσει τον Πειραιά στα πρώτα 50 λιμάνια στον κόσμο στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Τα μέτρα που έχουμε λάβει για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι πρώτα απ' όλα ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα, που καλύπτει την περίοδο έως το 2007 και στοχεύει στη βελτίωση των υποδομών, στην αύξηση της δυναμικότητας και της παραγωγικότητας, καθώς και στην αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών του λιμένος. Επιπροσθέτως, εστιάζουμε την προσοχή μας στην ενίσχυση της συνεργασίας μας με τους πελάτες-χρήστες του λιμένος. Τέλος, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η μετασλυμπιακή εκμετάλλευση της υποδομής είναι πρωταρχικής σημασίας και γι' αυτό απαιτούνται πρωτοβουλίες ακόμη και σε εθνικό επίπεδο.

Πόσο έτοιμος είναι ο ΟΛΠ για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS;

Όπως γνωρίζετε, το λιμάνι του Πειραιά θα δεχθεί στους χώρους του κρουαζιερόπλοια-πλωτά Ξενοδοχεία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Με αφορμή αυτό το μελλοντικό γεγονός, τόσο στην περιοχή της Ολυμπιακής Φιλοξενίας, όσο και στον υπόλοιπο χώρο του επιβατικού και εμπορικού λιμένα, έχουν εκτελεσθεί έργα υποδομής και μέτρων ασφάλειας. Τα έργα αυτά της ασφάλειας αφορούν:

- Πρόσθετη περιφράξη.
- Αισθητήρες.
- Δημιουργία νέων πυλών.
- Κάμερες.
- Πρόσθετο φωτισμό.
- Sonar.
- Προστασία από πλοία του Λιμενικού.
- Ειδικά δίκτυα αποτροπής επιθέσεων σε πλοία.
- Πρόσθετη φύλαξη κατά τη διάρκεια των Αγώνων από το Λιμενικό αλλά και άλλες ειδικές δυνάμεις αν χρειασθεί.

Αν και τα έργα αυτά εστιάζονται στον κεντρικό λιμένα, θα υπάρχουν αυξημένα μέτρα σε όλο το λιμάνι. Έχει γίνει ο διαγωνισμός για την πρόσληψη αναγνωρισμένου οργανισμού ασφαλείας για να συντάξει τις απαραίτητες μελέτες και σχέδια, για να είναι το λιμάνι συμβατό με τις διατάξεις του ISPS CODE, και ήδη αξιολογούνται οι προτάσεις που έχουν κατατεθεί έτσι ώστε σύντομα να είμαστε και τυπικά έτοιμοι. Ακόμη σας ενημερώνω ότι έχει ανακοινωθεί από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο είναι υπεύθυνο σύμφωνα με τον ISPS Code να δημοσιοποιήσει, μέσω της βάσης δεδομένων του International Maritime Organisation (IMO), τα λιμάνια και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας που θέτει ο κώδικας αυτός, ότι ο σταθμός διακίνησης επιβατών εξωτερικού πληροί τις προϋποθέσεις αυτές. Πιστεύουμε ότι σύντομα θα ανακοινωθούν και για τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του λιμένος.

Για τους πιο πάνω λόγους θεωρώ ότι το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα πλέον ασφαλή λιμάνια στην Ευρώπη, εφαρμόζοντας μέτρα ασφαλείας και φύλαξης που σε ορισμένα σημεία είναι υψηλότερα από τις απαιτήσεις του IMO.

Ποιος πιστεύετε ότι είναι ο ρόλος του εθνικού λιμενικού συστήματος και ποια είναι η συνεισφορά του λιμένος Πειραιά στην τοπική και εθνική οικονομία;

Ο ρόλος του εθνικού λιμενικού συστήματος προσλαμβάνει οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές προεκτάσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΟΛΠ διαδραματίζει σημαντικό και στρατηγικό ρόλο στον ελληνικό χώρο, έχοντας ουσιαστική συμβολή σε πολλούς τομείς τόσο της εγχώριας οικονομίας όσο και της τοπικής κοινωνίας και της ζωής στον Πειραιά και τους γειτονικούς δήμους. Ενδεικτικά αναφέρουμε τη συνεισφορά του ΟΛΠ σε τομείς και δραστηριότητες όπως:

1. **Μεταφορές και εγχώρια οικονομία.**
2. **Εισαγωγές/εξαγωγές.**
3. **Ποντοπόρος ναυτιλία:** Ο Πειραιάς, από την ανάπτυξή του ως εμπορικό λιμάνι στα μέσα της δεκαετίας του 1970 έως σήμερα, έχει προσελκύσει μεγάλο μέρος της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Σχεδόν όλες οι ελληνικών συμφερόντων διεθνείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν παρουσία στον Πειραιά. Πολλές απ' αυτές έχουν μεταφέρει σημαντικές δραστηριότητές τους (operations, chartering) στον Πειραιά.
4. **Ακτοπλοΐα:** Συνδέει την ηπειρωτική με τη νησιωτική Ελλάδα.
5. **Κρουαζιερόπλοια και τουρισμός.**
6. **Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες.**
7. **Απασχόληση:** Στον ΟΛΠ εργάζονται σήμερα περίπου 1.700 άτομα. Μεγάλο μέρος του προσωπικού προέρχεται από τους όμορους δήμους του Πειραιά, όπου το βιοτικό επίπεδο είναι αισθητά χαμηλότερο του μέσου όρου της Αττικής και η εργασιακή ανασφάλεια ή ακόμα και η ανεργία αποτελούν κοινωνικό πρόβλημα.
8. **Απασχόληση σε άλλους κλάδους:** Οι δραστηριότητες του ΟΛΠ έχουν πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς, που με τη σειρά τους δημιουργούν σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας στον Πειραιά για διάφορες κοινωνικές ομάδες.
9. **Τεχνογνωσία:** Ο ΟΛΠ διαθέτει την εμπειρία και την υποδομή, ώστε τα επόμενα χρόνια να αναπτύξει τεχνογνωσία σε θέματα οργάνωσης και διαχείρισης λιμένων και μεταφορών. Η τεχνογνωσία αυτή θα είναι πολύτιμη για την εφαρμογή της σε άλλους λιμένες τό-

σο στην Αττική όσο και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Η άρτια οργάνωση των υποδομών διακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων στον ελλαδικό χώρο θα συμβάλει ουσιαστικά στην αύξηση της παραγωγικότητας στην ελληνική οικονομία.

10. Προστασία του περιβάλλοντος.

Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η ανάπτυξη του ΟΛΠ δεν μπορεί να εξετάζεται παρά μόνο σε συνάρτηση με την τοπική κοινωνία. Η εξασφάλιση καλών σχέσεων του ΟΛΠ με την τοπική κοινωνία υλοποιείται μέσω της συμβολής αυτού στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή και μέσω δράσεων που συμβάλλουν στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος.

Ποια είναι τα έργα πρόσβασης με τις υπόλοιπες ελληνικές μητροπόλεις; Είστε ικανοποιημένος από τη συνεργασία σας με το ΥΠΕΧΩΔΕ;

Οι σχέσεις μας με το ΥΠΕΧΩΔΕ ήταν πάντα καλές. Οι πρόσφατες αλλαγές στην περιφερειακή λεωφόρο του Πειραιά, και συγκεκριμένα στο κεντρικό λιμάνι, βελτίωσαν σημαντικά την πρόσβαση. Όμως θεωρούμε ότι υπάρχουν ακόμη πολλά περιθώρια για βελτίωση της πρόσβασης τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων στο λιμάνι. Παράλληλα, ο εσωτερικός δακτύλιος που ήδη ολοκληρώνει ο ΟΛΠ Α.Ε. και δίνει έξοδο στα φορτηγά στη λεωφόρο Σχιστού και μέσω αυτής στο εθνικό δίκτυο, βελτίωσε σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων των γύρω περιοχών, απαλλάσσοντάς τους από τη διαρκή κίνηση των βαρέων οχημάτων. Η ολοκλήρωση του τμήματος που κατασκευάζει το ΥΠΕΧΩΔΕ στο χώρο της Δραπετσώνας θα ολοκληρώσει τον εσωτερικό δακτύλιο του ΟΛΠ Α.Ε. και θα ανακουφίσει ακόμη περισσότερο την γύρω περιοχή. Η ολοκλήρωση των υποδομών στην ευρύτερη περιοχή που γίνεται λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, θα εξυπηρετήσει θετικά και το λιμάνι του Πειραιά.

Αναλάβετε πρόσφατα πρόεδρος του ΟΛΠ. Μπορείτε να αναφέρετε τη μεγαλύτερη δυσκολία που μέχρι σήμερα αντιμετωπίσατε;

Η βούληση για ταυτόχρονη επίτευξη της μέγιστης διαφάνειας και αποτελεσματικότητας, που αποτελεί σταλάντευτη δέσμευση της κυβέρνησης του πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή, απαιτεί τη σύσσωμη δέσμευση των πάντων, εργαζομένων, χρηστών, πολιτών και διοίκησης, για αλλαγή της νοοτροπίας μας. Αυτή η αλλαγή, ενώ υπό φυσιολογικές συνθήκες απαιτεί αρκετό χρόνο για να συμβεί, σήμερα αποτελεί την άμεση, επείγουσα προτεραιότητα σε ένα ταχύτατα μεταβαλλόμενο και ανταγωνιστικό παγκόσμιο χερσαίο και θαλάσσιο στίβο. Η δυσκολία αυτή είναι και η μεγάλη πρόκληση για όλους μας.

Maneuvering System Problems ?



Our company is an official partner of Bosch Rexroth. Bosch Rexroth offers a comprehensive range of pneumatic, electronic and electro-pneumatic components with a wide range of applications such as maneuvering systems for marine industry. Additionally we offer services for any type of maneuvering systems **all over the world**.

C&A's activities are also about the matters, which concern supplies, installations and repairs of:

- * **Water Ingress Detection Systems**
- * **Door Alarm Monitoring Systems**
- * **High Level & Overfill Alarms**
- * **Gas Detection Systems**
- * **Main Engines & Generators Controls**
- * **Fire Detection Systems**
- * **Inert Gas Systems**
- * **Boiler Controls**

C&A
CONTROLS & AUTOMATION
TRADING & CONSTRUCTION Co

STAVROS KASSIDIARIS LTD

97, Agchialou & Aegaleo Str., 185 44 Piraeus, Greece
Tel.: + 30 210 4636000, Fax: +30 210 4624471
E-mail: info@kassidiaris.gr, www.kassidiaris.gr

Rexroth
Bosch Group
Sales Partner



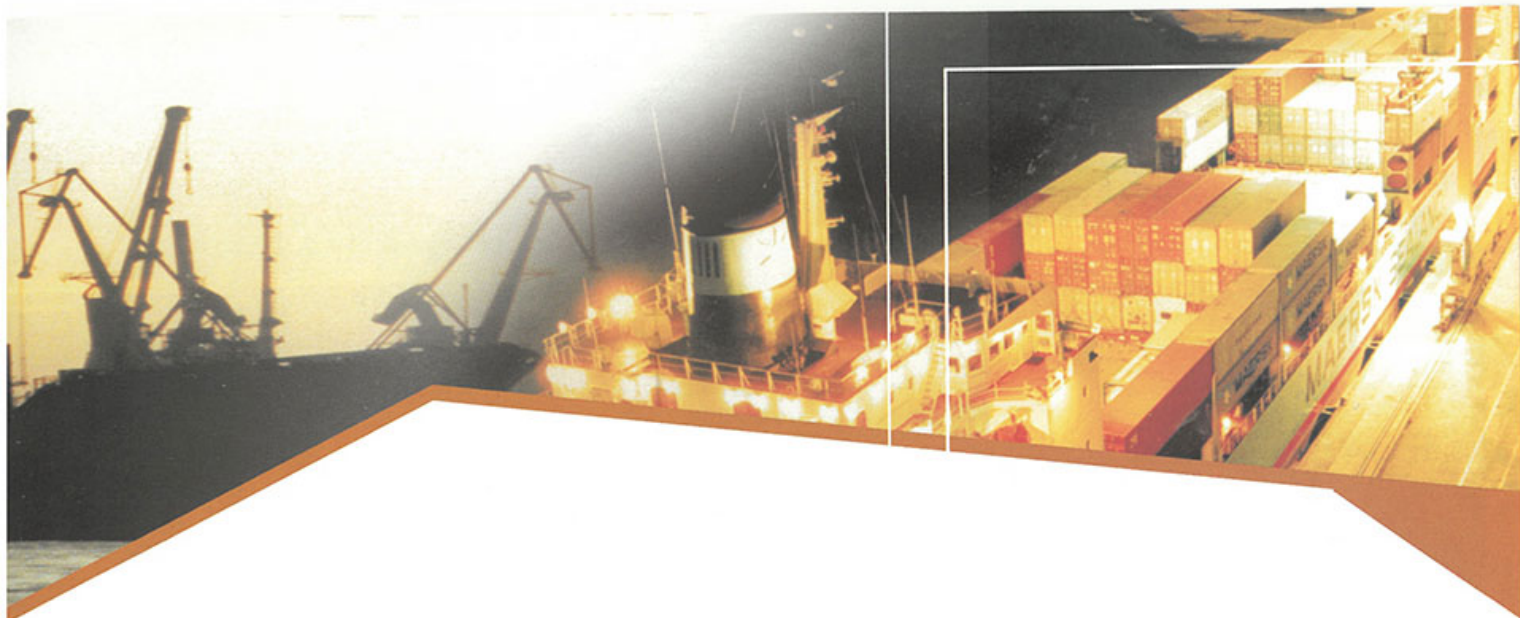
Η ανάπτυξη των λιμανιών είναι σημαντική για την εθνική οικονομία και για την τοπική ανάπτυξη και απασχόληση

Η τιμολογιακή πολιτική του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχονται, ιδίως στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, είναι ένα από τα βασικά στοιχεία που τον καθιστούν ανταγωνιστικό.

Για την «πύλη της Βαλκανικής», το λιμάνι που κατέχει την πλεονεκτική γεωγραφική θέση και εξυπηρετεί τα φορτία της Βορείου Ελλάδας, της FYROM, της Δυτικής Βουλγαρίας και τμημάτων των Αλβανίας, Ρουμανίας, Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και χωρών της Μαύρης Θάλασσας, μιλάει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο πρόεδρος της ΟΛΘ Α.Ε. κ. Χριστόφορος Κουτίτας.

συνέντευξη

του Χριστόφορου Κουτίτα, προέδρου της ΟΛΘ Α.Ε.



Ποια είναι τα στοιχεία εκείνα που καθιστούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ανταγωνιστικό και τι μέτρα σκοπεύετε να λάβετε προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητά του;

Στοιχεία που καθιστούν το λιμάνι ανταγωνιστικό είναι η τιμολογιακή πολιτική του και οι υπηρεσίες που παρέχονται, ιδίως στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων.

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί όλο το 24ωρο, όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Οφείλω επίσης να τονίσω τις συνθήκες ασφάλειας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης όσο και της αποθήκευσης.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας θα βασιστεί και στην εσωτερική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών (τεχνολογία, οργάνωση), αλλά και στην προώθηση της υλοποίησης των συγκοινωνιακών υποδομών στην ενδοχώρα του λιμανιού. Ένα ακόμα έργο που θα συμβάλει θετικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας είναι η κατασκευή και λειτουργία εμπορευματικού κέντρου.

Πόσο έτοιμος είναι ο ΟΛΘ για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS;

Αυτήν τη στιγμή ο λιμένας Θεσσαλονίκης είναι έτοιμος κατά 95%. Αυτό οφείλεται στην υλοποίηση έργων και οργάνωση, παράλληλα με την ολυμπιακή ασφάλεια. Με τη συμβολή τεχνικού συμβούλου θα είμαστε έτοιμοι σε σύντομο χρόνο για πιστοποίηση.

Ποιος πιστεύετε ότι είναι ο ρόλος του εθνικού λιμενικού συστήματος και ποια είναι η συνεισφορά του λιμένα Θεσσαλονίκης στην τοπική και εθνική οικονομία; Το εθνικό σύστημα λιμένων, με συντονιστή την ΕΛΙΜΕ,

αποτελεί το εργαλείο προώθησης των συμφερόντων της χώρας, αλλά και της συμμετοχής της στο διεθνές εμπορικό γίγνεσθαι.

Η ανάπτυξη των λιμανιών είναι ιδιαίτερα σημαντική τόσο για την εθνική οικονομία όσο και για την τοπική ανάπτυξη και απασχόληση. Ειδικά ο λιμένας Θεσσαλονίκης έχει ως σημαντικότερη προοπτική την ανάληψη ενός κεντροβαρικού ρόλου στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών από Άπω Ανατολή προς Ευρώπη (την ονομαζόμενη Θαλάσσια Εγνατία).

Ποια είναι τα έργα πρόσβασης με τις υπόλοιπες ελληνικές μητροπόλεις; Είστε ικανοποιημένος από τη συνεργασία σας με το ΥΠΕΧΩΔΕ;

Στο πλαίσιο του υφισταμένου συστήματος οδικών και σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, το σημαντικότερο ζητούμενο αυτή τη στιγμή είναι η ολοκλήρωση της Εγνατίας και η σύνδεση του λιμένα Θεσσαλονίκης με την ΠΑΘΕ. Συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ, καθώς και με τα άλλα αρμόδια υπουργεία, αναμένεται σε συνάρτηση με την υλοποίηση των μεγάλων έργων της πόλης μας (υποθαλάσσια - επέκταση 6ου προβλήτα). Προς το παρόν, είμαστε στο στάδιο των προκαταρκτικών επαφών.

Αναλάβετε πρόσφατα πρόεδρος του ΟΛΘ. Μπορείτε να αναφέρετε τη μεγαλύτερη δυσκολία που μέχρι σήμερα αντιμετωπίσατε;

Ελάχιστος σημασίας δυσκολία έχει το ζήτημα της ταχύτατης ολοκλήρωσης της διαδικασίας πιστοποίησής μας ως προς την Ασφάλεια των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS).

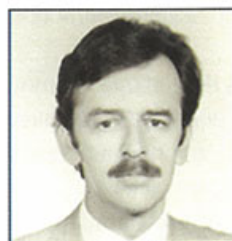
Στον ορίζοντα, όμως, φαίνονται σημαντικότερα ζητήματα που μπορεί να ενέχουν και αντίστοιχες δυσκολίες.



Η νέα ηγεσία στους εθνικούς λιμένες

Τα «Ναυτικά Χρονικά» σας παρουσιάζουν το προφίλ των νέων προσώπων που θα απασχολήσουν στο εξής τη λιμενική επικαιρότητα της χώρας μας.

Εμείς τους συνοδεύουμε με ευχές για την υλοποίηση ενός εποικοδομητικού έργου με γνώμονα την οικονομική ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών.



Βάσος Ελευθέριος
Οργανισμός Λιμένος
Ηγουμενίσσας

Ο νέος πρόεδρος του Ο.Λ. Ηγουμενίσσας ονομάζεται Βάσος Ελευθέριος του Σταύρου. Γεννήθηκε το 1945.

Τελείωσε το εξατάξιο γυμνάσιο Ηγουμενίσσας και εισήχθη στη Σχολή Υπομηχανικών Αθηνών στο τμήμα Μηχανολόγων.

Συνέχισε τις σπουδές του όπου και εισήχθη στην Οδοντιατρική Σχολή του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Εγκαταστάθηκε στην Ηγουμενίσσα όπου ασκεί το οδοντιατρικό επάγγελμα από το 1974 έως και σήμερα.

Υπήρξε γραμματέας των Τεχνικών Σχολών Ηγουμενίσσας (ΚΤΕΕ). Έχει εκλεγεί μέλος του Οδοντιατρικού Συλλόγου Θεσπρωτίας όπου υπηρέτησε ως γεν. γραμματέας και ακολούθως εξελέγη το 1999 πρόεδρος του Οδοντιατρικού Συλλόγου για δεύτερη συνεχή φορά έως και σήμερα.





Βιδάκης Γεώργιος **Οργανισμός Λιμένος** **Ηρακλείου**

Ο πρόεδρος του Λιμένος Ηρακλείου ονομάζεται Βιδάκης Γεώργιος. Ο κ. Βιδάκης φοίτησε στο Πανεπιστήμιο Φλωρεντίας, στην Αρχιτεκτονική Σχολή.

Επαγγελματική σταδιοδρομία: Γραφείο μελετών, κατασκευών, επιβλέψεων στο Ηράκλειο Κρήτης.

Η συμμετοχή του σε επαγγελματικές ενώσεις είναι η εξής: Μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ), μέλος του συμβουλίου της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ Ανατολικής Κρήτης, μέλος του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων, μέλος του Εμποροβιομηχανικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου, μέλος του Εμπορικού Συλλόγου.

Στην πολιτική του σταδιοδρομία έχει διατελέσει δημοτικός σύμβουλος δήμου Ηρακλείου, υποψήφιος δήμαρχος δήμου Καστελλίου, πρόεδρος Πολιτιστικών και Αθλητικών Συλλόγων και Σωματείων, γραμματέας του Ινστιτούτου Οικονομικών και Πολιτικών Ερευνών Κρήτης, πρόεδρος της Ειρηνιστικής Κίνησης ΚΙΠΑΕΑ Κρήτης, μέλος σε επιστημονικές επιτροπές.



Καραμπουρνιώτης Ανδρέας **Οργανισμός Λιμένος Καβάλας**

Ο κ. Ανδρέας Καραμπουρνιώτης έχει απολυτήριο πρακτικού λυκείου και είναι γνώστης της Αγγλικής γλώσσας.

Διετέλεσε γενικός γραμματέας και αντιπρόεδρος της ΝΕΕ-

ΔΗΚ Ν. Καβάλας.

Δύο φορές εκλεγμένος δημοτικός σύμβουλος (στην πρώτη τριάδα) το 1975 και το 1986 με τη Ν.Δ.

Γενικός γραμματέας και αντιπρόεδρος Α΄ του Εμπορι-

κού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Καβάλας για οκτώ χρόνια. Έχει διατελέσει πρόεδρος για είκοσι χρόνια των Ιχθυεμπόρων και Αντιπροσώπων Ιχθυοπαραγωγών Ν. Καβάλας, για δέκα χρόνια πρόεδρος, αντιπρόεδρος και γ. γραμματέας της ΠΑΕ Α.Ο. Καβάλας.

Ο κ. Καραμπουρνιώτης είναι ιχθυέμπορος - εισαγωγέας - εξαγωγέας ψαριών σε όλο τον κόσμο και ιδιαίτερα στην Ιαπωνία για 25 χρόνια.



Παρασκευής Ιωάννης **Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου**

Ο κ. Ιωάννης Παρασκευής γεννήθηκε στο Λαύριο και ήταν υπάλληλος ΔΕΗ (ΑΗΣ Λαυρίου τομέας Χημείου).

Από το 1995 ασχολείται με τα κοινά ως ακολούθως:

1995 - 1997 ως δημοτικός σύμβουλος της πλειοψηφίας του δήμου Λαυρεωτικής.

1998 - 1999 ως αντιδήμαρχος δήμου Λαυρεωτικής.

2000 - 2002 ως δήμαρχος του δήμου Λαυρεωτικής.

2002 έως σήμερα ως δημοτικός σύμβουλος, επικεφαλής της μειοψηφίας του δήμου Λαυρεωτικής.

Επίσης την περίοδο 2001 - 2002 αντιπροσώπευε το δήμο Λαυρεωτικής στο Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.

Προτεραιότητες του νέου προέδρου για το λιμένα Λαυρίου είναι:

- Η κατασκευή των δύο finger piers που θα διευκολύνουν την προσδόρμιση των πλοίων.
- Η ολοκλήρωση της κατασκευής των κρηπιδωμάτων του νοτίου τμήματος του λιμένος, που θα αυξήσει το μήκος του κατά περίπου 300 μέτρα.
- Η κατασκευή - επέκταση του νοτίου τμήματος.

- Ο διαγωνισμός για τη δημιουργία τμήματος σκαφών αναψυχής (μαρίνα) τριακοσίων θέσεων περίπου.
- Ο διαγωνισμός για την κατασκευή δύο επιβατικών σταθμών στο λιμάνι, ένα στον επιβατικό τομέα και ένα στον τουριστικό τομέα ζώνης Schengen.
- Η κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου στήριξης της επαγγελματικής αλιείας.
- Στήριξη του επαγγελματικού γιότινγκ.
- Κατασκευή των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης του λιμένος.



Σουβλάκης Δημήτρης

Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

Ο νέος πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας ονομάζεται Σουβλάκης Δημήτρης. Γεννήθηκε στον Ποταμό Κέρκυρας και είναι πτυχιούχος του Παντείου Πανεπιστημίου.

Εργάστηκε ως υπάλληλος του υπουργείου Οικονομικών με βαθμό του διευθυντού και ως οικονομικός επιθεωρητής.

Συνδικαλιστική δραστηριότητα: Εκλεγμένος επί σειράν ετών σύνεδρος της ΠΟΕ-ΔΟΥ.

Ο κ. Σουβλάκης υπήρξε ιδρυτικό μέλος και επί πολύ καιρό ταμίας στην Ένωση Ποδοσφαιρικών Σωματείων Ζακύνθου, καθώς και αντιπρόεδρος της Ένωσης Ποδοσφαιρικών Σωματείων Κέρκυρας και διοικητικό μέλος επί σειράν ετών διαφόρων Πολιτιστικών και Αθλητικών Σωματείων στο νομό Κέρκυρας.



Σούρλας Πέτρος

Οργανισμός Λιμένος Βόλου

Ο κ. Πέτρος Σούρλας γεννήθηκε στο Ριζόμυλο Μαγνησίας το 1953 και αποφοίτησε από το 2ο Γυμνάσιο Βόλου. Είναι διπλωματούχος αρχιτέκτονας μηχανικός του Πανεπιστημίου

Φλωρεντίας & μεταπτυχιακού τμήματος Συγκοινωνιολογίας του Πανεπιστημίου Ρώμης.

Ασκεί το ελεύθερο επάγγελμα του αρχιτέκτονα μηχανικού, με έδρα το Βόλο, δραστηριοποιούμενος σε μελέτες, επιβλέψεις, κατασκευές & εκτιμήσεις ακινήτων.

Έχει εκλεγεί ως μέλος Δ.Σ. του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Μαγνησίας, μέλος της αντιπροσωπείας της Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων, μέλος της αντιπροσωπείας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος από το έτος 1987, γενικός γραμματέας του ΤΕΕ Μαγνησίας κατά τη διετία 1999-2001, μέλος της Διοικούσας του ΤΕΕ από το έτος 1999, μέλος ΣΑΔΑΣ, νομαρχιακός σύμβουλος στο Ν. Μαγνησίας (εκλογές Νοεμβρίου 2002), εκπρόσωπος ΕΝΑΕ Ν. Μαγνησίας, γραμματέας του νομαρχιακού συμβουλίου Ν. Μαγνησίας, αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης και Έρευνας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας (ΚΕΚΑΝΑΜ), μέλος της Νομαρχιακής Επιτροπής Δημοσίων Έργων, μέλος της Επιτροπής Κυκλοφοριακών Θεμάτων του δήμου Ν. Ιωνίας Μαγνησίας.

Στόχοι του, μετά την πρόσφατη ανάληψη των καθηκόντων του ως προέδρου του Δ.Σ. του Ο.Λ. Βόλου, είναι η σε σύντομο χρόνο αποπεράτωση των υπό κατασκευήν

TURBOCHARGERS REPAIR



NAPIER



SPECIALISED SERVICE STATION



έργων, η ασφάλεια των εγκαταστάσεων του λιμένα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων και του γεγονότος ότι ο Βόλος είναι ολυμπιακή πόλη και η προώθηση της κατασκευής νέων έργων υποδομής για την αναβάθμιση του λιμένα.



Τζιλιάβης Βασίλης

Οργανισμός Λιμένος Ραφίνας

Ο Βασίλης Τζιλιάβης διετέλεσε για 20 συνεχόμενα χρόνια δήμαρχος της Νέας Μάρκης και συνέδεσε την παρουσία του σ' αυτό το αιρετό θεσμικό αξίωμα με την πλήρη αναμόρφωση της Νέας Μάρκης και των συνοικιών της.

Εκλέχθηκε δήμαρχος για πρώτη φορά το 1978, όταν η Νέα Μάρκη ήταν ακόμα ένα χωριό, και συνέβαλε αποτελεσματικά στο να αποκτήσει υποδομή και προσωπικότητα. Έγινε στην αρχή πόλη με προοπτικές ανάπτυξης για να εξελιχθεί, σιγά σιγά, σε σύγχρονο θέρετρο που σφύζει από ζωή και δημιουργία.

Η Νέα Μάρκη, μ' αυτές τις κατακτήσεις, άνοιξε το δρόμο για ένα ακόμα καλύτερο μέλλον. Σ' αυτήν τη θετική εξέλιξη η συμβολή του Βασίλη Τζιλιάβη υπήρξε τεράστια και πρωταγωνιστική.

Ο Βασίλης Τζιλιάβης, από τον Ιούνιο του 2004, ανέλαβε πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Ραφίνας προσδοκώντας και θέλοντας να βοηθήσει αποτελεσματικά στην περαιτέρω αναβάθμιση και ανάπτυξη του ΟΛΡ.



Χριστοδούλου Κωνσταντίνος

Οργανισμός Λιμένος Πατρών

Ο πρόεδρος του Λιμένος Πατρών, Κωνσταντίνος Δ. Χριστοδούλου, γεννήθηκε στην Αθήνα το 1956 και τελείωσε τις γυμνασιακές του σπουδές στην Κυπαρισσία. Το 1983 πήρε το

πτυχίο του αρχιτέκτονος μηχανικού από το Πανεπιστήμιο του Παλέρμο της Ιταλίας, η δε διπλωματική του εργασία ήταν με θέμα «ΠΑΤΡΑ κυκλοφορία Λιμένων και αστική υφή».

Παρακολούθησε το μεταπτυχιακό τμήμα του περιβαλλοντικού σχεδιασμού πόλεων και κτιρίων του ΕΑΠ και ολοκλήρωσε με επιτυχία τις θεματικές του ενότητες. Από το 1986 μέχρι σήμερα ως ελεύθερος επαγγελματίας ασχολείται με τη σύνταξη μελετών και επίβλεψη ιδιωτικών έργων.

Επίσης από το 1992 απασχολείται από την ΥΝΕΜΤΕ του υπουργείου Πολιτισμού σε μελέτες και επιβλέψεις αποκατάστασης διατηρητέων κτιρίων και μνημείων και κυρίως σε ό,τι αφορά τα έργα που είναι ενταγμένα στα κοινοτικά προγράμματα.

Χρημάτισε μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων, μέλος του Πειθαρχικού Συμβουλίου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Δυτικής Ελλάδος, είναι πρόεδρος της Δημοκρατικής Κίνησης Μηχανικών Δυτικής Ελλάδος και μέλος Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος.

Από τον Ιούνιο του 2004 είναι πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΛΠΑ Α.Ε.

CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

8, ARISTOTELOUS STR., DRAPETSONA 186 48
Tel. +30 210 4082680/1, Fax. +30 210 4082682
e-mail. turbomar@otenet.gr



Ένα ναυτικό Σώμα που μάχεται τη ναυτικότητά του

Του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Αφορμή για να γραφούν οι παρακάτω σκέψεις αποτέλεσε το γεγονός ότι με το Νόμο 2936/2001, που πρόωθησε το Λιμενικό Σώμα, οι εισαγόμενοι στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών (ΔΣΛ), προελεύσεως Εμπορικού Ναυτικού, περιορίζονται στο 20% του αριθμού των εισακτέων κάθε χρόνο στη Σχολή. Και για τους μη γνωρίζοντας, μέχρι την έκδοση του παραπάνω νόμου τα ποσοστά αυτά ήταν:

- α) 40% απόφοιτοι ΑΕΙ θεωρητικής κατεύθυνσης.
- β) 40% απόφοιτοι Ακαδημιών Ε.Ν. τετραετούς τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, διπλωματούχοι Γ τάξεως Ε.Ν. με πρόσθετη θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών μετά την απόκτηση του διπλώματος Γ τάξεως.
- γ) 20% απόφοιτοι ΑΕΙ πολυτεχνικών σχολών.

Με το νέο νόμο η σύνθεση και τα ποσοστά έγιναν:

- α) 60% απόφοιτοι ΑΕΙ μεγάλου φάσματος προέλευσης, περιλαμβανομένων επιπροσθέτως και των γυμναστών, δασκάλων, φιλολόγων, ψυχολόγων κ.λπ.!!!
- β) 20% από τους από το Εμπορικό Ναυτικό προερχομένους (από το 40% που ήταν).
- γ) 20% από τους αποφοίτους ΑΕΙ πολυτεχνικών σχολών (όπως και προηγουμένως).

Κατά συνέπεια, με το νέο νόμο περικόπηκε 20% από τους από το Ε.Ν. προερχομένους για να αυξηθεί 20% το ποσοστό των αποφοίτων ΑΕΙ προκειμένου να περιληφθούν και γυμναστές, φιλόλογοι, μεταφραστές, ψυχολόγοι κ.λπ.!!!

Πραγματικά πρόκειται για εξοργιστική διάταξη, που δείχνει το πόσο απροκάλυπτα ένα ναυτικό σώμα με ναυτική σχολή να μάχεται τη ναυτικότητά του και πόσο με υπογείες διαδικασίες προσπαθεί να ξεριζώσει από μέσα του οτιδήποτε το συνδέει με τη θάλασσα και τη ναυτικότητα. Αλήθεια, δεν αντιλαμβάνονται ότι ξεριζώνοντας τη ναυτικότητα του Σώματος ξεριζώνουν από πάνω του τη ναυτική στολή και τις ευγενείς ναυτικές μας παραδόσεις. Είναι θλιβερό να διαπιστώνει κανείς το αντιναυτικό κλίμα που έχει δημιουργηθεί στους κόλπους του Λιμενικού Σώματος και ότι τα στελέχη του, ναυτικής προέλευσης, έχουν τεθεί σε «οιονεί διωγμό» και απομόνωση.

Πράγματι, είναι πολύ δύσκολο να απαντήσει κανείς για τους επιτακτικούς λόγους που οδήγησαν την Υπηρεσία σε μια τέτοια ρύθμιση, για την οποία μπορούν να δοθούν πολλές ερμηνείες, μεταξύ των οποίων προέχουσα θέση έχουν οι προσωπικές αντιπαλότητες, μικρότητες, σκοπιμότητες αλλά και ευτελείς ιδιοτελείες, αγνοώντας κατά προκλητικό τρόπο τις πραγματικές ανάγκες και της ναυτιλίας και της κοινωνίας.

Γιατί πριν από δεκαετίες το ποσοστό αυτό ήταν 30% όταν το Σώμα δεν είχε αποκτήσει ούτε εκατοντάδες σκάφη, ούτε τηλεπικοινωνίες, ούτε έρευνα και διάσωση, ούτε επιθεωρήσεις για την αξιοπλοΐα των πλοίων, ούτε Port State Control, ούτε IMO, ούτε θάλαμο επιχειρήσεων, ούτε θαλάσσια ρύπανση, ούτε περιπολίες στα θαλάσσια σύνορα, ούτε λαθρομετανάστες, ούτε τρομοκρατικές ενέργειες στη θάλασσα, ούτε λαθρεμπόριο, ούτε βεβαίως σχεδιασμό και εκτέλεση ναυτικών επιχειρήσεων, αλλά ούτε και η ναυτική εκπαίδευση είχε την εξέλιξη που έχει τα τελευταία χρόνια.

Και δεν είναι μόνο η παραπάνω διεύρυνση των ναυτικών αρμοδιοτήτων του Σώματος, είναι αντιδιαμετρικά και η συρρίκνωση των αρμοδιοτήτων αυτών που θεωρούνταν αμιγώς διοικητικού - υπαλληλικού χαρακτήρα όπως τα NAT, Ο.Ν., ΤΠΕΝ, η Διεύθυνση Πρόνοιας, οι Διευθύνσεις Λιμένων (μετά την ίδρυση της Γραμματείας Λιμένων), η Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (μετά την ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Ακτοπλοΐας Συγκοινωνιών), η πρώην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων με τα βασικότερα τμήματά της, τα διπλώματα και την απογραφή, να έχουν στελεχωθεί και θα στελεχωθούν με πολιτικό προσωπικό.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, αφενός μεν της διεύρυνσης των επιχειρησιακής κατεύθυνσης διοικητικών αρμοδιοτήτων και ναυτικών επιχειρησιακών αποστολών του Σώματος και αφετέρου της συρρίκνωσης των διοικητικών - υπαλληλικών αρμοδιοτήτων, προκύπτει ότι οι επιχειρησιακές και ναυτικής κατεύθυνσης αρμοδιότητες σήμερα καλύπτουν το 80% των συνολικών αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος. Κατά συνέπεια, όχι μόνον ήταν αναγκαία η διατήρηση του 40% προελεύσεως Ε.Ν. αλλά εδικοιοιογείτο η αύξηση του στο 60% του αριθμού των εισαγομένων με αντίστοιχη μείωση των θεωρητικής κατεύθυνσης ΑΕΙ στο 20%. Εάν

δεν λάβουμε υπόψη το πραγματικό γεγονός ότι οι αξιωματικοί Λ.Σ. προελεύσεως Ε.Ν. εγγράφονται στα ΑΕΙ άνευ εξετάσεων και μεγάλος αριθμός από αυτούς, για τους δικούς τους λόγους ο καθένας, εφόσον το επιθυμεί, αποκτά και πτυχίο ΑΕΙ, σημαίνει ότι με τα καθημερινά δεδομένα δεν υπάρχει (επαναλαμβάνω δεν υπάρχει) πρόβλημα αδυναμίας στελέχωσης ούτε και μιας ακόμη Διεύθυνσης του υπουργείου, που σήμερα στελεχώνει το Λ.Σ. που δεν θα μπορούσε να στελεχωθεί με αξιωματικούς Λ.Σ., αποφοίτους της Σχολής αλλά προελεύσεως Εμπορικού Ναυτικού. Με άλλα λόγια, και αν ακόμη το 80% των εισαγομένων ήταν προέλευσης Ε.Ν. και ουδείς από αυτούς ήταν είτε οικονομικής κατεύθυνσης, είτε φιλόλογος, είτε θεολόγος, είτε γυμναστής, είτε ψυχολόγος!!! Και θα ήταν αυθαιρεσία να αποφανθεί κανείς ότι ένας εργατικός και φιλόδοξος αξιωματικός προελεύσεως Ε.Ν. θα ήταν περισσότερο ακατάλληλος για το Λ.Σ. από έναν αδιάφορο ή ιδιοτελώς συμπεριφερόμενο αξιωματικό άλλης προελεύσεως. Αυτά διδάσκει και η ιστορία του Λ.Σ. και η πορεία των στελεχών του Σώματος.

Και παραμένει γεγονός αδιαμφισβήτητο πως αξιωματικοί Λ.Σ. προελεύσεως Ε.Ν. υπηρετώντας στις επιχειρησιακές κατεύθυνσεις Διευθύνσεις και Υπηρεσίες, και όχι βεβαίως μόνο σ' αυτές -το επαναλαμβάνω και όχι μόνο σ' αυτές-, προσέδωσαν με τη σκληρή δουλειά τους και την αφοσίωσή τους ιδιαίτερη διάσταση και κύρος στην Υπηρεσία και προέβαλαν το Σώμα και τα ναυτιλιακά θέματα με την παρουσία τους στο εσωτερικό και στο εξωτερικό.

Προσक्रούει ασφαλώς το άρθρο αυτό στη μετριοφροσύνη πολλών επωνύμων στελεχών και δεν αναφέρει τα ονόματά τους.

Όμως, με την πολύπλευρη συμβολή τους κατάφεραν το Σώμα να έχει φτάσει σήμερα σε ένα επίπεδο зηλευτής ωριμότητας και ετοιμότητας, να προστατεύει διεθνώς τα ναυτιλιακά μας συμφέροντα αλλά και τον Έλληνα πολίτη που δραστηριοποιείται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και αισθάνεται περισσότερο ασφαλής.

Και αυτή την ιστορική πορεία του Σώματος και των στελεχών Λ.Σ. προελεύσεως Ε.Ν. δεν μπορούν να την αμαυρώσουν ούτε να τη διαγράψουν όποιοι και να είναι οι εμπνευστές (οι οποίοι με βεβαιότητα δεν είναι πολιτικοί) αυτής της προσβλητικής και κατάπτυστης διάταξης που δεν τιμά ούτε το Λ.Σ. με τη ναυτική του στολή, ούτε το ναυτικό κόσμο, ούτε τη ναυτική μας χώρα.

Πρόκειται χωρίς αμφιβολία για μια προμελετημένη αντισυναδελφική, εμπάθη και ύπουλη ενέργεια που ξεκινά χωρίς αμφιβολία από προσωπικές αντιπαλότητες και μεγαλοϊδεατισμούς που εξακολουθούν να θεωρούν την αποστολή του Σώματος συγκρινόμενη μόνο με του Διπλωματικού Σώματος, ταυτίζοντας τη συνείδηση του λιμενικού αξιωματικού με τη συνείδηση του διπλω-

ματικού υπαλλήλου.

Στόχος ήταν με την ενέργεια αυτή να προσπαθήσουν να υποβαθμίσουν τα ναυτικής προέλευσης στελέχη αποκόποντας τον ομφάλιο λώρο του Σώματος με τη θάλασσα, με τη ναυτική οικογένεια, τους ναυτικούς και προπαντός με την πλοιαρχική τάξη, για την οποία το ίδιο Σώμα φέρει στο ακέραιο την ευθύνη της εκπαίδευσης μέσα από τις Ακαδημίες Ε.Ν. Αλλά και στη συνέχεια αναπότρεπτα το Λ.Σ. συνεργάζεται με τον πλοίαρχο για την καλή λειτουργία των πλοίων και της ναυτιλίας, σήμερα δε πολύ περισσότερο σε σύγκριση με τις προηγούμενες εποχές.

Πρόκειται για μια εχθρική συμπεριφορά κατά της πλοιαρχικής τάξεως με ευρύτερες προεκτάσεις που καθιστά αναγκαία την παρέμβαση και αυτών των οικείων συνδικαλιστικών φορέων, γιατί πρόκειται για εξοργιστική ενέργεια προερχόμενη μέσα από το Σώμα, που αποδεικνύει πέρα από τα χαμόγελα και τις ευγένειες τα πραγματικά αισθήματα που το συνδέουν με το ναυτικό κόσμο και τους φορείς του.

Και η αδικία αυτή γίνεται ακόμα πιο εύγλωπτη και «βγάζει μάτι» αν σκεφτεί κανείς ότι σύμφωνα με το νόμο ουδείς περιορισμός τίθεται εάν, λόγω χάρη, οι 60 επιτυχόντες είναι γυμναστές ή φιλόλογοι για να εισέλθουν και οι 60 στη Σχολή. Με άλλα λόγια, ο νόμος δεν θέτει θέμα οι γυμναστές που θα εισέλθουν να είναι σε αριθμό αναλόγως των αναγκών του Σώματος, ενώ αντίθετα με περίσσεια φαρισσισμού το προβλέπει (άρθρο 1 παρ. 3) για το 20% των εκ του Ε.Ν. προερχομένων (σε πλοίαρχους ή μηχανικούς).

Για φανταστείτε σε ένα ναυτικό Σώμα με ναυτική στολή, με ναυτικούς βαθμούς, με σπαθιά και στρατιωτικά μετάλλια και με αρμοδιότητες ναυτικής κατεύθυνσης που ξεπερνούν το 80% των συνολικών διοικητικών αρμοδιοτήτων του Σώματος, να νομοθετούμε για εισαγωγή, αναλόγως των αναγκών στη Σχολή, των προελεύσεως Ε.Ν. και να μη νομοθετούμε αναλόγως των αναγκών για τους γυμναστές ή φιλόλογους!!! Πρόκειται για παραλογισμό. Πρόκειται για υπονόμηση της ναυτιλιακής υποδομής της χώρας. Πρόκειται για ψευδονήγρους ναυτικούς τίτλους του Σώματος που στο εξωτερικό προβάλλει την εικόνα της Coast Guard προκειμένου να κερδίζει κύρος και αναγνωρισιμότητα.

Τέτοιες συντεχνιακές φύσεις νοοτροπίες, αντιλήψεις και πρακτικές καθυπόταξης και υποβίβασης συναδέλφων με «πισώπλτες μαχαιριές» περισσότερο θυμίζουν φορέα αλληλοσπαρασσόμενων φατριών που βρί-



σκουν την ευκαιρία, όταν τους ευνοούν οι συνθήκες, να πλήττουν τους εκτός συντεχνίας συναδέλφους τους. Αυτά δεν αρμόζουν σε ναυτικό Σώμα με στρατιωτική οργάνωση και με πολλαπλές επιτελικές και επιχειρησιακές αρμοδιότητες και αποστολές. Γιατί αν συμβαίνουν, τότε υπάρχει σύγχυση ταυτότητας. Μήπως τελικά βρισκόμαστε μπροστά σε μια τέτοια πραγματικότητα; Ατυχώς περιφέροντας τη σημαία της «ναυτιλιακής πολιτικής», προσπαθούμε να δημιουργήσουμε απροσπέλαστα στεγανά κυρίως για τα στελέχη του Α.Σ. ναυτικής προέλευσης.

Όμως η στεγανότητα έσπασε εκ των έσω. Γιατί, ενώ μέχρι πριν από λίγα χρόνια το υπηρεσιακό αντικείμενό της οροθετούσαν βασικά οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας και Διεθνών Σχέσεων, μετά τη συρρίκνωση των αρμοδιοτήτων του Α.Σ. τα όριά της επεκτάθηκαν και προς τις άλλες ανεξάρτητες διευθύνσεις, όπως της Επιθεώρησης των Εμπορικών Πλοίων, της Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας, της Ναυτικής Εργασίας, της Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος.

Και αυτό οδηγεί σε πολύ δυσάρεστες σκέψεις, γιατί φαίνεται το Σώμα να ακολουθεί μια πολύ ύπουλη μεθόδευση ώστε σταδιακά όλες τις διοικητικές αρμοδιότητες να τις πιλοφορεί με το λεξιλόγιο όρο «ναυτιλιακή πολιτική» ώστε να μην υπηρετούν στις θέσεις αυτές, ούτε βεβαίως να διεκδικούν διευθυντικές θέσεις στο ΥΕΝ, στελέχη προελεύσεως Ε.Ν.

Χωρίς βεβαίως να αρνείται κανείς εκθέτων την αναγκαιότητα της προαγωγής του υπηρεσιακού αντικείμενου στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της κάθε διεύθυνσης του ΥΕΝ, δηλαδή χωρίς να αρνείται το σχεδιασμό για την προαγωγή των ναυτιλιακών μας συμφερόντων, φαίνεται ότι ο περιφερόμενος όρος «ναυτιλιακή πολιτική» με τελείως συγκεχυμένο περιεχόμενο και ασαφή όρια τελευταία χρησιμοποιείται περισσότερο ως εργαλείο στεγανοποίησης «υπηρεσιακών φρουρίων» και ως ανάχωμα προστασίας από τυχόν εισβολή συναδέλφων Α.Σ. άλλων προελεύσεων.

Όμως, οι ταύτα πράξαντες ουσιαστικά έχουν διαπράξει ένα έγκλημα κατά του ίδιου του Σώματος, θέτοντας υπό αμφισβήτηση από την κοινωνία αλλά και από τις Ένοπλες Δυνάμεις τη ναυτική του παρουσία και τις επιχειρησιακές του δυνατότητες μαζί με την αμφισβήτηση της ναυτικής του στολής αλλά και των ναυτικών βαθμών του που τα στελέχη του φέρουν από το έτος 1935. Γιατί, η διατήρησή τους δεν είναι θέμα παράδοσης ούτε θέμα μιας νομικής διάταξης, αλλά είναι θέμα ανταπόκρισης προς τις ευθύνες και τις αποστολές που έχουν ανατεθεί στο Λιμενικό Σώμα από την κοινωνία και τη ναυτιλία.

Το Σώμα κληρονόμησε τη ναυτική του στολή και τους ναυτικούς βαθμούς του από το Πολεμικό Ναυτικό διότι τα πρώτα στελέχη του προέρχονταν από το Π.Ν. αλλά



και τα θέματα του Εμπορικού Ναυτικού υπάγονταν τότε στο υπουργείο Ναυτικών.

Όμως, πλέον αυτοί οι δύο συνδετικοί κρίκοι που καταξιώνουν αυτή την τιμητική για το Σώμα εναρμόνισή του με το Π.Ν. για τους βαθμούς και τη στολή του, σήμερα δεν υφίστανται. Κατά συνέπεια αυτά τα στοιχεία που σήμερα καταξιώνουν το Σώμα να φέρει την τιμημένη μέσα στη θάλασσα και μέσα από τη θάλασσα ναυτική στολή και όχι οποιαδήποτε παραλλαγή της, καθώς και τους ναυτικούς βαθμούς, μέχρι και του ναυάρχου, και όχι κάποιους άλλους, είναι ο βαθμός σύνδεσης του Σώματος με τη θάλασσα, δηλαδή το μέτρο της ναυτικής προέλευσης των αξιωματικών του. Γιατί αυτά αποτελούν τον ομφάλιο λώρο του Σώματος με τη ναυτικότητα και με όλες χωρίς εξαίρεση τις αρμοδιότητές του, αλλά ιδιαίτερα με αυτές:

α) Που συνδέονται με την ποιότητα της ελληνικής ναυτιλίας και στο πεδίο της άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου και της εφαρμογής στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Και αυτό επισημαίνεται ιδιαίτερα αφού στο καθαρά επίπεδο της πολιτικής δεν υπάρχει χώρα-μέλος του IMO που να μην έχει εντάξει στο εσωτερικό δικαίό της όλες τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, Κώδικες κ.λπ.

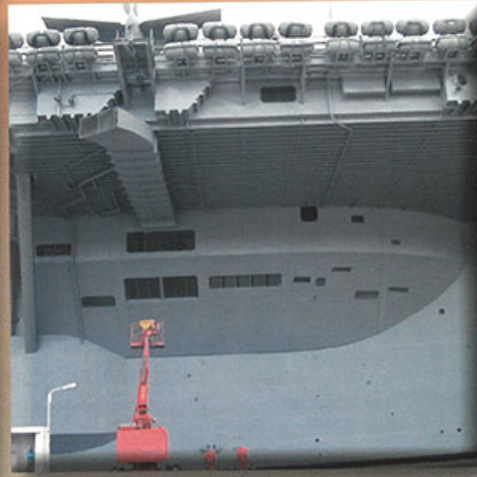
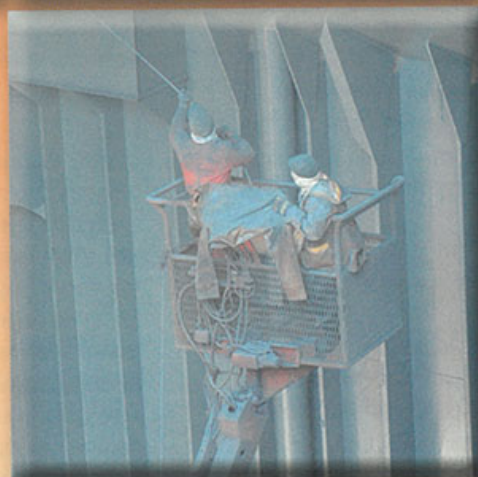
Το κυρίαρχο όμως θέμα δεν είναι απλώς η ένταξη αλλά η αποτελεσματική εφαρμογή στο πεδίο της πράξης, διότι εκεί κρίνεται η ποιότητα και όχι στη διαδικασία της εκδόσεως μιας υπαγορευόμενης βασικά άνωθεν/έξωθεν πράξεως (νομοθετικής ή διοικητικής).

β) Που αφορούν στην κατά θάλασσα ασφάλεια της χώρας σε θέματα φύλαξης συνόρων, λαθρομετανάστευσης, λαθρεμπορίας, τρομοκρατικών ενεργειών, πρόσθετα προς τα θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και θαλάσσιας ρύπανσης κ.λπ. κ.λπ. Απομονούν πολλοί ότι βρισκόμαστε μπροστά σε ευρωπαϊκές εξελίξεις σε ό,τι αφορά τη δημιουργία στην Ευρωπαϊκή Ένωση ξεχωριστών φορέων Ακτοφυλακής καθώς και φορέων προστασίας των θαλασσίων συνόρων. Αυτά αλήθεια θα τα καλύψουμε με φιλόλογους, γυμναστές και ψυχολόγους!!! Αυτό δεν είναι μόνο ντροπή αλλά και υποβάθμιση της νοημοσύνης.

γ) Που αφορούν τη συμβολή του Λιμενικού Σώματος σε εθνικά θέματα κυρίως σε περιόδους κρίσεως ή και περιόδους αποφυγής εθνικών κρίσεων στα θαλάσσια σύνορά μας και επιχειρησιακής και όχι υπαλληλικής συνεργασίας με τις Ένοπλες Δυνάμεις και κυρίως το Π.Ν. Επιτέλους πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι ο ελληνικός λαός πληρώνει από τον ιδρώτα του τεράστιες δαπάνες για τη λειτουργία ενός ολόκληρου στρατιωτικού Σώματος που η δύναμή του αγγίζει τις 10.000 άτομα, με τεράστια υλικοτεχνική υποδομή και Μέσα για να ανταποκρι-

We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**
for...

**YOUR
CORROSION
PROBLEMS**



- MAN LIFT CRANES UP TO 35m
- ULTRA HIGH PRESSURE WATER JETTING 3000 BAR (OPERATORS 10)
- HIGH PRESSURE WATER JETTING UP TO 1300 BAR (OPERATORS 40)
- SPIDER JET CLEANING 3000 BAR
- SANDBLASTING FLOATING WORKSHOP
- PAINTING
- STEEL CUTTING, by UHPWJ

Application in:
**CARGO HOLDS
DECK
HATCH COMINGS
HULL
UPPER WING BALLAST TANK
D.B. WATER BALLAST TANKS
ACCOMMODATION**



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

14, SKOUZE STR. • 185 36 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: 210 459 9650-6 • FAX: 210 459 9659
<http://www.coral-ltd.gr> • e-mail: info@coral-ltd.gr

θεί αποτελεσματικά σε όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που του έχουν ανατεθεί αλλά και εμπιστευθεί. Και η ναυτιλία και η κοινωνία σε όλη την επικράτεια έχει την απαίτηση της ένστολης ναυτικής παρουσίας του Σώματος και δεν μπορεί να δεχθεί ως απάντηση ότι ένα ολόκληρο Σώμα, που πλησιάζει τις 10.000 άτομα, υπάρχει και καταξιώνεται μόνο και μόνο επειδή λόγω της στρατιωτικής ιδιότητας των στελεχών του θεωρεί ότι μπορεί να διαχειρίζεται αποτελεσματικότερα ορισμένες μόνο αρμοδιότητες που θα μπορούσαν να έχουν ανατεθεί και σε πολιτικούς υπαλλήλους.

Γιατί μια τέτοια αντίληψη θα οδηγούσε στον παραλογισμό, όλα τα υπουργεία και όλες τις δημόσιες υπηρεσίες να τις στελεχώσουμε με στρατιωτικούς προκειμένου να λειτουργούν με μεγαλύτερη διαφάνεια και καλύτερα για τον πολίτη!!!

Υπό αυτό το πρίσμα θεωρείται απαράδεκτο και είναι εκτός τόπου και χρόνου να εξακολουθούμε να προβάλλουμε ως «υπαρξιακή συνείδηση» του Λ.Σ. ορισμένες μόνο υπαλληλικού χαρακτήρα αρμοδιότητες και να επιζητούμε μόνο μέσα από αυτές τη ναυτιλιακή και κοινωνική καταξίωση, παραγνωρίζοντας ή υποβαθμίζοντας έστω και μη ηθελήμενα, ως κατώτερου υπηρεσιακού ενδιαφέροντος και επιπέδου, πολλές από τις άλλες επιτελικές και επιχειρησιακές αρμοδιότητες στις οποίες όμως υπηρετούν και δίνουν τον καθημερινό τους αγώνα χιλιάδες ένστολα στελέχη του Λ.Σ. στο κέντρο και στην περιφέρεια.

Δεν μπορούμε να στρουθοκαμηλίζουμε γιατί οι εξωτερικές συνθήκες και πιέσεις και οι εσωτερικές ανάγκες απαιτούν δραστικές λύσεις που να εδραιώνουν την αξιοπιστία, το κύρος και την αναγνωρισιμότητα στο σύνολο των αρμοδιοτήτων του.

Η χαλαρωμένη και πολωμένη από στρατιωτικής πλευράς εικόνα που παρουσιάζει το Λιμενικό Σώμα είναι σαφές ότι οφείλεται σε δομικές και κατ' επέκταση σε οργανωτικές αδυναμίες του Σώματος, που όπως επανειλημμένα και κουραστικά έχει λεχθεί είναι η έλλειψη παραγωγικής Σχολής, Ακαδημίας - του Σώματος των αξιωματικών του. Είναι πλέον αδήριτη η ανάγκη της ίδρυσης Ακαδημίας στα πρότυπα των Ακαδημιών των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας και προπαντός στα πρότυπα της Ακαδημίας της Coast Guard με την οποία σχεδόν ταυτίζονται, το επαναλαμβάνω, σχεδόν ταυτίζονται σήμερα, και αύριο πολύ περισσότερο, οι αρμοδιότητες του Λ.Σ.

Γιατί το γνωστό αυτό αντικείμενο μπορεί και το καλύπτει μόνο μία Ακαδημία πανεπιστημιακού επιπέδου, 4ετούς ή 5ετούς κύκλου σπουδών, με δοκίμους αποφοίτους Λυκείου μέσα από τις πανελλαδικές εξετάσεις όπως και οι άλλες ακαδημίες αντλούν το σπουδαστικό τους δυναμικό, εκπαιδεύουν τους αξιωματικούς τους και διαμορφώνουν στελέχη πειθαρχημένα, με ενιαίο



δόγμα, με ενιαία υπηρεσιακή συνείδηση και κοινούς στόχους.

Θα ήταν τραγικό να συγκρίνει κανείς ένα τέτοιο διοικητικό - ναυτικό πρόγραμμα πανεπιστημιακών σπουδών για την κάλυψη των αναγκών του Λιμενικού Σώματος, με το σημερινό σύστημα των φιλολόγων, γυμναστών, ψυχολόγων και αποφοίτων ναυτικών, οικονομικών και πολιτικών σχολών και με τον απεριόριστο αριθμό γυναικών, όπου ο καθένας κουβαλάει τη δική του ιστορία και δημιουργεί τις δικές του συντεχνίες.

Είναι ποτέ δυνατό, με μια τέτοια παγιωμένη, λόγω της ετερογενούς προέλευσης των αξιωματικών του, υπηρεσιακή συνείδηση με αποκλίνοντες προσωπικούς στόχους, να τεθούν υγιείς οργανωτικές βάσεις σε ένα Σώμα που σήμερα σχεδόν το σύνολο των αρμοδιοτήτων του απαιτεί την ένστολη επιχειρησιακή παρουσία του; Μόνο η ίδρυση της Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος στα πρότυπα των άλλων Ακαδημιών εγγυάται την αναβάθμιση του Λ.Σ. για να ανταποκριθεί και στην υποστήριξη των ναυτιλιακών μας υποθέσεων σε επιτελικό και επιχειρησιακό επίπεδο και στην ένστολη αποτελεσματική παρουσία και παρέμβασή του στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Η συνέχιση της σημερινής κατάστασης, και μάλιστα με αποκομμένο από το 2001 τον ομφάλιο λώρο του Λ.Σ. από τη θάλασσα και τα ναυτικής προέλευσης στελέχη, οδηγεί σταδιακά σε μια εικονική πραγματικότητα μεταξύ:

- Στελέχωσης και αρμοδιοτήτων.
- Ένστολης ιδιότητας και αρμοδιοτήτων.

Διερωτάται και πάλι κανείς μήπως ορισμένοι υψιπετούντες εξακολουθούν να θεωρούν το Λιμενικό Σώμα μόνο ως ένα Διπλωματικό Σώμα και τίποτε «χαμηλότερα» από αυτό, μπερδεύουν το λιμενικό αξιωματικό με το διπλωματικό υπάλληλο; Μήπως τελικά είναι αυτοί που με την εμμονή τους σε ξεπερασμένες από τη σημερινή πραγματικότητα αντιλήψεις οδηγούν ορισμένες αρμοδιότητες αμιγώς υπαλληλικού χαρακτήρα εκτός της κύριας αποστολής ενός ένστολου και στρατιωτικά οργανωμένου ναυτικού Σώματος.

ΑΝΟΙΞΤΕ ΤΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΣΑΣ

και πέρα απ'τη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ με MBA
*Focus in Maritime
Management*



**University of
Leicester**

Management Centre

- ✓ Το μοναδικό Ναυτιλιακό **MASTER** που εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα διοίκησης Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- ✓ Είναι το μόνο **MBA με Focus in Maritime Management** που είναι αναγνωρισμένο από το Association of MBAs (AMBA).

Maritime Seminars εξειδικευμένα σε:

- Chartering • Maritime Insurance
- Carriage of Goods by Sea
- Shipping Finance and Accounting
- ISM/ISO 9000 and Technical Aspects.

«Για ανάπτυξη και πέρα από τα πλαίσια της Ναυτιλίας»

Η iCon προσφέρει επίσης τα μοναδικά:

- MSc in International Hotel Management • MSc in Tourism Management
- MSc in Operations and Logistics • MSc in Human Resource Management (CIPD Accredited)
- MSc in Finance • MSc in Marketing • MSc in Management
- MSc in Property Investment and Finance (RICS Accredited)
- MSc in Facilities Management (BIFM) • MSc in Construction (Project) Management
- MSc in Building Conservation (Technology and Management)

Με τη ποιότητα και
την αξιοπιστία της
**iCon International
Training**

Αθήνα
Δημητράκοπουλου 49Α
117 42 (Μετρό Συγγρού - Φιξ)
Τηλ. 210 - 9248065, 210 - 9248534
Fax: 210 - 9248695
Θεσσαλονίκη
Μητροπόλεως 34, 546 23
Τηλ.: 2310 - 264370
e-mail: icon@icon.gr <http://www.icon.gr>

Και 10 ακόμα ειδικεύσεις
σε MBA από τα καλύτερα
Βρετανικά Πανεπιστήμια
στην Ελλάδα:

Unis

University of Surrey

HERIOT
WATT
UNIVERSITY

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD

MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

Achilleos 82, 17563 P. Faliro, Greece - Tel/Fax: +30 210 9880006, +30 210 9880086 - e-mail: neptech2@otenet.gr

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

With over 15 years experience in the Baltic Sea States, enhanced by the exclusive representation of shipyards we can offer a full range of any type of repairs, modifications, new buildings and services through the companies we represent and cooperate in the following countries:
**LITHUANIA - LATVIA - ESTONIA - RUSSIA
POLAND**



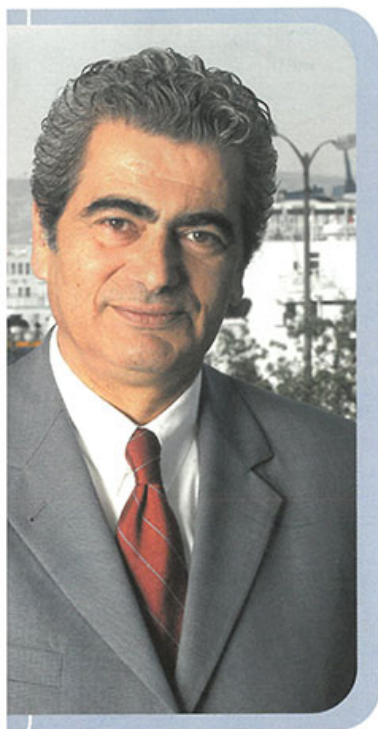
Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard



Με κριτήρια την ασφάλεια στον άνθρωπο και το σεβασμό στο περιβάλλον



Αρκετά λιμάνια της Ελλάδας δεν διαθέτουν μέχρι σήμερα ευκολίες υποδοχής καταλοίπων που παράγονται από τα πλοία που καταπλέουν σε αυτά.

Παράλληλα, είναι επιτακτική ανάγκη να γίνει συνείδηση στη διοίκηση των πλοίων να μην παρεκκλίνει από τις επιταγές της νομοθεσίας, ενώ συγχρόνως οι λιμένες πρέπει να φροντίσουν να παρέχουν τα εκέγγυα για άμεση και ορθή εξυπηρέτηση των πλοίων, αναφέρει στη συνέντευξη που ακολουθεί ο διευθύνων σύμβουλος της Hellenic Slops κ. Σταματογιάννης.

ρούμε ως χώρα να συμμορφωθούμε ικανοποιητικά με τις υποχρεώσεις μας όπως αυτές απορρέουν από την ευρωπαϊκή αλλά και εθνική νομοθεσία.

Παρά το πλέγμα των νομοθεσιών για την προστασία του περιβάλλοντος και την Κοινοτική Οδηγία σχετικά με τις υποχρεώσεις φορέων διαχείρισης, πολλά μένουν να γίνουν τόσο σε επίπεδο πλοίου όσο και σε επίπεδο λιμένων προκειμένου να ωφεληθεί το περιβάλλον. Ποια πιστεύετε πως είναι αυτά τα βήματα για να επιτευχθεί ο στόχος;

Πιστεύουμε ότι η εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας σε συνάρτηση με τις διευκρινιστικές εγκυκλίους που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές, είναι αναγκαία και ικανή συνθήκη για την προστασία του περιβάλλοντος. Αν λοιπόν γίνει συνείδηση στη διοίκηση των πλοίων ότι θα πρέπει να μην παρεκκλίνει από τις επιταγές της νομοθεσίας και παράλληλα οι λιμένες φροντίσουν να παρέχουν τα εκέγγυα για άμεση και ορθή εξυπηρέτηση των πλοίων, τότε θεωρούμε ότι θα έχουν γίνει τα αποφασιστικά βήματα.

Πάντως, για να φτάσουμε σε αυτό το επίπεδο, οι λιμενικές αρχές, τουλάχιστον στην αρχή, θα πρέπει να εντατικοποιήσουν και να διευρύνουν τους ελεγκτικούς τους μηχανισμούς και μάλιστα αμφίδρομα, τόσο στα πλοία όσο και στους φορείς διαχείρισης των διάφορων λιμένων.

Ποια είναι η σημερινή κατάσταση των ελληνικών λιμανιών σε ό,τι αφορά την ύπαρξη υποδομών που διευκολύνουν την αποδέσμευση του πλοίου από τα απόβλητά του;

Παρ' ότι αρκετά λιμάνια της χώρας μας ακόμη δεν διαθέτουν ευκολίες υποδοχής καταλοίπων που παράγονται από τα πλοία που καταπλέουν σε αυτά, έχουν γίνει σημαντικά βήματα στον τομέα αυτό, αφού σε επίπεδο Οργανισμών Λιμένων το σύνολο σχεδόν έχει προβεί στην κατάρτιση σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων πλοίων (ουσιαστικός και απαραίτητος παράγοντας για την ορθή λειτουργία των Ε.Υ.) και στη δημιουργία ευκολιών υποδοχής μέσω αναδόχων.

Να σημειώσουμε εδώ, ότι πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχουν ακόμη συμμορφωθεί με την υποχρέωσή τους αυτή έως σήμερα, κατά συνέπεια η Ελλάδα με τα αμέτρητα λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και μαρίνες είναι φυσικό να παρουσιάζει καθυστέρηση. Εκτιμούμε, όμως, ότι έως το τέλος του 2004 θα μπο-

**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Παναγιώτη Σταματογιάννη,
διευθύνοντος συμβούλου Hellenic Slops S.A.**

Τα πλοία συχνά αντιμετωπίζουν πολλαπλά προβλήματα στη διάθεση των slops λόγω ανύπαρκτης ή φτωχής υποδομής των λιμανιών. Πάνω σε ποιες κατευθύνσεις πιστεύετε ότι θα έπρεπε να συνεργαστούν πλοιοκτήτες και διεθνείς οργανισμοί για την εξάλειψη αυτού του φαινομένου;

Πολλά μικρά λιμάνια δεν έχουν τις οικονομικές δυνατότητες να δημιουργήσουν την κατάλληλη υποδομή για να εξασφαλίσουν ευκολίες υποδοχής στα καταπλέοντα πλοία.

Παράλληλα, η συχνότητα αφίξεων και αιτήσεων παραδόσεων είναι μικρή έως ανύπαρκτη και, κατά συνέπεια, οποιαδήποτε επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα αυτό θα ήταν ζημιογόνα. Το κόστος αγοράς εξοπλισμού, η συντήρησή του, το προσωπικό που θα χρησιμοποιούσε το λιμάνι για τους σκοπούς αυτούς, θα παρουσίαζε συνεχώς ένα αρνητικό ισοζύγιο.

Από την άλλη μεριά, η γενική αύξηση των λιμενικών τελών για την κάλυψη του κόστους αυτού θα δημιουργήσει προβλήματα ανταγωνιστικότητας στη λειτουργία του λιμανιού.

Συνεπώς, πλοιοκτήτες, οργανισμοί και Πολιτεία θα πρέπει να βρουν τους πόρους κάλυψης του κόστους από άλλους τομείς της ναυτιλίας, ώστε να γίνει δυνατή η δημιουργία υποδομής ευκολιών υποδοχής και σε μικρότερα λιμάνια.

Τι σημαίνει για το θαλάσσιο περιβάλλον η ανεξέλεγκτη διαχείριση καταλοίπων; Τελικά η προστασία των θαλασσών επαφίεται μόνον στους ευσυνειδητους και ευαίσθητους ναυτικούς;

Η ανεξέλεγκτη διαχείριση των καταλοίπων είναι καταστροφική για το περιβάλλον. Ειδικότερα η υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος και οι καταστροφικές συνέπειες στους οργανισμούς που ζουν και αναπτύσσονται σε αυτό, που προκύπτουν από μια ρύπανση από πετρελαιοειδή, είναι άμεσα αισθητές, παρόλο που η καταστροφική τους δράση είναι μακροχρόνια. Αναφορικά με το δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας, είναι φυσικό ότι ο ευσυνειδητος ναυτικός και περιβαλλοντικά ευαίσθητος αποτελεί εγγύηση για την προστασία της θάλασσας.

Άλλωστε, η αγάπη για τη θάλασσα αποτελεί ουσιαστικό συστατικό της ελληνικής ναυτοσύνης.

Παράλληλα, η στενή συνεργασία και η επαγρύπνηση Αρχών και διαφόρων οργανισμών μπορεί να συμβάλει δραστικά στη μείωση των παράνομων απορρίψεων, με τη συνεχή επιτήρηση και τον αυστηρό έλεγχο των εμπλεκόμενων.

Ωστόσο, η πλήρης και συνεχής ενημέρωση της ναυτικής οικογένειας με σκοπό την απόλυτη κατανόηση των υποχρεώσεων, των κινδύνων και των συνεπειών που μπορούν να προκαλέσουν παράνομες επιλογές, αποτελεί τον πλέον δυνατό κρίκο της αλυσίδας προστασίας του περιβάλλοντος.

Ποια είναι η συμβολή της εταιρείας σας στην περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη των λιμένων με τους οποίους συνεργάζεστε;

Η εταιρεία μας, βασισμένη στο έμπειρο και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό της, στην υπερεπάρκεια σύγχρονου εξοπλισμού και μέσων, αλλά και την ευαισθησία των ιδιοκτητών της, έχει καταφέρει σήμερα να δημιουργήσει ένα πλήρες δίκτυο παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια, έχοντας καταρτίσει εγκεκριμένα ήδη σχέδια διαχείρισης αποβλήτων για πολλούς λιμένες, σεβόμενη την ιδιαιτερότητα καθενός από αυτούς.

Διατηρούμε συνεχή επαφή τόσο με τις Αρχές της πατρίδας μας αλλά και τους διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις που άπτονται των δραστηριοτήτων μας, έτσι ώστε να μπορούμε να δώσουμε έγκαιρες και έγκυρες συμβουλές και πληροφορίες στους χρήστες. Σημαντικότερη όμως προσφορά μας είναι η άμεση και σύγχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέοντα στα λιμάνια με τα οποία συνεργαζόμαστε. Αν υπολογιστεί η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών μας συγκριτικά με το κόστος τους θα συμφωνήσετε ότι αποτελούμε την ελκυστικότερη λύση σε ολόκληρη την Ανατολική Μεσόγειο. Δεν περιοριζόμαστε όμως μόνο στην περιβαλλοντική ανάπτυξη των λιμένων αλλά και στην οικονομική τους ενίσχυση, αφού ποσοστό των τιμολογίων μας προσφέρεται στους φορείς διαχείρισης των λιμανιών που συνεργαζόμαστε.





Η Πολιτεία συμπαρίσταται στο έργο σας; Ποια προβλήματα αντιμετωπίζετε και τι θα ζητούσατε από τους κρατικούς φορείς που συνεργάζεστε προκειμένου να απλοποιηθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες σας;

Πράγματι έχουμε στενή συνεργασία με την Πολιτεία και πιστεύουμε ότι τα οφέλη που προκύπτουν από αυτή είναι αμφίδρομα. Άλλωστε δεν θα μπορούσαμε να λειτουργήσουμε χωρίς αгаστή συνεργασία με τις Αρχές. Παράλληλα, όμως, θα πρέπει να υπολογισθεί το γεγονός ότι και η εταιρεία μας δίνει λύσεις στην επίτευξη των στόχων της Πολιτείας. Βέβαια, πάντα υπάρχουν περιθώρια βελτίωσής μας και κυρίως στη μείωση των γραφειοκρατικών υποθέσεων. Για να γίνουμε πιο συγκεκριμένοι, θα σας αναφέρουμε ότι είμαστε υποχρεωμένοι να έχουμε άδειες διαχείρισης των καταλοίπων περιορισμένης χρονικής διάρκειας από όλες τις Νομαρχίες που εξυπηρετούμε, ενώ οι εργασίες και ο τρόπος εφαρμογής τους είναι ίδιος παντού και θα μπορούσε να υπάρχει μία μόνο άδεια είτε από τη Νομαρχία της έδρας μας είτε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι χρονοβόρες διαδικασίες που απορρέουν από τις ενέργειες έκδοσης και ανανέωσης των αδειών αυτών.

Ποια λιμάνια και χερσαίες βιομηχανικές μονάδες εξυπηρετεί η Hellenic Slops; Ποια είναι τα μελλοντικά σχέδια της εταιρείας σας;

Η εταιρεία μας έχει αναλάβει, κατόπιν δημοσίων διαγωνισμών των φορέων διαχείρισης των λιμένων, και έχει προς τούτο καταρτίσει σχετικές συμβάσεις με: Ο.Λ. Πειραιώς Α.Ε., Ο.Λ. Ελευσίνας Α.Ε., Ο.Λ. Ραφίνας Α.Ε., Ο.Λ. Λαυρίου Α.Ε., Ο.Λ. Πατρών Α.Ε., Ο.Λ. Ηγουμενίστας Α.Ε., Ο.Λ. Κέρκυρας Α.Ε., Ο.Λ. Καβάλας Α.Ε., Λιμενικό Ταμείο Κορινθίας, Ναύσταθμο Κρήτης (Σούδα) και Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης Α.Ε.

Περισσότερα, δε, παρέχει επίσης τις υπηρεσίες της και σε άλλα λιμάνια, όπως Καλαμάτας, Ναυπλίου, Κυλλήνης, Αιγίου, Αγίων Θεοδώρων, Χαλκίδας, Αυλίδας, Στυλίδας, Αγίου Κων/νου, Αλιβερίου, Μεσολογγίου, Αμφιλοχίας, Αστακού, Λευκάδας, Πρέβεζας καθώς επίσης και σε βιομηχανικές-ναυπηγικές μονάδες, όπως ΔΕΗ, ΚΡΟΝΟΣ, ΚΟΚΑ- ΚΟΛΑ, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία Ελευσίνας, Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου, Χαλβουργική κ.ά.

Σε κάθε παραλαβή καταλοίπων χορηγείται πιστοποιητικό νόμιμης διαχείρισης, όπως απαιτείται από την κείμε-

νη νομοθεσία.

Για τους λόγους αυτούς και λόγω των συνεχώς διογκουμένων απαιτήσεων της περιβαλλοντικής νομοθεσίας η ζήτηση των υπηρεσιών μας συνεχώς αυξάνεται.

Έτσι, τα μελλοντικά μας σχέδια εστιάζονται στην ενδυνάμωση του υφισταμένου δικτύου μας κατά τρόπον ώστε να προλαμβάνουμε τις εξελίξεις, παρέχοντας επαρκώς τις υπηρεσίες μας όπου και όποτε μας ζητούνται.

Ποιες είναι οι υπηρεσίες που παρέχει η Hellenic Slops; Ποιες είναι οι επενδύσεις της εταιρείας σε υλικοτεχνική υποδομή και σε τεχνογνωσία;

Όπως προαναφέραμε, η εταιρεία μας διαχειρίζεται μέσω ενός ολοκληρωμένου διαγράμματος ροής τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα -κυρίως των πλοίων- όπως αυτά ρητά περιγράφονται στο προσάρτημα Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78. Παράλληλα προσφέρουμε όλες τις παρελκόμενες υπηρεσίες, όπως πλύσεις δεξαμενών φορτίου πλοίων, μεταγγίσσεις φορτίου πετρελαιοειδών κάθε ιεώδους (Lightering), αντιρρυπαντικές υπηρεσίες κ.λπ.

Για να φτάσουμε την εταιρεία στο σημερινό επίπεδο εξοπλισμού και τεχνογνωσίας, έχουμε διαθέσει κεφάλαια της τάξεως των τριάντα εκατομμυρίων ευρώ και συνεχώς επενδύουμε τόσο σε υλικοτεχνική υποδομή όσο και σε τεχνογνωσία.

Ποιο είναι το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρείας σας και σε ποιους τομείς εστιάζεται η εκπαίδευσή τους;

Η εταιρεία αποτελείται από τα τμήματα διοίκησης και ενημέρωσης, επιχειρησιακό (Operation), τεχνικό και συντήρησης, εμπορικό - οικονομικό, νομικό & επιστημονικό, τα οποία είναι επανδρωμένα συνολικά από περίπου 100 άτομα.

Πρόκειται για έμπειρο προσωπικό, με πλήρη επαγγελματική κατάρτιση, περιβαλλοντικά ευαίσθητο και ευσυνείδητο με γνώμονα «Ασφάλεια στον άνθρωπο και σεβασμό στο περιβάλλον».

Έχουν συνεχή ενημέρωση και όταν απαιτείται επιμορφώνονται στο πλαίσιο της συνεργασίας μας με ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Προς τούτο, η εταιρεία μας είναι μέλος των Euroshore, IAPH, Helmepe κ.ά. και λειτουργεί κάτω από τα πρότυπα ποιότητας ISO 9001/2000, περιβάλλοντος 14001 και ασφάλειας 18001.

Safety and Security Matters

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

The Choice is Yours



International Registries,
(Greece) Ltd.
Maritime and Corporate Services
Tel: +30-210-4293-223/227
Fax: +30-210-4293-228
E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, DC/RESTON NEW YORK
FORT LAUDERDALE LONDON ZURICH
HONG KONG SINGAPORE

www.register-iri.com



Η Αυτοκρατορία αντεπιτίθεται

του Ηλία Μνίσια

Με γνώμονα την εμπορική της αντιπαράθεση με την ευρωπαϊκή Airbus, η Boeing επιδιώκει να κατακτήσει και πάλι τους αιθέρες προσφέροντας υψηλή τεχνολογία και βελτιωμένη τεχνική υποστήριξη σε τιμές που είναι μακροπρόθεσμα (σε αντίθεση με την Airbus) εξαιρετικά συμφέρουσες.

Η αμερικανική Boeing παρουσίασε πρόσφατα σε Έλληνες δημοσιογράφους τα νεότερα μέλη της οικογένειας Boeing 737.

Τα B737-600/-700/-800 και -900 αποτελούν τους συνεχιστές της παράδοσης του πιο επιτυχημένου εμπορικού αεροσκάφους όλων των εποχών. Από το 1968, οπότε ξεκίνησε η παραγωγή του B737, μέχρι και σήμερα, περισσότερα από 5.300 αεροσκάφη έχουν παραγγελθεί από σημαντικές αεροπορικές εταιρείες σε όλο τον κόσμο. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο αριθμός αυ-

τός είναι μεγαλύτερος από το συνολικό αριθμό των αεροσκαφών που μέχρι σήμερα έχει κατασκευάσει ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της Boeing Aircraft Company -δηλαδή η Airbus- από την ημέρα που ξεκίνησε τις δραστηριότητές του.

Το Boeing 737 είναι ένα αεροσκάφος μικρής έως μέσης ακτίνας με βασικές αρχές σχεδίασης την απλότητα της κατασκευής αλλά και της χρήσης, και την αξιοπιστία. Επί πλέον, η Boeing επιμένει ότι τα συγκεκριμένα αεροσκάφη έχουν εξαιρετικά χαμηλό κόστος χρήσης και συντήρησης.

Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός πως οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν την εγκατάσταση πακέτου ηλεκτρονικών πιλοτηρίου τελευταίας γενιάς στα αεροσκάφη B737 που επιλέγουν, επιτυγχάνοντας με αυτόν τον τρόπο ομοιοτυπία θαλάμου διακυ-

Σε μια ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο για τις διεθνείς αερομεταφορές αλλά και για την αεροναυπηγική βιομηχανία, η **Boeing Aircraft Company** παρουσίασε τη νέα σειρά αεροσκαφών της και ανακοίνωσε τη στρατηγική της για τα επόμενα έτη.



βέρνησης με τα αεροσκάφη ευρείας ατράκτου τύπου Boeing 777. Εναλλακτικά, δε, προσφέρονται συστήματα και οθόνες συμβατά με αυτά που είναι εγκατεστημένα στις προγενέστερες εκδόσεις του B737 (B 737-200/ 300/ 400/ 500). Οι αεροπορικές εταιρείες που ενεπλάκησαν στην ανάπτυξη των Boeing 737 νέας γενιάς, καθόρισαν εξαρχής σε πολύ μεγάλο βαθμό την τελική μορφή τους και ήταν σταθερά προσανατολισμένες σε μία βασική απαίτηση. Επιθυμία τους ήταν τα νέα B737 να ενσωματώνουν προηγμένη τεχνολογία αλλά και τη συμβατότητα θαλάμου διακυβέρνησης με τις προγενέστερες εκδόσεις του αεροσκάφους, προκειμένου τα πληρώματά τους να μπορούν να μεταβούν εύκολα στα πιλοτήρια νέας γενιάς.

Μερικά ενδιαφέροντα στοιχεία για τα Boeing 737

- Το Boeing 737 είναι το πιο επιτυχημένο σε πωλήσεις αεροσκάφος.
- Σήμερα περισσότερα από 5.300 αεροσκάφη 737 έχουν παραγείναι από 219 εταιρείες.
- Ένα 737 απογειώνεται κάθε 5,3 δευτερόλεπτα, ενώ ανά πάσα στιγμή 1.200 αεροσκάφη του ίδιου τύπου διασχίζουν τους αιθέρες.
- Περισσότεροι από 7 δισ. επιβάτες έχουν ταξιδέψει με το συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.
- Ο στόλος των 737 έχει εκτελέσει άνω των 90 εκατ. πτήσεων.
- Η Boeing έχει δεχθεί μέχρι σήμερα παραγγελίες για 15.878 αεροσκάφη, εκ των οποίων το 34% αφορά αποκλειστικά και μόνο τα 737.



Τα τέσσερα νέα αεροσκάφη

Η οικογένεια των Boeing 737 νέας γενιάς περιλαμβάνει τέσσερα αεροσκάφη με διαφορετικό μήκος ατράκτου. Το B737-600, που είναι το μικρότερο μέλος της νέας οικογένειας και μπορεί να φιλοξενήσει από 110 έως 132 επιβάτες. Το αμέσως μεγαλύτερο B737-700 από 126 μέχρι 149, ενώ το B737-800 μπορεί αντίστοιχα να μεταφέρει από 162 έως 189 επιβάτες. Τέλος, το μεγαλύτερο μέλος των B737 νέας γενιάς, το -900, έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 177 επιβατών σε καμπίνα υπό διαρρύθμιση δύο θέσεων (διακεκριμένης και οικονομικής) και 189 επιβάτες σε καμπίνα με διαρρύθμιση οικονομικής μόνο θέσης.

Υψηλή τεχνολογία

Η νέα οικογένεια των Boeing 737-600/-700/-800/-900 εφοδιάστηκε με μια νέας σχεδίασης πτέρυγα, η οποία επιτρέπει τον περιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι εξασφαλίζει μεγαλύτερη χωρητικότητα σε μεταφερόμενο καύσιμο, έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ακτίνας του νέου αεροσκάφους. Η χορδή της νέας πτέρυγας, η απόσταση δηλαδή από το χείλος προσβολής στο εμπρός τμήμα της μέχρι το χείλος εκφυγής πίσω, είναι κατά 50 εκατοστά μεγαλύτερη σε σύγκριση με αυτή της παλιάς πτέρυγας των προγενέστερων B737, ενώ το εκπέτασμα, η απόσταση δηλαδή από το ένα ακροπερύγιο στο άλλο, έχει αυξηθεί κατά 5 μέτρα. Η συνολική επιφάνεια της πτέρυγας επομένως έχει αυξηθεί κατά 25%, φτάνοντας τα 125 τετραγωνικά μέτρα συνολικά. Η ποσότητα καυσίμου που μπορεί να μεταφέρει ένα B737 νέας γενιάς ανέρχεται στα 26.136 λίτρα.

Η ακτίνα των B737 νέας γενιάς φτάνει τα 3.300 ναυτικά μίλια (5.926 χιλιόμετρα), σε σύγκριση δηλαδή με τα προγενέστερα B737 η ακτίνα έχει αυξηθεί κατά περίπου 900 ναυτικά μίλια.

Η προηγμένη σχεδίασης αεροτομή της νέας πτέρυγας, τέλος, επιτρέπει την επίτευξη οικονομικής ταχύτητας ταξιδιού 0,785 Mach (530 μιλίων ανά ώρα) σε σύγκριση με το 0,745 Mach των παλαιότερων εκδόσεων.

Τα B737 νέας γενιάς είναι εφοδιασμένα με τους νέους κινητήρες CFM56-7 της κοινοπραξίας CFMI, η οποία συγκροτήθηκε από την αμερικανική General Electric και τη γαλλική Snecma. Τα επίπεδα θορύβου των κινητήρων αυτών είναι σημαντικά χαμηλότερα από αυτά που καθορίζουν ως μέγιστα οι κανονισμοί Stage 3 του ICAO, αλλά και οι μελ-

λονικοί (Stage 4) που πρόκειται να εφαρμοστούν.

Οι σχεδιαστικές επεμβάσεις που έχουν γίνει στο εσωτερικό της καμπίνας των νέων B737 έχουν βελτιώσει κατακόρυφα την αισθητική και την ευχρηστία της. Οι αεροπορικές εταιρείες ζήτησαν ένα εσωτερικό που να δίνει την αίσθηση μεγαλύτερης ευρυχωρίας, κάτι που έγινε εφικτό με την εγκατάσταση πιο απαλού κρυφού φωτισμού και την υιοθέτηση πιο ανοικτών χρωμάτων και γραμμών στην οροφή της καμπίνας, οι επιφάνειες της οποίας είναι περισσότερο καμπύλες παρέχοντας πρόσθετο ύψος 7,62 εκατοστών. Από εκεί και πέρα στις καμπίνες επιβατών των B737 νέας γενιάς έχουν εγκατασταθεί μεγαλύτερου μήκους τουλάχιστον χειραποσκευών, τα οποία εξασφαλίζουν μεγαλύτερους διαθέσιμους αποθηκευτικούς χώρους και επειδή δεν διαθέτουν εσωτερικό ενισχυτικό σκελετό.

Η ευελιξία που παρείχε η καμπίνα των B737-300/-400 και -500, αλλά και των B757 υιοθετήθηκε και στη σχεδιαστική φιλοσοφία της καμπίνας των νέων B737. Με βάση τη φιλοσοφία αυτή, η διάταξη των καθισμάτων μπορεί να αλλάξει σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Έτσι η αντικατάσταση μιας σειράς πέντε καθισμάτων της διακεκριμένης θέσης από έξι καθίσματα της οικονομικής μπορεί να γίνει σε χρονικό διάστημα μικρότερο του ενός λεπτού. Ένα κινητό δε διαχωριστικό επιτρέπει την αλλαγή της διαρρύθμισης της καμπίνας ακόμη και κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τέλος, στην καμπίνα όλων των νέων B737 υπάρχει ενιαία χειρολαβή στο ύψος των ντουλαπιών χειραποσκευών που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο από το πλήρωμα καμπίνας για ασφαλέστερες μετακινήσεις όσο και από τους επιβάτες.

Boeing 737 νέας γενιάς - Τεχνικά χαρακτηριστικά

	B737-600	B737-700	B737-800	B737-900
Επιβάτες				
Διαρρύθμιση δύο θέσεων	110	126	162	177
Διαρρύθμιση μιας θέσης	132	149	189	189
Χωρητικότητα φορτίου	20.4 μ'	27.3 μ'	44 μ'	51.9 μ'
Κινητήρες	CFM56-7	CFM56-7	CFM56-7	CFM56-7
Χωρητικότητα καυσίμου	6.875 USgal (26.136 λίτρα)	6.875 USgal (26.136 λίτρα)	6.875 USgal (26.136 λίτρα)	6.875 USgal (26.136 λίτρα)
Μέγιστο βάρος απογείωσης	143.500 lbs (65.090 kg)	154.500 lbs (70.080 kg)	174.200 lbs (79.015 kg)	174.200 lbs (79.015 kg)
Ακτίνα	3.050 ν.μ. (5.648 χλμ.)	3.360 ν.μ. (6.225 χλμ.)	3.060 ν.μ. (5.665 χλμ.)	2.750 ν.μ. (5.095 χλμ.)
Ταχύτητα πλεύσης	0.785M	0.785M	0.785M	0.785M
Βασικές διαστάσεις				
Εκπέτασμα	34,3 μ.	34,3 μ.	34,3 μ.	34,3 μ.
Μήκος	31,2 μ.	33,6 μ.	39,5 μ.	42,1 μ.
Ύψος	12,8 μ.	12,5 μ.	12,5 μ.	12,8 μ.
Εσωτερικό πλάτος				
Καμπίνας	3,53 μ.	3,53 μ.	3,53 μ.	3,53 μ.
Διάμετρος ατράκτου	3,73 μ.	3,73 μ.	3,73 μ.	3,73 μ.

total support

quality driven

service plus

your expectation. our benchmark.

MB

barbados
maritime

ships registry

www.barbadosmaritime.com



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

Επιμέλεια:

Αίσα Μαρέλου

Απονομή τιμητικής πλακέτας από τη Mitsubishi Electric στην Uteco Abec

Ο όμιλος Mitsubishi είναι ένας παγκόσμιος κολοσσός, ο οποίος διαθέτει πάνω από 40 εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε ένα ευρύ φάσμα παραγωγής και υπηρεσιών.

Η Mitsubishi Electric, εταιρεία του ομίλου, είναι στο χώρο του αυτοματισμού μία από τις τρεις μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως, με ανθρώπινο δυναμικό που ξεπερνά τους 110.000!

Η Mitsubishi Electric παρουσίασε στο πλαίσιο της διεθνούς έκθεσης Hannover 2004, που πραγματοποιήθηκε στη Γερμανία, την επίτευξη ενός στόχου-ορόσημου. Τις πλέον των 6.000.000 εγκατεστημένων μονάδων σε όλον τον κόσμο, των compact PLC της σειράς FX.

Κατά τη διάρκεια της έκθεσης, έγινε η απονομή μιας τιμητικής πλακέτας από τη Mitsubishi Electric στην εταιρεία UTECO, η οποία αποτελεί επίσημο αντιπρόσωπό της, για τη συνεισφορά της στην επίτευξη αυτού του στόχου.

Οι εκπρόσωποι της UTECO ευχαρίστησαν τη Mitsubishi Electric και εξέφρασαν τη δέσμευσή τους για την ανάπτυξη της συνεργασίας τους καθώς επίσης και για τη δημιουργία ισχυρών δεσμών μεταξύ των δύο εταιρειών.



Με επιτυχία οργανώθηκε το πρώτο Posidonia mini soccer τουρνουά



Πραγματοποιήθηκε το ημερήσιο πρωτάθλημα Mini ποδοσφαίρου 5x5 στα γήπεδα ΑΤΤΙΚΑ στις Απολλωνίες Ακτές Βούλας, με πρωτοβουλία της Φιλαθλητικής Ναυτιλιακής Ένωσης και τις εκθέσεις Ποσειδώνια Α.Ε. και με χορηγό την εταιρεία Franman.

Συμμετείχαν οι ομάδες: Intercontinental, Franman, Chaffe, Kristen, Minerva, Cool, Blue Star, Marichem, Ocean bulk, Polychronopoulos, Tradewell, Evalend και η International, όπου συμμετείχαν παίκτες από διάφορες εταιρείες του εξωτερικού.

Τροπαιούχος αναδείχθηκε η ομάδα της Minerva, η οποία στον τελικό με τη Franman κέρδισε στα πέναλτι (κανονικός αγώνας ισόπαλος 1-1) και τρίτη αναδείχθηκε η Marichem.

Το τουρνουά είχε σκοπό να φέρει πιο κοντά ανθρώπους και εταιρείες που ασχολούνται με τη ναυτιλία. Ακολούθησε τελετή απονομής βραβείων μέσα σε ένα πολύ φιλικό κλίμα.

Η επιτυχία του τουρνουά οδήγησε στην απόφαση να καθιερωθεί και στις μελλοντικές εκθέσεις των Ποσειδωνιών.

Συνεργασία Sportius Hospitality και M art Manolioudakis

Η Sportius Hospitality, ένας από τους μεγαλύτερους ιδιωτικούς φορείς φιλοξενίας των Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004, ανέθεσε αποκλειστικά στην εταιρεία M art Manolioudakis το σχεδιασμό και την κατασκευή μιας σειράς exclusive δώρων για τους 25.000 επισκέπτες των Ολυμπιακών Αγώνων, που θα διαμένουν στα πολυτελή κρουαζιερόπλοια της εταιρείας, ms Westerdam, ms Rotterdam, καθώς και σε ξενοδοχεία της Αθήνας.

Η M Art Manolioudakis, που είναι ένα δημιουργικό group ειδικευμένο στη δημιουργία επαγγελματικών δώρων, ανέλαβε τη μελέτη, τη σχεδίαση και την κατασκευή της συλλογής των αντικειμένων, βασισμένης σε κλασικά ελληνικά θέματα και σύμβολα, προσαρμοσμένα με ιδιαίτερο σχεδιαστικό ύφος στο σύγχρονο τρόπο ζωής και στο σύγχρονο design.

Τα μέτρα ασφαλείας, εμπόδιο στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας

Έληξαν οι εργασίες του 35ου Παγκόσμιου Συνεδρίου του International Chamber of Commerce (ICC) στο Marrakesh, Μαρόκο, που συνοδεύτηκαν με την αποδοχή εκ μέρους του G8 του ψηφίσματος του ICC, για να ευδοκιμήσουν οι εμπορικές συζητήσεις του Γύρου της Ντόχα, με τη θετική συνδρομή του G8 στις συζητήσεις που έγιναν στο Sea Island.

Από ελληνικής πλευράς, συμμετείχαν στο 35ο Παγκόσμιο Συνέδριο του ICC ο πρόεδρος της Εθνικής Ελληνικής Επιτροπής του ΔΕΕ, Ν. Α. Βερνίκος, ο οποίος και προήδρευσε σε ειδική συζήτηση που έγινε για τον τουρισμό, ο Α. Μονιάνο, γεν. γραμματέας της ΕΕΕ του ΔΕΕ, ο Γ. Μουστάκας, πρόεδρος του Επιμελητηρίου Κορίνθου και εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων, ο κ. Χ. Δρίτσας, μέλος του Δ.Σ. του Επιμελητηρίου Κορίνθου, ο Θ. Μηλάρης, αντιπρόεδρος του Επιμελητηρίου Αιτωλοακαρνανίας, και ο Π. Ράπτης, οικονομικός επόπτης του Επιμελητηρίου Αιτωλοακαρνανίας, ο Σ. Κότσις - Intrisoft και οι κυρίες Α. Γκούσκου και Φ. Γκίκα εκ μέρους της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο - ΔΕΕ (International Chamber of Commerce-ICC), που εδρεύει στο Παρίσι, είναι το διεθνές βήμα μέσω του οποίου η παγκόσμια επιχειρηματική κοινότητα συμβουλεύει τους διεθνείς οργανισμούς και επηρεάζει τις κατά τόπους κυβερνητικές αποφάσεις που έχουν επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις εταιρικές στρατηγικές. Η γενική συνέλευση της Εθνικής Ελληνικής Επιτροπής του ΔΕΕ απαρτίζεται από τους αντιπροσώπους όλων (59) των Εμπορικών, Βιομηχανικών, Βιοτεχνικών και Επαγγελματικών Επιμελητηρίων της Ελλάδας και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που συναλλάσσονται κυρίως με το εξωτερικό και επιθυμούν να συνεισφέρουν στη διεθνή εκπροσώπησή μας αλλά και στην ενημέρωση για τις δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας, με απώτερο στόχο μεταξύ άλλων την προσέλκυση επενδύσεων και την καταπολέμηση της διαφθοράς.

UTECO

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΙΣΘΗΤΗΡΙΩΝ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

Θερμοστοιχεία & θερμοαντιστάσεις αντικραδασμικού τύπου. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εφαρμογής αλλά και διαθέσιμες τυποποιημένες κατασκευές. ISO 9001:2000



ΜΟΝΑΔΕΣ ΑΝΤΙΚΡΗΚΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Zener Barriers για αντεκρηκτική προστασία (Intrinsic safety).

TIB (transformer isolated barriers)

Μονάδες με γαλβανικό διαχωρισμό, για όλα τα είδη σημάτων.

ALPHA COMPACT MICRO CONTROLLER/PLC

Με 6, 10 & 20 εισόδους/εξόδους.

Έως και 8 αναλογικές εισόδους.

Ενσωματωμένη οθόνη, απλούστατος χειρισμός. Εσωτερική μνήμη 1500 bytes.

MELSEC PLC - ΣΕΙΡΑ FX

Επεκτάσιμο Max 256 I/O cycle period 0,55-0,08 μs. Δυνατότητα ενσωματωμένης οθόνης, PID ελεγκτή, έλεγχο θέσης. Πολλά options, modules και κάρτες. Επικοινωνία μέσω Profibus, As-i, CC-Link, Device Net (open networks).

HMI MAC - GOT - IPC

Έως 15". Μονόχρωμες - έγχρωμες έως 256 χρώματα. LCD, STN, TFT, Touch Screen.

Δικτύωση. Σύνδεση σε PLC άλλων κατασκευαστών.



ΣΥΝΕΧΗΣ ΜΕΤΡΗΣΗ ΣΤΑΘΜΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΩΝ

ΥΠΕΡΗΧΩΝ. Για στάθμη έως και 15 μέτρα ΟΔΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΙΚΡΟΚΥΜΑΤΩΝ. Έως και 20 μέτρα

ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ. Έως και 400 bar

και εμβυθιζόμενο έως και 20 bar

ΜΑΓΝΗΤΙΚΟ PROBE. Έως και 3 μέτρα.

• Με αναλογική έξοδο 4-20mA ή και HART PROFIBUS-PA, FOUNDATION H1.

• Υψηλής ακρίβειας μέτρηση.

• Για υψηλές θερμοκρασίες και δύσκολες συνθήκες εργασίας

• Για εκ και non ex εφαρμογές

• Στιβαρή κατασκευή και μεγάλη αξιοπιστία.



CONTROLLERS

Ρυθμιστές PID για κάθε εφαρμογή. Πλήρως προγραμματιζόμενα σήματα εισόδου-εξόδου. Autotuning-fuzzy logic. Έξοδοι αναλογικοί/ψηφιακοί.



ΜΕΤΑΔΟΤΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΠΙΕΣΗΣ

Για μέτρηση διαφορικής, μονομετρικής, απολύτου, βαρομετρικής πίεσης σε υγρά, αέρια ακόμα και Ex εφαρμογές. Στιβαρή κατασκευή, έως και 700 bar μέτρηση. Μοντέλα για κάθε εφαρμογή.



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ

ΕΛΕΓΚΤΗΣ-ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ

Με ένδειξη για θερμοκρασία και πίεση, για μηχανές και συστήματα ελέγχου. Ελεγκτής: ON/OFF, P, PI.



INDUSTRIAL AND MARINE AUTOMATION

Μαυρογένους 5, 185 42, Πειραιάς - www.uteco.gr - Τηλ: 210 42 10 050 - Fax: 210 42 12 033 - E-mail: uteco@uteco.gr
Μοναστηρίου 218, 546 28, Θεσσαλονίκη - Τηλ: 2310 54 40 60 - Fax: 2310 52 08 37 - E-mail: thess@uteco.gr

> Ποσειδώνια 2004



1. Πανοραμική άποψη της εισόδου των Ποσειδωνίων την ημέρα των εγκαίνιων. 2. Ο πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής συνοδευόμενος από τον πρόεδρο των Ποσειδωνίων, Θεμιστοκλή Βώκο. 3. Ο κ. Κ. Καραμανλής στο περίπτερο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. 4. Ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο αρχηγός του Α.Σ. Χρ. Δελμηιάλης, ο Γ.Γ. Λιμένων Γ. Βλάχος και ο Τούρκος υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Binali Yildirim στο περίπτερο των «Ν.Χ.». 5. Ο κ. Καραμανλής με τον ΥΕΝ κηρύσσουν από κοινού την έναρξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής έκθεσης. 6. Ο διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. Νίκος Γιαννής με τον πρόεδρο της ΕΕΕ Νίκο Ευθυμίου. 7. Ο κ. Καραμανλής με τον κ. Κεφαλογιάννη. 8. Το ζεύγος Ανδρέα Τσαβλίρη με τον κ. Ηλία Μπίσια. 9. Η Κατερίνα Αραβαντινού από την Hellas Jet με τους κ. Ηλ. Μπίσια και Χρήστο Καπάντη. 10. Ο κ. και η κα Ζαφείρα. 11. Ο κ. Ιωάννης Κρητικός, μέλος του Δ.Σ. Επιχειρήσεων Αττικής. 12. Ο πλοίαρχος Α.Σ. Απόστολος Καμαρινάκης με τον κ. και την κα Μπίσια.



4



8



12

Έχει καθιερωθεί στα 35 συναπτά χρόνια λειτουργίας τους ως το σημαντικότερο γεγονός της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο λόγος για τη ναυτιλιακή έκθεση των Ποσειδωνίων την οποία φέτος επισκέφθηκαν συνολικά 17.000 άτομα, εκ των οποίων οι 3.500 ήταν διεθνείς επισκέπτες. Οι 200 Έλληνες και διεθνείς αντιπρόσωποι των ΜΜΕ, οι οποίοι διαπιστεύθηκαν για την έκθεση, τόνισαν την ιδιαίτερη σημασία που είχε η παρουσία του Έλληνα πρωθυπουργού κ. Κώστα Καραμανλή στα εγκαίνια των Ποσειδωνίων. Στην ομιλία του, ο πρωθυπουργός έκανε ιδιαίτερη μνεία στις δραστηριότητες των Ελλήνων εφοπλιστών και στη σκληρή δουλειά των Ελλήνων ναυτικών και γενικά των εργαζομένων του κλάδου και εξήρε τη συμβολή τους στην αναγνώριση του ελληνόκτητου στόλου ως του μεγαλύτερου παγκοσμίως. Στο πλαίσιο των Ποσειδωνίων 2004 διοργανώθηκε επίσης μία σημαντική εκδήλωση, το Posidonia Maritime Forum, στο οποίο παρευρέθησαν 450 σύνεδροι από 30 χώρες. Στο Forum συζητήθηκαν σημαντικά θέματα της ναυτιλίας, ενώ αίσθηση δημιούργησαν οι δυναμικές ομιλίες του γενικού γραμματέα του IMO Ευθύμιου Μπτρόπουλου, των προέδρων της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου Επαμεινώνδα Εμπειρικού και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νίκου Ευθυμίου.



> Ποσειδώνια 2004



13



14



16



17



19



Η ημερίδα του ΠΣ(Ε)ΝΠ

13. Ο υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών Μιχάλης Λιάπης. **14.** Ο κ. και η κα Ν. Παππαδάκη. **15.** Ο βουλευτής της Ν.Δ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης με τους κ. Ν. Παππαδάκη και Γ. Γυφτάκη. **16.** Ο διευθύνων σύμβουλος της ΝΕΛ Απ. Αθηνάιος με τον Γ. Ξηραδάκη, διευθύνων σύμβουλο της ΧRTC. **17.** Ο υπουργός Αιγαίου Αρ. Παυλίδης. **18.** Οι κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος και Γ. Ξηραδάκης. **19.** Οι κ. Αλ. Παναγόπουλος, και Χανδρής με την εκδότη Ιωάννα Μπίσια.

Ημερίδα με θέμα την «Ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμανιών» πραγματοποίησε ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων - ΠΣ(Ε)ΝΠ & ΕΧΛ. Η εκδήλωση, την οποία χαιρέτισε ο πρόεδρος του Συνδέσμου, Γιάννης Θεολογίτης, αποτελούνταν από δύο ενότητες. Η πρώτη αφορούσε το θέμα «Container Terminal - Car terminal Επιβατηγό Λιμάνι, Προοπτικές και Προβληματισμοί» και η δεύτερη τον «Εκσυγχρονισμό - Περιβάλλον - Ασφάλεια».

Στο πάνελ των ομιλητών συμμετείχαν οι κ. Δημήτρης Παλαιοκρασάς, γενικός γραμματέας της ΠΣ(Ε)ΝΠ, Μιχάλης Σαρλής της SCS, Γιώργος Σκουζές, μέλος του ΠΣ(Ε)ΝΠ, Γ. Γεωργακόπουλος, πρόεδρος της ΟΜΥΛΕ, και Τριαντάφυλλος Παπαγεωργίου, διευθυντής της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

Συντονιστής της ημερίδας ο κ. Ηλίας Μπίσιας, σύμβουλος έκδοσης στα «Ναυτικά Χρονικά».



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES

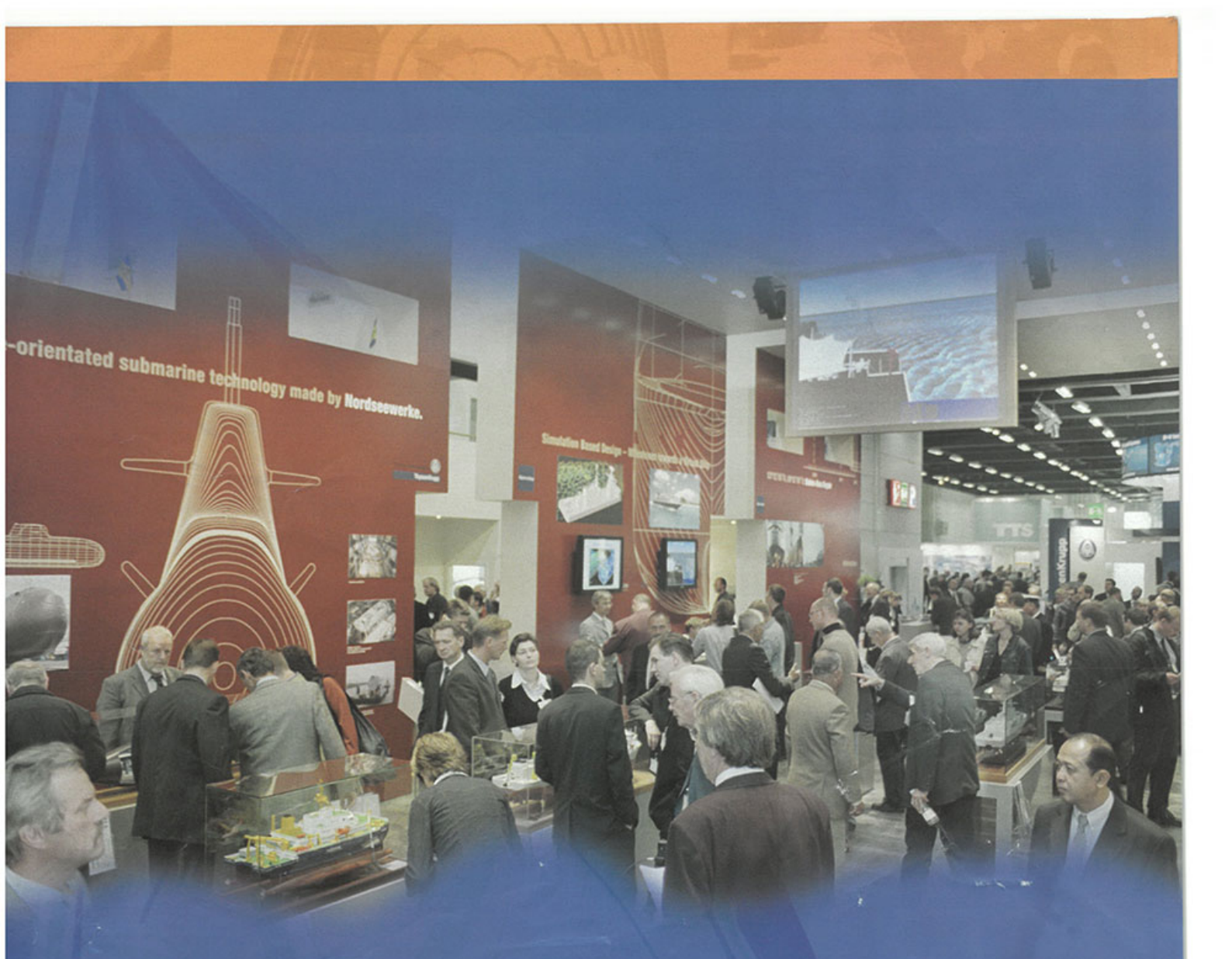


SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE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



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt





-orientated submarine technology made by Nordseewerke.

Το Αμβούργο αισιοδοξεί



Η έκθεση SMM
αποτελεί και
πάλι πόλο έλξης
της παγκόσμιας
ναυπηγικής
βιομηχανίας

Σε μια εποχή έντονης απαισιοδοξίας και αμφισβήτησης, οι διοργανωτές της SMM 2004 προβάλλουν μια διαφορετική εικόνα για την παγκόσμια ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και ενισχύουν τις ευοίωνες προβλέψεις τους για το μέλλον των ευρωπαϊκών και όχι μόνο εταιρειών. Είναι μάλιστα εξαιρετικά ενθαρρυντικό ότι η άψογη προβολή και οργάνωση της έκθεσης έχει αντιμετωπιστεί θετικά από όλους τους εκθέτες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει σχεδόν ποτέ χώρος για τη φιλοξενία όλων των αιτούμενων εταιρειών. Το 2006, οι διοργανωτές ανακοίνωσαν ότι το εκθεσιακό κέντρο του Αμβούργου θα επεκταθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα να φιλοξενηθούν επί πλέον εταιρείες.

Ταξιδέψτε σε όλο το Αιγαίο

- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΑΜΟΡΓΟΣ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΣΑΜΟΣ



Πειραιάς: 210 4123185-4115015. Θεσσαλονίκη: 2310 522716. Λήμνος: 22540 22460.
 Σύρος: 22810 83400. Μυτιλήνη: 22510 28480-22220. Εύδηλος: 22750 31990.
 Αμοργός: 22850 71201. Σάμος: 22730 25133. Μύκονος: 22890 28240.
 Τήνος: 22830 22517. Άγιος Κήρυκος: 22750 22397-8. Νάξος: 22850 23830.
 Χίος: 22710 23971-25848. Καβάλα: 2510 226149. Καρλόβασι: 22730 35105.



NEL LINES

... η γέφυρα του Αιγαίου

Το Αμβούργο είναι πάντα μια εξαιρετικά φιλόξενη πόλη για την πραγματοποίηση οποιασδήποτε επαγγελματικής συνάντησης ή γνωριμίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η 21η Διεθνής Έκθεση SMM, που θα διεξαχθεί και φέτος στο Αμβούργο από τις 28 Σεπτεμβρίου έως τις 2 Οκτωβρίου, αποτελεί ένα έναυσμα για μια επίσκεψη στην πιο πλούσια πόλη της Γερμανίας.

Η έκθεση αναμένεται να συγκεντρώσει το ενδιαφέρον της παγκόσμιας ναυτιλιακής και ναυπηγικής κοινότητας. Παράλληλα, ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι για τρίτη συνεχόμενη φορά η SMM τελεί υπό την αιγίδα του Γερμανού καγκελάριου Gerhard Schröder, μια κίνηση που αποδεικνύει την έντονη υποστήριξη της γερμανικής Πολιτείας προς το συγκεκριμένο βιομηχανικό και επιστημονικό κλάδο.

Η έκθεση λαμβάνει χώρα σε μια κρίσιμη οικονομική

στη SMM. Εθνικά περριπτερα θα έχουν ακόμα η Κροατία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Νορβηγία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι ΗΠΑ. Για μία ακόμη φορά η Ελλάδα, σε εθνικό επίπεδο, θα είναι και σε αυτή την έκθεση απύουσα.

Στην έκθεση θα συμμετάσχουν επίσης ναυπηγεία που εξειδικεύονται σε ναυπηγήσεις κότερων και Megayachts, αποδεικνύοντας την υποστήριξη των διοργανωτών και προς αυτόν τον ειδικό κλάδο.

Κατά τη διάρκεια της έκθεσης θα λάβουν χώρα περισσότερες από 50 παράλληλες εκδηλώσεις όπως συνέδρια, workshops, συνεντεύξεις Τύπου αλλά και πολυάριθμες κοινωνικές δεξιώσεις και συναντήσεις.

Όπως κάθε διετία στις 28 Σεπτεμβρίου θα διεξαχθεί η απονομή των βραβείων Lloyd's List SMM Awards. Η εκδήλωση θα διεξαχθεί στο Congress Centre



και πολιτική περίοδο, αφού η παντοδύναμη Κορέα αντιμετωπίζει αφενός την επιθετική πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αφετέρου τη διεξόδυση στην αγορά μιας νέας βιομηχανικής υπερδύναμης, της Κίνας. Η SMM θα φιλοξενήσει όπως κάθε φορά εθνικά περίπτερα από όλες τις ισχυρές παγκόσμιες βιομηχανίες: Η Κίνα, η Νότια Κορέα, η Φινλανδία θα έχουν εξαιρετικά μεγάλα σε μέγεθος εθνικά περίπτερα, ενώ για πρώτη φορά θα συμμετέχουν σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους οι εθνικές συμμετοχές της Γαλλίας, του Βελγίου, της Σκοτίας, της Αυστρίας και της Πολωνίας. Κατά τους οργανωτές, η έκθεση θα φιλοξενηθεί άνω των 1.400 εταιρειών - εκθετών από 50 κράτη, ενώ αναμένονται 40.000 επισκέπτες. Αξιοσημείωτο είναι ότι 300 εταιρείες είναι πρωτοεμφανιζόμενες

Hamburg. Τα βραβεία αφορούν τεχνολογικές και επιστημονικές καινοτομίες στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η SMM 2004 θα ανοίξει τις πύλες της για το κοινό στις 09.30 στις 28 Σεπτεμβρίου και θα παραμένει κάθε μέρα ανοικτή μέχρι τις 18.00. Το Σάββατο, 2/10, η έκθεση θα κλείσει στις 15.00.

Τα εγκαίνια θα πραγματοποιηθούν στην αίθουσα Kaisersaal του Δημαρχείου του Αμβούργου στις 27 Σεπτεμβρίου και ώρα 19.00.

Ευχαριστούμε τους διοργανωτές της έκθεσης, το Ελληνογερμανικό Επιμελητήριο και τη Lufthansa για την πρόσκληση αλλά και την άψογη φιλοξενία και συνεργασία κατά τη διάρκεια της παραμονής μας στο Αμβούργο.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

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

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

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

Stockists of:

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

Stocks Around the World:

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

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 210 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 210 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



Member of EUROCORD & EWRIS



Your satisfaction gives us something to smile about.



Our 97.4% customer retention rate proves that our services have earned your trust.

Mini-M • Inmarsat A, B, C • Crew Calling • Fleet 77, 55, 33
Accounting Authority • PSA • High Speed Data Applications

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T:+30210 411 1311 F:+30210 411 1417
info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com