

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 79 • 04/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Άρης Σπηλιωτόπουλος

Η πολιτική είναι σαν το οξυγόνο

Γιάννης Μίχας

**Υπόθεση όλων μας
η προάσπιση της Ναυτιλίας**

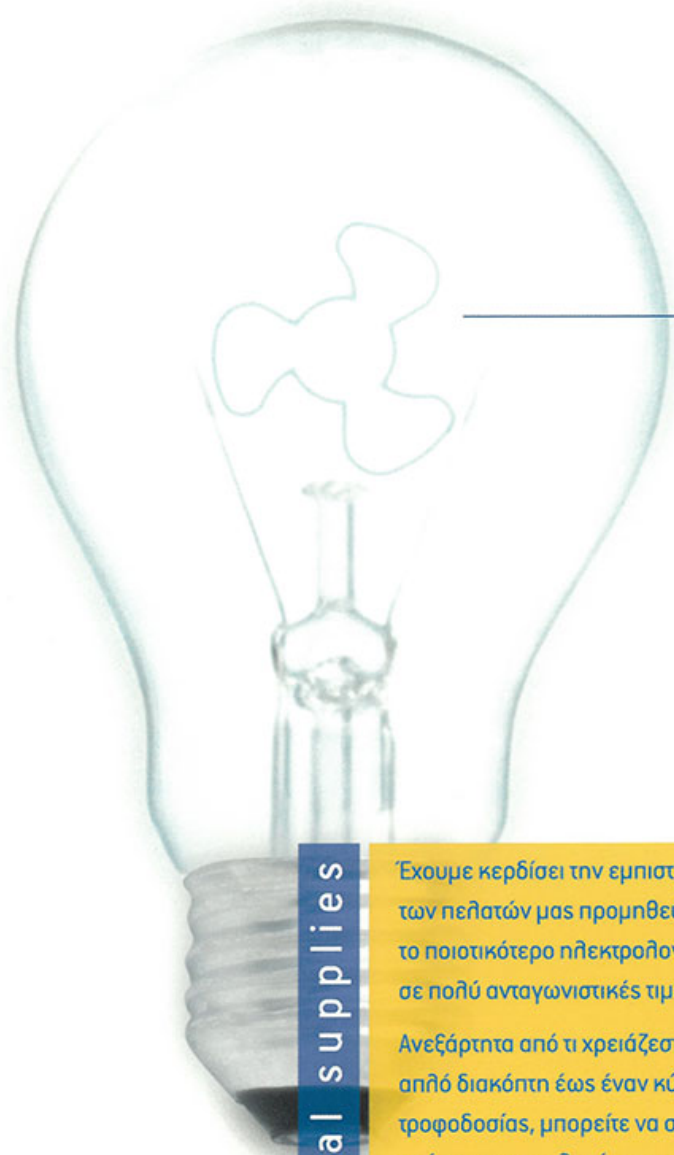


**Προσέλκυση νέων
στη Ναυτική Εκπαίδευση:
Οι απόψεις
της νέας γενιάς
πλοιοκτητών**



Klaxon**AIK**
FLAMMADUR**OSRAM****ACOME****PHILIPS****HELKAMA**

Αεροδρόμια | Ασφάλειες | Διακόπτες | Διακόπτες Ισχύος | Καλώδια & Υποστηρικτικό Υλικό | Μεγάφωνα & Σήμανση | Μπαταρίες | Οργανά Μετρήσεων | Πίνακες & Ερμάρια | Σύνδεσμοι & Φιάσκα | Υλικά Αυτοματισμών | Φως & Πρίζες | Φωτιστικά | Φωτιστικά ασφαλείας - L.L.L. & Ναυπηγείας



εξειδίκευση

marine electrical supplies

Έχουμε κερδίσει την εμπιστοσύνη των πελατών μας προμηθεύοντας το ποιοτικότερο ηλεκτρολογικό υλικό σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές.

Ανεξάρτητα από τι χρειάζεστε, από ένα απλό διακόπτη έως έναν κύριο πίνακα τροφοδοσίας, μπορείτε να στηριχτείτε σε εμάς για την επιλογή του καταλληλότερου υλικού και την ακριβή παράδοσή του, ανεξάρτητα από τον τόπο παράδοσης.

Μπορείτε να μας εμπιστευέστε, γιατί εξειδικευόμαστε στην προμήθεια ηλεκτρολογικού υλικού και εξαρτημάτων ναυτιλίας. Αυτή η εξειδίκευση μας ξεχωρίζει από τον ανταγωνισμό και μας κάνει την κινητήριο δύναμη σας, που καινοτομεί και προλαμβάνει συνεχώς τις ανάγκες σας.

**COMMERCIAL
HARMONY**
MARINE ELECTRICAL COMPONENTS SUPPLY COMPANY

Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ & ΣΙΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ 30 & ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 45
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ : 210 4190810, 210 4110614 FAX: 210 4110615 www.commercialharmony.gr

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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

Η πολιτική
είναι σαν το οξυγόνο
50



Συνέντευξη του βουλευτή Β' Αθηνών της Ν.Δ., Άρη Σπηλιωτόπουλου

Editorial **6**

Με το βλέμμα του Σκάπουλου **10**

Ναυτιλιακά Νέα **12**

Ουκ αν λάβοις παρά του μη έχοντος **16**

Να διευρυνθεί η λειτουργία
του Εθνικού Συμβουλίου
Ναυτιλιακής Πολιτικής
Άρθρο του νομάρχη Πειραιά,
Γιάννη Μίχα **36**



Σχόλιο
Στα σκουπίδια 703 δεξαμενόπλοια
Του Άλκη Κορρέ,
δόκτορος Πανεπιστημίου Αιγαίου **38**

Διεθνή Ύδατα **40**

Η ναυτιλία δεν έχει την εικόνα
που μας αξίζει
Ο Ugo Salerno αποκαλύπτει
και εξομολογείται **48**

Η πολιτική είναι σαν το οξυγόνο
Συνέντευξη
του Άρη Σπηλιωτόπουλου,
βουλευτή Β' Αθηνών
της Νέας Δημοκρατίας **50**

Αφιέρωμα
Ναυτική εκπαίδευση και
προσέλκυση νέων στο ναυτικό
επάγγελμα **55**

Οι ΑΕΝ υστερούν σε μοντέρνα
τεχνολογία και κτιριακές υποδομές
Του Χάρη Βαφειά **56**

Το ναυτικό επάγγελμα προσφέρει
συγκινήσεις και εμπειρίες
Του Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη **58**



Ugo Salerno

Η ναυτιλία
δεν έχει την εικόνα
που μας αξίζει **48**

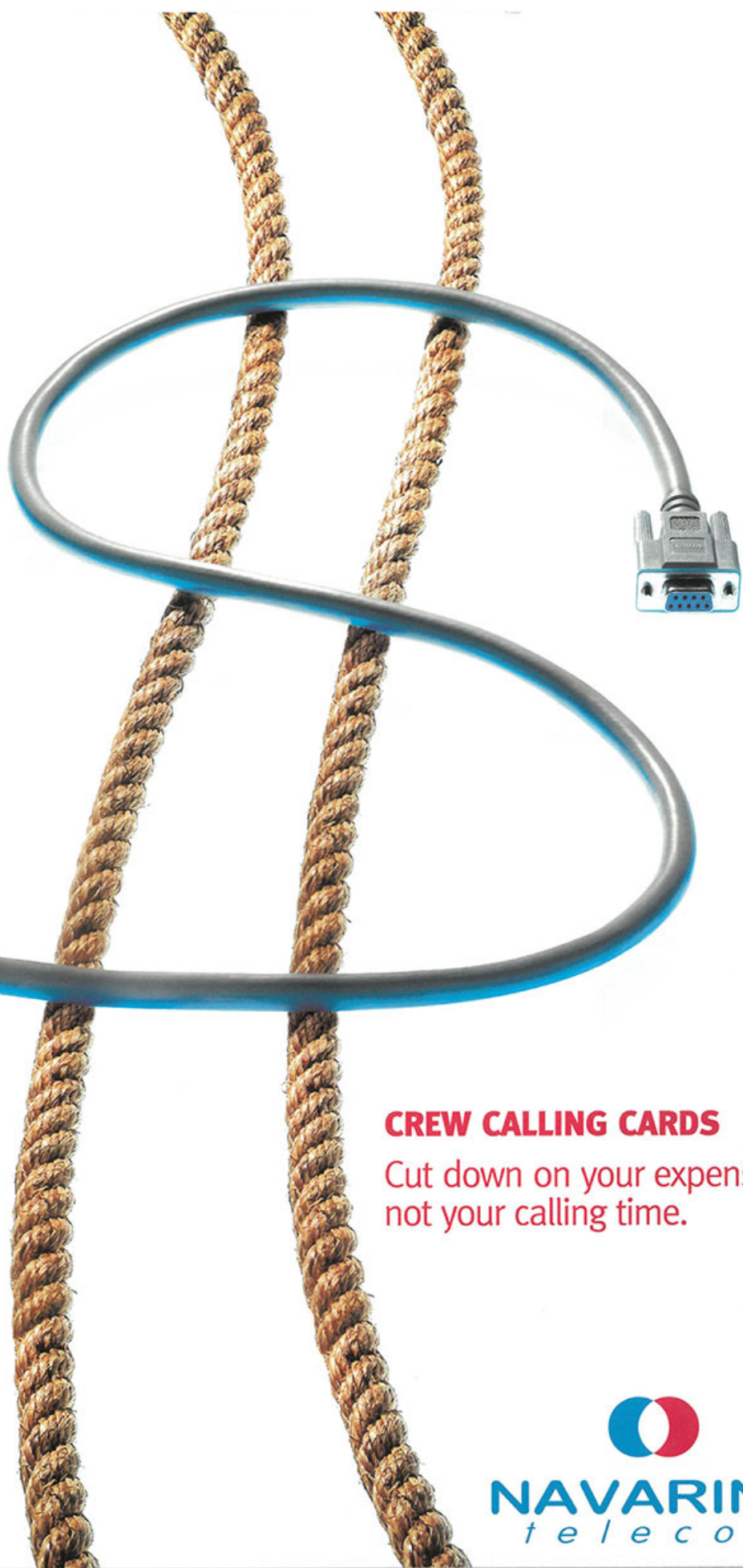


Χάρης Βαφειάς
Οι
ΑΕΝ υστερούν
σε μοντέρνα
τεχνολογία και
κτιριακές
υποδομές **56**

Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης
Το ναυτικό επάγγελμα
προσφέρει
συγκινήσεις και
εμπειρίες **58**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 79, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου
Creative Director: Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας / Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός / Μετάφραση: Κυριάκος Κασσεράς
/ Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS




NAVARINO
telecom

Personal calls during "crew hours" cost less than 1 US dollar per minute.

Global Rate, No Zones • No Connection Costs, No Start up Fees • No Extra or Hidden Costs
No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls

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



60

Κάθε ελληνικό πλοίο είναι ένα εργοστάσιο και αυτοί που το διοικούν πρέπει να έχουν ικανότητες manager
Του Κωστή Κερτσικώφ 60

Θα πρότεινα στον υπουργό Ε.Ν. τη δημιουργία Ακαδημίας Ναυτιλιακών Σπουδών
Της Ειρήνης Νταϊφά 62

Να προωθήσουμε τη σύγχρονη εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος
Του Αλέξανδρου Παναγόπουλου 64



Ο ναυτικός σήμερα δεν είναι ένας απλός «εργάτης», αλλά ένας επιστήμονας στην ειδικότητά του
Της Βίκυ Ρούσσου 66

Κάντε κάτι, κύριοι υπεύθυνοι, και σύντομα
Του καπετάν Γιάννη Πατέρα 70

Προβλήτας Ι: Το τέλος του ΟΛΠ όπως τον ξέραμε;
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη, καθηγητή ΕΜΠ 72

Ακτοπλοία
Πρέπει να βρούμε μια νέα Αδριατική 78

55 Αφιέρωμα: Ναυτική εκπαίδευση και προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Παρουσίαση του Ro Ro «OCEAN TRAILER» 80

Αερομεταφορές
Το μέλλον των ευρωπαϊκών αερομεταφορών 84

Παρουσίαση του ξενοδοχειακού συγκροτήματος «Elies Resorts» 86

Παραναυτιλιακά 90

Αντί Επιλόγου 96



Ειρήνη Νταϊφά

Θα πρότεινα στον υπουργό Ε.Ν. τη δημιουργία Ακαδημίας Ναυτιλιακών Σπουδών 62

Βίκυ Ρούσσου

Ο ναυτικός σήμερα δεν είναι ένας απλός «εργάτης», αλλά ένας επιστήμονας στην ειδικότητά του 66



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, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

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



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism.

That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard.

The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com

Στη σύγχρονη ναυτιλία υπάρχει χώρος μόνο για επαγγελματίες και όχι πια για ευκαιριακούς και περαστικούς

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, τα «Ναυτικά Χρονικά» επανεξέταζαν σε ετήσια βάση την αλλοπρόσκληση, κατά την ταπεινή μας άποψη, επικοινωνιακή πολιτική του ΥΕΝ στο θέμα αυτό και φιλοξενούσαν τις απόψεις και προτάσεις των φορέων τόσο της ελληνικής ναυτιλίας όσο και της πλοιοκτησίας και των ναυτεργατικών ενώσεων.

Στο τρέχον τεύχος θελήσαμε να περάσουμε τη σκυτάλη του προβληματισμού στη νεότερη γενιά πλοιοκτητών. Με αυτόν το γνώμονα προσεγγίσαμε –και με ιδιαίτερη χαρά βρήκαμε άμεση ανταπόκριση– τόσο φίλους και υποστηρικτές του περιοδικού όσο και άξιους συνεχιστές λαμπρών και ουσιαστικών αρωγών της ελληνικής σημαίας και του Έλληνα ναυτικού.

Σε μία από τις επαφές μας, συναντήσαμε τον κ. Κωστή Κερτσικώφ και τον Καπετάν Γεράσιμο Τσιμπουρά από την Eletson Corporation και ανταλλάξαμε ορισμένες πολύτιμες σκέψεις και προτάσεις, που θεωρούμε ότι αξίζουν ιδιαίτερης μνείας και επεξεργασίας. Τα δύο στελέχη της εταιρείας προβληματίσαν θετικά τον υπογράφωντα, αφού εξέφρασαν ολοκληρωμένες και αυθόρμητες σκέψεις που σκοπό έχουν την ουσιαστική ανανέωση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Γεγονός είναι πως η ομορφιά του επαγγέλματος δεν μεταφέρεται σωστά στις νεότερες γενιές, ωστόσο, η κινητήριος δύναμη που θα έπρεπε να δαμάσει ένα νέο άνθρωπο, κατά την άποψή τους, στο να ενδιαφερθεί για μια καριέρα στη θάλασσα, είναι οι οικονομικές απολαβές, οι οποίες δεν υπάρχουν σήμερα σε καμιά άλλη ελληνική βιομηχανία ή επάγγελμα. Έτσι, κάποιος στη νεαρή ηλικία των 33 ετών μπορεί να

Η προσέλκυση νέων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα παραμένει σήμερα ένα από τα κυριότερα ζητήματα, που απασχολούν τόσο την ελληνική ναυτιλιακή κοινωνία όσο (θεωρητικά) και την ελληνική Πολιτεία. Με δεδομένο το τραυματισμένο κύρος του ναυτικού και τη λαβωμένη αντίληψη για τη σταδιοδρομία στη θάλασσα, το θέμα της προσέλκυσης και εκπαίδευσης αποτελεί σημείο αντεγκλήσεων και αντιπαραθέσεων σε όλους τους ναυτικούς κύκλους της χώρας. Άλλωστε, τα προβλήματα που σχετίζονται με τη ναυτική εκπαίδευση αντικατοπτρίζουν και τη γενικότερη, «ταραγμένη» εικόνα της Παιδείας στη χώρα μας.

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED



A PERFECT TEN TURNS 12



TEN LTD

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

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



Fleet Manager: Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE.

ART IN DESIGN - ADVERTISING - TEL.: 30210601940

χαίρεται οικονομικές απολαβές που δεν εξισώνονται με την πραγματική μισθολογική κλίμακα στα επαγγέλματα της στεριάς. Αυτό είναι ένα θέμα που δεν έχει επικοινωνηθεί σωστά στη νεότερη γενιά, αφού αρκετές καμπάνιες ήταν έως τώρα εξαιρετικά πρόχειρες σε έμπνευση και σχεδιασμό.

Η Eletson είναι μία από τις ελάχιστες εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας που, αφενός, υποστηρίζει την ελληνική σημαία και, αφετέρου, ενδιαφέρεται ενεργά και ουσιαστικά για τη ναυτική εκπαίδευση στις ελληνικές ΑΕΝ. Με τακτικές, ad hoc επαφές, με όλες τις σχολές αλλά και με ένα σταθερό και διαρκή διάλογο επικοινωνίας με όλους τους διοικητές και διευθυντές σπουδών των ελληνικών ΑΕΝ, η εταιρεία έχει βαθεί γνώση για τα θέματα που απασχολούν τόσο το σπουδαστή όσο και τις ίδιες τις σχολές.

Οι νέοι σπουδαστές, κατά τους δύο γνώστες του θέματος, δεν γνωρίζουν τη σύγχρονη εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας. Δεν γνωρίζουν επίσης το σύγχρονο και εξαιρετικά τεχνολογικά προηγμένο ελληνικό στόλο. **Όσοι τελικά ενδιαφερθούν για τις ελληνικές ΑΕΝ, εμφανίζουν συνήθως -αλλά όχι αποκλειστικά- μια τάση και έναν προσανατολισμό για μια γρήγορη, ίσως και βιαστική μεταπήδησή τους στη στεριά. Είναι ολοφάνερο, δηλαδή, ότι ο σπουδαστής δεν κατανοεί πιθανώς την ουσία του επαγγέλματος που έχει επιλέξει.**

Ένα επί πλέον θέμα, που χρήζει περαιτέρω ανάλυσης, είναι και η νοοτροπία που δυστυχώς μεταδίδεται στις νεότερες γενιές. «Οι απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας επιβάλλουν ανάλογη προσαρμογή της ύλης των ΑΕΝ. Σήμερα δίνεται βάρος σε μαθήματα που έχουν ελάχιστη εφαρμογή στο πλοίο, ενώ λείπουν γνώσεις για χρήσιμα θέματα (π.χ. Risk, Crisis Management)», μας αναφέρουν χαρακτηριστικά οι δύο συζητητές μας. Και εμείς συμπληρώνουμε ότι το πάθος για τη θάλασσα και τη σύγχρονη διοίκηση ενός πλοίου δεν μπορούν να τη μεταδώσουν ούτε οι part time καθηγητές ούτε τα ετεροχρονισμένα βιβλία. (Ας μην ξεχνάμε ότι ο Κώδικας ISM διδάσκεται στις σχολές σε ένα υποτυπώδες σεμινάριο και όχι ως ένα βασικό μάθημα.)

Ο σύγχρονος αξιωματικός καλείται να αντεπεξέλθει σε πρωτόγνωρες απαιτήσεις, σε αυστηρές νομοθεσίες, σε πειθαρχημένη διοικητική τεχνογνωσία. Ο σύγχρονος πλοίαρχος είναι πλέον -και κυρίως- ένας Manager ανθρώπινου δυναμικού, συστημάτων, πληροφοριών και γνώσεων. Οι αποφάσεις που οφείλει να λάβει είναι πολύπλοκες, αυξημένες, πολυποίκιλες και ιδιόμορφες.

Είναι, λοιπόν, ενδεδειγμένο η ελληνική Πολιτεία να λάβει γνώση για το τι συμβαίνει στη ναυτική εκπαίδευση εκτός των συνόρων. Να βολιδοσκοπήσει δηλαδή και να επεξεργαστεί τις πρωτοβουλίες, τις πολιτικές και τις νομοθεσίες που εφαρμόζουν κράτη και πολιτικοί άλλων ναυτικών εθνών, όπου εμφανίζεται



Ο κ. Κωστής Κερτσικώφ
Vice President, Marketing
Eletson Corporation

Ο καπετάν Γεράσιμος
Τσιμπουρλάς
Training Officer, Safety Quality & Training
Eletson Corporation

ιδιαίτερη επιτυχία στο θέμα αυτό.

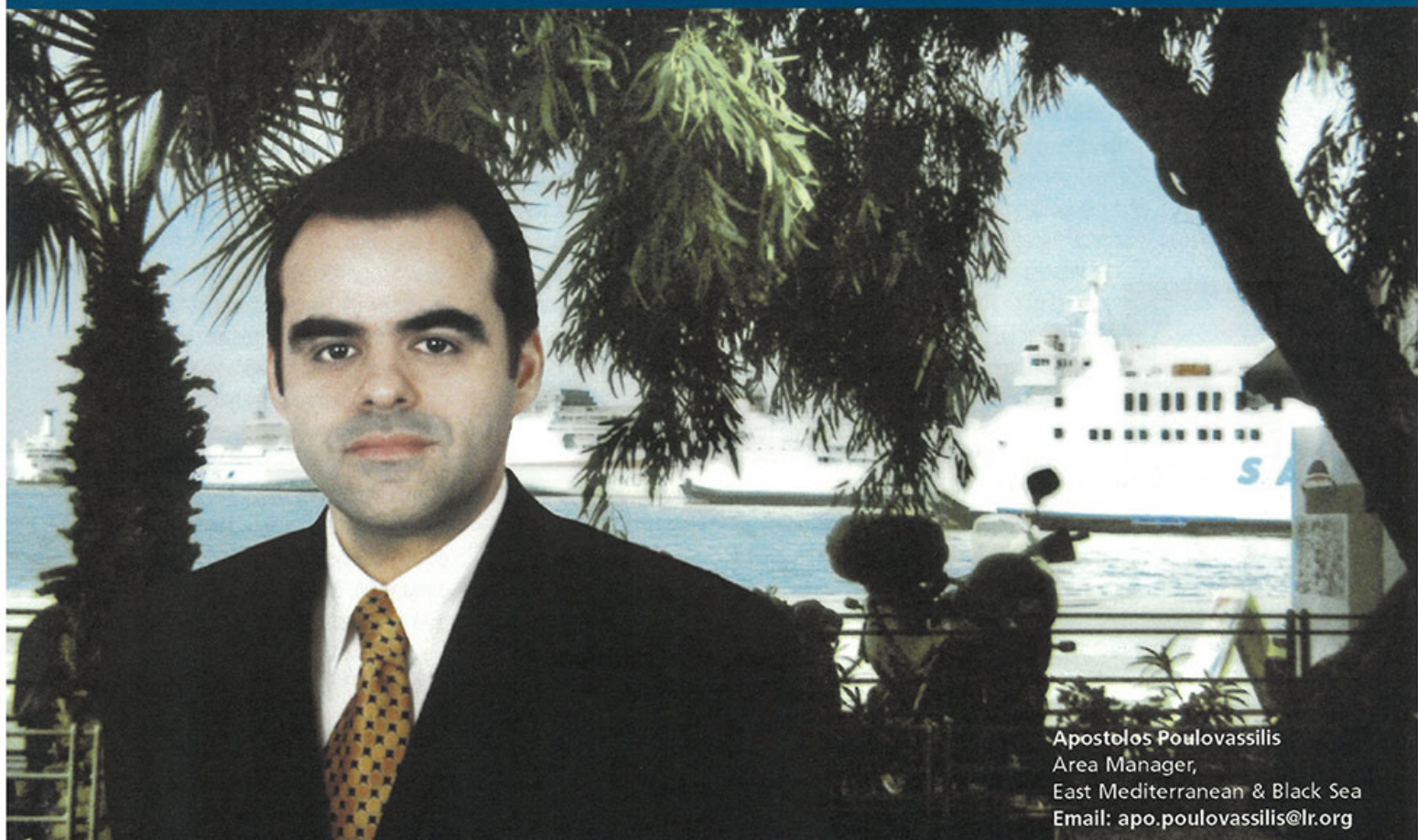
Κατά τον κ. Κερτσικώφ, πρέπει επίσης και οι ναυτιλιακές εταιρείες να γίνουν ουσιαστικοί αρωγοί και επίκουροι στο θέμα της εκπαίδευσης. Πρέπει να γίνουν ηθικοί και πνευματικοί αρωγοί, αλλά και οικονομικοί επίκουροι σε θέματα εκσυγχρονισμού των ναυτικών σχολών και της ποιότητας της ναυτικής εκπαίδευσης και της υλικοτεχνικής υποδομής. Και αναρωτιόμαστε σε αυτό το σημείο: είναι δυνατόν να υπάρχουν ακόμα και σήμερα σχολές χωρίς Simulators; Ας δημιουργηθούν, λοιπόν, από την αρχή υγιείς βάσεις και ας αφήσουμε τις ριζοσπαστικές προτάσεις για μια άλλη εποχή στο μέλλον.

Η σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση δεν πρέπει να στηρίζεται σε αριθμούς, σε όγκο σπουδαστών. Πρέπει να στηρίζεται σε ένα σωστά επιλεγμένο, όχι απαραίτητα ευρύ κύκλο μαθητών, που θα γνωρίζουν τη γοητεία του επαγγέλματος και θα επιθυμούν τη διαρκή γνώση αλλά και συστηματική μετεκπαίδευση στα θέματα που απασχολούν το επάγγελμα που επιλέγουν.

Η ναυτιλία επιβραβεύει τους ναυτικούς που δείχνουν ουσιαστικό ενδιαφέρον για το επάγγελμα, αλλά και αποθαρρύνει τους αδιάφορους. Δεν είναι ένα επάγγελμα που «συγχωρεί» και «καλύπτει» εύκολα τις όποιες απειρίες, ελλείψεις γνώσεων και δυστοκίες του αξιωματικού. Η προσέλκυση ενθουσιωδών νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η άριστη εκπαίδευση και η συνεχής μετεκπαίδευσή τους είναι απόλυτη προτεραιότητα.

Ηλίας Μπίσιας

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

Περί ανταγωνιστικότητας και επενδύσεων

Καίρια απάντηση έδωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, στην «πρόσκληση» του ΥΕΝ για να επενδύσουν οι εφοπλιστές στη στεριά, κατά



τη διάρκεια της πρόσφατης συνέντευξης Τύπου στα γραφεία της ΕΕΕ.

«Μεγαλύτερη επένδυση από το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που έφτασε τα 17 εκατομμύρια δολάρια, δηλαδή αύξηση

39,5% από τον προηγούμενο χρόνο, υπάρχει;» Και συνέχισε ο κ. Ευθυμίου: «Με το χάλι που εμφανίζει η πορεία των ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα, λογικό είναι για την κυβέρνηση να επιζητεί την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων. Το 2005 έχει κηρυχθεί έτος ανταγωνιστικότητας. Ευκαιρία να επεκταθεί και στη ναυτιλία. Αν ο ελληνικός εφοπλισμός δεν αντιληφθεί ότι γίνονται σοβαρές προσπάθειες για την ανταγωνιστικότητα, πώς του ζητείται να επενδύσει στη χώρα του;»

Περί ανταγωνιστικότητας και επενδύσεων συνέχεια...

Πάντως, ο κ. Ευθυμίου ξεκαθάρισε ότι οι εφοπλιστές δεν ζητούν κάποιο συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο. Αυτό που χρειάζεται, τόνισε, είναι να αλλάξει η αντιμετώπιση των κεφαλαίων και των ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα. «Δεν έχουμε δει», υπογράμμισε, «να κόβονται κεφάλια στο γραφειοκρατικό τέρας». «Μόνον αν κοπούν κεφάλια στη γραφειοκρατία, που ταλαιπωρεί την ελληνική οικονομία, και παταχθεί η διαφθορά, θα αλλάξει το επιχειρηματικό κλίμα και θα γίνει δυνατή η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων αλλά και κεφαλαίων των Ελλήνων εφοπλιστών. Αν δεν κοπούν κεφάλια στη γραφειοκρατία, τότε δεν θα δούμε ξένες επενδύσεις».

Υπολείπονται 19 χρόνια κυβέρνησης

«Επιτέλους είδαμε τον πρωθυπουργό», είχε δηλώσει ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Νίκος Ευθυμίου, μετά το πέρας της συνάντησής του με τον κ. Καραμανλή. Η πρόταση αυτή σχολιάστηκε από δημοσιογράφο, στη συνέντευξη Τύπου της Ένωσης, ο οποίος συμπλήρωσε ότι επί κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ μπορεί το προεδρείο της ΕΕΕ να μη συναντούσε τον πρωθυπουργό, αλλά οι υπουργοί της Εμπορικής Ναυτιλίας έπαιρναν μέτρα για την ελληνική ναυτιλία.

Για να πάρει την απάντηση του κ. Ευθυμίου: «Λυπάμαι που θα το πω, αλλά το ένα κόμμα κυβερνούσε για 20 χρόνια, η Ν.Δ. για ένα χρόνο. Υπολείπονται ακόμη 19 χρόνια...».

Λιμένες και πρόσωπα

Γνωρίζετε άραγε ποιο είναι το κοινό στοιχείο των νέων διευθυνόντων συμβούλων στους Οργανισμούς Λιμένων εθνικής σημασίας. Δύο θα σας αποκαλύψουμε εμείς: οι έξι από τους δέκα έχουν σπουδάσει σε προπτυχιακό επίπεδο σε πανεπιστήμια της Ιταλίας. Σύμπτωση; Πιθανώς... Είναι, πάντως, γνωστή η αγάπη του ΥΕΝ προς τη φίλη χώρα.

Ας επισημάνουμε, επίσης, ότι τουλάχιστον πέντε εξ αυτών είχαν ασχοληθεί και με την πολιτική (βουλευτές, δημοτικοί σύμβουλοι κτλ.).



Όπως φαίνεται και η Ν.Δ. επιβραβεύει τα στελέχη της. Από γνώσεις και εμπειρία, σχετική με τη λιμενική πολιτική και ανάπτυξη, μόνο για τον κ. Καμαρινάκη μπορούμε να σας διαβεβαιώσουμε με ειλικρίνεια ότι διαθέτει, αφού τον γνωρίζουμε από την πολυετή δραστηρία πορείας του στο Λ.Σ. Τους υπόλοιπους δεν τους γνωρίζουμε...

Ας ευχηθούμε πάντως σε όλους καλή επιτυχία και πολλή δουλειά!

Άγονες γραμμές... άγονες προτάσεις

Σκεπτική παραμένει για το θέμα της επιδότησης των αγόνων γραμμών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ειδικά στον τομέα των αερομεταφορών. Αρκετά κράτη-μέλη έχουν πλέον ερμηνεύσει εντελώς αυθόρμητα «υποκειμενικά» την ευρωπαϊκή νομοθεσία και επιδοτούν αερομεταφορείς που εκτελούν συγκεκριμένες πτήσεις προς προορισμούς εθνικής σημασίας με μικρή επιβατική κίνηση. Ανάμεσα στις χώρες που έχουν χρησιμοποιήσει εκτενώς -και κάπως πλεονεκτικά- τις δυνατότητες της σχετικής νομοθεσίας είναι η Γαλλία και η Πορτογαλία. Η Ελλάδα επιδοτεί πτήσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς περιφερειακά και άγονα νησιά, όπως η Σκύρος και τα Κύθηρα, αλλά έχει συμπεριλάβει στο κονδύλι των επι-



δοτήσεων -κακώς κατά την άποψή μας- τη Σκιάθο, τη Μήλο, την Πάρο και τη Νάξο! Επί υπουργίας Βερελή, μάλιστα, δίνονταν επιδοτήσεις για τη διαρκή - τακτική σύνδεση της Σητείας (στην Κρήτη) με την Αλεξανδρούπολη και την Πρέβεζα (Αχτίο!)... Όπως καταλαβαίνουμε, η επιβατική κίνηση στα συγκεκριμένα δρομολόγια ήταν μηδενική.

Την κατασπατάληση του δημοσίου χρήματος στις συγκεκριμένες πτήσεις δεν μας την εξήγησαν ποτέ! Ευτυχώς οι συγκεκριμένες πτήσεις διεκόπησαν και δεν συνεχίστηκαν από τον κ. Λιάπη.

Η αλήθεια είναι ότι σήμερα οι Ο.Α. πετούν προς τα νησιά της άγονης γραμμής, ενώ έχει λήξει η σχετική σύμβαση που τους επιτρέπει τη σχετική επιδότηση. Το μέλλον αβέβαιο. Και το «βλέμμα» των Βρυξελλών καχύποπτο πλέον. Ο νέος υπουργός Μεταφορών θα αντιμετωπίσει φουρτούνες...

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

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.

Οι νέοι υπαρχηγοί Λ.Σ.

Ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Δημήτριος Μόσχος επε-
λέγη Α' υπαρχηγός από το Ανώτατο Συμβού-
λιο Λιμενικού Σώματος και προήχθη στο βαθ-
μό του υποναυάρχου Λ.Σ.

Το Α.Σ. του Λιμενικού Σώματος συνεδρίασε με
ευρύτερη σύνθεση αποτελούμενο από τους:

α. Αντιναύαρχο Δ. Γούση Π.Ν. - αρχηγό ΓΕΝ, ως
πρόεδρο.

β. Αντιστράτηγο (ΠΖ) Κ. Μισμπάκα - διοικητή
1ης Στρατιάς.

γ. Αντιναύαρχο Ε. Κοροβέση Π.Ν. - διοικητή
ΣΕΘΑ.

δ. Υποναύαρχο Λ.Σ. Θ. Γκλεζάκο - αρχηγό Λ.Σ.

ε. Αναθεωρητή Α' τάξεως Κ. Θεοδωρακόπου-
λο, ως τακτικά μέλη.

Επίσης, το Ανώτατο Συμβούλιο επέλεξε για Β'
υπαρχηγό τον αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. Ηλία Σιωνίδη
και τον προήγαγε στο βαθμό του υποναυάρχου
Λ.Σ. ενώ στη θέση του γενικού επιθεωρητή
επελέγη ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Θεόδωρος Ρε-
ντζεπέρης, ο οποίος και προήχθη στο βαθμό
του υποναυάρχου Λ.Σ.

Εν τω μεταξύ, το ΚΤΕ Εμπορικής Ναυτιλίας του
ΠΑΣΟΚ εξέδωσε την ακόλουθη ανακοίνωση:

«Πρωτοφανή γελοιοποίηση θεσμών και προ-
σώπων αποτελεί η παρέμβαση του υπουργού
Εμπορικής Ναυτιλίας, Μαν. Κεφαλογιάννη, για
ανάδειξη στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος
των εκλεκτών της Ρηγίλλης.

Με αφορμή την αποστράτευση του αντιναύα-
ρχου κ. Χρ. Δελημιχάλη, η κυβέρνηση προχώ-
ρησε στη "σφαγή" τριών υποναυάρχων και δέ-
κα αρχιπλοιάρχων, σε μια προσπάθεια ανάδει-
ξης "γαλάζιων" εκλεκτών της.

Είναι χαρακτηριστικό ότι αρχηγός του Λ.Σ.
ανεδείχθη αξιωματικός (Θ. Γκλεζάκος), ο
οποίος στις τελευταίες κρίσεις είχε κριθεί στά-

σιμος και ο οποίος ουδέποτε άσκησε υπεύθυνα
καθήκοντα σε επιτελικές διευθύνσεις του ΥΕΝ.
Αξίζει να σημειωθεί ότι η Πανελλήνια Ομο-
σπονδία Ενώσεων Λιμενικών έχει καταθέσει
στο Ναυτοδικείο καταγγελία για παράνομες
πράξεις κατά του νεοεκλεγέντος αρχηγού.

Η γελοιοποίηση των θεσμών και οι παράνομες
μεταθέσεις 1.400 λιμενοφυλάκων οδηγούν σε
διάλυση το Λιμενικό Σώμα και σε υποβάθμιση
τη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας».



Μετά την ανακοίνωση
του ΠΑΣΟΚ, ο υπο-
ργός Εμπορικής Ναυτι-
λίας προέβη στην εξής
δήλωση:

«Σε απάντηση της α-
νακοίνωσης του ΚΤΕ
Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ

για τις κρίσεις στο Λιμενικό Σώμα και για να ε-
νισχυθεί η ασθενέστατη μνήμη των στελεχών
του ΠΑΣΟΚ παρατίθενται τα ακόλουθα:

Τον Απρίλιο του 2004 η νέα κυβέρνηση απο-
στράτευσε ως "ευδοκίμως τερματισάντες" τη
θητεία τους 8 ανώτερους αξιωματικούς ενώ η
κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ του '93 μετά την επάνοδό
της αποστράτευσε 30 ανώτατους αξιωματι-
κούς, μεταξύ των οποίων και 4 αντιναυάρχους,
και το '95 αποστράτευσε 23 ανώτατους αξιω-
ματικούς. Η ρουσφετολογική και ψηφοθηρική
πολιτική του ΠΑΣΟΚ για τις μεταθέσεις στο Λι-
μενικό Σώμα είχε οδηγήσει τα προηγούμενα
χρόνια σε ερήμωση των περιφερειακών λιμε-
νικών υπηρεσιών και συνωστισμό στο κέντρο.
Η εποχή της ευνοιοκρατίας και των "πρασιν-
φρουρών" στη δημόσια διοίκηση, ακόμα και
στις Ένοπλες Δυνάμεις και στα Σώματα Ασφα-
λείας, έχει περάσει ανεπιστρεπτή. ■

Τα επενδυτικά πλάνα της Metrostar



Δύο χρόνια μετά την πώληση των 19 δε-
ξαμενοπλοίων της εταιρείας Metrostar
Management στην General Maritime
έναντι 520 εκατ. δολαρίων, ο Έλληνας
πλοιοκτήτης Θεόδωρος Αγγελόπουλος
πούλησε τέσσερα από τα οκτώ VLCC δε-
ξαμενόπλοια του στόλου της Metrostar
στην Europan έναντι 447,5 εκατ. δολα-
ρίων.

Ειδικότερα, στο στόλο της εταιρείας,
σταδιακά, εντάχθηκε μια σειρά από σύγ-
χρονα πλοία. Τελευταία προστέθηκε το
δεξαμενόπλοιο VLCC «Crude Sun». Το
πλοίο, χωρητικότητας 309.233 dwt και
ναυπήγησης 2003, αγοράστηκε από τον
Έλληνα εφοπλιστή τον προηγούμενο
Νοέμβριο έναντι 122,5 εκατ. δολαρίων
και ύψωσε την ελληνική σημαία. Είχε
προηγηθεί η απόκτηση του «Oriental
Toraz», ναυπήγησης 2002 και χωρητι-
κότητας 319.000 dwt, το οποίο αποκτή-
θηκε έναντι 116 εκατ. δολαρίων.

Στον τομέα των ναυπηγήσεων δεξαμε-
νοπλοίων, η Metrostar κατασκευάζει ένα
VLCC στα ναυπηγεία της Hyundai
Sambo, το οποίο αναμένεται να παρα-
δοθεί το Μάιο του 2005.

Στα φορτηγά πλοία η Metrostar έχει ενι-
σχύσει το στόλο της με την παραλαβή
του «Bulk Four», χωρητικότητας 82.800
dwt, στα μέσα Φεβρουαρίου, ενώ μέχρι
το 2007 θα έχει παραλάβει άλλα τέσσε-
ρα panamax. ■

Εκτινάχθηκαν τα κέρδη της General Maritime

Τετραπλασίασε στη χρήση του 2004 τα καθαρά της κέρδη η General Maritime του κ. Πίτερ Γεωργιόπουλου.

Ειδικότερα, τα καθαρά κέρδη της General Maritime έφθασαν στα 315,1 εκατ. δολάρια έναντι 84,5 εκατ. δολαρίων το 2003.

Τα καθαρά έσοδα από τη διαχείριση των πλοίων αυξήθηκαν κατά 73,3%, στα 583,3 εκατ. δολ., έναντι 336,6 εκατ. δολ. τον προηγούμενο χρόνο. Η μέση ημερήσια χρονοναύλωση ανήλθε το 2004 στα 37.678 δολάρια την ημέρα έναντι 23.596 δολ. ανά ημέρα στη διάρκεια του 2003, σημειώνοντας αύξηση 59,7%.

Τα αποτελέσματα αυτά αποδίδονται από το διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας, κ. Πίτερ Γεωργιόπουλο, στο γεγονός ότι η General Maritime εκμεταλλεύτηκε με τον καλύτερο τρόπο την πολύ δυνατή αγορά, δίδοντας για δεύτερη συνεχή χρονιά πολύ ικανοποιητικές αποδόσεις στους μετόχους της.

Μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου ο στόλος της General Maritime αποτελούνταν από 47 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων 26 ήταν τύπου aframax, τα 17 suezmax και 4 νεότευκτα suezmax με συνολική χωρητικότητα 5,9 εκατ. dwt. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι 11,9 έτη. ■



Η ναυτιλιακή εταιρεία Dryships του Γιώργου Οικονόμου πρόσφατα εισήχθη με μεγάλη επιτυχία στο αμερικανικό χρηματιστήριο. Πρόσφατα, η εταιρεία συμφώνησε να αγοράσει ακόμη οκτώ πλοία αξίας 418 εκατ. δολαρίων. Πρόκειται για δύο capsizes bulkers, τα οποία δραστηριοποιούνται στη spot market, και έξι panamax, τα πέντε εκ των οποίων είναι δια-

Προσδιορισμός της ναυτιλιακής πολιτικής από την Ε.Ε.

Πρωτοβουλία για τη δρομολόγηση διαδικασίας διαβουλεύσεων οι οποίες έχουν στόχο τον προσδιορισμό της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε., έλαβε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Στόχος των πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η σύσταση ειδικής ομάδας εργασίας, η οποία θα συντάξει έγγραφο διαβούλευσης σχετικά με τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα συγκροτηθεί από επιτρόπους που είναι υπεύθυνοι για πολιτικές που έχουν σχέση με τη θάλασσα, μεταξύ των οποίων και ο Έλληνας επίτροπος, αρμόδιος για το Περιβάλλον Στ. Δήμας.

Η δημοσίευση εγγράφου διαβούλευσης, η οποία υπολογίζεται να γίνει το πρώτο εξάμηνο του 2006, θα είναι η αρχή που θα οδηγήσει σε εκτενή διαδικασία διαλόγου, ως προς τις δυνατότες επιλογής άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής από την Ε.Ε.



Η Ελλάδα μαζί με άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εδώ και μήνες έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες για την προώθηση της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο και την προστασία του ναυτικού επαγγέλματος. Συγκεκριμένα, η χώρα μας μαζί με την Κύπρο και τη Μάλτα υπερασπίστηκαν τις θέσεις τους για τη μη ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας και την αναβάθμιση του κύρους της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε ποιοτικό επίπεδο. ■

Η καλύτερη χρονιά για την TEN

Στα έντεκα χρόνια παρουσίας της στη χρηματιστηριακή αγορά της Νέας Υόρκης, η Tsakos Energy Navigation, του Ομίλου Τσάκου, το 2004 σημείωσε την καλύτερη χρονιά της.

Ειδικότερα, τα συνολικά έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας έφθασαν τα 305,21 εκατ. δολάρια, παρουσιάζοντας αύξηση 33% σε σχέση με την περυσινή χρονιά. Τα δε καθαρά της κέρδη εκτοξεύτηκαν στα 143,29 εκατ. δολάρια, αυξημένα κατά 143% συγκριτικά με το 2003. Η μέση ημερήσια χρονοναύλωση ανήλθε για τα πλοία της TEN στα 28.722 δολάρια ανά ημέρα έναντι 22.633 το 2003. Σημαντικό μέρος των κερδών της εταιρείας προήλθε και από την πώληση τριών δεξαμενόπλοιων, από τα οποία τα δύο ήταν μονού τοιχώματος. ■



Η Dryships εισήχθη στο αμερικανικό χρηματιστήριο

σφαλισμένα με χρονοναυλοσύμφωνα.

Τελευταία η Dryships παρέλαβε τα δύο πρώτα από τα 11 φορτηγά πλοία, που αποτέλεσαν το πρώτο επενδυτικό της πρόγραμμα από τη στιγμή που μπήκε στη χρηματιστηριακή αγορά. Πρόκειται για τα panamax bulkcarrier «Tonga», χωρητικότητας 66.798 dwt και ναυπήγησης 1984, καθώς και για το handymax bulkcarrier «Matira», χωρητικότητας 45.863

dwt και ναυπήγησης 1994.

Μόλις ολοκληρωθεί η απόκτηση και των 19 πλοίων, ο στόλος της Dryships θα φθάσει τα 25 bulkers, με τη χωρητικότητά του να ξεπερνάει τα δύο εκατ. dwt και να φθάνει τα 2,1 εκατ. dwt. Ο στόλος θα αποτελείται από τέσσερα capsizes, 19 panamax και δύο handymax bulk-carriers και θα έχουν μέσον όρο ηλικίας τα 11 χρόνια. ■

[Ναυτιλιακά Νέα]

Η Excel Maritime Carries Ltd

διπλασίασε τα έσοδά της

Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime Carries Ltd, η οποία εξειδικεύεται στη μεταφορά ξηρού φορτίου, προχώρησε σε μια νέα δημόσια προσφορά 5.899.000 μετοχών.



Το μεγαλύτερο ποσό των συνολικών εσόδων αυτής της κίνησης θα διατεθεί για την απόκτηση πλοίων ξηρού φορτίου, ενώ ένα μικρότερο ποσό θα διατεθεί για την κάλυψη άλλων αναγκών της εταιρείας. Σε ό,τι αφορά τα αποτελέσματα, η Excel Maritime Carries Ltd σχεδόν διπλασίασε τα έσοδά της στη χρήση του 2004 σε σχέση με το 2003, φθάνοντας στα 52,6 εκατ. δολάρια έναντι 26,6 εκατ. δολαρίων στο τέλος του 2003. Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας έφτασαν τα 32,1 εκατ. δολάρια ή 2,75 δολάρια ανά μετοχή, έναντι 8,6 εκατ. δολαρίων στη χρήση του 2003 ή 0,75 δολάρια ανά μετοχή. Για το τελευταίο τρίμηνο του 2004, η Excel Maritime Carries Ltd ανακοίνωσε έσοδα 16,1 εκατ. δολαρίων και καθαρά κέρδη 9,6 εκατ. δολάρια έναντι 6,9 εκατ. δολαρίων έσοδα τα τελευταία τρίμηνο του 2003 και κερδών 2,7 εκατ. δολ. Το τέταρτο τρίμηνο του 2004 σημαντικά γεγονότα συντελέστηκαν στην εταιρεία, καθώς στη διάρκεια του η Excel απέκτησε πέντε επί πλέον πλοία ξηρού φορτίου και συμφωνήσε να πουλήσει τα παλαιότερα handymax. Από το τέλος του 2004, η εταιρεία έχει παραλάβει ένα rapamax και δύο πλοία handymax μεταφοράς χύδην φορτίου. Επίσης η εταιρεία έχει συμφωνήσει για την απόκτηση ενός ακόμη rapamax και τριών handymax χύδην φορτίου. Με τις κινήσεις αυτές μειώθηκε ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της ενώ αυξήθηκε η χωρητικότητα κατά 783.000 dwt. ■

Οι επενδύσεις της Top Tankers

Η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers, του Ευάγγελου Πιστιόλη, απέκτησε πρόσφατα τρία δεξαμενόπλοια του Ομίλου Λάτση, έναντι 41, 5 εκατ. δολαρίων το καθένα.

Αναλυτικότερα και σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, πρόκειται για τα «αδελφά» δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος «Hellas Renaissance» 46.217 dwt, «Hellas Fos» 46.168 dwt και «Hellas Serenity» 46.185 dwt, που ναυπηγήθηκαν το 1999 στα ναυπηγεία της



Hyundai στην Κορέα. Επισημαίνεται ότι λίγες μέρες πριν η Top Tankers ανακοίνωσε και την αγορά ενός ακόμη δεξαμενόπλοιου διπλού τοιχώματος, του «Mikot Accord», 47.262 dwt, έναντι 39 εκατ. δολαρίων, το οποίο ανα-

μένεται να παραλάβει το διάστημα μεταξύ 10 Απριλίου και 10 Ιουνίου του 2005.

Η Top Tankers δραστηριοποιείται κυρίως στη μεταφορά πετρελαιοειδών και διαθέτει ένα στόλο 24 δεξαμενόπλοιων που αποτελείται από εννέα suezmax, 14 handymax και ένα handysize, με συνολική χωρητικότητα 2,03 εκατ. dwt. Το 98,5% του στόλου της εταιρείας είναι διπλού τοιχώματος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για το 2004 η Top Tankers ανακοίνωσε σημαντικά αυξημένα κέρδη, ύψους 32,7 εκατ. δολαρίων ή 2,53 δολ. ανά μετοχή, έναντι 1,63 εκατ. δολαρίων ή 0,27 δολ. ανά μετοχή το 2003. Το EBITDA για το 2004 ήταν 52 εκατ. δολάρια έναντι 7,1 εκατ. δολαρίων το 2003. Για το τελευταίο τρίμηνο του 2004 η Top Tankers ανακοίνωσε καθαρά κέρδη 19,28 εκατ. δολαρίων ή 0,80 δολ. ανά μετοχή έναντι 688.000 δολ. ή 0,11 δολ. ανά μετοχή του τελευταίου τριμήνου του 2003. Παράλληλα, τα έσοδα της εταιρείας από τη διαχείριση των πλοίων της ανήλθαν στα 93,7 εκατ. δολάρια, έναντι 23,08 εκατ. δολαρίων στη χρήση του 2003. ■

Ελληνική αντιπροσωπεία στην Κύπρο

Επίσημη επίσκεψη στην Κύπρο πραγματοποίησε αντιπροσωπεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με επικεφαλής το γενικό γραμματέα του ΥΕΝ, καθηγητή κ. Ιωάννη Τζωάννο.

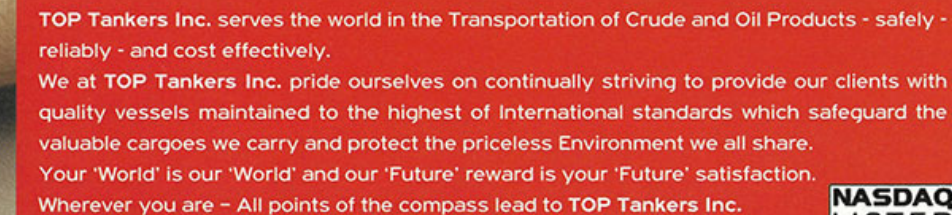
Ο Γ.Γ. του ΥΕΝ συναντήθηκε με τον Πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας Τάσσο Παπαδόπουλο και στη συνέχεια με τον υπουργό Συγκοινωνιών & Έργων της Κύπρου Χάρη Θράσο, το γενικό διευθυντή του υπουργείου Μιχάλη Κωνσταντινίδη και άλλους υπηρεσιακούς παράγοντες.



Στη διάρκεια των συναντήσεων συζητήθηκαν:

- Η σύσταση κοινής επιτροπής Ελλάδας - Κύπρου για θέματα που αφορούν στη ναυτιλία.
- Η συνεργασία των δύο χωρών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και διεθνών οργανισμών.
- Η συνεργασία Ελλάδας - Κύπρου σε θέματα Συστημάτων Παρακολούθησης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VT-MIS) και τη μεταφορά τεχνολογίας.
- Η διακρατική συνεργασία στο πλαίσιο της αποτελεσματικότερης καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης και άλλων μορφών οργανωμένου διασυνοριακού εγκλήματος.
- Η ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου - Ελλάδας.
- Η ανάπτυξη θαλάσσιας λεωφόρου Αδριατικής - Ελλάδας - Κύπρου και των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων καθώς και η δημιουργία Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου. ■

THE SKY IS THE LIMIT.



TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products - safely - reliably - and cost effectively.

We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share.

Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction.

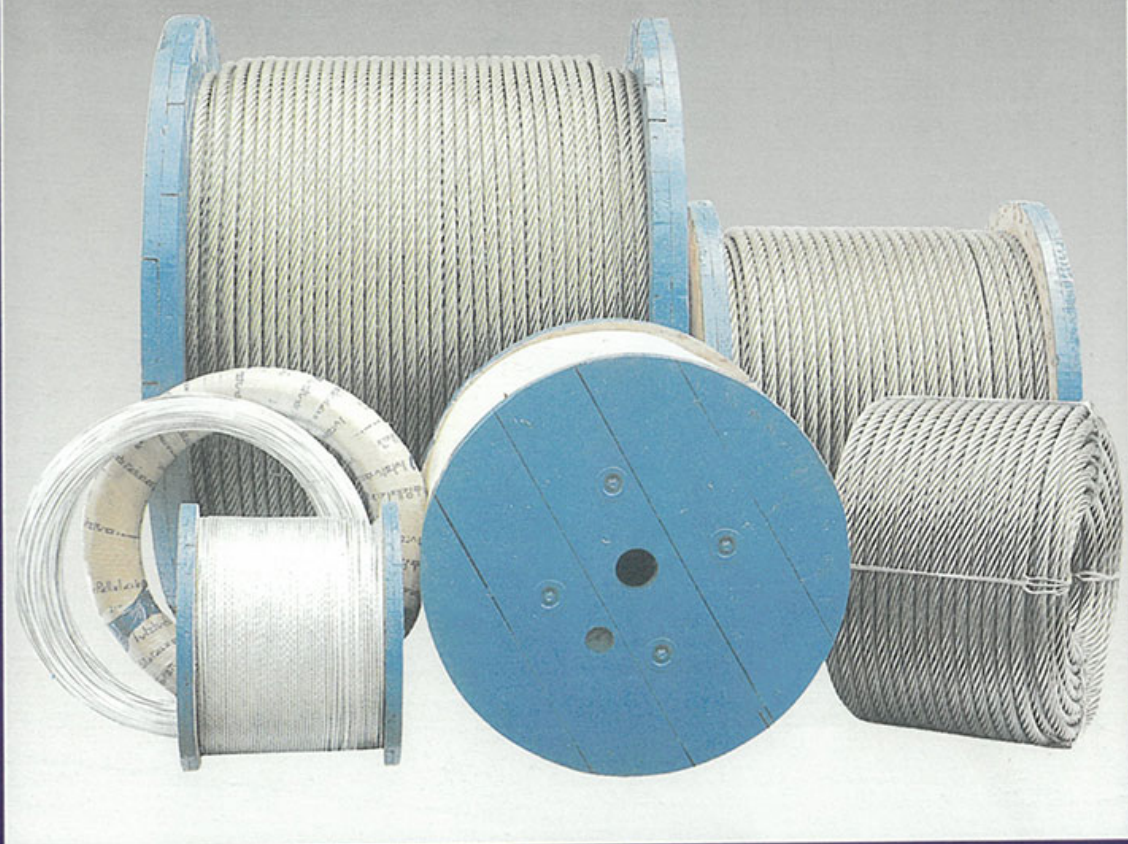
Wherever you are - All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

**NASDAQ
LISTED**



TOP TANKERS INC., 109-111, MESSOGION AVE., POLITIA CENTER, BLDG C1, 115 26 ATHENS, GREECE
TEL.: +30210-69.78.000, FAX: +30210-69.25.528, E-MAIL: ops@toptankers.com

www.toptankers.com



32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the*

21st
century



Τι προβλέπει η EMSA για την προστασία των ακτών

Μέτρα για την προστασία των ευρωπαϊκών θαλασσών από ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης πρόκειται να λάβει η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Θαλασσίων Μεταφορών (EMSA).

Ειδικότερα, δημοσιεύτηκε πρόσφατα προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για πλοία που στόχο θα έχουν την αντιμετώπιση προβλημάτων ρύπανσης στις ακτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα αφορά κυρίως τέσσερις θαλάσσιες περιοχές της Ε.Ε., και συγκεκριμένα τη Θάλασσα της Βαλτικής, τη Θάλασσα της Μάγχης, τις ακτές του Ατλαντικού και την ανατολική Μεσόγειο.

Για τα προστατευτικά μέτρα ο γενικός διευθυντής της EMSA κ. Willem de Ruiter έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Αναμένουμε να λάβουμε πολύ ενδιαφέρουσες προτάσεις από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, στη βάση της καθιέρωσης μιας στενής συνεργασίας για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης στην Ε.Ε.».

«Τα κράτη-μέλη», πρόσθεσε, «ήδη έχουν σημαντικές δυνατότητες αλλά η τοποθέτηση των επί πλέον σκαφών σε κάθε μία από τις προσδιορισμένες βασικές θαλάσσιες περιοχές θα δώσει τη δυνατότητα στην EMSA να υποστηρίξει τις εν λόγω περιοχές πιο αποτελεσματικά σε βάθος χρόνου. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σήμερα που ο όγκος του μεταφερόμενου πετρελαίου διαμέσου των θαλασσίων οδών στην Ε.Ε. έχει αυξηθεί σημαντικά».

Σύμφωνα με τον κοινοτικό κανονισμό 724/2004, η EMSA έχει τη νομική υποχρέωση να προτείνει και να θέτει σε εφαρμογή ένα σχέδιο προκειμένου να εξασφαλίσει ένα υψηλό, ομοιόμορφο και αποτελεσματικό επίπεδο

πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης από πλοία των χωρικών υδάτων της κοινότητας. Ειδικότερα, ο κύριος σκοπός αυτής της προκήρυξης είναι να εξασφαλιστεί μια πρώτη αποτελεσματική λύση στην κατεύθυνση του παραπάνω στόχου, με τη βελτίωση της προστασίας στις περιοχές που επιλέγονται. Ανάμεσα στις προθέσεις της EMSA είναι να διαμορφωθεί μια ομάδα πλοίων με ικανότητα αποθήκευσης ώστε να βοηθούν αποτελεσματικά τις υπηρεσίες της Ακτοφυλακής στην αντιμετώπιση μεγάλων ατυχημάτων. Για να υπάρξει συνδυασμός κόστους - ωφέλειας, η EMSA θα επιθυμούσε να χρησιμοποιήσει πλοία πολλών δυνατοτήτων. Αυτό σημαίνει ότι υπό ομαλές συνθήκες τα πλοία θα εκτελούν τις συνήθεις λειτουργίες τους, ενώ σε περίπτωση μεγάλης διαρροής πετρελαίου, και ύστερα από σχετικό αίτημα για βοήθεια από ένα κράτος-μέλος το πλοίο, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, θα σταματά τη συνηθισμένη δραστηριότητά του και θα είναι σε θέση άμεσα να «μετατρέπεται» σε λειτουργικό πλοίο αντιμετώπισης της πετρελαϊκής ρύπανσης. ■

Αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Με «οδηγό» την Κίνα, τη ναυλαγορά σε σχετικά σταθερά, καλά επίπεδα και τους πλοιοκτήτες ιδιαίτερα αισιόδοξους για το μέλλον, διανύσαμε την τελευταία περίοδο και ολοκληρώσαμε το πρώτο τέταρτο του έτους. Οι δείκτες της ναυλαγοράς για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου παρουσίασαν διακυμάνσεις. Πιο συγκεκριμένα, ο BDI έπεσε κατά 148 μονάδες (ή περίπου 3%) στις 4.685 από την τελευταία μας ανασκόπηση. Απώλειες περίπου 13,2% (896 μονάδες) παρουσίασε ο BCI, φθάνοντας τις 5.872 μονάδες. Βελτίωση παρουσίασαν ο BPI και ο BHI κατά 100 (ή 2,1%) και 3.119 (ή 11,6%) μονάδες και δολάρια ημερησίως αντίστοιχα, φθάνοντας τις 4.833 μονάδες και τα 30.099 δολάρια ημερησίως.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρέμεινε σε σταθερά επίπεδα από πλευράς κινητικότητας κατά την περίοδο. Οι τιμές των πλοίων εμφανίζονται ενισχυμένες καθώς «ενισχυμένη» είναι και η αισιοδοξία των πλοιοκτητών. Αξίζει να αναφέρουμε ότι προσφάτως το Κέντρο Αναπτυξιακών Ερευνών της Κίνας (DRC) προβλέπει ανάπτυξη της κινεζικής οικονομίας κατά μέσον όρο 8% ετησίως από το 2006 μέχρι το 2010.

Αντίστοιχη ήταν και η κινητικότητα στο χώρο των δεξαμενόπλοιων



κατά την περίοδο, με το ενδιαφέρον να εξακολουθεί να εστιάζεται σε πιο σύγχρονες μονάδες μεγάλης μεταφορικής ικανότητας.

Αναλλοίωτη παραμένει η κατάσταση στο χώρο των ναυπηγήσεων. Περιορισμένες κλίνες και υψηλές τιμές είναι τα προβλήματα των αγοραστών, ενώ από την άλλη τα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν το υψηλό κόστος των πρώτων υλών (και ιδιαίτερα του σιδήρου) καθώς και την απώλεια ισχύος του δολαρίου.

Τέλος, στο χώρο των διαλύσεων, παρατηρήθηκε διόρθωση των τιμών και ανακατάταξη των θέσεων, καθώς η Ινδία πέρασε σε πρωταγωνιστικό ρόλο προσφέροντας περί τα \$440/Idt για δεξαμενόπλοια, αντί του Μπανγκλαντές που ακολουθεί με περίπου \$10 ανά τόνο light λιγότερα. ■

Τα κορυφαία καλώδια HELKAMA ήρθαν και στην Ελλάδα αποκλειστικά σε επιλεγμένους διανομείς



Τώρα η HELKAMA μιλάει

Ελληνικά

Καλώδια ναυτικού τύπου, **επιβραδυντικά της φλόγας** (flame retardant - IEC332-3cat A), **ελεύθερα αλογόνων** (Halogen Free) και **πυράντοχα** (Fire Resisting - IEC 331).

Κατάλληλα για εγκαταστάσεις ισχύος, ελέγχου και επικοινωνίας, εγκεκριμένα απ' όλους τους **μεγάλους νηογνώμονες**.

Σε κάθε εγκατάσταση, μικρή ή μεγάλη, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, εκεί που η ποιότητα και ο χρόνος μετράνε, **η HELKAMA είναι η πιο αξιόπιστη επιλογή.**

HELKAMA

SHIPBOARD CABLES



EU-MOP: Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο συντονίζει ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την καταστολή πετρελαιοκηλίδων

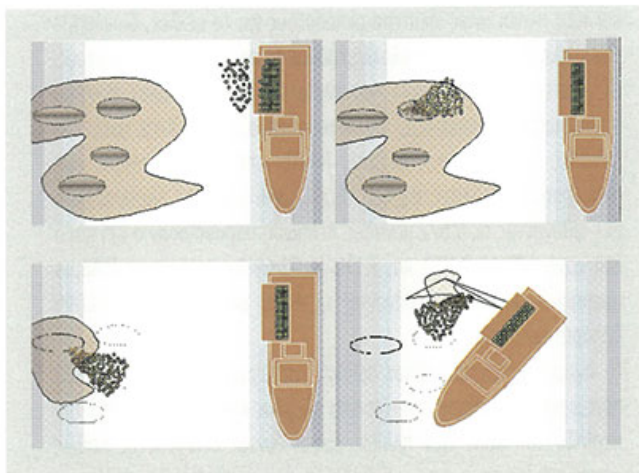
Με ημερομηνία έναρξης 1 Φεβρουαρίου 2005 και τριετή διάρκεια, το ερευνητικό πρόγραμμα EU-MOP (ακρώνυμο του Elimination Units for Marine Oil Pollution) είναι εξαιρετικά επίκαιρο στην προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης να λάβει μέτρα για τον περιορισμό της θαλάσσιας πετρελαιοκλήδας στα απόνερα ναυαγίων όπως του «Erika» και του «Prestige».

Το EU-MOP είναι ένα ανταγωνιστικό ερευνητικό πρόγραμμα χρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Γενική Διεύθυνση Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης) στο πλαίσιο του 6ου Προγράμματος- Πλαισίου. Συντονιστής του προγράμματος είναι η επιστημονική περιοχή των Θαλασσιών Μεταφορών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, με επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή κ. Χ. Ψαράτη.

Το consortium του EU-MOP περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων και, εκτός από το ΕΜΠ, αποτελείται από τους εξής 12 εταίρους από 7 ευρωπαϊκές χώρες:

1. Το Πανεπιστήμιο του Strathclyde (Ηνωμένο Βασίλειο).
2. Την εταιρεία SIREHNA (Γαλλία).
3. Το Instituto de Soldadura e Qualidade (Πορτογαλία).
4. Την εταιρεία British Maritime Technology (Ηνωμένο Βασίλειο).
5. Την εταιρεία CETEMAR (Ισπανία).
6. Την εταιρεία Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Ελλάδα).
7. Την εταιρεία AURENSIS (Ισπανία).
8. Το Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης (Ηνωμένο Βασίλειο).
9. Την εταιρεία CONSULTRANS (Ισπανία).
10. Το μελετητικό γραφείο Bureau Mauric (Γαλλία).
11. Το Institute of Shipping Economics and Logistics (Γερμανία) και
12. Το Ινστιτούτο Αυτοματισμού IPA της Fraunhofer (Γερμανία).

Το βασικό concept του EU-MOP είναι η καταπολέμηση της πετρελαιοκηλίδας με τη χρήση ρομποτικής τεχνολογίας, δηλαδή με την αποστολή αυτόνομων ρομπότ μικρού μεγέθους και μεγάλου πλήθους στο χώρο της κηλίδας. Όπως φαίνεται και στις εικόνες, τα ρομπότ αυτά επεμβαίνουν έξυπνα στην επιφάνεια της κηλίδας, είτε με μηχανικά είτε με χημικά μέ-



σα, και ακόλουθα περισυλλέγονται από σκάφος υποστήριξης.

Αντικείμενο της έρευνας που θα διεξαχθεί στο πλαίσιο του προγράμματος είναι η εξέταση όλων των διαστάσεων της προηγμένης αυτής τεχνολογίας, από τη λεπτομερή σχεδίαση των ρομπότ (πρόωση, επεξεργασία πετρελαίου, ρομποτική κ.λπ.), μέχρι την οικονομική ανάλυση της απόδοσής τους και το σχεδιασμό της πλήρους εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) της επιχείρησης καταστολής, σε επιχειρησιακό και στρατηγικό επίπεδο. Θα αναπτυχθεί ένα εικονικό μοντέλο του όλου συστήματος, το οποίο και θα αξιολογηθεί με διάφορες μεθόδους και από επιτροπές εξωτερικών εμπειρογνομόνων.

Με άλλα τρία προγράμματα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση να τρέχουν, το Aegean (Ανάπτυξη Επιχειρησιακού Συστήματος και Μεθοδολογίας Προσδιορισμού των Περιβαλλοντικά, Νομικά και Κοινωνικοοικονομικά Βέλτιστων Οδών Διέλευσης Πετρελαϊκών Αποθεμάτων της Κασπίας στη Μεσόγειο διαμέσου του Αιγαίου Πελάγους), το POP&C (Pollution Prevention and Control) και το OSH (Oil Sea Harvester), το ΕΜΠ συμμετέχει ενεργά σε ένα ευρύ φάσμα ερευνητικών δραστηριοτήτων σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος στη ναυτιλία. ■



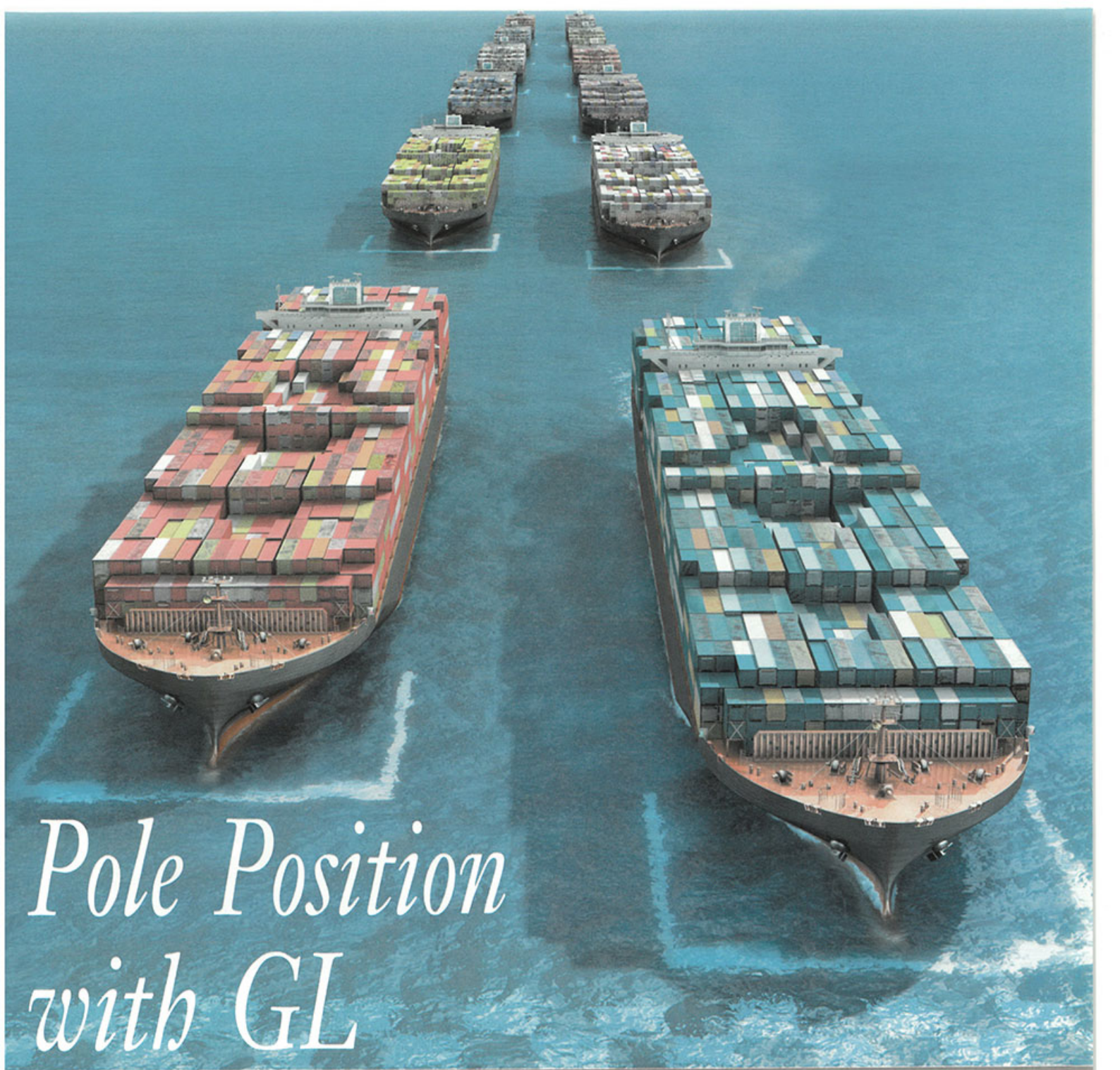
Συνεργασία Lufthansa και Aegean

Στρατηγική συνεργασία με τη γερμανική Lufthansa ανακοίνωσε η Aegean Airlines. Οι επιβάτες της ελληνικής εταιρείας θα μπορούν να πετούν προς 177 προορισμούς σε όλο τον κόσμο με κοινό κωδικό, έτσι ώστε οι πτήσεις των δύο εταιρειών να μπορούν να συνδυαστούν.

Σύμφωνα με τις διοικήσεις των δύο εταιρειών, η συμφωνία θα ενεργοποιηθεί με την έναρξη του χειμερινού προγράμματος στις 30 Οκτωβρίου 2005. Οι κρατήσεις θα γίνονται και από τα δύο δίκτυα με κοινό εισιτήριο, που θα

εκδίδεται είτε από τη Lufthansa είτε από την Aegean Airlines.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της ελληνικής εταιρείας, Θ. Βασιλάκη, η ανάπτυξη της συγκεκριμένης συνεργασίας θα βοηθήσει και το εσωτερικό δίκτυο, ενώ οι υπηρεσίες θα περιλαμβάνουν αρχικά όλες τις πτήσεις της Aegean και της Lufthansa μεταξύ Ελλάδας - Γερμανίας, ενώ στη συνέχεια θα ενταχθούν και οι υπόλοιπες πτήσεις παγκοσμίως. Όπως έγινε γνωστό από τη διοίκηση της ελληνικής εταιρείας, το 2004, η Aegean κατέγραψε κέρδη ύψους 8 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας ταυτόχρονα αύξηση 25% στην επιβατική κίνηση. ■



Pole Position with GL

Profitability is decisively dependent
on operational safety and reliability – 24 hours a day, 7 days a week.
In shipping as in Formula 1, it's team and technology that decide pole position.
Get there with GL!

Area Office Mediterranean

Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
85, Akti Miaouli · 185 38 Piraeus/Greece
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290355
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com



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

Να εξοπλιστούν τα αεροδρόμια για τις καλοκαιρινές πτήσεις

Συνάντηση με το διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) κ. Σταμάτη και τους υποδιοικητές, κ. Βασιλάκο και Βασιλείου, είχε ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Παυλίδης με θέματα συζήτησης την αεροπορική σύνδεση των νησιών και την αναβάθμιση των αεροδρομίων των νησιών.



Από κοινού αποφασίστηκε να επισπευσθούν οι διαδικασίες, έτσι ώστε το καλοκαίρι όλα τα αεροδρόμια να είναι εξοπλισμένα και στελεχωμένα με το απαραίτητο προσωπικό, προκειμένου να ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες της τουριστικής περιόδου.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στα αεροδρόμια Ρόδου, Καρπάθου, Κάσου, Καλύμνου, Λέρου, Κω, Αστυπάλαιας, Καστελλόριζου, Μυκόνου, Σαντορίνης, Σύρου, Ικαρίας, Σάμου, Χίου, Μυτιλήνης. ■

Η 23η γενική συνέλευση της HELMEPA

Στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) φιλοξενήθηκε η 23η ετήσια γενική συνέλευση των μελών της HELMEPA. Στην εκδήλωση παρευρέθησαν ο επίτιμος πρόεδρος, καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος, ο πρόεδρος της CYMEPA Γιώργος Α. Τσαβλέρης, ο κ. Γρηγόρης Β. Χατζηελευθεριάδης, μέλος της 1ης εκτελεστικής επιτροπής του 1981, τα μέλη της HELMEPA και εκπρόσωποι του Τύπου.

Ο πρόεδρος του ΝΕΕ, Γιώργος Α. Γράτσος, χαιρετίζοντας τη συνέλευση στο ΝΕΕ, παρότρυνε τους συναδέλφους του να συνεχίσουν την πρωτοποριακή ιδέα της HELMEPA.

Το 2004 ήταν μια χρονιά γεμάτη γεγονότα, όπως τόνισε στην ομιλία του ο πρόεδρος, Νίκος Π. Τσάκος, ο οποίος έδωσε έμφαση στις εξελίξεις του Κώδικα ISPS και ευχαρίστησε τον καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλο για τη συνεχιζόμενη προσφορά και υποστήριξη του στο πρόγραμμα της Παιδικής HELMEPA.

Επί πλέον αναφέρθηκε στη συνεργασία των HELMEPA, TURMEPA και CYMEPA καθώς και στις πρωτοβουλίες για τη μετάδοση της ιδέας της HELMEPA ανά τον κόσμο σε μέρη όπου υπάρχει θάλασσα. Η παρουσίαση των δραστηριοτήτων του 2004 έγινε από το γενικό διευθυντή Δημήτρη Κ. Μητσάτσο. Στην ομιλία του, ο κ. Μητσάτσος αναφέρθηκε στο νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα του 2005 και την υποστήριξη σ' αυτό του Lloyd's

Register of Shipping - LR το οποίο και ευχαρίστησε για τη χρηματική δωρεά του.

Ο κ. Μητσάτσος ανέφερε ότι το πρόγραμμα της Παιδικής HELMEPA, που έχει έως σήμερα πάνω από 35.000 παιδιά-μέλη, έχει μεγάλη απήχηση και ευχαρίστησε τον καπετάν Βασίλη για τη συνεχιζόμενη υποστήριξη του καθώς και όλους όσους συνέβαλαν, είτε με δωρεές είτε με την προσωπική παρουσία τους, στις δραστηριότητες της ένωσης.

Η συνέλευση αποφάσισε την απονομή του τίτλου του επίτιμου μέλους στον κ. David Moorhouse, πρόεδρο του LR, για την προσφορά και υποστήριξη του στις δραστηριότητες της HELMEPA, και τη δημιουργία νέας κατηγορίας μελών (Affiliate Members) στην οποία θα μετέχουν ναυτικοί άλλων εθνικοτήτων εφόσον στη χώρα τους λειτουργεί MEPA και κατόπιν ειδικής εκπαίδευσης.



Τα ελικόπτερα της νέας γενιάς



Ξεκίνησαν οι δοκιμές τελικής παραλαβής του 11ου ελικόπτερου τύπου S-70B-6. Το ελικόπτερο αυτό, όπως και τα 2 προηγούμενα που παρελήφθησαν στις 13 Μαΐου 2004, διαθέτει όλα τα εξωτερικά χαρακτηριστικά των πρώτων οκτώ (S-70B), είναι όμως σημαντικά αναβαθμισμένο σε διάφορους τομείς, ακολουθώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού.

Με την απόκτηση του τρίτου ελικόπτερου SIKORSKI «νέας γενιάς», ολοκληρώθηκε η σύμβαση μεταξύ του Πολεμικού Ναυτικού και της κατασκευάστριας εταιρείας, καθιστώντας το στόλο των ελικωπτερων του Π.Ν. πλήρως εκσυγχρονισμένο.



Δυναμική συγχώνευση του Ομίλου Λιβανού

Οι ναυτιλιακές εταιρείες Europan NV, εισηγμένη στο Euronext, και Tanklog Ltd, του Έλληνα εφοπλιστή Πίτερ Λιβανού, ολοκλήρωσαν επιτυχώς τις διαπραγματεύσεις ανάμεσα σε εκπροσώπους τους με σκοπό τη συγχώνευση των στοιχείων ενεργητικού των δύο εταιρειών.

Η συναλλαγή πραγματοποιήθηκε υπό τη μορφή εξαγοράς από τη Europan των στοιχείων ενεργητικού της Tanklog, η αξία των οποίων υπολογίζεται άνω του 1 δισ. δολαρίων.

Το αντίτιμο περιλαμβάνει μετρητά, μετοχές και καταβολές σε ναυπηγεία. Η απόκτηση μετοχών από την Tanklog πραγματοποιήθηκε με την έκδοση νέων μετοχών στην τιμή των 26 ευρώ ανά μετοχή. Με την ολοκλήρωση της συμφωνίας, η Tanklog έγινε ο δεύτερος μεγαλύτερος μέτοχος της Europan, με μερίδιο άνω του 20%, ενώ οι υπάρχοντες βασικοί μέτοχοι, Saverco και Vitric, θα διαθέτουν μερίδιο 33,42% και 12,4% αντιστοίχως. Η συναλλαγή υπεβλήθη για έγκριση στο διοικητικό συμβούλιο της Europan και θα προταθεί στους μετόχους της Europan στη γενική συνέλευση που θα γίνει στις 26 Απριλίου 2005.

Η εταιρεία Tanklog έχει σημαντικότερη παρουσία στον τομέα των δεξαμενοπλοίων τύπου Suezmax. Διαθέτει στόλο 14 σύγχρονων δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος, 5 από τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευήν στα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries της Κορέας με ημερομηνίες παράδοσης στο 2006 και 2007. Διαθέτει επίσης 2 δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος τύπου Aframax.

Ο στόλος της Tanklog, τον οποίο διαχειρίζεται η Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd, βρίσκεται χρονοναυλωμένος σε αμερικανικές εταιρείες διύλισης πετρελαίου. Οι δύο πλευρές συμφώνησαν ότι τα πλοία θα διατηρήσουν την ελληνική σημαία και η σύνθεση των πληρωμάτων θα παραμείνει αναλλοίωτη.

Η Europan είναι από τις μεγαλύτερες ανεξάρτητες εταιρείες δεξαμενοπλοίων που ασχολείται με τη μεταφορά αργού πετρελαίου και παραγώγων πετρελαίου διεθνώς. Ο σύγχρονος στόλος της εταιρείας αποτελείται από 28 δεξαμενόπλοια (VLCC) και υπερδεξαμενόπλοια (ULCC), εκ των οποίων 9 είναι ναυλωμένα για λογαριασμό τρίτων, είτε απευθείας είτε μέσω εταιρών.

Τα 25 πλοία από το στόλο των 28 λειτουργούν στο πλαίσιο του pool Tankers International, στον οποίο η Europan είναι βασικός μέτοχος.

Σε δηλώσεις του σε διεθνή πρακτορεία, ο κ. Πίτερ Λιβανός σημείωσε ότι η κίνηση αυτή θα προσφέρει αξία και στα δύο μέρη και υπογράμμισε τη συμπληρωματικότητα των δύο στόλων, λέγοντας ότι και «αυτοί έχουν 28 VLCC δεξαμενόπλοια στη spot αγορά, εμείς τα suezmaxes με μακροχρόνιες δεσμεύσεις».

Επισημαίνεται ότι μόλις πριν από τρεις ημέρες η Europan αγόρασε τέσσερα από τα οκτώ VLCC δεξαμενόπλοια του στόλου της Metrostar του κ. Θεόδωρου Αγγελόπουλου, έναντι 477,5 εκατ. δολαρίων.

Πρόκειται για ένα υπό ναυπήγηση δεξαμενόπλοιο που θα παραδοθεί το



Μάιο, όσο και τα «Crude Guardian» ναυπήγησης 1993 και χωρητικότητας 290.900 dwt, «Crude Creation» ναυπήγησης 1998 και χωρητικότητας 298.300 dwt και «Crude Topaz». Τα πλοία αυτά θα προστεθούν στο στόλο της Europan και θα υψώσουν τη βελγική σημαία. ■

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

Ο αφανισμός του μεσογειακού φορτηγού πλοίου



Τους κινδύνους αφανισμού του υπό ελληνική σημαία μεσογειακού φορτηγού πλοίου περιέγραψε ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ), Νίκος Βαρβατές, στην πρόσφατη γενική συνέλευση της ένωσης.

Ως μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του μεσογειακού φορτηγού πλοίου ο κ. Βαρβατές πρότεινε την ένταξη της υπό ελληνική σημαία μεσογειακής ναυτιλίας στα κοινοτικά προγράμματα, αλλά και την είσοδό της στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Στην ομιλία του, ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ υπογράμμισε ότι η κυβέρνηση, που ανέλαβε τον περασμένο Μάρτιο, είχε για σημαία της τη λήψη μέτρων για τη ναυτιλία και κυρίως τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της. Όμως, όπως επισήμανε ο κ. Βαρβατές, «ακόμα είμαστε σε επίπεδο επαφών και συζητήσεων για την αμοιβαία κατανόηση προτάσεων και προθέσεων. Εν τω μεταξύ, η Κύπρος και η Μάλτα συνεχίζουν να αυξάνουν τα νηολόγια τους. Ειδικά τώρα, που μετά την ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση μπορούν τα πλοία τους να διενεργούν ακτοπλοία χωρίς προϋποθέσεις μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και με προϋποθέσεις στα νησιά. Έρχονται, δε, άλλες ευρωπαϊκές παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, Ιταλία, Ισπανία, Ολλανδία, Γερμανία, οι οποίες, ενώ στο παρελθόν με μη ορθολογικές πολιτικές εκμηδένισαν τους εθνικούς τους στόλους, στη συνέχεια με σωστές σύγχρονες πολιτικές και σχέσεις με τις κυβερνήσεις τους και με τους κοινωνικούς εταίρους, κατόρθωσαν να ανατρέψουν το κλίμα και σήμερα να έχουν ραγδαία ανάπτυξη των εθνικών τους στόλων»...

«Όσο για τα συσσωρευμένα προβλήματα του παρελθόντος, μαζί με τα νέα», συνέχισε ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ, «είχαν αποτέλεσμα, αφενός μεν το όριο ηλικίας των πλοίων να ανέλθει στα 32 χρόνια, αφετέρου δε ο αριθμός των πλοίων της ένωσης να συρρικνωθεί στο 1/3 του αριθμού που είχαμε τριάντα χρόνια πριν, και στην ουσία η ΕΕΜΦΠ να έχει υποκαταστήσει την ακτοπλοϊκή φορτηγό ναυτιλία μην έχοντας μέλη πλοία υπό ελληνική σημαία που εκτελούν μεσογειακούς πλόες παρά μόνο μέσα στην Ελλάδα».

Στο σημείο αυτό ο κ. Βαρβατές ανέφερε ότι τα Φ/Γ πλοία έχουν άμεση ανάγκη από επανακαθορισμό των συνθέσεων και από συμπάρταση για ανανέωση, ούτως ώστε να μπορέσουν να διαδραματίσουν και πάλι κυρίαρχο ρόλο στο μεσογειακό χώρο.

Όσον αφορά στον τομέα της ανανέωσης του στόλου της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, δεν υπήρξαν σημαντικές εξελίξεις. Ο κ. Βαρβατές αναφέρθηκε συγκεκριμένα σε προτάσεις που αφορούν νέους τρόπους χρηματοδότησης που έχει αποδεχθεί και έχει υιοθετήσει σχεδόν όλη η Ευρώπη και είναι αντίστοιχες με τα γερμανικά KGS, το δε αίτημα της ένωσης για ένταξη σε κοινοτικά προγράμματα θεωρείται ότι είναι εθνική επιταγή. Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ, αν δεν γίνουν αντιληπτά τα

ανωτέρω, ο κλάδος της Μεσογειακής ναυτιλίας για την ελληνική σημαία θα είναι, μετά τα κρουαζιερόπλοια, ο κλάδος που θα εξαφανιστεί.

Στο θέμα των λιμανιών οι εξελίξεις ήταν αρκετές, υπογράμμισε ο κ. Βαρβατές. «Τόσο η προηγούμενη διοίκηση του ΟΛΠ όσο και η νέα, που προέκυψε μετά τις εκλογές, δεν προχώρησαν στη λήψη κάποιου μέτρου. Έτσι, η κατάσταση στο ΣΕΜΠΟ έφτασε στο απροχώρητο. Και μέσα στους καλοκαιρινούς μήνες η συμμόρφωση των διακινημένων containers ήταν τέτοια, που τελικά οδήγησε στην επιβολή επικομιστρου από τους ιδιοκτήτες των φορτηγών (ιταλικών).

Η σχετική ομαλοποίηση της κίνησης, που παρατηρήθηκε στο ΣΕΜΠΟ τους τελευταίους μήνες, δεν οφείλεται σε μέτρα που πήρε ο ΟΛΠ, αλλά στις επιλογές των χρηστών, οι οποίοι αναγκάστηκαν να μειώσουν τις προσεγγίσεις τους, οδηγώντας τον Οργανισμό σε μείωση της κίνησης και των εσόδων του έπειτα από χρόνια. Παρ' όλα αυτά, το επικόμιστρο που επέβαλαν οι ιδιοκτήτες των Φ/Γ αυτοκινήτων δεν ανεκλήθη, αλλά απλώς μειώθηκε και εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα. Στο Car Terminal κάτι πάει να κινηθεί με την προσπάθεια εξεύρεσης νέων χώρων για τις ανάγκες της κίνησης, αλλά ακόμα είναι νωρίς για να είμαστε αισιόδοξοι και να μιλήσουμε για πιο μόνιμες λύσεις».

«Ευτυχώς, μέσα σε όλο αυτό το αρνητικό κλίμα, τελευταία είχαμε μια αισιόδοξη προοπτική», συνέχισε ο κ. Βαρβατές, «καθώς στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επανήλθε για συζήτηση η πρόταση Οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Η πρόταση αυτή, ως γνωστόν, είχε απορριφθεί την περασμένη χρονιά για μερικές μόνον ψήφους από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η νέα πρόταση περιέχει όλα εκείνα τα στοιχεία, η εφαρμογή των οποίων οδηγεί πραγματικά σε μια παροχή λιμενικών υπηρεσιών, βασισμένη στις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, χωρίς να θίγει το δημόσιο συμφέρον και τα δικαιώματα των εργαζομένων. Τονίζω αυτό το τελευταίο, γιατί έχει δημιουργηθεί η εντύπωση στους εργαζομένους στα λιμάνια ότι οι διατάξεις της Οδηγίας για το Self Handling είναι εις βάρος τους. Και αυτή η ερμηνεία τους οδηγεί στην απόλυτη άρνηση, ακόμη και της συζήτησης της Οδηγίας. Όμως, όπως σαφέστατα έχει ανακοινώσει και η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Εφοπλιστών, η ECSA, κάτι τέτοιο δεν ισχύει. Στα κοινοτικά Fora όπου συζητείται το θέμα, ο όρος του Self Handling έχει περιοριστεί και περιλαμβάνει μόνο την έκταση του φορτίου από το πλήρωμα και δεν περιέχει πλέον την έννοια της εκτέλεσης φορτοεκφορτωτικών εργασιών από το πλήρωμα».

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων είναι τα εξής:

Βαρβατές Νικόλαος, πρόεδρος
Τερζής Βασίλειος, Α' αντιπρόεδρος
Τραυλού Μελομένη, Β' αντιπρόεδρος
Λεονάρδος Παναγιώτης, γεν. γραμματέας
Μανώλη Αργυρώ, ταμίας
Αλεξανδράτος Σπ. Γεώργιος, σύμβουλος
Κορρές Αλκιβιάδης-Ιωάννης, σύμβουλος
Σημαντώνης Χαράλαμπος, σύμβουλος
Τσαούση Ευσταθία-Χριστίνα, σύμβουλος

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

Αγοραπωλησίες Πλοίων

Επιμέλεια σύνταξης: Γιώργος Γρηγοριάδης
Finance & Research George Moundreas Company S.A.

Τα δύο κυριότερα γεγονότα των τελευταίων ημερών για τη διεθνή οικονομία επιβαρύνουν το οικονομικό κλίμα και μειώνουν τις ελπίδες που δημιουργήθηκαν προς στιγμήν πως θα διαψευστούν οι προβλέψεις επιβράδυνσης της ανάπτυξης των ανεπτυγμένων χωρών εφέτος.

Το ένα ήταν η δήλωση του Ιάπωνα πρωθυπουργού ότι θα πρέπει να... αναδομηθεί η σύνθεση των συναλλαγματικών αποθεμάτων της χώρας σε πιο σταθερή και επικερδή βάση, που ερμηνεύθηκε φυσικά από τις αγορές ως έκκληση «μακριά από το δολάριο». Αυτό, μαζί με την προηγούμενη παρόμοια κίνηση της Κορέας και την επόμενη κίνηση της Ινδίας, αυξάνει την αστάθεια του αμερικανικού νομίσματος και απειλεί την παγκόσμια νομισματική σταθερότητα, δεδομένου ότι τα ιαπωνικά συναλλαγματικά αποθέ-

να κατά 3 εκατ. βαρέλια σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, και ανέκοψε την άνοδο της τιμής γιατί θεωρήθηκε ότι η Κίνα επιβραδύνεται και μειώνει τις εισαγωγές πετρελαίου.

Αυτά όμως είναι αφελείς πεποιθήσεις όταν δεν συσχετίζει κάποιος τα οικονομικά στοιχεία. Για παράδειγμα, πώς είναι δυνατόν να σημειώνεται στην Κίνα αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής α' διμήνου κατά 17%, νέα αύξηση των λιανικών πωλήσεων στην εσωτερική αγορά και αύξηση των εξαγωγών τον Ιανουάριο κατά... 37% σε σχέση με πέρυσι, και όλα αυτά να γίνονται με... μειωμένη κατανάλωση ενέργειας; Η εξήγηση βρίσκεται φυσικά στην κατανάλωση αποθεμάτων πετρελαίου, τα οποία γι' αυτό είναι τώρα μειωμένα σε σχέση με πέρυσι, όχι μόνο στην Κίνα, αλλά σχεδόν παντού πλην των ΗΠΑ. Η συμπλήρωση αυτών των αποθεμάτων συντηρεί την έντονη ζήτηση που επανέφερε τις τιμές του πετρελαίου σε άνοδο στα \$ 56 ακόμα και σήμερα, που ο OPEC ανακοίνωσε αύξηση της παραγωγής κατά 1,9%. Απαιτούνται νέες αυξήσεις της παραγωγής και από τους εκτός OPEC παραγωγούς, για να μην επαληθευθεί ο Filipp Verlitzer του Διεθνούς Ινστιτούτου Οικονομίας που υπολόγισε ότι η τιμή του πετρελαίου μπορεί να φθάσει τον Οκτώβριο στα \$ 70.

Η τυχόν επιδείνωση των παραπάνω δύο παραγόντων θα πλήξει σοβαρότερα την Ε.Ε., για την οποία οι αναθεωρήσεις της ανάπτυξης από διάφορους φορείς για το 2005 έχουν φθάσει κάτω στο 1,6%. Αυτό είναι κατανοητό εάν λάβει κανείς υπ' όψιν ότι οι μεν εξαγωγές δεν αρκούν όσο καλά και εάν πηγαίνουν, η δε εσωτερική κατανάλωση δεν προβλέπεται ανθηρή υπό το βάρος του χρέους των νοικοκυριών, που έφθασε στο 55% του ΑΕΠ, του κόστους του πετρελαίου και της επερχόμενης ανόδου των επιτοκίων.

Εκτός από τη βέβαιη παραμονή της Κίνας στο πηδάλιο της ανάπτυξης και των μεταφορών, έστω και με μειωμένο ρυθμό κατά 1,5% στην αύξηση του ΑΕΠ, η Ιαπωνία φαίνεται ικανή και αυτή να συνειφέρει. Χωρίς να λείπουν και εκεί οι παλινωδίες οικονομικών δεικτών όπως στις ΗΠΑ και στην Ε.Ε., οι αυξημένοι δείκτες Ιανουαρίου για απασχόληση, βιομηχανική παραγωγή, ιδιωτική κατανάλωση κ.λπ., πλαισιώνονται και από την αύξηση της καταλωτικής εμπιστοσύνης Φεβρουαρίου, ενώ η ιαπωνική κυβέρνηση υπολογίζει αύξηση παραγγελιών βιομηχανικού εξοπλισμού κατά 9% το α' τρίμηνο.

Πάντως, το πλαίσιο που δημιουργούν μαζί με την κινεζική ανάπτυξη η Ιαπωνία, η Ινδία, η Ρωσία, ολόκληρη σχεδόν η Λατινική Αμερική, η Ινδονησία, αλλά και οι αξιοθαύμαστες αντοχές της ανάπτυξης των ΗΠΑ, παρά τα ελλείμματα, δεν αφήνουν περιθώρια επαλήθευσης σε κάποιους οικονομολόγους εκτός ναυτιλίας, που αγνοώντας και τις συνθήκες της προσφοράς τονάζ, διαλύσεων κ.λπ., βλέπουν τον τελευταίο καιρό «φούσκα» στις ναυλαγορές, αντίστοιχη με της υψηλής τεχνολογίας την περασμένη δεκαετία. Η

ματα είναι ο μεγαλύτερος χρηματοδότης των αμερικανικών ελλειμμάτων με \$ 712 δισ.

Η ανακοίνωση της επόμενης ημέρας στις ΗΠΑ, ότι το εμπορικό έλλειμμα Ιανουαρίου αυξήθηκε στα \$ 58,3 δισ., που είναι το δεύτερο υψηλότερο όλων των εποχών, και η επάνοδος των εβδομαδιαίων αιτήσεων επιδόματος ανεργίας σε ανοδική πορεία στις 327.000, ενισχύουν τις παραπάνω επιφυλάξεις για τις επιδόσεις της οικονομίας της υπερδύναμης, παρά την αύξηση των βιομηχανικών επενδύσεων που παρατηρείται καθ' όλο το τρέχον τρίμηνο και τους άλλους θετικούς δείκτες.

Το άλλο δυσμενές γεγονός ήταν η ευκολία με την οποία οι τιμές του πετρελαίου έφθασαν το σχεδόν ρεκόρ των \$ 55,75 στις 9 Μαρτίου. Ακολούθησε η ανακοίνωση ότι οι κινεζικές εισαγωγές πετρελαίου μειώθηκαν το α' δίμη-





υπαρκτή πιθανότητα για μια μέση διακύμανση των ναύλων εφέτος κάτω από τα επίπεδα του 2004, όπως άλλωστε είχε εκτιμηθεί από πέρυσι, δεν δικαιολογεί τέτοιες αυθαίρετες ερμηνείες.

Οι υπολογισμοί των αναλυτών για τις προβλεπόμενες διεθνείς οικονομικές επιδόσεις κατά το 2005, μειωμένες ούτως ή άλλως, όπως έχουμε αναφέρει σε σχέση με το 2004, έχουν βασισθεί στην υπόθεση ότι η τιμή του πετρελαίου θα κυμανθεί κατά μέσον όρο στα \$ 44-45. Μπορεί λοιπόν κανείς να αναλογισθεί τι αναθεωρήσεις προς τα κάτω θα πρέπει να γίνουν, εάν υποθέσουμε ότι θα επικρατήσουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τα επίπεδα Μαρτίου των \$ 55-57/βαρέλι που διατηρούνται επίμονα. Για παράδειγμα, η αναθεώρηση ήδη της ανάπτυξης της Ε.Ε. από 1,9% σε 1,6% θα πρέπει να πάει ακόμα χαμηλότερα, το δε ακραίο σενάριο ότι η ιαπωνική ανάπτυξη μπορεί να πέσει από το 2,4% στο 0,5% μπορεί να αποβεί ρεαλιστικό. Η επίπτωση στην ανάπτυξη των ΗΠΑ θα είναι ανάλογη, όπως έδειξε ήδη η πορεία των λιανικών πωλήσεων κατά το α' δίμηνο, που αυξήθηκαν με μειωμένο ρυθμό 3,1% έναντι 3,8% κατά το 2004, λόγω μείωσης της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών από τις τιμές του πετρελαίου, και παρά την αύξηση των θέσεων εργασίας που αύξησαν τη συνολική αγοραστική δύναμη. Το επόμενο μεγάλο... θύμα του πετρελαίου καθ' όλες τις ενδείξεις θα είναι τα επιτόκια. Την αύξησή τους, που θα πλήξει την ανάπτυξη, έδειξε πρόσφατα η Fed, προβληματισμένη αλλά έτοιμη να επιταχύνει για να προλάβει έξαρση του πληθωρισμού. Αυτές και άλλες ενδείξεις των συνεπειών των υψηλών τιμών του πετρελαίου είναι ορατές από το πρώτο δίμηνο, π.χ., ύψος ρεκόρ του εμπορικού ελλείμματος των ΗΠΑ και αύξηση τιμών των εισαγόμενων αγαθών με ετήσιο ρυθμό 6,1%, άνοδος τιμών παραγωγού με ετήσιο ρυθμό 4,7%, τιμάρθμος ειδών παραγωγού στη Γερμανία με ετήσιο ρυθμό 4,2% κ.λπ., επιπτώσεις που θα φανούν εντονότερες τον άλλο μήνα στους δείκτες Μαρτίου, που ήταν ο μήνας της έξαρσης των τιμών του πετρελαίου.

Οι παραπάνω ενδείξεις αρνητικών επιπτώσεων στις ανεπτυγμένες οικονομίες οδηγούν αυτόματα στο ερώτημα ποιες μπορεί να είναι εφέτος οι επιπτώσεις στο τελευταίο... καταφύγιο της ανάπτυξης, του εμπορίου και των μεταφορών, την οικονομία της Κίνας. Φυσιολογικά δεν μπορεί να μείνει άθικτη η οικονομία της από τις υψηλές τιμές πετρελαίου, ούτε από τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των ανεπτυγμένων χωρών. Η εκτίμηση όμως για την έκταση των συνεπειών είναι λογικό να βασισθεί και στη μέχρι σήμερα συμπεριφορά της κινεζικής οικονομίας σε παρόμοια ή σε άλλου είδους... φρεναρίσματα.

Κατ' αρχάς, είχαμε μέσα στο 2004 δύο κύματα κυβερνητικών μέτρων αποθέρμανσης, τα οποία η οικονομία υπερπήδησε χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια

από την... προκριματική φάση, με προσωρινή μείωση του ρυθμού ανάπτυξης κατά 0,5 έως 1%. Παράλληλα, εκδηλώθηκε η σταδιακή αύξηση των τιμών του πετρελαίου μέχρι τα σημερινά επίπεδα τιμής το φθινόπωρο, αλλά σχεδόν την ίδια περίοδο η κινεζική οικονομία όχι μόνο δεν επιβράδυνε την ανάπτυξή της, αλλά, αντιθέτως, την... επιτάχυνε, για να κλείσει το έτος το Δεκέμβριο με το ρυθμό ανάπτυξης 9,5% που είχε αρχίσει το α' τρίμηνο. Το αδιάφορο αυτό σφύριγμα του κινεζικού γίγαντα που προχωρεί ξεπερνώντας τα εμπόδια χωρίς σχεδόν να... αισθάνεται την ύπαρξή τους, συνεχίστηκε κατά τα φαινόμενα και στο α' δίμηνο του 2005, με κάποιες απώλειες βέβαια στο μέτωπο του πληθωρισμού, που αυξήθηκε το Φεβρουάριο στο



3,9% από 1,9% τον Ιανουάριο, αλλά σε σύγκριση με το 5,2% τον περασμένο Αύγουστο.

Η ανακοίνωση πως κατά το α' δίμηνο αυξήθηκαν οι επενδύσεις ενεργητικού βιομηχανίας κατά 60%, της γεωργίας κατά 70%, της βιομηχανίας άνθρακα κατά 149% και ότι γενικά οι επενδύσεις παγίων αυξήθηκαν κατά 24,5%, δηλαδή σχεδόν στα επίπεδα αύξησης 25,8% του 2004, είναι άλλη μία ένδειξη απόρροιας αναπτυξιακής πορείας, που θα φανεί καλύτερα τον άλλο μήνα, όταν θα ανακοινωθούν τα στοιχεία για την πορεία του ΑΕΠ α' τριμήνου. Μπορούμε συνεπώς να πούμε συμπερασματικά, ότι με βάση τη μέχρι τώρα συμπεριφορά της κινεζικής οικονομίας, τα επίπεδα τιμών πετρελαίου του Μαρτίου δεν μπορούν να ενοχλήσουν την κινεζική ανάπτυξη.

Για τυχόν υψηλότερα επίπεδα ενεργειακού κόστους, η συμπεριφορά της κι-



νεζικής οικονομίας δεν είναι μεν δοκιμασμένη, είναι όμως οπωσδήποτε δοκιμασμένη η ικανότητα διαχείρισης κρίσεων στη χώρα αυτή.

Η είδηση για τις δηλώσεις του επικεφαλής του κινεζικού Κέντρου Ερευνών Sun Xiao και της Στατιστικής Υπηρεσίας Zheng Zingping πως η Κίνα θα αναπτύσσεται για 5-10 χρόνια με ρυθμό 8-9% ήλθε «επί του πειστηρίου» μετά τη σύνταξη των ανωτέρω, επιβεβαιώνοντας και παλαιότερες εκτιμήσεις μας, ότι η ηγεσία της κινεζικής οικονομίας δεν θεωρεί πλέον ότι ο αναπτυξιακός αυτός ρυθμός χρειάζεται αποθέρμανση, γιατί αποδείχθηκε ότι ευρίσκεται μέσα στα όρια των προδιαγραφών, των αντοχών και ανοχών της κινεζικής οικονομικής μηχανής.

Ο καταιγισμός των συναλλαγών προερχόταν αυτή τη φορά από το τονάζ χύδην φορτίου, αλλά και οι συναλλαγές δεξαμενόπλοιων δύσκολα μπορούν να χαρακτηρισθούν ως ανάπαυλα μετά την έξαρση των τελευταίων εβδομάδων.

Στο μεγάλο μέγεθος πλοίων χύδην, σημειώθηκε η πώληση του BIG BANG, 171.306 dwt (1985 Kawasaki) σε Κινέζους με 2 χρόνια υπόλοιπο χρονοναύλωσης αλλά με μεταβλητό ναύλο, οπότε η τιμή των \$ 35 εκατ. εκφράζει τα σταθερά υψηλά επίπεδα της αγοράς. Το ίδιο περίπου μπορούμε να πούμε και για την πώληση του CAPE PAMPAS, 151.380 dwt (1990 Nippon Kokan) σε Κορεάτες προς \$ 40 εκατ. με 2 χρόνια ναύλωση.

Στην κατηγορία των Panamax, τουλάχιστον 7 πλοία άλλαξαν χέρια. Ιρανικά συμφέροντα λέγεται ότι μεταπώλησαν σε Έλληνες 2 x 73.100 dwt συμβόλαιο παράδοσης 11/2005 και 1/2006 από τα ναυπηγεία Jiangnan, προς \$ 42 εκατ. το καθένα, σε απόλυτη αναλογία με τα δύο Hudong/Chellaram resales του περασμένου Δεκεμβρίου. Το νέο ρεκόρ όμως, και μάλιστα σε εβδομάδα πτωτικών ναύλων, έγραψαν η πώληση του NAUTICAL ACE, 73.751 dwt (1997 Sumitomo) σε Έλληνες προς \$ 42 εκατ. και η en bloc πώληση των PANDESIA και PANORIA, 72.861 dwt (1997 Hyundai) σε άγνωστους αγοραστές, προς \$ 42 εκατ. το καθένα. Προ 15 ημερών, το συνομήλικο KING ARTHUR, 72.873 dwt (1997 Taiwan) είχε πουληθεί προς \$ 40 εκατ. Έλληνες πιθανώς πλήρωσαν \$ 34 εκατ. για το PERUVIAN EXPRESS, 69.235 dwt (1993 Imabari), και βρετανικά συμφέροντα αγόρασαν το VEROIKA, 65.117 dwt (1986 NKK) προς \$ 20 εκατ.

Η κατηγορία των Handymax έδωσε το πακέτο της εβδομάδας με την πώληση των SEA WISDOM 55.000 dwt (7/2004 Oshima), SEA BEAUTY 51.000 dwt (2001 Oshima), SEA BLUE 48.000 dwt (2000 Oshima), SEA VELVET 47.200 dwt (1997 Daedong), SEA ELEGANCE 46.600 dwt (1995 Mitsui) και SEA WIND 41.100 dwt (1984 Oshima). Η en bloc τιμή κατά πληροφορίες της αγοράς ήταν \$ 180 εκατ. περίπου. Κατά τα άλλα, επαναλήφθηκε η τιμή των \$ 42 εκατ. για νεότευκτο super handymax με την πώληση του NORDWAVE 53.609 dwt (1/2005 Iwagi Zosen). Κορεατικά συμ-

φέροντα αγόρασαν το VOC IRIS 45.712 dwt (1995 Hashihama) προς \$ 28,5 εκατ., και η Thoresen Thai αγόρασε το ROYAL SEA 42.529 dwt (1995 Namura) προς \$ 26,2 εκατ. με υπόλοιπο χρονοναύλωσης 5 μηνών προς \$ 10.000/ημέρα.

Στη μικρότερη κατηγορία χύδην, Έλληνες αγόρασαν το ATLANTIC ISLAND 28.545 dwt (1997 Imabari) προς \$ 22 εκατ., άγνωστοι αγόρασαν το OSSA 27.490 dwt (1980 Oshima) προς \$ 7 εκατ., και Έλληνες αγόρασαν το EMIR 27.311 dwt (1980 Nipponkai) \$ 9 εκατ. Σημειώθηκαν επίσης και οι πωλήσεις των μικρών singledeckers SINEGORSK 7.365 dwt (1991 Spain) προς \$ 8,3 εκατ., ICE KING 7.365 dwt (1994 Spain) προς \$ 8 εκατ., η μεταπώληση του CHANG AN FORCE 5.800 dwt (2005 China) προς \$ 7,5 εκατ. και η πώληση του DITZUM 4.260 dwt (1991 Germany) προς \$ 4,1 εκατ.

Μολονότι φημολογούνται περισσότερες συναλλαγές μεγάλων δεξαμενόπλοιων, στην κατηγορία των VLCC αναφέρεται μόνο η πώληση των Double /Double LA MADRINA 299.700 dwt (1994 Denmark) και LA PRUDENCIA 298.900 dwt (1993 Odense) από την Tsakos Shipping στη Maroil προς \$ 80 εκατ. το καθένα.

Στα μικρότερα μεγέθη σημειώνεται η πώληση του μικρού Suezmax BERGINA 134.089 dwt (1982 Daewoo), προς \$ 17,5 εκατ., και η πώληση του Panamax BERTHEA 61.438 dwt (1981 Mitsui) σε αγνώστους προς \$ 7 εκατ. Μοντέρνο τονάζ αντιπροσώπευσαν δύο συναλλαγές. Μετά από πολλούς μήνες μεταπώληθηκε Aframax, το FOUR STREAM 105.400 dwt (7/2005 Hyundai) στη Novoship προς \$ 65 εκατ., που δημιουργεί νέο ορόσημο για την κατηγορία. Το Product Hull No 432 49.700 dwt (5/2005 Shina) μεταπώληθηκε σε αγνώστους προς \$ 47,5 εκατ., τιμή ακριβώς ίση με την πώληση Νοεμβρίου των 2 STX 47.000 dwt (1/2005). Κατά τα άλλα, το IMO II / III Chemtanker JO ILARIA D 9.928 dwt (1993 Italy) πουλήθηκε προς \$ 18 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η θετικότερη εξέλιξη των ημερών ήταν η επιθετική εμφάνιση των Ινδών διαλυτών ύστερα από πολύ καιρό, που εκφράστηκε με την πληρωμή \$ 445/ldt για το Reefer TAGANROGSKIY ZALIV, 11.746 dwt (1972 La Ciotat), και \$ 440/ldt για το M/T EVERTON, 81.634 dwt (1981 Namura). Έτσι, αναγκάστηκε και το Bangladesh να ανεβεί από την περιοχή των \$ 425, που εκνείτο ανενόχλητο επί εβδομάδες, και να πληρώσει \$ 437/ldt για το M/T NORD SEA 88.836 dwt (1980 Imabari) και \$ 442/ldt για το M/T THEOTOKOS 16.756 dwt (1978 Taiwan). Εάν, όπως φημολογείται, ενεργοποιηθούν πάλι και οι αγορές διαλύσεων του Πακιστάν και της Κίνας, τότε η αναμενόμενη αύξηση της προσφοράς τονάζ για διάλυση δεν θα πιέσει σοβαρά τις τιμές. ■

- General Ships' Repairs
- Fabrications
- Reconditioning
- Stock House

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823
Fax: (+30210) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr



2005 - Η τελευταία χρονιά για τα pre-MARPOL δεξαμενόπλοια

Το 2005 θα είναι η τελευταία χρονιά για τα pre-MARPOL τάνκερ τα οποία δεν διαθέτουν PL/SBT (Protectively Located/Segregated Ballast Tanks). Μέχρι τις 5 Απριλίου 2005, θα απαγορευθεί η διακίνηση όλων των μη PL/SBT, ή Κατηγορίας 1 δεξαμενόπλοιων, τα οποία ναυπηγήθηκαν στις 5 Απριλίου 1982 και νωρίτερα. Τα Κατηγορίας 1 δεξαμενόπλοια τα οποία ναυπηγήθηκαν μετά τον Απρίλιο του 1982 θα πρέπει να τερματίσουν την εκτέλεση μεταφορών μέχρι την επέτειο της ημερομηνίας ναυπήγησής τους κατά το 2005.

Τα δεξαμενόπλοια της Κατηγορίας 1 είναι τα μη PL/SBT δεξαμενόπλοια 20.000-30.000 dwt τα οποία μεταφέρουν πετρελαιοειδή κατάλοιπα και όλα τα μη PL/SBT άνω των 30.000 dwt. Έχουν καταγραφεί 112 δεξαμενόπλοια της Κατηγορίας 1, τα οποία θα αποσυρθούν το 2005:

Πίνακας 1	Αριθμός	dwt
20.000-29.999	4	108.964
30.000-39.999	58	1.984.820
40.000-59.999	27	1.384.014
Panamax	15	971.847
Aframax	3	275.502
Suezmax	3	400.118
VLCC	2	547.940
Σύνολο	112	5.673.205

Ωστόσο, αυτά τα στοιχεία είναι κάπως αμφίβολα:

- Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια 20.000-29.999 dwt, υπάρχουν κάποια μη PL/SBT δεξαμενόπλοια κάτω των 30.000 dwt τα οποία θα συνεχίσουν να μεταφέρουν παράγωγα πετρελαίου ως δεξαμενόπλοια Κατηγορίας 3 (αυτό είναι σχετικό μόνο με τρία δεξαμενόπλοια που ναυπηγήθηκαν το 1979-1982).
- Φαίνεται πως υπάρχουν αρκετά μη PL/SBT δεξαμενόπλοια τα οποία έχουν μετατραπεί σε PL/SBT ή Κατηγορίας 2 δεξαμενόπλοια. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τις στατιστικές, υπάρχουν συνολικά 57 δεξαμενόπλοια Κατηγορίας 1 τα οποία ναυπηγήθηκαν από το 1979 και μετά, τα οποία μπορούν να κερ-

δίσουν λίγο χρόνο ζωής με το να μετατραπούν σε PL/SBT. Κάποια από αυτά τα δεξαμενόπλοια ίσως να έχουν ναυπηγηθεί με PL/SBT από την αρχή, αφού οι βάσεις δεδομένων ορισμένες φορές έχει αποδειχθεί ότι παρέχουν λανθασμένα στοιχεία. Ο σχετικά μεγάλος αριθμός των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος της Κατηγορίας 1 που υπάρχουν ακόμα στην κατάταξη των 30.000-39.999 dwt και 40.000-59.999 dwt ίσως αποτελούν ένδειξη ότι ορισμένα από αυτά έχουν μετατραπεί σε PL/SBT, και αυτά που έχουν ναυπηγηθεί αργότερα έχουν, επομένως, τη δυνατότητα να διακινούνται έως το 2007 αν υποστούν μετατροπή.

- Ορισμένα από τα δεξαμενόπλοια της Κατηγορίας 1 που υπάρχουν στα αρχεία μας ίσως διακινούν μη πετρελαιοϊκά εμπορεύματα, όπως φυτικά έλαια, τα οποία δεν υπόκεινται στην απόσυρση, ή ορισμένα ίσως διακινούνται σε χώρες που δεν έχουν υπογράψει τη MARPOL.

Διαθέτουμε μια μάλλον μακριά λίστα μικρότερων δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, τα οποία θα έπρεπε να είχαν ήδη αποσυρθεί μέχρι το 2004 και τα οποία ίσως εμπίπτουν σε μία από τις προαναφερθείσες τρεις κατηγορίες. Αυτό αποδεικνύει την αβεβαιότητα όσον αφορά τα στοιχεία.

Από τις 5 Απριλίου του 2005 τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος δεν θα επιτρέπεται επίσης να μεταφέρουν πετρέλαιο, με ορισμένες εξαιρέσεις για το αργό, το εγχώριο εμπόριο για τα διπύθμενα ή διπλού τοιχώματος δεξαμενόπλοια. Σύμφωνα με τον IMO, εάν ένα κράτος σκοπεύει να α-

παγορεύσει την είσοδο τέτοιων δεξαμενόπλοιων στα λιμάνια του, θα πρέπει να ειδοποιήσει τον IMO. Από τις 10 Μαρτίου, ο IMO είχε λάβει σχετική ειδοποίηση μόνο από την Αυστραλία.

Οι εκπονήσεις με σκοπό τον παροπλισμό των πλοίων είναι μέχρι στιγμής μέτριες: Από αυτά τα δεξαμενόπλοια έχουν καταγραφεί πέντε Κατηγορίας 1, τέσσερα Κατηγορίας 2 και τρία Κατηγορίας 3. Τρία από τα δεξαμενόπλοια πωλήθηκαν για παροπλισμό πριν από την ημερομηνία της απόσυρσης: ένα Aframax της Κατηγορίας 2 του 1981, ένα δεξαμενόπλοιο 36.834 dwt του 1980, Κατηγορίας 2 και ένα Panamax του 1983 Κατηγορίας 2.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Intertanko, 172 δεξαμενόπλοια 7,1 εκατ. dwt θα αποσυρθούν εντός του 2005, συγκριμένα, αναφορικά με τον πίνακα 1, 59 δεξαμενόπλοια 1,4 εκατ. dwt των Κατηγοριών 2 και 3 tankers πρόκειται να αποσυρθούν, εκτός των δεξαμενόπλοιων της Κατηγορίας 1, 5,7 εκατ. dwt. Τα στοιχεία βασίζονται στη λίστα των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος (+διπλό πυθμένα ή τοιχώματα) τα οποία χρησιμοποιήθηκαν από την ομάδα εμπειρογνομόνων του IMO που ανέλυσε τις επιπτώσεις από την απόσυρση. Τα FSO/FPPO και τα αποθηκευτικά δεξαμενόπλοια έχουν αφαιρεθεί από τη λίστα, όπως και τα δεξαμενόπλοια που έχουν εκπονηθεί προς παροπλισμό. Μεταξύ των εναπομεινάντων, υπάρχουν ακόμη 218 δεξαμενόπλοια 5.000-29.999 και 17 δεξαμενόπλοια 30.000-60.000 dwt τα οποία θα έπρεπε να είχαν αποσυρθεί το 2004 ή νωρίτερα. Αυτά θα μπορούσαν να εμπίπτουν σε μία από τις τρεις κατηγορίες των «αβεβαιότητων» που προαναφέρθηκαν. ■

Πίνακας 2

dwt	Αριθμός	dwt	Μ.Ο. ηλικίας	Μ.Ο. τιμής
Λιγότερο από 20.000	12	65.808	30,8	562
20.000-50.000	4	119.640	32,3	440
50.000-79.999	6	368.395	26,7	454
80.000-119.999	5	447.846	27,4	442
120.000-199.999	1	132.207	25,0	440
VLCCs	0	0		
Σύνολο	28	1.133.896	27,3	496

Πηγή: Intertanko



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

Σε αύξηση τιμολογίων προσανατολίζεται η διοίκηση του ΟΛΠ

Πλήθος έργων παρεμβάσεων, συντηρήσεων, βελτιώσεων, εκβαθύνσεων κρίνονται αναγκαία για να διατηρηθεί το λιμάνι του Πειραιά με τις υποδομές του σε αξιόμαχη και αξιόπιστη κατάσταση, δήλωσαν σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου ο πρόεδρος του ΟΛΠ, Δημήτρης Σαμόλης, και ο διευθύνων σύμβουλος, Νίκος Αναστασόπουλος. Ο κ. Σαμόλης, αναφερόμενος στην επιβατική κίνηση του λιμένα κατά το 2004, υπογράμμισε ότι από το λιμάνι του Πειραιά διακινήθηκαν 11.916.826 επιβάτες και από το πορθμείο του Περάματος 8.339.053, παρά τη μείωση κατά 3,24% που σημειώθηκε στον προηγούμενο χρόνο. Παράλληλα, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (containers) μειώθηκε κατά 3,9% λόγω της μείωσης του φορτίου in transit κατά 13%, παρότι το εγχώριο φορτίο αυξήθηκε 10,6%. Το 2004 από το Container Terminal του λιμανιού του ΟΛΠ Α.Ε. διακινήθηκαν 1.541.563 TEU's.

Η διακίνηση οχημάτων αυξήθηκε σημαντικά κατά 26,4% και ιδιαίτερα του φορτίου in transit κατά 76,6%. Στο 2004 από το Car Terminal του λιμανιού του ΟΛΠ Α.Ε. διακινήθηκαν 423.575 οχήματα.

Η διακίνηση γενικού φορτίου αυξήθηκε κατά 9% και ιδιαίτερα του φορτίου εξωτερικού κατά 29,3%. Κατά το 2004 από το Cargo Terminal του λιμανιού του ΟΛΠ Α.Ε. διακινήθηκαν 4.552.658 τόνοι εμπορευμάτων γενικού φορτίου.

Από τα 149 εκατ. ευρώ ετήσια έσοδα του 2004, ποσοστό 69% (103 εκατ. ευρώ) προέρχεται από τη διακίνηση containers στο ΣΕΜΠΟ, εκ των οποίων το 75% προέρχεται από το εγχώριο φορτίο και 25% από το in transit φορτίο.

Η διακίνηση του χύδην φορτίου μειώθηκε κατά 62% εξαιτίας κυρίως της μείωσης του χύδην ξηρού φορτίου κατά 67%. Στο 2004 από το Cargo Terminal του λιμανιού του ΟΛΠ Α.Ε. διακινήθηκαν 303.749 τόνοι χύδην φορτίου.

Όπως τόνισε ο πρόεδρος του ΟΛΠ, κρίνεται επιβεβλημένη η απλοποίηση και η αναπροσαρμογή όλων των τιμολογίων του Οργανισμού, ενώ επισήμανε ότι η τελευταία φορά που τα τιμολόγια του ΟΛΠ αυξήθηκαν ήταν στις 13-2-1997. Οι αυξήσεις που θα αποφασιστούν θα είναι σε υπηρεσίες όπου τα τιμολόγια είναι πολύ χαμηλά και, σε κάθε περίπτωση, η τιμολογιακή πολιτική που θα εφαρμοσθεί δεν μπορεί να αγνοεί τα συμφέροντα όλων των μετόχων και ιδιαίτερα των μικρομετόχων, θα λαμβάνει δε σοβαρά υπ' όψιν τόσο την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού όσο και τις πιθανές ευρύτερες επιπτώσεις στον πληθωρισμό της.

Ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, αναφερόμενος στα μελλοντικά σχέδια της νέας διοίκησης, ανέφερε ως βασικούς στόχους:

- Τη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων, που θα επιτευχθεί με την αύξηση των εσόδων και τη μείωση των δαπανών, με την πρόσβαση σε νέες αγορές, με την προώθηση των πωλήσεων σε συνεργασία και με άλλες δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις του εσωτερικού και του εξωτερικού.
- Μέτρα αναδιοργάνωσης της λειτουργίας στο container terminal (ΣΕΜΠΟ), ενίσχυση της δυναμικότητας με αύξηση της παραγωγικότητας, βελτίωση εξοπλισμού, προσλήψεις προσωπικού, καλύτερη οργάνωση της πλατείας, ορθολογικότερη διαχείριση άφιξης - φορτοεκφόρτωσης



της των πλοίων, αναβάθμιση και επέκταση λογισμικού, χωροταξική μελέτη. Επίσης πρόκειται να επεκταθεί ο Προβλήτας Ι, να γίνει αναθεώρηση τιμών με προσαρμογές χωρίς απώλεια της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού στα σημερινά δεδομένα και, τέλος, η αγορά ΟΣΜΕ, γερανογεφυρών, αυτοκινούμενου γερανού κ.λπ.

Για το car terminal οι ενέργειες και οι στόχοι είναι η διαμόρφωση νέων χώρων στην περιοχή της Καρβουνόσκαλας Κεραταινίου, η επέκταση των ήδη υπαρχόντων χώρων με τη χρήση του προβλήτα ΔΕΗ για την αύξηση της δυναμικότητας, η μηχανοργάνωση και η από κοινού πολιτική προσέγγιση νέων γραμμών με το υπουργείο Τουρισμού.

Για το cruise terminal είναι υπό μελέτη η αξιοποίηση των πρότυπων εγκαταστάσεων του Κεντρικού Λιμένα που χρησιμοποιήθηκαν κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και θα υποβληθούν προτάσεις στο προσεχές δίμηνο. Κρίνεται επίσης, απαραίτητο να προσελκυσθούν νέες γραμμές κρουαζιερόπλοίων με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά και προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθεί το επόμενο διάστημα ο ΟΛΠ.

Ειδικότερα η νέα διοίκηση, αφού επανεξέτασε το σύνολο των κονδυλίων, την πιθανή ανταποδοτικότητα, τους πιθανούς επιχειρηματικούς κινδύνους, τον τρόπο ανάπτυξης των άλλων λιμανιών, συνέταξε το 5ετές επενδυτικό πρόγραμμα 2005-2009, συνολικού ύψους 166 εκατ. ευρώ περίπου. Το ποσό αυτό επιμερίζεται σε πάγια που ανήκουν κατά κυριότητα στον ΟΛΠ Α.Ε. (μηχανήματα και λοιπός εξοπλισμός) και υπολογίζονται σε 57 εκατ. ευρώ, ενώ οι επενδύσεις σε πάγια που έχουν παραχωρηθεί από το ελληνικό Δημόσιο στον ΟΛΠ Α.Ε. (μόνιμες εγκαταστάσεις) υπολογίζονται σε 109 εκατ. ευρώ. ■

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: Algossystems

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

• *συρματόσχοινα*

• *αλυσίδες*

• *σχοινιά*

• *ιμάντες*

• *εξαρτήματα*



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

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκους 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722

e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr



Αν δεν κοπούν κεφάλια στη γραφειοκρατία, τότε δεν θα δούμε ξένες επενδύσεις

Συνέντευξη εφ' όλης της ύλης έδωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, παρουσία των εφοπλιστών Ματθαίου Λω, Θεόδωρου Βενιάμη, Γιάννη Λύρα και του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου, Γεωργίου Γράτσου.

Ο κ. Ευθυμίου αναφέρθηκε στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ποντοπόρου πλοίου, στη «διεφθαρμένη κρατική γραφειοκρατία», τονίζοντας χαρακτηριστικά ότι πρέπει «να πέσουν κεφάλια», μίλησε για τον «βασικό μέτοχο», έδωσε πίστωση χρόνου στην κυβέρνηση για να λάβει μέτρα για τη ναυτιλία, ενώ ταυτόχρονα επισήμανε ότι «τα πλοία δεν περιμένουν, αφού υπάρχουν πιο φθηνές σημαίες, όπως είναι της Μάλτας και της Κύπρου».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ εξέφρασε την ικανοποίηση του εφοπλισμού για την παρουσία της χώρας και ιδιαίτερα της κυβέρνησης στα θέματα που συζητούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα διεθνή φόρα, τονίζοντας ότι «η παρουσία της Ελλάδας ήταν πάρα πολύ σημαντική και σωστή. Επειτα από πολλά χρόνια», συμπλήρωσε, «είδαμε να δίδεται βαρύτητα στην πρώτη βιομηχανία της χώρας. Δεν αναφέρομαι μόνο στο θέμα της ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος που η κυβέρνηση έθεσε veto, αλλά και στο θέμα, που συζητείται στον IMO, για τα Bulk Carriers, των μονίμων μέσων πρόσβασης, για τα εύρωστα πλοία. Η πρότασή μας για καλύτερα κατασκευασμένα πλοία είναι επίκαιρη και την προωθούμε με όλες μας τις δυνάμεις».

Ο κ. Ευθυμίου, αναφερόμενος στο θέμα της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών, αμφισβήτησε εάν τα δημοσιεύματα ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, καθώς, όπως είπε, θα έπρεπε, με βάση αυτά τα στοιχεία, τον τελευταίο χρόνο να είχαν διαγραφεί από το ελληνικό ηολόγιο πάνω από 100 πλοία, ενώ, αντιθέτως, βλέπουμε ότι αυτό έχει μειωθεί μόλις κατά δύο πλοία, ενώ ταυτόχρονα αυξήθηκε η χωρητικότητα και μειώθηκε ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων. Μιλώντας για τις αντιδράσεις που προκλήθηκαν για την τροποποίηση του άρθρου 8 της εγκριτικής πράξης, τόνισε ότι η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία χειρίστηκε λανθασμένα το θέμα, αφού αυξάνεται ουσιαστικά ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία, και πρόσθεσε: «Οι συνθέσεις αναφέρουν 8 άτομα και η εγκριτική πράξη τονίζει ότι, αν απασχολούμε 9 άτομα, δεν έχουν σημασία οι ειδικότητες. Δεν καταλαβαίνω, αντιδρούν επειδή απασχολούμε ένα άτομο παραπάνω;» Στη συνέχεια υπογράμμισε ότι η εμφανιζόμενη αύξηση της ανεργίας είναι περιστασιακή και εμφανίζεται κάθε χρόνο τα τελευταία χρόνια τους ίδιους μήνες. Σχετικά με τα θέματα των επενδύσεων και τη συζήτηση που γίνεται για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ο πρόεδρος της ΕΕΕ τόνισε ότι θεωρεί την εισροή των 17,5 δισ. δολαρίων στη χώρα ως τη μεγαλύτερη και πιο σημαντική επένδυση των Ελλήνων εφοπλιστών. Η αύξηση του συναλλάγματος προσεγγίζει το 40% κατά την περυσινή χρονιά, ενώ μόνο για τον Ιανουάριο η αύξηση τρέχει με 30%. Επίσης, επισήμανε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ξεπερνά το 5,1% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ είπε ακόμη ότι είναι λογικό για την κυβέρνηση να επιζητεί την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, όταν δει κανείς τα χάγια που εμ-

φανίζει η πορεία των ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, ωστόσο πρόσθεσε ότι δεν είδε κάποια ειδική πρόσκληση προς τους Έλληνες εφοπλιστές, πέραν κάποιων υπουργικών αναφορών σε δημόσιες ομιλίες.

«Η ναυτιλία έχει αποδείξει και στο παρελθόν -και με το παραπάνω- ότι, όταν οι συνθήκες είναι σωστές, έρχεται ο καθένας από εμάς και επενδύει όπου εκείνος κρίνει», δήλωσε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, προσθέτοντας ότι όσον αφορά στα συγκεκριμένα επενδυτικά προγράμματα για τα λιμάνια, τώρα βγαίνουν στο αέρα προς συζήτηση και δεν υπάρχει κάτι συγκεκριμένο.

Πάντως, ο κ. Ευθυμίου έσπευσε να ξεκαθαρίσει ότι οι εφοπλιστές δεν ζητούν κάποιο συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο. Αυτό που χρειάζεται -είπε- είναι να αλλάξει η αντιμετώπιση των κεφαλαίων και των ξένων επενδύσεων μέσα στη χώρα. Και συνέχισε επισημαίνοντας πως «είναι γεγονός η δημιουργία ενός νέου αναπτυξιακού νόμου, νέου φορολογικού νόμου, ωστόσο δεν έχει γίνει κάτι χειροπιαστό». «Δεν έχουμε δει» -τόνισε- «να κόβονται κεφάλια στο γραφειοκρατικό τέρας. Αν δεν κοπούν κεφάλια στη γραφειοκρατία, τότε δεν θα δούμε ξένες επενδύσεις».



Αναφερόμενος γενικότερα στην ανάγκη αύξησης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, ο πρόεδρος της ΕΕΕ σημείωσε ότι αυτή αφορά δύο κομβικά σημεία. Αφενός μεν στην υιοθέτηση των μέτρων που έχει προτείνει ήδη από το 1996 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας γενικότερα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, αφετέρου δε στη σύνθεση των πληρωμάτων του ελληνικού πλοίου. «Είμαστε η μόνη ναυτιλία σε ολόκληρο τον κόσμο που έχουμε υποχρεωτικές

συνθέσεις στα πλοία. Όλες οι άλλες ναυτιλιακές δυνάμεις εργάζονται με ένα μόνο κριτήριο, την ασφαλή σύνθεση του πλοίου, που σημαίνει επαρκή κάλυψη σε ανθρώπινο δυναμικό και επαρκή γνώση αυτού του ανθρώπινου δυναμικού. Στη χώρα μας, έχουμε ένα ακόμη κριτήριο, την υποχρεωτική σύνθεση σε Έλληνες ναυτικούς».

«Ωστόσο, πρέπει να γίνει κατανοητό», είπε ο κ. Ευθυμίου, «ότι ο κόσμος και οι συνθήκες αλλάζουν. Δεν μπορούμε να έχουμε ταμπό. Βλέπουμε, τον τελευταίο καιρό, αγωνιώδεις προσπάθειες άλλων χωρών να προσελκύσουν πλοία στη σημαία τους, όπως είναι η Ολλανδία, η Γερμανία, η Αγγλία, και το κάνουν, γιατί είδαν ότι οι μεταφορές είναι πολύ σημαντικός τομέας για το μέλλον. Γιατί εμείς δεν ακολουθούμε αυτά τα παραδείγματα;» αναρωτήθηκε ο κ. Ευθυμίου και πρόσθεσε: «Δεν λέμε να μην υπάρχουν Έλληνες στα καράβια, αλλά μπορεί να μειωθεί ο αριθμός τους π.χ. σε 4-6 αξιωματικούς, ανάλογα με το είδος του πλοίου. Αν δεν γίνουν πιο ανταγωνιστικοί, τότε μοιραία τα πλοία υπό ελληνική σημαία θα μειωθούν στο μέλλον. Το λέμε και το φωνάζουμε χρόνια τώρα», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΕ. ■



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE S. RANIS

Accredited By:

- ◆ Republic of Cyprus
- ◆ Republic of Panama
- ◆ The Bahamas Maritime Authority
- ◆ Republic of Marshal Islands
- ◆ Saint Vincent & Grenadines
- ◆ Republic of Bermuda



TRAINING FOR:

**PROTECTION - QUALITY - SAFETY - STATUS
& PROFIT**

COURSES:

STCW/95

1. GMDSS
2. ARPA
3. BASIC SAFETY TRAINING
4. TANKER SAFETY - COW
5. ADVANCE FIRE FIGHTING
6. RO-RO PASSENGER SHIP
7. PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND FAST RESCUE BOATS
8. PROFICIENCY IN MEDICAL FIRST AID
9. CROWD MANAGEMENT

For

Onboard Officers & Crew

- Company Security Officers
- Ship Security Officers
- Port Facility Officers
- ISM Internal Auditors
- ISPS Internal Auditors

Also:

- Risk Assessment - Risk Management
- Accident investigation and Analysis
- Media Response Course
- Refreshing Training for Retired Deck / Engine Greek Officers. (Panama or Cyprus Certificate)
- ISO 9001: 2000 Implementation and internal auditing

BRM - BTM Course

- POLARIS - NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION
- CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCE MANOEUVRING
- 5 DAYS BRM - BTM COURSES BRIDGE TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION



40, Leosthenous str. 185 36 Piraeus Tel. 210-4525301, 210-4525304 Fax 210-4181704

e-mail: pmtc@hol.gr

pmtc@rangermarine.gr



Να διευρυνθεί η λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής



Άρθρο του **Γιάννη Μίχα**,
νομάρχη Πειραιά

Εθνικό στόχο θα πρέπει να αποτελεί η ανάπτυξη και ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, με γνώμονα τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας ως σημαίας ποιότητας και διεθνούς κύρους.

Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι πολύ σημαντική, καθώς η Ελλάδα είναι μια παγκόσμια δύναμη και κατέχει την πρώτη θέση στην Ε.Ε., με τις εισροές του συναλλάγματος να ξεπερνούν το 2002 τα 8,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Για εμάς ελληνική ναυτιλία σημαίνει έντονη παρουσία, στα πλοία, Ελλήνων ναυτεργατών. Δεν μπορεί να εννοηθεί ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτεργάτες. Προς αυτή την κατεύθυνση, θεωρούμε και αναγκαία την ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

Αυτό δεν μπορεί να επαναλαμβάνεται απλώς, σαν ευχολόγιο. Χρειάζεται να δημιουργηθούν συγκεκριμένες υποδομές, καθώς και να βελτιωθούν οι κάθε είδους παρεχόμενες υπηρεσίες προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Θεωρώ ότι η ανάπτυξη του τουρισμού πρέπει να συνδέεται άμεσα με την ενίσχυση της απα-

σχόλησης και σε αυτή την κατεύθυνση κινούνται μέχρι τώρα όλες οι πρωτοβουλίες της Νομαρχίας Πειραιά, είτε αφορούν τη δημιουργία νέων τουριστικών υποδομών είτε σχετίζονται με την προβολή τουριστικών προορισμών.

Στην ίδια κατεύθυνση κινείται και η Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδας (ΕΝΑΕ), την οποία έχω την τιμή να εκπροσωπώ στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, που πήρε την πρωτοβουλία και έγινε αποδεκτή από τις περιφερειακές αρχές των κρατών-μελών του Συμβουλίου της Ευρώπης, στη νοτιοανατολική Ευρώπη, για τη δημιουργία του «Δρόμου του Πολιτιστικού Τουρισμού» στην περιοχή.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα. Υλοποιήθηκαν έργα υποδομών, οδικών και λιμενικών.

Χρειάζεται, όμως, να γίνουν και άλλα βήματα, με τις συντονισμένες ενέργειες Αυτοδιοίκησης και κεντρικής διοίκησης για τη βελτίωση και άλλων αναγκαίων υποδομών, όπως η επέκταση της γραμμής του τραμ ως τον Πειραιά, η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης των οχημάτων και η αναδιοργάνωση των δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών.

Χρειάζεται να στηριχθούν πρωτοβουλίες για την προβολή του Πειραιά, που θα δώσουν νέα ώθηση στην περιοχή για να συνεχιστεί η ανα-



πτυξιακή πορεία της.

Είναι υπόθεση όλων μας, η περιοχή να κερδίσει αυτό το μεγάλο «στοίχημα».

Όπως είναι υπόθεση όλων μας η προάσπιση και η ενίσχυση του μεγάλου εθνικού κεφαλαίου, που λέγεται ναυτιλία.

Άγονες, μικροκομματικές αντιπαραθέσεις και μικροσυμφέροντα δεν έχουν θέση. Το κοινό συμφέρον απαιτεί μια ισχυρή, ανταγωνιστική ναυτιλία, για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Για να διασφαλιστεί η ανάπτυξη των νησιών μας και η συνοχή της χώρας.

Η ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση.

Στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή του πρέπει να χτυπήσει η «καρδιά» αυτής της οικονομικής δραστηριότητας.

Στόχος μας πρέπει να είναι η διατήρηση και η ενίσχυση του κεκτημένου πρωταγωνιστικού ρόλου σε παγκόσμιο επίπεδο, με την υλοποίηση πολιτικών για:

- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.
- Τη διαρκή εκπαίδευση και οικονομική αναβάθμιση του ναυτεργατικού δυναμικού.
- Τη διεθνή παρουσία της χώρας μας.
- Τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας στη «λευκή λίστα» της ποιότητας.

- Τη στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.
- Την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Τη διαρκή βελτίωση των όρων του εθνικού νηολογίου.

Άμεσα συνδεδεμένος με την ανάπτυξη είναι και ο κλάδος της ακτοπλοΐας. Στόχος μας εδώ πρέπει να είναι η ανάπτυξη ενός υγιούς ανταγωνισμού, με ταυτόχρονη προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος, ώστε να επιτευχθεί η βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς τα νησιά του Σαρωνικού, που θα αποτελέσει μοχλό περαιτέρω ανάπτυξης.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είναι ο πρώτος αποδέκτης των ανησυχιών και των προβλημάτων των κατοίκων των νησιών και έχει καθήκον να μεταφέρει τη φωνή τους στα κόμματα και στην κυβέρνηση. Είναι χρέος μας η διεκδίκηση λύσεων στα προβλήματα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών γιατί όλοι ξέρουμε ότι, από το εάν θα επιλυθούν ή όχι, εξαρτάται η ίδια η ύπαρξη και ανάπτυξη των νησιών μας.

Οι νησιώτες μας έχουν αρχίσει να νιώθουν ανασφάλεια βλέποντας κάθε μέρα, που περνάει, το κάθε νησί ν' απομακρύνεται όλο και περισσότερο από την ηπειρωτική Ελλάδα ή και από το

διοικητικό του κέντρο. Πώς θα μεταφερθούν προϊόντα; Πώς θα ζήσουν οι τοπικές οικονομίες; Πού θα πάει αυτή η κατάσταση;

Με δεδομένα όλα αυτά, αλλά και το γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί εθνική υπόθεση, απαιτείται και εθνική πολιτική. Γι' αυτό πρέπει να συνεχιστεί αλλά και να διευρυνθεί η λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής, που έχει συσταθεί.

Το Συμβούλιο οφείλει να ασχολείται και να δίνει ουσιαστικές απαντήσεις στα πραγματικά προβλήματα που αφορούν την ελληνική ναυτιλία και όχι με ζητήματα άνευ αντικειμένου.

Για το λόγο αυτόν η Νομαρχία Πειραιά δεν συμμετείχε στην πρόσφατη συνεδρίαση που είχε θέμα «Ενίσχυση της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων περιήγησης - κρουαζιέρας από ελληνικά πλοία», κρίνοντας ότι δεν υπάρχει άμεση σύνδεση της ενίσχυσης της κρουαζιέρας με την αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών, ιδιαίτερα σε μια περίοδο κατά την οποία περίπου 300 ναυτεργάτες και υπάλληλοι γραφείων της μεγαλύτερης μέχρι τώρα ελληνικής εταιρείας κρουαζιερόπλοιων βρίσκονται ουσιαστικά εγκαταλελειμμένοι στην τύχη τους διεκδικώντας τα δεδουλευμένα τους ή τις νόμιμες αποζημιώσεις.

Επισημάναμε ακόμη ότι με πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου τίθενται «εν κινδύνω» οι θέσεις εργασίας του ξενοδοχειακού προσωπικού και των κατωτέρων πληρωμάτων στο κρουαζιερόπλοιο και καλέσαμε το αρμόδιο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να αναλάβει πρωτοβουλίες.

Τέλος, δηλώσαμε ότι είμαστε έτοιμοι να καταθέσουμε τις προτάσεις μας σε οποιαδήποτε άλλη ουσιαστική συζήτηση πραγματοποιηθεί με αντικείμενο την ανάπτυξη του τουρισμού ως μοχλό δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας στη θάλασσα και στη στεριά.



Στα σκουπίδια 703 δεξαμενόπλοια



Κοιτάζοντας τα στατιστικά της Intertanko για την υποχρεωτική απόσυρση των δεξαμενόπλοιων από πλευράς MARPOL, 112 εξ αυτών θα υποχρεωθούν σε απόσυρση συνολικής χωρητικότητας 5,67 εκατομμυρίων dwt από την Κατηγορία 1 και άλλα 57 από τις άλλες Κατηγορίες (2 και 3) το 2005, δεν μπορεί παρά να εντυπωσιαστεί κανείς από τη θριαμβευτική νίκη των πολιτικών επί του κλάδου των δεξαμενόπλοιων. Δεν ήταν, εξάλλου, ούτε η πρώτη ούτε η σπουδαιότερη.



Του Άλκη Κορρέ,
Δόκτορος Πανεπιστημίου Αιγαίου >>

Ως γνωστόν, ο πρώτος διδάσας τη συλλογιστική, η οποία λέει ότι αν δημιουργηθεί ρύπανση ύστερα από ατύχημα πρέπει να αλλάξεις το στόλο και όχι να εξετάσεις γιατί έγινε το ατύχημα και να διορθώσεις τα όποια στραβά, ήταν η Αμερικανική Ακτοφυλακή, η οποία -κατόπιν άνωθεν εντολών φαντάζεται κάποιος- δημιούργησε την OPA '90. Αυτή η νομοθεσία θέσπισε πρώτη κανόνες για υποχρεωτική απόσυρση δεξαμενόπλοιων με μονό τοίχωμα, για να βρει αργότερα μιμητές σε διεθνές επίπεδο.

Για την ιστορία, η Oil Pollution Act 1990, η οποία ψηφίστηκε με πρωτοφανή πλειοψηφία εν μέσω πανικού μετά τη ρύπανση του «Exxon Valdez», πρωτοτύπησε επιδιώκοντας να διορθώσει ένα ανθρώπινο λάθος ως προς την πλοήγηση με απόσυρση ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου. Η εφαρμογή τέτοιου είδους λογικής, όσο περίεργη και αν εμφανίζεται στο μάτι του απλού ανθρώπου, στηρίζεται στο από παλιά γνωστό δόγμα πως τα μηχανήματα πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο που να συνεχίζουν να λειτουργούν και να παρέχουν τις υπηρεσίες τους ακόμα και όταν ο χειρισμός τους είναι «ανόητος» (foolproof mechanisms). Επί του δόγματος αυτού καθαυτού δεν μπορεί κατ' αρχήν να υπάρξει ένσταση, επί της συγκεκριμένης του εφαρμογής, όμως, μπορεί.

Οι Αμερικανοί παραλήπτες πετρελαίου, και κατ' επέκτασιν οι καταναλωτές προϊόντων πετρελαίου σ' αυτή τη χώρα, πλήρωσαν και συνεχίζουν να πληρώνουν την απόσυρση αυτή ακριβά. Οι ναύλοι έχουν στο πρόσφατο παρελθόν φθάσει σε ύψη μέχρι και πενταπλάσια της περιόδου πριν από την απόσυρση.

Το κρίσιμο ερώτημα για την εφαρμοσιμότητα του παραπάνω δόγματος στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων είναι, αν με έναν «ανόητο» στη γέφυρα, το διπλοπύθμενο δεξαμενόπλοιο που θα πέσει με δεκατέσσερις κόμβους στην ξέρα θα ρυπάνει τη θάλασσα, ή όχι.

Αν όχι, συγχαρητήρια, το corrective action ήταν σωστό.

Αν ναι, κάποιος θα πρέπει να μας εξηγήσει γιατί μεταξύ 2005 και 2010 θα

πρέπει να πεταχτούν στα σκουπίδια 703 δεξαμενόπλοια διεθνώς με συνολική χωρητικότητα 69,5 εκατ. dwt, μια και είναι γνωστό ότι τα διπλοπύθμενα πλοία δεν προφυλάσσουν από ρύπανση σε περιπτώσεις προσάραξης «υψηλής ενέργειας». Σε άλλες εποχές αυτό θα εθεωρείτο παραφροσύνη, σήμερα, στην εποχή που δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε σε στοιχειώδεις δράσεις που θα περιορίσουν τις συνέπειες από το φαινόμενο του θερμοκηπίου, περνάει στα ψιλά γράμματα.

Η απόσυρση πλοίων σε τόσο μεγάλη κλίμακα έχει ήδη προεξοφληθεί από την αγορά και έχουν τοποθετηθεί παραγγελίες σε ναυπηγεία ενός ιδιαίτερα μεγάλου αριθμού δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα. Αυτό δεν καθιστά απλώς μια ενδεχόμενη ανάκληση του μέτρου της απόσυρσης απίθανη, αλλά και ιδιαίτερα προβληματική πλέον, μια και τα νέα πλοία με τις μεγάλες υποχρεώσεις αποπληρωμής τους θα έπρεπε να υποχρεωθούν να λειτουργήσουν υπό καθεστώς υπερπροσφοράς τανάζ. Δεν θα το 'θελε κανείς αυτό, με πρώτες τις τράπεζες.

Τα ναυπηγεία θα δουλέψουν, τα δάνεια θα κινηθούν και θα εξυπηρετηθούν, το περιβάλλον θα ωφεληθεί. Ακόμα και γι' αυτούς που θα υποχρεωθούν να κόψουν τα πλοία τους, υπάρχει η παρηγοριά του σκραπ στα 450 δολάρια ο τόνος. Με τα λεφτά του σκραπ, εξάλλου, και με ένα δανειάκι, μπορεί να τοποθετήσουν μια νέα παραγγελία και να βοηθήσουν τον πλανήτη.

Εν όψει των παραπάνω, δεν πρέπει να εκπλαγούμε εάν έπειτα από λίγα χρόνια κάποιος πολιτικός -μετά από προσάραξη διπλοπύθμενου πλοίου από μεθυσμένο αξιωματικό και πρόκληση ρύπανσης- προτείνει να κτίζονται υποχρεωτικά δεξαμενόπλοια με τριπλό τοίχωμα σαν τη μόνη αποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις βλαβερές συνέπειες της μέθης πληρωμάτων.

Έπειτα από δύο προηγούμενα, ποιος θα προβάλει αντίρρηση; Πρέπει οπωσδήποτε να βελτιωθεί η εικόνα της ναυτιλίας. Εξάλλου, δεν πρέπει να προφυλάξουμε το περιβάλλον από τη ρύπανση;



Διεθνή ύδατα

Αυξημένα τα κέρδη της Geodis



Η γαλλική εταιρεία Geodis, που δραστηριοποιείται στο χώρο των logistics, ανακοίνωσε αύξηση στα λειτουργικά της κέρδη, της τάξεως 23,5%, κατά τη διάρκεια του 2004, που ανέρχεται σε €148 εκατομμύρια (US\$ 201 εκατομμύρια). Οι καθαρές πωλήσεις της εταιρείας ανήλθαν σε 4,8%, στα €3,37 δισεκατομμύρια (US\$ 4,58 δισεκατομμύρια), επιτυγχάνοντας αύξηση του λειτουργικού κέρδους μετά τον υπολογισμό της απόσβεσης κατά 2,4%, στα €82,4 εκατομμύρια (US\$ 112 εκατομμύρια). Το καθαρό κέρδος της εταιρείας παρουσίασε κατ' αντιστοιχία αύξηση της τάξης του 48,1% στα €65,6 εκατομμύρια (US\$ 89 εκατομμύρια). Η Geodis έχει ένα ευρύ χαρτοφυλάκιο ενδιαφερόντων και ένα μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματός της προέρχεται από τις διευρωπαϊκές λειτουργίες, αποθηκευτικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης προμηθευτών.

Η λιμενική αρχή Νέας Υόρκης και Νιου Τζέρσεϊ επαναπροσεγγίζει εταίρους

Η λιμενική αρχή της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϊ έχει αναγγείλει αύξηση της τάξης του 10,1% του συσκευασμένου φορτίου κατά τη διάρκεια του 2004. Με επτά υπηρεσίες από την Ασία, συμπεριλαμβανομένης της ινδικής ενδοχώρας, η λιμενική αρχή της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϊ στοχεύει να ολοκληρώσει την εκβάθυνση των καναλιών του λιμένα σε 50 ft (15,24 m) μέχρι το 2014.

Επίσης, με μια αύξηση 22% στα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται μέσω ExpressRail, το λιμάνι του Νιου Τζέρσεϊ και της Νέας Υόρκης προσανατολίζεται στους σιδηροδρομικούς χώρους ελλιμενισμού ως μέσο αποτελεσματικότερης μεταφοράς των φορτίων μέσω στεριάς.

Η λιμενική αρχή της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϊ προγραμματίζει να επενδύσει US\$600 εκατομμύρια για να εγκαταστήσει σιδηροδρομικούς σταθμούς και την ανάλογη υποστήριξη-υποδομή σε όλους τους χώρους ελλιμενισμού, αλλά πρόκειται να υποβάλει μια μελέτη μέσα στον επόμενο μήνα στον κυβερνήτη του Νιου Τζέρσεϊ, Richard Codey, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα σχέδια θα επιταχυνθούν.

Σύμφωνα με τη λιμενική αρχή της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϊ, η Κίνα παρέμεινε ο κορυφαίος εμπορικός συνεργάτης, με ρυθμούς μεταφορών που έχουν αυξηθεί 30,5%, το 2004 μόνο. Η Ιταλία, η Γερμανία, η Βραζιλία και η Ινδία ήταν οι επόμενοι μεγαλύτεροι εμπορικοί συνεργάτες. Ένας άλλος εμπορικός εταίρος που έχει σημειώσει σημαντική αύξηση ήταν η Ταϊβάν, με αύξηση 29,8% στις μεταφορές.

Ρεκόρ εσόδων για τη Διώρυγα του Παναμά

Για πρώτη χρονιά τα έσοδα της Διώρυγας του Παναμά ξεπέρασαν τα τρία δισεκατομμύρια δολάρια για πρώτη φορά μετά την εθνικοποίησή της το 1956. Πιο συγκεκριμένα, από τη Διώρυγα πέρασαν 16.850 πλοία, καθώς η άνοδος των διεθνών πετρελαϊκών τιμών και η βιομηχανική έκρηξη της Κίνας συνέβαλαν καθοριστικά στην ενίσχυση της εμπορικής ναυτιλίας και η χωρητικότητα των πλοίων που διήλθαν από τον Παναμά ανήλθε στα 621 εκατομμύρια τόνους, αυξανόμενη κατά 7% σε σύγκριση με το 2003.

Τα έσοδα άγγιξαν τα 3,8 δισ. δολάρια, σε σύγκριση με 1,2 δισ. που ήταν το 2003, ενώ ο αριθμός των δεξαμενοπλοίων που πέρασε από τη Διώρυγα του Παναμά αυξήθηκε κατά 16% και των πλοίων-κοντέινερ κατά 13,4%.





Η Cosco επιδιώκει εισαγωγή στο Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ



Σύμφωνα με το περιεχόμενο δήλωσης που υποβλήθηκε στο Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ από την εταιρεία Cosco Pacific, η εταιρεία χαρτοφυλακίου Cosco υπέβαλε αίτηση για προτεινόμενη εισαγωγή στο Χρηματιστήριο στις 7 Μαρτίου.

Ως τμήμα μιας εσωτερικής αναδιοργάνωσης των επιχειρήσεων του ομίλου Cosco και σε προετοιμασία για την προτεινόμενη εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, ο όμιλος ενδέχεται να ενσωματώσει όλες τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες υπό την αιγίδα της εταιρείας χαρτοφυλακίου Cosco.

Εταιρείες θαλασσινών της Ε.Ε. αναπληρώνουν το κενό στις εξαγωγές της Ινδίας

Η Ένωση Εξαγωγέων Θαλασσινών της Ινδίας έχει προβλέψει πτώση κατά 10-15% στις εξαγωγές θαλάσσιων προϊόντων από την Ινδία για το οικονομικό έτος 2004-05, μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις του τσουνάμι το Δεκέμβριο του 2004 στο θαλάσσιο οικοσύστημα και την καταστροφή των αποθεμάτων γαρίδας.

Παρά τη μείωση της ζήτησης από δύο από τις μεγαλύτερες αγορές της Ινδίας, τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία, οι εξαγωγές θαλασσινών αυξήθηκαν κατά 7% εξαιτίας της αύξησης της ζήτησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη νοτιοανατολική Ασία και τη δυτική Ασία σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Αρχή Ανάπτυξης Εξαγωγής Θαλασσίων Προϊόντων της Ινδίας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας θαλασσινών μετά τις ΗΠΑ τα έτη 2003-04. Σήμερα, ωστόσο, είναι ο μεγαλύτερος, με 26% μερίδιο αγοράς, σε αγοραστική αξία, ανέφερε η Αρχή Ανάπτυξης Εξαγωγής Θαλασσίων Προϊόντων της Ινδίας.

Προγραμματίζουν 13 χώρους ελλιμενισμού εμπορευματοκιβωτίων

Σύμφωνα με το υπουργείο Επικοινωνιών της Κίνας, η επαρχία Fujian στη νότια Κίνα έχει προγραμματίσει για το τρέχον έτος την κατασκευή 13 νέων χώρων ελλιμενισμού εμπορευματοκιβωτίων με ικανότητα διαχείρισης 1,5 m TEU. Οκτώ χώροι ελλιμενισμού θα κατασκευαστούν στον κόλπο Xiamen, το κύριο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων της επαρχίας Fujian, με ετήσια διαχειριστική ικανότητα 1 m TEU. Τρεις νέοι χώροι ελλιμενισμού θα κατασκευαστούν στον



κόλπο Fuzhou, που αποτελεί σημαντικό λιμάνι ξηρού φορτίου. Το λιμάνι του Quanzhou, που δραστηριοποιείται στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων για το εσωτερικό της χώρας, θα κατασκευάσει ένα νέο χώρο ελλιμενισμού εμπορευματοκιβωτίων και τρία ακόμη για διάφορες χρήσεις, με συνολική διαχειριστική ικανότητα 300.000 TEU. Η εταιρεία Hutchison Port Holdings διαχειρίζεται τέσσερις χώρους ελλιμενισμού του διεθνούς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή Haicang, που έγκειται στην ειδική οικονομική ζώνη στον κόλπο του Xiamen της επαρχίας Fujian και βρίσκεται 292 ναυτικά μίλια ανατολικά του Χονγκ Κονγκ και 163 ναυτικά μίλια δυτικά από το λιμάνι Kaohsiung της Ταϊβάν.



διεθνή ύδατα

Ερευνητές σχεδιάζουν πλοίο χωρίς εκπομπή ρύπων

Ο σκανδιναβικός ναυτιλιακός όμιλος Wallenius Wilhelmsen ισχυρίζεται ότι έχει σχεδιάσει ένα πρωτότυπο RoRo πλοίο, το οποίο δεν τροφοδοτείται με ναυτιλιακά καύσιμα και δεν παράγει επιβλαβείς ρύπους.

Το πρωτότυπο αυτό σκάφος μπορεί να χρησιμοποιήσει τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων του ήλιου, του αέρα και των κυμάτων, για να καλύψει τις ανάγκες της προώθησης και του πλοίου γενικότερα.

Το σκάφος υπάρχει μόνο ως πρωτότυπο. Η Wallenius Wilhelmsen παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην προώθηση των χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο ναυτιλιακών καυσίμων.

Ομολογιακό δάνειο της Titan Petrochemicals Group Ltd

Η εταιρεία πετρελαιοειδών Titan Petrochemicals Group Ltd, με βάση το Χονγκ Κονγκ, έχει εκδώσει ομολογιακό δάνειο αξίας US\$ 400 εκατ. για να χρηματοδοτήσει την επέκταση του στόλου της, συμπεριλαμβανομένων των φορτηγίδων μεταφοράς πετρελαίου. Το 2004, τα κέρδη της εταιρείας σχεδόν τετραπλασιάστηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ανάπτυξη που προκλήθηκε από την κινεζική ζήτηση για πετρέλαιο. Λέγεται επίσης ότι σχεδιάζει να προχωρήσει σε κοινοπραξία με την κρατική εταιρεία πετρελαίου Zhejiang Shengsi Haixin, κοινοπραξία που θα μπορούσε να ανεφοδιάσει με ναυτιλιακά καύσιμα το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Yangshan στη Σαγκάη.

Το λιμάνι της Φουτζάιρα επεκτείνεται



Το κομβικό λιμάνι της Φουτζάιρα διαχειρίζεται περισσότερο από το 60% των επιχειρήσεων τροφοδοσίας ναυτιλιακών καυσίμων στην κεντροανατολική περιοχή του Περσικού Κόλπου. Η στρατηγική θέση του λιμανιού, στο σταυροδρόμι της ναυτιλίας μεταξύ Ανατολής και Δύσης, το έχει καταστήσει ένα από τα κύρια λιμάνια στη Μέση Ανατολή. Σήμερα το λιμάνι της Φουτζάιρα είναι γνωστό ως ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα τροφοδοσίας ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών υπηρεσιών στον κόσμο. Το 2004, το λιμάνι της Φουτζάιρα διαχειρίστηκε 24 εκατ. μετρικούς τόνους (mt) γενικού και εις χύμα φορτίου και πετρελαίου και παρουσίασε αύξηση 26% από το προηγούμενο έτος.

Η DPI κέρδισε την εκχώρηση δικαιωμάτων

Η εταιρεία Dubai Ports International (DPI) κέρδισε την 30ετή εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης και λειτουργίας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Φουτζάιρα στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η συμφωνία περιλαμβάνει επίσης τη δυνατότητα της αμοιβαίας παράτασης της εκχώρησης των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης για 20 ακόμα έτη, παρατείνοντας τη σύμβαση μέχρι το 2055. Το λιμάνι της Φουτζάιρα έχει πάνω από 1,3 χλμ. αποβάθρες και η συνολική προγραμματισμένη επένδυση από την DPI στον τερματικό θα είναι περισσότερα από US\$ 155 εκατ., συμπεριλαμβανομένων των νέων super post-ranamax γερανογεφυρών και του εξοπλισμού του ναυπηγείου. Τον Ιανουάριο, η DPI υπέγραψε επίσης μνημόνιο συνεργασίας με τις λιμενικές αρχές του Άμπου Ντάμμι και της Φουτζάιρα.



Maritime Cyprus 2005 Conference

Limassol, 25-28 September

- Manning & Industrial Relations
- Ship Safety & Security
- Financing

SHIPPING: what lies **ahead?**
...a three piece puzzle



For further information please contact
Department of Merchant Shipping,
Ministry of Communications and Works
P.O. Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus

Tel +357 25 848100 Fax +357 25 848249
Email maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy
Web www.shipping.gov.cy



Βελτιστοποίηση συμμαχίας ναυτιλιακών ομίλων

Οι ναυτιλιακές εταιρείες Hanjin και Cosco της συμμαχίας των ναυτιλιακών ομίλων Cosco, Hanjin, K Line και Yang Ming (CHKY), αναδιαρθρώνουν τα δρομολόγια της Ασίας και της Βόρειας Ευρώπης με στόχο την αύξηση της κάλυψης των λιμανιών της Ασίας και τη βελτίωση των χρόνων κατεύθυνσης/διέλευσης προς τη Δύση.

Η Hanjin ανέφερε ότι τα νέα δρομολόγια δίνουν την ευκαιρία στους συνεταίρους του ομίλου να προσθέσουν εβδομαδιαίως ακόμα ένα δρομολόγιο από την Ασία προς τη Βόρεια Ευρώπη, καθώς υπάρχουν αυξημένες ανάγκες από τη Σαγκάη για προσέγγιση στο λιμάνι από μία σε δύο φορές την εβδομάδα και προστέθηκε και ένα καινούργιο λιμάνι στην Κορέα, το Gwangyang.

Η εταιρεία πρόσθεσε ότι από τα τρία δρομολόγια που διαχειρίζεται η Hanjin, τα δύο θα συγχωνευτούν από τα μέσα Ιουνίου στα τέσσερα δρομολόγια της συμμαχίας των ναυτιλιακών ομίλων CHKY που διαχειρίζεται η Cosco, με αποτέλεσμα κάποια δρομολόγια όπως το CEX να καταργηθούν.

Εν τω μεταξύ, το δρομολόγιο PDS (Pendulum) της Hanjin συνεχίζει να εκτελείται προσεγγίζοντας τα λιμάνια: Le Havre, Αμβούργο, Ρότερνταμ, Σιγκαπούρη, Yantian, Χονγκ Κονγκ, Οσάκα, Τόκιο, Λονγκ Μπιτς, Όκλαντ, Τόκιο, Οσάκα, Kaohsiung, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Κολόμπο, Le Havre. Ο όμιλος CHKY θα συνεχίσει να έχει τμήμα αυτού του δρομολογίου.

Οι προσεγγίσεις των δύο υπαρχόντων δρομολογίων Ασίας και Βόρειας Ευρώπης που διαχειρίζεται η Cosco θα αναδιαρθρωθούν σε 4 νέες γραμμές.

Η Γραμμή 1 προσεγγίζει: Σαγκάη, Dalian, Qingdao, Σιγκαπούρη, Πορτ Σάιντ, Ρότερνταμ, Felixstowe, Αμβούργο, Antwerp, Σιγκαπούρη, Χονγκ Κονγκ, Σαγκάη, και χρησιμοποιεί οκτώ πλοία της Cosco 5.500 TEU.

Η Γραμμή 2 προσεγγίζει: Σαγκάη, Ningbo, Yantian, Port Klang, Κολόμπο, Αμβούργο, Ρότερνταμ, Felixstowe, Le Havre, Πορτ Σάιντ, Κολόμπο, Port Klang, Χονγκ Κονγκ, Σαγκάη, και χρησιμοποιεί οκτώ πλοία 5.500 TEU, πέντε της Hanjin και τρία της Cosco.

Η Γραμμή 3 προσεγγίζει: Xingang, Gwangyang, Busan, Chiwan, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Felixstowe, Σιγκαπούρη, Kaohsiung, Xingang, και χρησιμοποιεί οκτώ πλοία 5.500 TEU της εταιρείας Hanjin.

Η Γραμμή 4 προσεγγίζει: Xiamen, Χονγκ Κονγκ, Nansha, Yantian, Τζέντα, Antwerp, Αμβούργο, Felixstowe, Xiamen και χρησιμοποιεί μόλις 7 πλοία 5.500 TEU, τρία της εταιρείας Hanjin και τέσσερα της Cosco, εξαιτίας του μικρότερου αριθμού των λιμανιών που προσεγγίζει.



MARINE INSURANCE SEMINAR STARTING 9th MAY



University of
Leicester

Available
all over Greece

MBA

MARITIME MGT
Focus

- The MBA programme of Leicester University is accredited by the Association of MBAs.
- The University of Leicester is ranked among the top 17 British Universities.
- Original Leicester University degree.



http: www.icon.gr
e-mail: icon@icon.gr
Tel. Athens: 210-9248534
Tel. Thess/niki: 2310 264570

YOUR KNOWLEDGE IS YOUR iCon



f r a n m a n

Your leading Greek Agents

Shipbuilding Equipment
Newbuilding Contracting
Repairs & Conversions
Spare Parts
Stores & Provisions
Communications
Consultancy



YALOS DESIGN CONSULTANTS

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 e-mail: info@franman.gr <http://www.franman.gr>



διεθνή ύδατα

Δύο Έλληνες, δύο Οργανισμοί: Κοινοί στόχοι, κοινές αξίες

Στην έδρα του IMO στο Λονδίνο ο γ.γ. του IMO Ευθύμιος Μητρόπουλος συναντήθηκε στις 16 Μαρτίου με το νέο Έλληνα επίτροπο στην Ε.Ε., αρμόδιο για θέματα περιβάλλοντος, Σταύρο Δήμα. Οι δύο προσωπικότητες, σε ένα ιδιαίτερα εγκάρδιο και εποικοδομητικό κλίμα αντάλλαξαν σκέψεις και προτάσεις για θέματα κοινού ενδιαφέροντος κυρίως στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής αλλά και για θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε μετά από πρόσκληση του κ. Μητρόπουλου προς τον κ. Δήμα και είχε σκοπό τη σύσφιξη των σχέσεων των δύο Οργανισμών και τη συνάντηση του γ.γ. με τους νέους επίτροπους που θα ασχοληθούν, την επόμενη πενταετία, με θέματα ναυτιλιακής πολιτικής. Ο κ. Μητρόπουλος είχε ήδη συναντηθεί τους προηγούμενους μήνες με τον Μαλτέζο επίτροπο αρμόδιο για θέματα Αλιείας και



Ο Ευθύμιος Μητρόπουλος
συναντά και συνομιλεί με
το Σταύρο Δήμα στο Λονδίνο



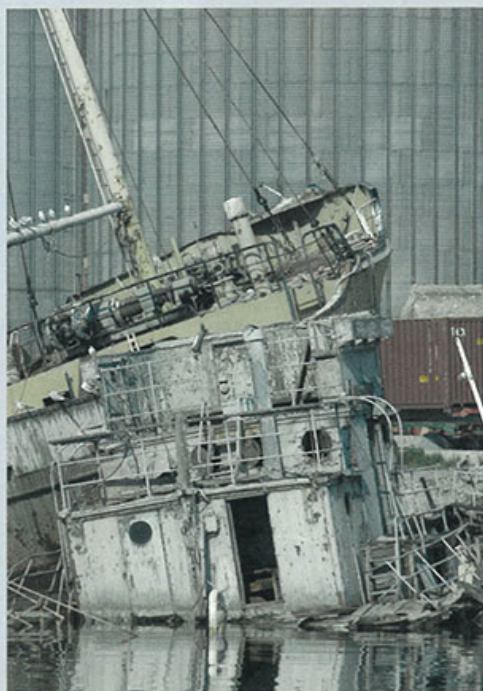
Ναυτιλιακής Πολιτικής Joe Borg αλλά και με τον αντιπρόεδρο της Επιτροπής, αρμόδιο για θέματα Μεταφορών, Γάλλο Jacques Barrot.

Κατά τη συνάντηση ο κ. Μητρόπουλος αναφέρθηκε στο σύγχρονο ρόλο που οφείλει να διαδραματίσει ο IMO αλλά και στις νέες νομοθεσίες που έχουν πρόσφατα ψηφιστεί από τα κράτη μέλη του. Παράλληλα τόνισε τη σπουδαιότητα των νέων πολιτικών και νομοθεσιών που διασφαλίζουν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και προέτρεψε τα κράτη μέλη που έχουν υπογράψει ορισμένες διεθνείς Συμβάσεις, να τις επικυρώσουν άμεσα. Αναφέρθηκε επίσης και στις τροποποιήσεις στη Συν-

θήκη Μαργρίτ όπως και στην αναγκαιότητα για τη λήψη σημαντικών πολιτικών και νομοθετικών αποφάσεων, ιδιαίτερα όταν επηρεάζουν άμεσα και καταλυτικά την καθημερινότητα της ναυτιλίας, στους κόλπους του IMO.

Ο γ.γ. δεν παρέλειψε να σχολιάσει το αποτέλεσμα της πρόσφατης ψηφοφορίας στην Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου σχετικά με την ποινικοποίηση ενεργειών που οδηγούν στη θαλάσσια ρύπανση και αναρωτήθηκε εάν η ποινικοποίηση ενεργειών που δεν διεξήχθησαν με δόλο ήταν η ορθότερη νομοθετική απάντηση στο μείζον αυτό θέμα.

Ο κ. Δήμας επικρότησε τις πρωτοβουλίες του κ. Μητρόπουλου και εξέφρασε την υποστήριξή του για τον εποικοδομητικό ρόλο που έχει αναλάβει ο IMO στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Θεώρησε μάλιστα επιβεβλημένη τη διαρκή και σταθερή επικοινωνία των δύο Οργανισμών και την εξερεύνηση κοινών προτάσεων και λύσεων που θα συνάδουν με το σύγχρονο διεθνές σκηνικό που πρωταγωνιστεί η εμπορική ναυτιλία. Η ευχή της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας είναι ότι οι ηγεμόνες των Βρυξελλών θα αντιληφθούν τη σπουδαιότητα του διεθνούς Οργανισμού και θα επικουρήσουν τις προσπάθειές του χωρίς τρικλοποδιές και άσπαστες- ανεξέλεγκτες- πρωτοβουλίες.



VISIT OUR NEW WEBSITE



www.hanseaticshipping.com

INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT - GLOBAL SERVICES



HANSEATIC
SHIPPING COMPANY LTD
Managing Owners & Operators

INTRANET



WEB MAIL



CONTACT US



HANSEATIC HOUSE,

P.O.Box: 50127, CY-3601 LIMASSOL, CYPRUS, TEL.: +357 25846400, FAX: +357 25745245, EMAIL: MANAGEMENT@HANSEATIC.COM.CY

Ο **Ugo Salerno** αποκαλύπτει και εξομολογείται :

«Η ναυτιλία δεν έχει την εικόνα που μας αξίζει»



Στην πρόσφατη συνάντηση των διευθυντικών στελεχών του ιταλικού νηογνώμονα RINA με μερίδα του ελληνικού ναυτιλιακού Τύπου, ο υπογράφων είχε την ιδιαίτερη τιμή να συνομιλήσει και να ανταλλάξει πολύτιμες απόψεις με το διευθύνοντα σύμβουλο του νηογνώμονα και αντιπρόεδρο του IACS, Ugo Salerno.

Ο Ιταλός τεχνοκράτης, αυθόρμητος, ανεπιτήδευτος και ενημερωμένος όπως πάντα, εξέφρασε την ειλικρινή του ανησυχία για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και της συρρικνωμένης προσέλευσης Ευρωπαίων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Μας μίλησε, επίσης, για την κοινή πορεία που ήδη χαράζουν οι νηογνώμονες ως προς την τεχνολογική τους πολιτική - νομοθεσία.



του Ηλία Μπίσια

Ο πρόεδρος του RINA μάς εξομολογήθηκε ότι, κατά τη διάρκεια της πρόσφατης συνάντησής του με το επιτελείο της γενικής διεύθυνσης μεταφορών της Ε.Ε. στις Βρυξέλλες, διαπίστωσε τη δυστοκία των Ευρωπαίων τεχνοκρατών ως προς το σύνθετο ρόλο των νηογνώμωνων. Οι Βρυξέλλες θεωρούν ότι οι νηογνώμονες έχουν μια διπλή ιδιότητα - δωσιδικία, τόσο ως ελεγκτές όσο και ελεγχόμενοι. Είναι δηλαδή τόσο επιβλέπουσα αρχή όσο και επιβλεπόμενο όργανο, γεγονός που προκαλεί την αμηχανία, ίσως και το σκεπτικισμό του Ευρωπαίου νομοθέτη που επιθυμεί σαφή διαχωρισμό των ρόλων του σύγχρονου νηογνώμονα.

Ο κ. Salerno απαντά σε αυτήν τη θέση - πρόκληση των Βρυξελλών - ότι κύριος συνεργάτης - προμηθευτής των νηογνώμωνων είναι αποκλειστικά και μόνον η ίδια η ναυτιλία. Σε αυτό το σημείο, ο κ. Salerno διευκρινίζει ότι η ανεξαρτησία και αντικειμενικότητα των ισχυρών

νηογνώμωνών δεν μπορεί, και δεν πρέπει, να αμφισβητηθεί. Με αυτόν το γνώμονα, τα μέλη του IACS επιθυμούν λεπτομερείς και αποφασιστικούς ελέγχους από τις επιβλέπουσες αρχές, όχι τόσο στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία όσο κυρίως στους νηογνώμονες και μετέπειτα στα επιθεωρούμενα πλοία. «Εάν υπάρχει καχυποψία, ας αυξήσουν τους ελέγχους», δηλώνει πεισματικά και συνεχίζει... «Οι έλεγχοι δεν

φεία μας, τα βιβλία μας, τα σχέδιά μας». Ο Ugo Salerno δεν μασάει τα λόγια του, ισχυρίζεται και δηλώνει κατηγορηματικά πως η πολυνομία των Βρυξελλών δεν οδηγεί στα επιθυμητά αποτελέσματα και ότι γι' αυτό το αποτέλεσμα άξιοι αποδοκιμασίας είναι και οι ίδιοι οι παράγοντες - φορείς της ναυτιλίας, οι οποίοι με την άρνηση για εξωστρέφεια και επικοινωνιακή επικοινωνία, πληρώνουν την άκαμπτη

λους στον Ευρωπαϊό πολιτικό που δεν αντιδρά επικοινωνιακά στις σκέψεις των φορέων της ναυτιλίας».

Η ναυτιλία, για τον Ugo Salerno, κινείται με γρήγορους ρυθμούς και τα πεδία δράσης έχουν διαφοροποιηθεί σε σχέση με το παρελθόν. Απαιτείται συνεργασία, εγρήγορση, διαφάνεια και εξωστρέφεια από όλους τους φορείς. Στην Ιταλία, μας αποκαλύπτει, το επάγγελμα του ναυτικού έχει ήδη μάλλον εκλείψει και αυτό θα συμβεί γρήγορα και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Το ναυτεργατικό δυναμικό της Ασίας είναι άριστα -πλέον- προετοιμασμένο, ψυχολογικά και γνωστικά, ως προς το να καλύψει τις ανάγκες ενός σύγχρονου πλοίου. «Η Ευρώπη θα πρέπει να συμμορφωθεί στις απαιτήσεις των καιρών και να μην εθελουφλεί στα καλέσματα που ήδη υπάρχουν».

Αναφορικά με τα goal based standards, οι ρυθμοί ολοκλήρωσης μας λέει ότι είναι ταχείες και οι συνθήκες της συνεργασίας ιδιαίτερα ευνοϊκές και αισιόδοξες. Σύντομα, μας εκμυστηρεύεται, ότι θα ανακοινωθούν περισσότερες προτάσεις που κατά την άποψή του δεν θα προκαλέσουν κραδασμούς ή ανατρεπτικές τάσεις στους κόλπους της ναυτιλίας, αλλά αντιθέτως ευθυγράμμιση και συνεργασία. Οι νηογνώμονες στο μέλλον θα «ανταγωνίζονται» σχεδόν αποκλειστικά στο πλαίσιο της ποιότητας και αμεσότητας στην παροχή των υπηρεσιών που προσφέρουν, όπως επίσης στις επενδύσεις που θα συνεισφέρουν για την έρευνα και την καινοτομία στη ναυπηγική τεχνολογία.

«Η ναυτιλία δεν έχει την εικόνα και την υστεροφημία που μας αξίζει».

Με αυτή την πραγματικά αυθόρμητη, ανθρώπινη αλλά και αληθινή πρόταση - σκέψη ο Ιταλός επισκέπτης στη χώρα μας προτρέπει τον Έλληνα πλοιοκτήτη, ναυτικό, νομοθέτη και πολιτικό να αισθάνεται υπερήφανος για την ελληνική ναυτιλία και να υπερασπίζει τα δίκαια αιτήματά της.

Εμείς, ως αρθρογράφοι αλλά κυρίως παρατηρητές - υπερήφανοι καταγραφείς της ελληνικής ναυτικής παράδοσης και της σύγχρονης καινοτομίας, στεκόμαστε μουδιασμένοι, αμήχανοι και σκεπτικοί, «ακούγοντας» την πρόταση αυτή.



πρέπει να παρεμποδίζουν τη γρήγορη και πολυσχιδή καθημερινότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και των στόλων τους. Ας είμαστε εμείς οι ελεγχόμενοι, ας αποτελέσουμε εμείς αντικείμενο λεπτομερών ελέγχων για να αποδείξουμε την υγιή εικόνα της διεθνούς ναυτιλίας. Εμείς, οι νηογνώμονες είμαστε υπερήφανοι για το έργο μας και δεν φοβόμαστε κανένα πρόστιμο που μπορεί να μας επιβάλουν οι Βρυξέλλες. Είμαστε έτοιμοι να ανοίξουμε τα γρα-

και υποκειμενική αυστηρότητα του Ευρωπαϊού νομοθέτη.

Σε αυτό το σημείο, μας καταθέτει ότι και ο ίδιος θα μπορούσε και θα έπρεπε να υπάρξει πιο δραστήριος σε θέματα ενημέρωσης των Ευρωπαίων νομοθετών. «Έχουμε πολλή δουλειά μπροστά μας, όχι για να πείσουμε ή για να πιέσουμε, όσο για να ενημερώσουμε και να πληροφορήσουμε. Η ασφάλεια για την... ασφάλεια θα προκαλέσει μεγάλους πονοκεφά-

Τα «Ναυτικά Χρονικά» με αφορμή την εκλογή πολλών νέων, όχι μόνον ηλικιακά αλλά και πρωτοεμφανιζόμενων, βουλευτών ειδικά σε Α΄ - Β΄ Αθηνών και στις περιφέρειες με σπουδαία ναυτική παράδοση, επιθυμούν να παρουσιάσουν τις απόψεις αυτών που έχουν κεντρίσει το ενδιαφέρον.

Ο κ. Άρης Σπηλιωτόπουλος συγκαταλέγεται ανάμεσά τους, διαθέτοντας την ικανότητα να επικοινωνεί όχι μόνον με τον προφορικό λόγο αλλά και με το γραπτό.

Συνέντευξη του Άρη Σπηλιωτόπουλου,
βουλευτή Β΄ Αθηνών της Ν.Δ.

Άρης Σπηλιωτόπουλος



Η πολιτική
είναι σαν
το οξυγόνο

Σε ενδεχόμενη υπουργοποίησή σας θα επιθυμούσατε να αναλάβετε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας; Ποιες θα ήταν οι κυριότερες προτεραιότητές σας σε αυτή τη θέση; Γνωρίζετε καλά ότι αρμόδιος για τη στελέχωση της κυβέρνησης είναι ο πρωθυπουργός και εκείνος φέρει την ευθύνη της διαμόρφωσης και του συντονισμού του κυβερνητικού σχήματος. Αυτό που αφορά εμένα αλλά και τους άλλους συναδέλφους μου, είναι να υπηρετούμε με συνέπεια, σοβαρότητα και αποτελεσματικότητα τους ρόλους που μας έχουν ανατεθεί, ώστε να είμαστε χρήσιμοι και ωφέλιμοι στον τόπο. Σε αυτό το πλαίσιο, ασφαλώς και θεωρώ σημαντικό να παρακολουθεί κανείς τις εξελίξεις σε μείζονες τομείς της πολιτικής μας ζωής, όπως είναι και η ναυτιλία. Η εθνική διάσταση και ο καθορισμός της ως ένας από τους δύο κυρίαρχους πυλώνες -μαζί με τον τουρισμό- για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας ασφαλώς και δεν πρέπει να αφήνει κανέναν πολιτικό αδιάφορο. Θεωρώ, συνεπώς, την ενίσχυση της ναυτιλίας κορυφαία εθνική επιλογή. Η διατήρηση του δυναμισμού της, η εξασφάλιση μιας ποιοτικότερης -με ανανεωμένο στόλο- ναυτιλίας, η κατασκευή υποδομών, η παροχή ενός συγκροτημένου και σύγχρονου πακέτου υπηρεσιών στα λιμάνια της χώρας, καθώς και η μέριμνα για εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, με γνώμονα πάντα την περιβαλλοντική ασφάλεια, πρέπει να αποτελούν προτεραιότητες για την ελληνική ναυτιλία.

Κατά την άποψή σας, ποιοι είναι οι λόγοι που αρκετοί συνάδελφοί σας, στο ελληνικό Κοινοβούλιο, θεωρούν το ΥΕΝ αδιάφορο ή και μικρής «σημασίας» υπουργείο; Πώς θα μπορούσε η κυβέρνηση να προσδώσει μian ιδιαίτερη πολιτική αξία στη Γρηγορίου Λαμπράκη; Θεωρώ ότι η φύση της αποστολής του υπουργείου από μόνη της δεν μπορεί παρά να καθορίσει τις αρμοδιότητες και την αποστολή του ΥΕΝ ως αρμοδιότητες αιχμής. Η συνειδητοποίηση της σημασίας αυτής της αποστολής για τα ελληνικά συμφέροντα δεν μπορεί παρά να καταστήσει το ΥΕΝ υπουργείο με σημαντική αποστολή, τόσο για την ισχυροποίηση της εικόνας της χώρας στο εξωτερικό όσο και για την ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας. Θεωρώ, λοιπόν, άτοπο, να υπάρχουν συνάδελφοι βουλευτές, οι οποίοι να θεωρούν το ΥΕΝ υπουργείο «δεύτερης κατηγορίας». Αν συμβαίνει αυτό, τότε πιστεύω πως δεν έχουν κατανοήσει τις προτεραιότητες της κυβέρνησης, όσον αφορά στους τομείς που ως χώρα οφείλουμε να επενδύσουμε, προκειμένου να αποκτήσουμε σημαντικά συγκριτικά οικονομικά πλεονεκτήματα για το μέλλον. Και μέσα στους τομείς αυτών, κυρίαρχο ρόλο έχει η ελληνική ναυτιλία.

Αρκετοί πολίτες εκτιμούν σήμερα την πολιτική επικοινωνία ορισμένων υπουργών της κυβέρνησης ως, μερικώς, προβληματική. Πώς σχολιάζετε την άποψη αυτή; Πάγια αντίληψή μου είναι πως η επικοινωνιακή πολιτική δεν είναι υπόθεση ενός προσώπου, αλλά υπόθεση συλλογική. Χρειάζεται επαγγελματισμό, επιστημονική κατάρτιση και εξειδίκευση. Χρειάζεται να λειτουργεί προς όφελος της συνολικής εικόνας της κυβέρνησης. Κανείς δεν αρνείται ότι υπάρχουν πάντα περιθώρια βελτίωσης. Ας μην ξεχνάμε, όμως, ότι η επικοινωνιακή πολι-



τική δεν υποκαθιστά την πολιτική ουσία. Και βεβαίως, απαιτείται αυτοσυγκράτηση σε ανώνυμα σχόλια και προκλητικά παραπολιτικά που τραυματίζουν την ενότητα και δηλητηριάζουν τις σχέσεις των στελεχών μας.

Θεωρείτε ότι ο πρωθυπουργός αδίκησε, μερικώς, τις νεότερες γενιές βουλευτών και στήριξε την υπουργοποίηση σχεδόν αποκλειστικά των ιστορικών στελεχών του κόμματος, εις βάρος των νέων βουλευτών;

Συνηθίζω να λέω ότι η πολιτική είναι σαν το οξυγόνο. Αποτελείται από δύο συστατικά στοιχεία, που είναι η εμπειρία από τη μια και η φρεσκάδα των ιδεών και των απόψεων από την άλλη. Από και πέρα, η ευθύνη της σύνθεσης του κυβερνητικού σχήματος ανήκει αποκλειστικά στον πρωθυπουργό. Συνεπώς, εκείνος κάνει την επιλογή των προσώπων, εκείνος κρίνει την επιτυχία ή όχι της αποστολής τους και εκείνος αποφασίζει την αναπροσαρμογή του σχήματος σε χρόνο που κρίνει κατάλληλο.

Κατάγεστε από ένα νομό όπου βρίσκεται ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Θεωρείτε ότι τα λιμάνια της Ελλάδας (μεγάλα και μικρά) μαστίζονται από προβλήματα που η κυβερνητική εξουσία αδυνατεί να επιλύσει; Η Τοπική Αυτοδιοίκηση, κατά τη γνώμη σας, θα έπρεπε να έχει έναν πιο αποφασιστικό, εάν όχι αποκλειστικό ρόλο, στη διαχείριση των λιμένων της χώρας;

Το ζήτημα της λιμενικής διαχείρισης επιβάλλει την προσαρμογή της πολιτικής μας στις σύγχρονες απαιτήσεις. Οι λιμενικές μας υποδομές οφείλουν να ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα της σύγχρονης τεχνολογίας και των συνδυασμένων χρήσεων. Και σε αυτόν τον τομέα χρειάζεται επανοζιολόγηση και αναβάθμιση του υπάρχοντος συστήματος. Με αυτό το σκεπτικό οφείλουμε να καταδείξουμε τα συγκεκριμένα προβλήματα και τις ιδιαιτερότητες για κάθε ένα από τα λιμάνια της χώρας και να σχεδιάσουμε τις νέες υπηρεσίες και την προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα της τεχνολογίας και της ασφάλειας. Σε αυτόν το σχεδιασμό καταλυτικό ρόλο θα πρέπει να παίξει η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η οποία οφείλει να καταδείξει τις εξειδικευμένες ανάγκες του κάθε λιμανιού και τη σύνδεσή τους με την ενδοχώρα. Για να καταστεί αυτό εφικτό, ασφαλώς θα πρέπει να απελευθερωθεί και η Τοπική Αυτοδιοίκηση από την εξάρτηση του κράτους, και σε επίπεδο αρμοδιοτήτων αλλά και σε επίπεδο πόρων.

Αν και ορισμένες -αν όχι οι περισσότερες- σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν πλέον την έδρα τους σε δήμους της Β' Αθηνών, εντούτοις οι βουλευτές της περιφέρειας αυτής γνωρίζουν ελάχιστα για τα ζητήματα που αφορούν το συγκεκριμένο κλάδο. Κατά την άποψή σας πού οφείλεται η ελλιπής ενημέρωση -και το μειωμένο ενδιαφέρον- των βουλευτών της Β' Αθηνών σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομίας;

Δεν θεωρώ ότι γίνεται σκόπιμα αυτό που περιγράφετε. Αφ' ενός η πολυσπερμία των προβλημάτων της Β' Αθηνών, αφετέρου η παραδοσιακή ταύτιση των θεμάτων της ναυτιλίας με τον Πειραιά δεν έχουν δώσει τη δυνατότητα ουσιαστικότερης εμπλοκής σε εκείνους που ενδεχομένως να ήθελαν να ασχοληθούν. Οφείλουμε, συνεπώς, όλοι μας να προσαρμοζόμαστε στις νέες καταστάσεις και προκλήσεις που αφορούν την περιφέρειά μας. Ούτως ή άλλως, η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας οφείλει να μας απασχολεί ως εθνική πολιτική. Συνεπώς θεωρείται επιβεβλημένη η ενημέρωση αλλά και η ενασχόλησή μας με ζητήματα που αφορούν το ευρύτερο εθνικό συμφέρον άσχετα με την εκλογική περιφέρεια του καθενός από εμάς.

Πώς αντιδράτε στην πολυσυζητημένη διάσπαση της Β' Αθηνών; Ποιους θα επηρεάσει και ποιους θα ωφελήσει μια τέτοια ριζοσπαστική πρωτοβουλία;

Είναι γνωστό ότι η Β' Αθηνών είναι μια εκλογική περιφέρεια με πολλές ιδιαιτερότητες. Η μεγάλη της έκταση, οι έντονες κοινωνικές και οικονομικές διαφορές που τη χαρακτηρίζουν, δημιουργούν εύλογο προβληματισμό στους βουλευτές της συγκεκριμένης περιφέρειας σχετικά με την αποτελεσματική επίτευξη των καθηκόντων τους. Ωστόσο, με δεδομένες τις αλλαγές στο οικιστικό και περιβαλλοντικό τοπίο και τις πληθυσμιακές αυξομειώσεις, το ζήτημα διάσπασής της θα πρέπει να τύχει σοβαρού σχεδιασμού και να αποτελέσει αντικείμενο ενδελεχούς μελέτης στη βάση ενός συνολικότερου επαναπροσδιορισμού των αναγκών και των προβλημάτων ολόκληρου του νομού Αττικής.

Οι πολίτες της χώρας θεωρούν ότι αρκετοί υπουργοί δεν έχουν δώσει προτεραιότητα στην καθημερινότητα του πολίτη και έχουν βιαστικά αποξενωθεί από τις εκλογικές τους περιφέρειες. Ως ενεργό μέλος της κυβέρνησης πώς αντιδράτε στις επικρίσεις αυτές;



Κατ' αρχάς, ο ρόλος που θεσμικά επιτελώ είναι αυτός του βουλευτή της Β' περιφέρειας Αθηνών και σε αυτόν εστιάζω το σύνολο των δυνάμεών μου, ώστε να είμαι χρήσιμος στους πολίτες που με εμπιστεύτηκαν με την ψήφο τους. Από εκεί και πέρα, οι πολίτες είναι πάντα εκείνοι που καλούνται να κρίνουν στο τέλος της τετραετίας τους πολιτικούς, είτε είναι βουλευτές είτε υπουργοί. Ως γενικότερη αρχή, πάντοτε πίστευα και έλεγα ότι «ο πολιτικός που αποξενώνεται από την κοινωνία, αργά ή γρήγορα, είναι καταδικασμένος να αποτύχει».

Σε πολλά υπουργεία, ένα εκ των οποίων είναι και το ΥΕΝ, δεν έχουν δοθεί ακόμα οι απαραίτητες λύσεις σε φλέγοντα αλλά και πολυετή θέματα που κυριολεκτικά ταλαιπωρούν ορισμένους οικονομικούς κλάδους της χώρας. Τελικώς η κυβέρνηση είναι δέσμια της έννοιας «πολιτικό κόστος»; Μήπως τελικά αρνείται να λάβει γρήγορες και αποφασιστικές λύσεις; Πρόθεση της κυβέρνησης είναι η εφαρμογή των προεκλογικών της δεσμεύσεων. Και αυτό το βλέπουμε να υλοποιείται. Από εκεί και πέρα ενδεχομένως να έχουν παρατηρηθεί καθυστερήσεις στον αρχικό σχεδιασμό. Στην πολιτική, όμως, απρόοπτα συμβαίνουν. Θεωρώ ότι δεν πρέπει να βιαζόμαστε να βγάζουμε συμπεράσματα. Άλλωστε, για όλες τις

αποφάσεις και τα μέτρα που λαμβάνονται, απαιτείται περίοδος ωρίμασης ώστε να φανούν τα αποτελέσματα. Πιστεύω ότι η Νέα Δημοκρατία έχει ένα εξαιρετικά φιλόδοξο στρατηγικό σχέδιο για μια συνολική ανάπτυξη και αυτό είναι κάτι το οποίο δεν μπορεί να αναιρεθεί. Οι δυσκολίες είναι αναμφισβήτητες πολλές και οι αιτίες αυτής της κατάστασης δεν οφείλονται στη δική μας διακυβέρνηση. Ακριβώς για το λόγο αυτόν πρέπει να επιταχύνουμε τους ρυθμούς μας, με τόλμη, συλλογικότητα και, κυρίως, με αποτελεσματικότητα.

Η ανεργία παραμένει ένα από τα κυριότερα ελληνικά κοινωνικά προβλήματα. Εντούτοις παρατηρείται αδιαφορία από τις νεότερες γενιές ως προς το επάγγελμα του ναυτικού. Ως νέος πολιτικός εκτιμάτε πως το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει χαράξει μέχρι σήμερα μια λανθασμένη ή πρόχειρη επικοινωνιακή πολιτική στο θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ή ότι η σημερινή νεολαία έχει άλλες προτεραιότητες και ελπίδες που δεν μπορούν να βρουν «καταφύγιο» στη θάλασσα;

Το πρόβλημα όντως υφίσταται. Και θεωρώ ότι για πολλά πολλά χρόνια, καμία πολιτική, ούτε καν σε επίπεδο επικοινωνίας, δεν ασκήθηκε ώστε να προσελκύσει νέους στο ναυτικό επάγγελμα. Μια απάντηση στο πρόβλημα αυτό βρίσκεται στην παιδεία. Οφείλει το κράτος να παρέχει μια ολοκληρωμένη επιλογή στους νέους και να καταστήσει την επιλογή ενασχόλησης με τη ναυτιλία ως έναν κλάδο με πολλαπλότητα επιλογών. Η πολυσχιδής φύση των αντικειμένων απασχόλησης και η εξειδίκευση που χρειάζεται καθιστούν την αναγκαιότητα προσαρμογής του εκπαιδευτικού μας συστήματος στις υψηλές απαιτήσεις κάλυψης σημαντικών αναγκών. Η ναυτιλιακή «βιομηχανία» έχει ανάγκη από ποιοτικά στελέχη με υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και εξειδικευμένη γνώση. Συνεπώς το εκπαιδευτικό σύστημα, από κοινού με το ΥΕΝ, οφείλει να αναδείξει τα πλεονεκτήματα της ενασχόλησης με τη θάλασσα, στοχεύοντας στην προσέλκυση στελεχών υψηλής κατάρτισης που θα είναι υπερήφανα για την επιλογή τους.

Στο παρελθόν έχετε δηλώσει πως οι υπουργοί θα πρέπει να παραιτούνται από το βουλευτικό τους αξίωμα για το διάστημα που ασκούν υπουργικά καθήκοντα και να αναπληρώνονται από τους επιλαχόντες. Ποια είναι τα επιχειρήματά σας στη συγκεκριμένη άποψη; Θεωρώ ότι πρόκειται για μια θεσμική καινοτομία στην πολιτική μας ζωή. Η νομοθετική εξουσία (βουλευτές) νομοθετεί, έτσι ώστε να έρθει μετά η εκτελεστική εξουσία (υπουργοί) να εκτελέσει τους νόμους που ψήφισε το ελληνικό Κοινοβούλιο. Δεν μπορεί, λοιπόν, ο νομοθέτης να είναι και εκτελεστής. Συνεπώς με την υλοποίηση του ασυμβίβαστου των ιδιοτήτων βουλευτή και υπουργού τονώνεται η αρχή της διάκρισης των εξουσιών και ταυτόχρονα παρέχεται η δυνατότητα δοκιμασίας νέων επιλαχόντων στελεχών στο Κοινοβούλιο.



With an uninterrupted history of 160 years and nearly as long a tradition in shipping finance, the Bank is a major provider of financial services embracing all traditional and innovative products designed to meet the business requirements of today's international shipping businesses.

We offer our services principally through our Shipping Division and specialised Shipping Branch in Piraeus, the shipping-focused London Branch, our subsidiaries, such as Atlantic Bank of New York, and a well co-ordinated network of treasury units located in key international financial centres.

Looking to the future and concerned first and foremost with satisfying its customers' needs, National Bank of Greece aims to provide high quality services through its new multi-dimensional development strategy, and, confident in its leading position, moves ahead to meet the challenges of the 21st century.



NATIONAL BANK OF GREECE
www.nbg.gr

Focus on Shipping

NATIONAL BANK OF GREECE S.A.:

Headquarters- Shipping Division,
Akti Miaouli & 2 Bouboulinas str.
Vati Building, 185-35 Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 4144125,
Fax: +30 210 4144120

SHIPPING BRANCH:
Akti Miaouli & 2 Bouboulinas str.
Vati Building, 185-35 Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 4144000,
Fax: +30 210 4144005

LONDON BRANCH
50, St. Mary Axe, London,
EC3A 8EL, U.K.
Tηλ.: +44-207-6263222,
Fax: +44-207-9290989,

ATLANTIC BANK OF NEW YORK
Headquarters & Maritime Finance
960, Avenue of the Americas,
New York, N.Y. 10001, U.S.A.
Tel: 001 - 212 - 6955400,
Fax: 001 - 212 - 5632729
<http://www.abny.com>

**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



αφιέρωμα ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Οι απόψεις της νέας γενιάς

Η ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας, σε συνδυασμό με την πολιτική που ασκείται για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, είναι από τα βασικότερα θέματα που απασχολούν την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Και τα δύο θέματα στοιχειοθετούν ένα πλέγμα από αλληλοσυμπληρούμενες πρωτοβουλίες και πολιτικές, που έχουν ως ιδανικό αποτέλεσμα τη συνεχή αναβάθμιση και σταθερή ικανοποίηση του Έλληνα ναυτικού.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» επανεξετάζουν σε ετήσια βάση τόσο το θέμα της προσέλκυσης όσο και αυτό της εκπαίδευσης, δίνοντας βήμα στις απόψεις και προτάσεις όλων όσοι απαρτίζουν την ελληνική και ελληνόκτητο εμπορική ναυτιλία.

Στο παρόν τεύχος απευθυνθήκαμε στη νεότερη γενιά πλοιοκτητών, οι οποίοι με ενδελεχή διάλογο δίνουν μια διαφορετική διάσταση για τη σταδιοδρομία στη θάλασσα και για το θέμα της προσέλκυσης και εκπαίδευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.



Οι απαντήσεις δημοσιεύονται
κατά αλφαβητική σειρά. >

[Αφιέρωμα]

1 Με ποια επιχειρήματα θα προτρέπατε ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

2 Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

3 Στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα σε ποια σημεία, εσείς προσωπικά, θα δίνετε έμφαση;

4 Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

5 Στο πρόσωπό σας απεικονίζεται η συνέχιση της ναυτικής παράδοσης. Στην προσωπική σας πορεία με ποια στοιχεία θα εμπλουτίσετε αυτή την παράδοση και ποιες παραμέτρους έχετε επιλέξει για να την υπογραμμίσετε;

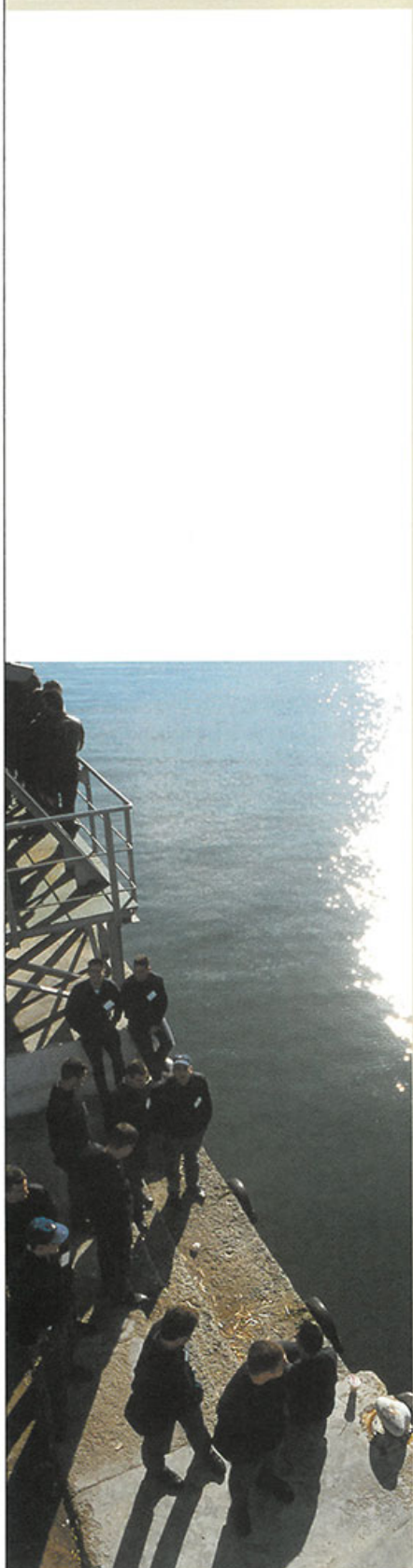


Οι ΑΕΝ υστερούν σε μοντέρνα τεχνολογία και κτιριακές υποδομές

> Του Χάρη Ν. Βαφειά

Director Stealth Maritime Corporation S.A.





1 Οι νέοι αποφεύγουν το ναυτικό επάγγελμα και, παρόλο που υπάρχει ανεργία και πολλοί νέοι εκφράζουν παράπονα, δεν συζητούν καν το ενδεχόμενο να ακολουθήσουν το δρόμο της θάλασσας. Οι νέοι θα πρέπει να μάθουν κατ' αρχάς ότι το ναυτικό επάγγελμα έχει γίνει πολύ ασφαλές και ότι τα ατυχήματα έχουν μειωθεί σημαντικά. Επίσης οι μισθοί έχουν αυξηθεί πολύ και οι καλοί και έμπειροι ναυτικοί μπορούν να συγκεντρώσουν ένα σημαντικό ποσό ανά γρήγορα. Τέλος, είναι σημαντικό να γνωρίζουν ότι υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για καριέρα στη στεριά, σε ναυτιλιακές εταιρείες ή αλλιώς, εφόσον έχουν κάποια σταδιοδρομία ως ναυτικοί.

2 Το υπουργείο θα έπρεπε να δίνει υποτροφίες σε σπουδαστές με καλή βαθμολογία και θα ήταν καλό, σε συνεργασία με ναυτιλιακές εταιρείες, να δίνονται θέσεις εργασίας σε πλοία για να κερδίζουν οι σπουδαστές εμπειρία ως δόκιμοι.

3 Ως νεότερος και έχοντας δεχτεί επιρροές από το δυτικό τρόπο διοίκησης, προσπαθώ να εκσυγχρονίσω τις εταιρείες του ομίλου μας, να φέρω νέο «αίμα» και φρέσκιες ιδέες, που θα κάνουν τη δουλειά μας ευκολότερη αλλά και πιο ασφαλή για τους ναυτικούς μας και το περιβάλλον.

4 Θα έδινα έμφαση στους μισθούς, στη μεγάλη ζήτηση που υπάρχει, στην προοπτική καριέρας και στο επίπεδο ασφαλείας που προσφέρουν στις ημέρες μας τα μοντέρνα πλοία.

5 Δεν έχω επισκεφθεί κάποια σχολή, αλλά απ' αυτά που ακούω, παρόλο που το επίπεδο εκπαίδευσης είναι υψηλό, λείπουν η μοντέρνα τεχνολογία, που θα έκανε πιο εύκολη την εκμάθηση, και η κτιριακή υποδομή.

Στην Κίνα και στην Ινδία υπάρχουν άριστα εξοπλισμένες σχολές με υπολογιστές τελευταίας γενιάς και «simulators» που κάνουν την εκμάθηση παιχνίδι και, συγχρόνως, οι σπουδαστές εκπαιδεύονται πολύ καλά. Είμαι σίγουρος ότι ο υπουργός μας παρακολουθεί όλες τις εξελίξεις και το τι ζητεί η αγορά, και σύντομα θα έχουμε σημαντικές βελτιώσεις.

[Αφιέρωμα]

1 Με ποια επιχειρήματα θα προτρέπατε ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

2 Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

3 Στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα σε ποια σημεία, εσείς προσωπικά, θα δίνετε έμφαση;

4 Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοιτών και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

5 Στο πρόσωπό σας απεικονίζεται η συνέχιση της ναυτικής παράδοσης.

Στην προσωπική σας πορεία με ποια στοιχεία θα εμπλουτίσετε αυτή την παράδοση και ποιες παραμέτρους έχετε επιλέξει για να την υπογραμμίσετε;



Το ναυτικό επάγγελμα προσφέρει συγκινήσεις και εμπειρίες

> Του Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη

Managing Director,
Gigilinis Salvage & Towage



1 Η ναυτιλία είναι, θα έλεγα, η «βαριά βιομηχανία» της ελληνικής οικονομίας, ένας τομέας με μακρά παράδοση και μάλλον ευόωτο μέλλον, γεγονός που από μόνο του αποτελεί ένα καλό κίνητρο για την προσέλκυση νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα. Και πόσω μάλλον όταν αυτό το επάγγελμα, με τα πολλαπλά και σίγουρα οικονομικά και όχι μόνο οφέλη της δουλειάς στη θάλασσα, έρχεται να δώσει διέξοδο στην υψηλή ανεργία που παρουσιάζει η εργασία στη στεριά. Σήμερα, ιδίως, η διαβίωση και οι συνθήκες εργασίας στον κατά ένα μεγάλο ποσοστό νεότευκτο πλέον ελληνικό στόλο είναι άριστες. Εξάλλου, τα σύγχρονα μέσα συγκοινωνίας και επικοινωνίας εκμηδενίζουν τις αποστάσεις, ενώ οι εναλλαγές εργασίας στεριάς/θάλασσας μπορούν να προγραμματιστούν, με αποτέλεσμα ο ναυτικός να απέχει από το σπίτι του λιγότερο απ' ό,τι στο παρελθόν. Τέλος, πρόκειται για ένα επάγγελμα που παρέχει συγκινήσεις και νέες εμπειρίες ακόμα κι όταν οι ναυτικοί σταματήσουν να ταξιδεύουν, οπότε τους ανοίγεται ο δρόμος να παραμείνουν στην ενεργό δράση και να στελεχώσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες αξιοποιώντας την εμπειρία και την τεχνογνωσία τους, χτίζοντας έτσι μια δεύτερη και καθόλου ευκαταφρόνητη καριέρα.



2 Θα ήθελα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να προβεί στην αναγνώριση των πτυχίων των ΑΕΝ όχι μόνον ως ισότιμων πτυχίων με αυτά των ΤΕΙ, αλλά και στην αντιστοίχσή τους με πτυχία επαγγελματιών της ξηράς, ώστε ο ναυτικός να νιώθει ασφαλής ότι, αν αποφασίσει να εγκαταλείψει τη θάλασσα, δεν θα μείνει άνεργος (ή ανειδίκευτος εργάτης) στη στεριά. Επίσης, θα πρότεινα να χορηγηθούν καλύτεροι μισθοί στους δοκίμους και στους αξιωματικούς κατώτερης βαθμίδας στην αρχή της καριέρας τους, ώστε να πιστέψουν ότι η θάλασσα αξίζει τον κόπο και να παραμείνουν έτσι στο ναυτικό επάγγελμα. Πιστεύω ότι, όσο σημαντικό είναι να προσελκύσεις τον νέο στη ναυτική εργασία, άλλο τόσο είναι και να τον κρατήσεις σε αυτήν.

3 Έχω την τύχη, αλλά και την ευθύνη να είμαι συνεχιστής της ναυτικής παράδοσης της οικογένειάς μου ιδιαίτερα στον τομέα των ρυμουλκήσεων και των ναυαγισειών στο διεθνή χώρο. Όπως και αρκετοί συνάδελφοί μου, μεγάλωσα στο χώρο αυτό και είχα έτσι την ευκαιρία να αποκομίσω συσσωρευμένη εμπειρία για τα προβλήματα, τις ανάγκες του κλάδου και την κίνηση της αγοράς, που με κάνει να αποφεύγω ευκολότερα τις «κακοτοπιές». Στην προσωπική μου πορεία έχω επιλέξει να συνδυάσω την πολλές φορές εμπειρική γνώση με την εξειδικευμένη και διαρκή εκπαίδευση, την κάλυψη των θέσεων εργασίας με τα κατάλληλα καταρτισμένα άτομα, τη συνεχή ενημέρωση και την επένδυση στην ποιότητα και την ασφάλεια, που μας επιτρέπει ως εταιρεία να είμαστε επιχειρηματικά «ετοιμοπόλεμοι». Αν έπρεπε να το συνοψίσω σε δύο λέξεις, θα έλεγα ότι η αξιοπιστία του παρελθόντος συνδυάζεται με την εξειδικευμένη γνώση του σήμερα και πάντα με την αγάπη μου για τη δουλειά μου και τη θάλασσα.



4 Θα ήθελα κατ' αρχάς να σχολιάσω ότι στον τομέα της ενημέρωσης και διαφήμισης του κοινού πρέπει να γίνουν πολλά. Με συντονισμένη προσπάθεια - σχολικός επαγγελματικός προσανατολισμός και διαφημιστικές εκστρατείες - θα έριχνα το κύριο βάρος στο γεγονός ότι ο ναυτικός αμείβεται καλύτερα από τον εργαζόμενο στην ξηρά και ότι οι συνθήκες διαβίωσης στα σύγχρονα πλοία είναι πολύ βελτιωμένες. Επίσης, θα επέμενα στο ότι δεν υπάρχει άλλος κλάδος της οικονομίας όπου τόσο λίγοι συγκριτικά εργαζόμενοι αποφέρουν τόσο υψηλούς τζίρους, όπως και στο ότι πολλοί πετυχημένοι εφοπλιστές ξεκίνησαν ως απλοί άνθρωποι της θάλασσας.

5 Έχω την άποψη ότι το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης στις σχολές ΑΕΝ είναι ικανοποιητικό και ότι οι περισσότερες από αυτές, όπως πληροφορούμαι αλλά και αν κρίνω από τη Σχολή Ν. Μηχανικών, την οποία έχω επισκεφθεί, διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνική υποδομή. Πιστεύω ωστόσο ότι τα κριτήρια εισαγωγής πρέπει να γίνουν αυστηρότερα, δεδομένου ότι οι περυσινές βαθμολογίες εισαγωγής ήταν σε κάποιες περιπτώσεις πολύ χαμηλές, γεγονός που αν διατηρηθεί θα συντελέσει αναμφισβήτητα στην υποβάθμιση του επαγγέλματος. Αναβάθμιση βεβαίως πάντα χωράει και μπορεί να επιτευχθεί με περισσότερα επιδοτούμενα εκπαιδευτικά ταξίδια, όπου θα γίνεται ουσιαστική δουλειά. Επίσης πιστεύω ότι πρέπει να επιταχυνθεί η διαδικασία με την οποία οι ΑΕΝ μπορούν να πιστοποιούν τις ειδικές και εξειδικευμένες γνώσεις που προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί (λ.χ. STCW), ώστε οι απόφοιτοι να μη χρειάζονται άλλα δύο χρόνια εκτός του κύκλου σπουδών για να αποκτήσουν τα πιστοποιητικά αυτά.

[Αφιέρωμα]

1 Με ποια επιχειρήματα θα προτρέπατε ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

2 Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

3 Στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα σε ποια σημεία, εσείς προσωπικά, θα δίνετε έμφαση;

4 Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

5 Στο πρόσωπό σας απεικονίζεται η συνέχιση της ναυτικής παράδοσης. Στην προσωπική σας πορεία με ποια στοιχεία θα εμπλουτίσετε αυτή την παράδοση και ποιες παραμέτρους έχετε επιλέξει για να την υπογραμμίσετε;



Κάθε ελληνικό πλοίο είναι ένα εργοστάσιο και αυτοί που το διοικούν πρέπει να έχουν ικανότητες manager

> Του Κωστή Κερτσικώφ

Vice President, Marketing
Eletson Corporation



1 Σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες όπου διάφοροι τομείς οικονομικής δραστηριότητας παρέχουν δυνατότητες στους νέους για επαγγελματική αποκατάσταση, στην Ελλάδα είναι ελάχιστα τα επαγγέλματα που μπορούν να προσφέρουν τις οικονομικές απολαβές που προσφέρει η ναυτιλία. Ο ελληνικός στόλος εκμοντερνίζεται συνεχώς και οι τηλεπικοινωνίες βελτιώνονται χρόνο με το χρόνο, μικραίνοντας έτσι την απόσταση με τη στεριά. Αρνητικό του επαγγέλματος (και πρέπει να είναι γνωστό και αυτό) είναι η τάση περιθωριοποίησης του ναυτικού από κράτη ή διεθνείς συνθήκες. Στον ISPS, ο ναυτικός αποτελεί και ο ίδιος security threat σε κάποια κράτη ενώ σε άλλες περιπτώσεις ατυχήματος, ιδιαίτερα εκεί όπου υπάρχει ατυχηματική ρύπανση, ο ναυτικός είναι ο εύκολος στόχος και το εξιλαστήριο θύμα.

2 Η καριέρα στη θάλασσα είναι ήδη και θα γίνει ακόμη περισσότερο προσοδοφόρος. Όμως, όπως ανέφερα πριν, οι απαιτήσεις και οι ευθύνες έχουν επίσης αυξηθεί. Αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί με καλύτερη εκπαίδευση και συνεχή επιμόρφωση. Είναι βέβαια δύσκολο να μιλάμε για βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας, όταν η εκπαίδευση συνολικά πάσχει. Υπάρχει η δέσμευση της κυβέρνησης για βελτιώσεις και το καινούργιο νομοσχέδιο ελπίζω να διορθώσει τέτοια πράγματα. Αναρωτιέμαι, όμως, εάν κατά τη διάρκεια της έρευνας για το τι και πώς πρέπει να βελτιωθεί, έγι-



ναν επαφές με φορείς στο εξωτερικό προκειμένου να διαπιστώσουμε την οργάνωση άλλων κρατών που έχουν συνειδητοποιήσει πριν από μας την αξία της επένδυσης στο ναυτικό επάγγελμα. Και πρέπει να σημειώσω εδώ ότι οι μεγάλες αλλαγές δεν έχουν γίνει τόσο στη δομή της αρχικής εκπαίδευσης όσο σ' αυτή της επιμόρφωσης κατά τη διάρκεια της ναυτικής καριέρας.

3 Η εταιρεία μας, από την ίδρυσή της, εδώ και 39 χρόνια, πιστεύει στον Έλληνα ναυτικό και ο στόλος της ταξιδεύει συνεχώς υπό την ελληνική σημαία. Τα τελευταία χρόνια έχουμε ρίξει μεγάλο βάρος στην προσέλευση σημαντικού αριθμού δοκίμων, ενώ γίνεται

μια συνεχής προσπάθεια να βελτιώσουμε το σχεδιασμό και την υλοποίηση καλύτερης επιμόρφωσης για τους ναυτικούς που ήδη ταξιδεύουν τα πλοία μας.

4 Δυστυχώς, στην Ελλάδα, το κύρος του ναυτικού είναι τραυματισμένο. Θεωρείται επάγγελμα δευτέρας διαλογής ενώ στηρίζει τον πιο δυναμικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Χρειάζεται σωστή ενημέρωση και διαφήμιση για το τι προσφέρει το επάγγελμα και τι ικανότητες απαιτεί. Στη χώρα μας δεν έχουμε βιομηχανία, όμως κάθε ελληνικό πλοίο είναι ένα εργοστάσιο και αυτοί που το διοικούν πρέπει να έχουν ικανότητες σύγχρονου manager. Έτσι πρέπει να βλέπουμε τους Έλληνες αξιωματικούς.



Πάντως, μου κάνουν εντύπωση σχόλια που ακούω από δοκίμους που μόλις έχουν τελειώσει το εξάμηνό τους, οι οποίοι, ενώ εκθειάζουν τους αξιωματικούς που τους βοήθησαν να μάθουν και να αγαπήσουν το πλοίο και τη θάλασσα, γνώρισαν και άλλους οι οποίοι, για διάφορους λόγους, τους αποθάρρυναν και τους δυσφήμισαν το επάγγελμα. Εν τέλει, είναι πρόβλημα αν οι ίδιοι άνθρωποι, που τώρα βρίσκονται σε ελληνικά πλοία, δεν μπορούν να διαφημίσουν τη δουλειά που επέλεξαν στους νεότερους τους.

5 Η εταιρεία μας ιδρύθηκε από Έλληνες ναυτικούς και σήμερα υποστηρίζει ενεργά την ελληνική σημαία και τον Έλληνα ναυτικό.

Με αυτό ως γνώμονα έχουμε τακτικές συζητήσεις και συνεργασίες με τους εκπαιδευτικούς όλων των ΑΕΝ της χώρας και επισκεπτόμαστε συχνά όλες τις εγκαταστάσεις προκειμένου να ενημερωθούμε για τις υλικοτεχνικές και εκπαιδευτικές υποδομές τους.

Υπάρχει στην εταιρεία μας έμπειρο προσωπικό το οποίο ασχολείται με τους νέους σπουδαστές. Συναντούμε τους δοκίμους πριν την αναχώρησή τους για το εκπαιδευτικό ταξίδι και τους ξαναβλέπουμε στο γραφείο όταν επιστρέφουν προκειμένου να συζητήσουμε και να καταγράψουμε τις απόψεις και εμπειρίες τους. Παράλληλα συζητάμε τα θέματα των δοκίμων και με τους αξιωματικούς μας. Κάθε χρόνο στα πλοία μας εκπαιδεύεται ένας σημαντικός αριθμός σπουδαστών.

[Αφιέρωμα]

1 Με ποια επιχειρήματα θα προτρέπατε ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

2 Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

3 Στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα σε ποια σημεία, εσείς προσωπικά, θα δίνετε έμφαση;

4 Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

5 Στο πρόσωπό σας απεικονίζεται η συνέχιση της ναυτικής παράδοσης.

Στην προσωπική σας πορεία με ποια στοιχεία θα εμπλουτίσετε αυτή την παράδοση και ποιες παραμέτρους έχετε επιλέξει για να την υπογραμμίσετε;



Θα πρότεινα στον υπουργό τη δημιουργία Ακαδημίας Ναυτιλιακών Σπουδών

> **Της Ειρήνης Νταϊφά**

Stavros Daifas Marine Enterprises S.A.





1 Τα επιχειρήματα που θα χρησιμοποιούσα για να προτρέψω ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το επάγγελμα θα ήταν: α) Οικονομικό κίνητρο, πολύ καλές απολαβές και αντικειμενικά και συγκριτικά με άλλα επαγγέλματα, β) η δημιουργία και το γεγονός ότι μπορεί να ανέβει στις βαθμίδες και στην ιεραρχία με γοργούς ρυθμούς, ακόμα και να μπορέσει κάποια στιγμή να συμμετάσχει και σε διοικητικά θέματα και ακόμα και στην ίδια εταιρεία, γ) τα ταξίδια: συγκομιδή παραστάσεων, εμπειριών, νοστορίας, κουλτούρας, γλώσσας κ.λπ., άλλων λαών και χωρών, δ) η σύνταξη: που μπορεί σε μικρή ηλικία (των 45 ετών και άνω) να έχει δημιουργήσει περιουσία, καριέρα και να συνεχίσει σε οτιδήποτε άλλο.

2 Η ριζοσπαστική κίνηση που θα πρότεινα στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν πιο ελκυστικές οι σπουδές και η καριέρα στη θάλασσα, θα ήταν η δημιουργία μιας Ακαδημίας Ναυτιλιακών Σπουδών, που να παρέχει εκπαίδευση και εμπειριστατισμένες γνώσεις, θεωρητικές και πρακτικές, στους σπουδαστές και το ανώτατο δίπλωμα να είναι εφάμιλλο οποιουδήποτε αντίστοιχου πανεπιστημιακού επιπέδου.



3 Κατ' αρχήν πιστεύω ότι η παράδοση πρέπει να συνεχίζεται με σεβασμό και συνέπεια ως προς την τήρηση των γραμμών λειτουργίας και ηθικής υπόστασης μιας παλιάς εταιρείας και ότι ένας προσωποπαγής έλεγχος των κέντρων αποφάσεων πρέπει να συνεχίσει να υπάρχει. Από την άλλη, η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας σε όλους τους τομείς επιβάλλει συγκεκριμένους ανθρώπους με εξειδικευμένες γνώσεις και συγκεκριμένες γνώσεις, στις σωστές θέσεις, ανά πάσα στιγμή. Άρα, πολύ σωστή επιλογή συνεργατών, προσωπικού κ.ά. Ανοιχτό μυαλό για οποιεσδήποτε καινούργιες ιδέες, νομοθεσίες, τακτικές, τεχνολογικές εξελίξεις κ.λπ. Συνεχής ενημέρωση ιδιοκτητών, εργαζομένων και όλων των άμεσα και έμμεσα ενδιαφερομένων και πλήρης έλεγχος και ενημέρωση της παγκό-

σμιας αγοράς για σωστές και κατάλληλες κινήσεις, τη σωστή και κατάλληλη στιγμή για την πρόοδο και την καλή λειτουργία της εταιρείας.

4 Θα έδινα ιδιαίτερη έμφαση, όσον αφορά στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτιλιακό επάγγελμα, εκτός από τα ήδη υπάρχοντα μέτρα για την προσέλκυση νέων ανθρώπων, στο να δημιουργηθεί μια συγκεκριμένη μέρα το χρόνο, σε μέρη άνω των 5.000 κατοίκων (για να υπάρχει επαρκές κοινό), σε όλη την Ελλάδα, για πλήρη ενημέρωση στα θέματα του επαγγέλματος, με παρουσία «πετυχημένων» και «παλιών» ναυτικών και ακόμα και πλοιοκτητών, για να λειτουργήσουν σαν «φωτεινά», «ζωντανά» παραδείγματα προς μίμηση. Επίσης, «βομβαρδισμός» μέσω όλων των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης για το συγκεκριμένο σκοπό.

5 Το επίπεδο της εκπαίδευσης των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ, πιστεύω ότι είναι επαρκές μέχρι του σημείου ύπαρξης και ξένων καθηγητών και για τη γλώσσα και για σφαιρικότερη ενημέρωση. Εξ άλλου, είναι γνωστότατο ότι οι Έλληνες ναυτικοί θεωρούνται από τους καλύτερους στον κόσμο, μια και αυτό το επάγγελμα, όπως και η θάλασσα, είναι συνυφασμένο με την ελληνική πραγματικότητα. Δυστυχώς, οι κτιριακές εγκαταστάσεις και η τεχνολογική υποδομή δείχνουν ανεπαρκείς μέχρι στιγμής και χρειάζονται σίγουρα αναβάθμιση για την παροχή ενός πραγματικά σύγχρονου συστήματος εκπαίδευσης, όπως η δημιουργία μιας Ακαδημίας σε κά-



ποιο νησί με ενιαία κατάρτιση και όχι οι διάφορες τοπικές σχολές με τις τεράστιες ελλείψεις και τα προβλήματα λειτουργίας, λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων και βοήθειας από την Πολιτεία.

Χωρίς να έχω επισκεφθεί προσωπικά σχολές, είμαι αρκετά ενημερωμένη από δημοσιεύματα και επισκέψεις που έχουν κάνει διάφοροι φίλοι και συνεργάτες, συγκαταλεγμένου και του πατέρα μου κ. Σταύρου Νταϊφά, ο οποίος έχει επανειλημμένως επισκεφθεί σχολές στην Κρήτη, στη Ν. Μχανιώνα κ.α.

[Αφιέρωμα]

1 Με ποια επιχειρήματα θα προτρέπατε ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

2 Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

3 Στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα σε ποια σημεία, εσείς προσωπικά, θα δίνετε έμφαση;

4 Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοιτών και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

5 Στο πρόσωπό σας απεικονίζεται η συνέχιση της ναυτικής παράδοσης. Στην προσωπική σας πορεία με ποια στοιχεία θα εμπλουτίσετε αυτή την παράδοση και ποιες παραμέτρους έχετε επιλέξει για να την υπογραμμίσετε;



Να προωθήσουμε τη σύγχρονη εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος

> Του Αλέξανδρου Π. Παναγόπουλου

Προέδρου & διευθύνοντος συμβούλου SuperFast Ferries





Μια σταδιοδρομία στη ναυτιλία προσφέρει πάρα πολλές ευκαιρίες για προσωπική ανάπτυξη, υψηλή υλική ανταμοιβή και άριστες συνθήκες εργασίας. Το ναυτικό επάγγελμα επιτρέπει στον καθένα να φτάσει όπου αυτός επιθυμεί, ανεξάρτητα από πού προέρχεται. Η ιδιομορφία αυτού του κλάδου είναι πως πέρα από μία καλή εκπαίδευση, που όλοι μπορούν να λάβουν στις ναυτικές σχολές, η επιτυχία στη θάλασσα εξαρτάται πάρα πολύ από την εμπειρία, την τριβή με τη θάλασσα και το γνήσιο μεράκι. Είναι απαιτητικό το επάγγελμα του ναυτικού και γι' αυτό, αν κανείς δεν αγαπά αυτό που κάνει, θα του φανεί σκληρό. Αν όμως πραγματικά αγαπά τη θάλασσα και το πλοίο, θα γυρίσει τον κόσμο, θα πάει σε μέρη όπου οι περισσότεροι από εμάς δεν θα πάνε ποτέ και μπορεί να ανέβει και να αναλάβει ευθύνες αναλόγων των ικανοτήτων του. Παράλληλα, το ναυτικό επάγγελμα απαιτεί αλλά και οξύνει πολλές και διαφορετικές ικανότητες, όπως η παρατηρητικότητα, η κριτική σκέψη, η ταχύτητα, η μνήμη, τα καλά αντανακλαστικά, η ψυχραιμία και η υπευθυνότητα, ικανότητες που μετά εφαρμόζονται και σε επαγγέλματα ξηράς, αν κάποιος επιλέξει να συνεχίσει την καριέρα του εκεί, ικανότητες σημαντικές και δυσσεύρετες. Δεν είναι ένα επάγγελμα για όλους, αλλά οι υλικές και προσωπικές ανταμοιβές, γι' αυτόν που θα επιλέξει μια καριέρα στη θάλασσα, είναι πολύ μεγάλες.



Νομίζω ότι χρειάζεται, όπως έχουν κάνει άλλες ευρωπαϊκές χώρες, που σημειωτέον δεν έχουν τη ναυτική μας παράδοση, να προωθήσουμε τη σύγχρονη εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος. Το παράδοξο είναι ότι, ίσως λόγω αυτής της μεγάλης μας ναυτικής παράδοσης, επικρατεί μια παλαιομοδίτικη ίσως και γραφική εικόνα για το ναυτικό επάγγελμα, που καμία σχέση δεν έχει με την πραγματικότητα. Νέα, μοντέρνα πλοία, επιτεύγματα της σύγχρονης ναυπηγικής, που χρησιμοποιούν τα πιο άρτια μέσα ναυσιπλοΐας και επικοινωνίας, απαιτούν εκπαιδευμένα και εξειδικευμένα πληρώματα στη σύγχρονη τεχνολογία και που απολαμβάνουν

υψηλότερες αμοιβές που σπάνια υπάρχουν στην ξηρά. Δεν νομίζω ότι υπάρχει πρόβλημα με το επάγγελμα ή την εκπαίδευση των ναυτικών μας όσο με την εικόνα και τη σωστή προώθηση αυτής στους νέους ως ένα σύγχρονο, μοντέρνο επάγγελμα με πολύ καλές αποδοχές.

Νομίζω ότι τα παραπάνω στοιχεία συνθέτουν την εικόνα πάνω στην οποία πρέπει να αξιολογηθεί το ναυτικό επάγγελμα και πάνω στα οποία να βασίζεται η προβολή του προς το ευρύτερο κοινό.

Στη ναυτική εκπαίδευση ασφαλώς πολλά ακόμη μπορούν να γίνουν και αυτό πρέπει να είναι το κύριο μέλημα της Πολιτείας, διότι στην Πολιτεία ανήκει η πρωτοβουλία για τη ναυτική εκπαίδευση. Πάντως, το επίπεδο των αποφοιτούντων από τις σχολές, ίσως να μη δείχνει ικανοποιητικό για κάποιους, αλλά πιστεύω ότι το πρόβλημα δεν είναι τόσο η ποιότητα της εκπαίδευσης, όσο η βούληση των φοιτούντων να μάθουν και να αποδώσουν καλύτερα.

Αγαπώ πολύ αυτό που κάνω, δεν θα μπορούσα να το κάνω αλλιώς. Η θάλασσα είναι μέσα μου, γεννήθηκα και μεγάλωσα μέσα σε αυτόν το χώρο και έτσι η εκπαίδευσή μου άρχισε από πολύ νωρίς. Βίωσα όλα τα στάδια που μπορεί να περάσει μια εταιρεία, από το σχεδιασμό μέχρι και την πώλησή της. Πέρασα συνολικά ενάμιση χρόνο στα ναυπηγεία Meyer Werft, όπου η Royal Cruise Line, η εταιρεία κρουαζιεροπλοίων που ανήκε στην οικογένειά μου και η καλύτερη ίσως εταιρεία κρουαζιεροπλοίων στον κόσμο τη δεκαετία του 1970-80, ναυπηγούσε το υπερσύγχρονο «Crown Odyssey». Οι περισσότερες γνώσεις ναυπηγικής που έχω προέρχονται από την περίοδο εκείνη.

Αισθάνομαι περήφανος που είμαι γιος του Περικλή Παναγόπουλου. Θεωρώ ότι οι προϋποθέσεις της επιτυχίας που έθεσε ο πατέρας μου συνεχίζονται χωρίς διακοπή και εκτιμώ ότι έχω συμβάλει και εγώ σε αυτό με το ξεκίνημα της Superfast Ferries. Ο πατέρας μου έμαθε στην αδερφή μου και σε μένα από πολύ μικρή ηλικία την πειθαρχία, τη σκληρή δουλειά και την πίστη στο όραμά μας. Μας έμαθε πάντα να σεβόμαστε τους συνεργάτες μας και να ακούμε τη γνώμη όσων δουλεύουν μαζί μας. Είμαι τελειομανής και όπως όλοι μας, άλλωστε, θα χαρώ όταν αναγνωρίσουν την καλή δουλειά και την προσπάθειά μας. Δεν μπορώ να σταματήσω να σκέφτομαι πώς μπορούμε να κάνουμε τα πράγματα καλύτερα, ξεχωριστά, δεν χρειάζεται όμως αυτό κανείς να το «φωνάξει» - θα φανεί, και η μέχρι τώρα πορεία μας, άλλωστε, αυτό έχει δείξει. Μου αρέσει να δοκιμάζω το καινούργιο. Παρακολουθούμε συνεχώς την εξέλιξη και ανάπτυξη των τουριστικών τάσεων και των νέων δεδομένων στη διά θαλάσσης μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων εντός της Ευρώπης, ώστε να συνεχίσουμε το έργο μας με νέες επενδύσεις σε πλοία ή και εταιρείες πλοίων αλλά και με την ανάπτυξη μας στους τομείς που διαθέτουμε τεχνογνωσία. Συγκεκριμένα, στους τομείς της ναυτιλίας, των μεταφορών, του τουρισμού και σε άλλες μορφές διακοπών και αναψυχής.

[Αφιέρωμα]

1 Με ποια επιχειρήματα θα προτρέπατε ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

2 Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

3 Στην ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα σε ποια σημεία, εσείς προσωπικά, θα δίνετε έμφαση;

4 Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

5 Στο πρόσωπό σας απεικονίζεται η συνέχιση της ναυτικής παράδοσης.

Στην προσωπική σας πορεία με ποια στοιχεία θα εμπλουτίσετε αυτή την παράδοση και ποιες παραμέτρους έχετε επιλέξει για να την υπογραμμίσετε;



Ο ναυτικός σήμερα δεν είναι ένας απλός «εργάτης», αλλά ένας επιστήμονας στην ειδικότητά του

> Της Βίκυς Ρούσσου

J. G. ROUSSOS SHIPPING S.A.





1 Η ελληνική ναυτιλία διαγράφει μια σημαντική πορεία εξέλιξης τα τελευταία χρόνια και διανύει μια ιστορική περίοδο ποιοτικής ανανέωσης του ελλογνότητας εμπορικού στόλου. Τα οφέλη για την ελληνική οικονομία είναι μεγάλα και αποτελεί μία από τις σημαντικότερες, αν όχι τη σημαντικότερη, πηγή εσόδων για το ελληνικό κράτος. Η σπουδαία αυτή απόδοση της ελληνικής ναυτιλίας θα πρέπει να αποδοθεί στη συνεχή μεγέθυνση του ελλογνότητας στόλου, ο οποίος έχει προσαρμοσθεί αρκετά χρόνια τώρα στην παγκόσμια ανταγωνιστικότητα, καθώς και στη συνεχιζόμενη πολύ υψηλή ναυαγορά τα τελευταία δύο έτη.

Ο ναυτικός σήμερα θα πρέπει να διαθέτει υψηλές ικανότητες, για να εκπληρώσει ένα τόσο σημαντικό και δύσκολο από πλευράς απαιτήσεων έργο. Εμπρακτα αποδεικνύεται ότι η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν θα μπορούσε να ήταν αυτή που είναι σήμερα χωρίς τη μεγάλη συμβολή του ναυτικού. Η υπευθυνότητα, ο δυναμισμός και η επαγγελματική κατάρτιση του ναυτικού, ιδιαίτερα σήμερα, είναι απαραίτητα προσόντα, αφού αυτός είναι που διαχειρίζεται μια τόσο σημαντική περιουσία και πραγματοποιεί διεθνείς πλόες, που διέπονται από αυστηρούς και απαιτητικούς διεθνείς κανονισμούς ασφαλών ναυσιπλοΐας.



Ισχυρό επιχείρημα, για να πεισθεί ένας νέος άνθρωπος να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα, δεν θα μπορούσε να είναι άλλο από την καριέρα που θα άξιζε να κάνει σε ένα δυναμικό και με προοπτικές τομέα, όπως είναι αυτός της ναυτιλίας.

Ισχυρό κίνητρο για τους νέους είναι οι βελτιωμένες, τα τελευταία χρόνια, συνθήκες διαβίωσης, ασφάλειας και εργασίας στα πλοία, αφού τα περισσότερα από αυτά είναι νέα σε ηλικία και διαθέτουν σύγχρονη υποδομή, αλλά και σύγχρονα συστήματα λειτουργίας, ώστε να πληρούν υψηλά κριτήρια ασφάλειας στην εκτέλεση της αποστολής τους.

Τέλος, δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε τις οικονομικές απολαβές του ναυτικού επαγγέλματος, σε μια περίοδο που οι περισσότεροι τομείς απα-

σχόλησης αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα και οι μισθοί κυμαίνονται γενικά σε χαμηλά επίπεδα. Συμπερασματικά, ο ναυτικός σήμερα δεν είναι ένας απλός «εργάτης», αλλά ένας επιστήμονας στην ειδικότητά του, με καλές συνθήκες εργασίας και ασφάλειας, γεγονός που μπορεί και πρέπει να λειτουργεί ως πόλος έλξης για τους νέους ανθρώπους.

2 Παρόλο που παρατηρούμε αυτή τη ραγδαία εξέλιξη της ελλογνότητας ναυτιλίας, διακρίνουμε έναν έντονο προβληματισμό όλων των ναυπιακών φορέων σχετικά με το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η έλλειψη ικανών αξιωματικών, καθώς και η διατήρηση της απασχόλησής τους στο ναυτικό επάγγελμα, αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα για την ελληνική ναυτιλία.

Απαιτούνται ουσιαστικές προτάσεις και κίνητρα από την Πολιτεία και τους αρμόδιους ναυπιακούς φορείς, ώστε να ενθαρρύνουν τους νέους να στραφούν στη ναυτική εκπαίδευση και έτσι να συνεχιστεί η

ναυτική παράδοση του τόπου μας.

Σε μια κατεχόμενη ναυτική χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, η αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών θα πρέπει να είναι πρωταρχικό μέλημα της Πολιτείας, για να μην «περάσει» η ελληνική ναυτιλία σε άλλα χέρια μακροπρόθεσμα. Η αναβάθμιση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και η επάνδρωση του διδακτικού προσωπικού με εξειδικευμένους και έμπειρους γνώστες του ναυτικού επαγγέλματος θα μπορούσε να αποτελέσει σταθμό στην εκπαίδευση και στο μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να οργανώσει μια μεθοδευμένη και σε βάθος χρόνου τακτική σχεδιασμού προσέλκυσης νέων στη ναυτική σταδιοδρομία. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα μπορούσε, αφ' ενός να οργανώσει, σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας, μια ενημερωτική καμπάνια που να περιλαμβάνει σεμινάρια επαγγελματικού προσανατολισμού προς τους νέους, όπου θα παρουσιάζονται όλες οι πτυχές του ναυτικού επαγγέλματος, και αφ' ετέρου με τη στάση του να «αγκαλιάσει» τη ναυτιλία και τους ναυτικούς μας και να εκπέμψει έτσι έμπρακτα το ενδιαφέρον της Πολιτείας προς όλες τις κατευθύνσεις. Διότι, μόνον έτσι μπορούμε να κερδίσουμε το στοιχείο, ως ναυτική χώρα, σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Μόνο μια τέτοια πολιτική, με θέσπιση ανάλογων μέτρων, θα μπορούσε να κάνει τους νέους να αγαπήσουν τη θάλασσα και να στραφούν προς αυτή επαγγελματικά.

Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να δούμε το θέμα και από την πλευρά λειτουργίας των ναυπιακών εταιρειών. Πρέπει να δοθούν κίνητρα στις εταιρείες, προκειμένου να απασχολήσουν Έλληνες ναυτικούς, χωρίς να μειωθεί η ανταγωνιστικότητα στη διεθνή αγορά.

Συμπερασματικά, αν θέλουμε να οδηγήσουμε την ελληνική ναυτιλία μπροστά, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις των καιρών, θα πρέπει:

[Αφιέρωμα]

- Να αντιμετωπίσουμε το θέμα σφαιρικά, λαμβάνοντας υπ' όψιν όλους τους τομείς της ναυτιλίας.
- Να κάνουμε τους ναυτικούς μας να αισθάνονται υπερήφανοι που υπηρετούν στην ελληνική ναυτιλία και
- Να πετύχουμε οι νέοι μας να αισθάνονται υπερήφανοι και να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα.

3 Πιστεύω ότι θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην προσέλκυση νέων με ιδιαίτερες ικανότητες και με διάθεση να αφοσιωθούν στη θάλασσα.

Η τάση για την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος, καθώς και οι ευρείες αναφορές των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης στη φυλάκιση των ναυτικών ως επακόλουθο περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, όπως στις περιπτώσεις των πλοιοάρχων του «Erika» και του «Prestige» καθώς και του πληρώματος του «Tasman Spirit», πιθανόν να λειτουργούν ανασταλτικά στην προσέλκυση νέων ατόμων στο ναυτικό επάγγελμα. Γι' αυτό και απαιτείται λεπτότητα στην προσέγγιση ενός τέτοιου θέματος.

Βασικός σκοπός μας, όμως, στις ενημερωτικές καμπάνιες, εκτιμώ πως θα πρέπει να είναι η εστίαση:

- Στις προοπτικές που έχει η ελληνική ναυτιλία και κατ' επέκταση το ναυτικό επάγγελμα.
- Στις βελτιωμένες συνθήκες εργασίας και γενικότερα στην καλύτερη ποιότητα ζωής, που προσφέρουν πλέον τα μοντέρνα πλοία στους ναυτικούς.



- Στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας που παρέχουν τα σύγχρονα πλοία.
- Στις ελκυστικές αποδοχές των ναυτικών.
- Στη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας και κατ' επέκταση του ναυτικού επαγγέλματος στην ανάπτυξη της ελληνικής και παγκόσμιας οικονομίας.

Η προβολή της ναυτικής παράδοσης της χώρας μας και η τεχνογνωσία που διαθέτουμε ως ναυτική χώρα, είναι εκείνα που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως ένα είδος «μαγνήτη» προς τους νέους, ώστε να ενδιαφερθούν και να ανατρέξουν στις αρμόδιες υπηρεσίες για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις ναυτικές σπουδές.

Τέλος, θα πρέπει να σημειώσουμε την έμφαση που πρέπει να δοθεί και στο σημαντικό έργο που επιτελούν οι διεθνείς οργανισμοί, για την υιοθέτηση μέτρων που έχουν πρωταρχικό σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών πάνω στο πλοίο.

4 Καθ' ότι δεν έχω επισκεφθεί κάποια από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, δεν θα μπορούσα να κρίνω αν η κτιριακή και τεχνολογική υποδομή είναι επαρκής. Αυτό που θα μπορούσα να πω με βεβαιότητα είναι ότι απαιτείται εκσυγχρονισμός και διαρκής προσαρμογή του εκπαιδευτικού συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης στις διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις και τους νέους κανονισμούς, ώστε οι σπουδαστές να είναι πλήρως καταρτισμένοι και να μπορούν να ανταποκριθούν στον ανταγωνισμό και στις ανάγκες του επαγγέλματος.

Πιστεύω, όμως, ότι αυτό που απαιτείται στους νέους ναυτικούς μας είναι η καλλιέργεια πνεύματος πραγματικής αγάπης για τη θάλασσα



και η μεταλαμπάδευση σ' αυτούς της νοοτροπίας των παλαιών ναυτικών μας, που ήταν νοικοκύρηδες και είχαν ναυτική κουλτούρα.

5 Όπως ανέφερα και παραπάνω, η Ελλάδα είναι μια μεγάλη ναυτική δύναμη, που η δυναμική της στηρίζεται στη ναυτική παράδοση και στις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές εταιρείες.

Έχοντας μεγαλώσει σε μια τέτοια οικογένεια, έχω αγαπήσει τη θάλασσα και τη ναυτιλία. Σίγουρα έχουν αλλάξει οι εποχές και οι απαιτήσεις είναι πιο μεγάλες σήμερα, όπως, επίσης, έχουν δυσκολέψει και οι συνθήκες ανταγωνισμού του επαγγέλματος. Όμως, πιστεύω ότι οι νέοι που μεταφέρουν αυτή τη σημαντική κληρονομιά της ναυτικής παράδοσης από τις οικογένειές τους, καλούνται να συνεχίσουν τις παραδοσιακές οικογενειακές επιχειρήσεις τους με γνώμονα τις αρχές τους και τις γνώσεις και εμπειρίες που αποκτούν καθημερινά.

Ήδη τα πρώτα δείγματα δείχνουν ότι ο πήχους της ποιοτικής ναυτιλίας έχει ανέβει ψηλά και διανύουμε μian περίοδο άνθησης και ανανέωσης του ελληνικού εμπορικού στόλου. Στην πορεία, πάντως, μιας τόσο δυναμικής εξέλιξης θα πρέπει κανείς να είναι προσεκτικός και να προσπαθεί να λειτουργεί με σύνεση και διορατικότητα.



TWA

trans • it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ARGENTINA / 3. AZORES ISLAND / 4. BANGLADESH / 5. BRAZIL / 6. BULGARIA / 7. CANADA / 8. CAMEROON / 9. CANARY ISLANDS / 10. CHILE / 11. CHINA / 12. CROATIA / 13. CUBA / 14. DOMINICAN REPUBLIC / 15. EGYPT / 16. FRANCE / 17. GIBRALTAR / 18. GHANA / 19. HONDURAS / 20. HONG KONG / 21. INDIA / 22. ITALY / 23. IVORY COAST / 24. KOREA SOUTH / 25. LIBYA / 26. MALAYSIA / 27. MALTA / 28. MAURITIUS / 29. MEXICO / 30. MOROCCO / 31. NIGERIA / 32. NETHERLAND ANTILLES / 33. OMAN / 34. PAKISTAN / 35. PANAMA / 36. PHILIPPINES / 37. PORTUGAL / 38. PERU / 39. ROMANIA / 40. SENEGAL / 41. SINGAPORE / 42. SLOVENIA / 43. SOUTH AFRICA / 44. SPAIN / 45. SUDAN / 46. SURINAM / 47. TAIWAN / 48. THAILAND / 49. TONGO / 50. TURKEY / 51. UKRAINE / 52. UNITED ARAB EMIRATES / 53. UNITED KINGDOM / 54. U.S.A. / 55. URUGUAY / 56. VENEZUELA / 57. VIETNAM / 58. WEST INDIES / 59. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

108 Kolokotroni str. - 5th floor, 185 35 Piraeus Greece

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: tw@twa.gr

[Αφιέρωμα]

Άποψη

Θα ήμουν ευτυχής να έλεγα ότι είμαι πολύ ικανοποιημένος από τη ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα και να είχα πολύ λίγα σημεία ν' αναφέρω, στα οποία να χωρούσε κάποια διόρθωση. Σ' ένα κράτος με τη ναυτική ιστορία της πατρίδας μας, αυτό θα ήταν κάτι το φυσιολογικό. Με λύπη μου, όμως (όπως και πολύ άλλοι που ασχολούμεθα και αγαπάμε την ελληνική ναυτιλία), βλέπω ότι δεν έχουμε τη ναυτική εκπαίδευση στο επίπεδο που θα έπρεπε να την είχαμε! Τα αποτελέσματα είναι ολοφάνερα στην αγορά...

Τι φταίει; Ποιος «κακός δαίμονας» εμποδίζει την εξέλιξη στη ναυτική εκπαίδευση; Ποιος δεν βοηθάει για τη βελτίωση (έστω) και την άνοδο του



Κάντε κάτι, κύριοι υπεύθυνοι και σύντομα

> Άρθρο του καπετάν Γιάννη Πατέρα

Managing Director
Efplioia Shipping Co. S.A.



επιπέδου εκπαίδευσης των Ναυτικών Ακαδημιών;

Επί χρόνια, οι εκάστοτε κυβερνήσεις δηλώνουν ότι έχουν μελετήσει τα προβλήματα όλα και έχουν λύσεις, τις οποίες μας τις παρουσιάζουν προεκλογικά και, όταν αναλάβουν πλέον να κάνουν πράξεις τα σχέδιά τους, «στρίβουν διά του αρραβώνος», δημιουργώντας μία - δύο επιτροπές για να μελετήσουν τις ήδη «μελετημένες» λύσεις, ώστε να έχουν πια το τέλειο αποτέλεσμα... μ' αποτέλεσμα να χάνονται (κυριολεκτικά) και άλλα πολύτιμα χρόνια. Σ' αυτές τις επιτροπές συμμετέχουν διάφοροι φορείς, από πολλούς τομείς της ναυτιλίας, οι οποίοι είναι πραγματικοί γνώστες των προβλημάτων, πολλές από τις προτάσεις τους είναι σωστές, όμως επειδή οι προτάσεις του ενός φορέα έρχονται σε σύγκρουση με τα συμφέροντα του άλλου φορέα, στο τέλος, μέσα από διαμάχες και συμβιβασμούς, οι αποφάσεις που παίρνονται απ' αυτές τις επιτροπές είναι ημιτελείς, φανερά κουτσουρεμένες, χωρίς να φέρνουν ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Φυσικά, τις περισσότερες φορές, γίνεται στο μεταξύ αλλαγή υπουργού ή κυβερνήσεων, οπότε διαλύονται οι προηγούμενες επιτροπές, δημιουργούνται νέες... και άντε πάλι από την αρχή! Λες και δεν ξέρουμε τι πρέπει να κάνουμε... Υπεράνω κομμάτων και συντεχνιών...

Είναι, επίσης, απορίας άξιον, η στάση που κρατούν οι πλοιοκτήτες. Ενώ ένα αρκετά μεγάλο μερίδιο των



δεύσουν τους αξιωματικούς μας. Αυτοί που τελικά προσλαμβάνονται παίρνουν, έστω, κάποια σεμινάρια για τους τρόπους; Πού θα διδάξουν μπαίνοντας σε μια τάξη; Πώς να κρατήσουν το ενδιαφέρον του εκπαιδευόμενου και πώς (παρόλο που η ύλη τούς περιορίζει) να τους αναπτύξουν το θέμα του κάθε μαθήματος χωρίς να περιορίζονται απλώς σ' αυτά που γράφει το βιβλίο (ας μη σχολιάσω τα βιβλία). Αλλά με το μισθό που παίρνουν και αυτοί οι άνθρωποι, τι κίνητρο να έχουν; Γιατί να προσπαθήσουν να δώσουν κάτι περισσότερο...

Φτάσαμε λοιπόν ν' ακούμε από τις ναυτιλιακές εταιρείες ότι προτιμούν τους Φιλιπινέζους και τους Ανατολικοευρωπαίους διότι εκτός από



χρημάτων που δίνονται για την εκπαίδευση, προέρχεται από τις εισφορές των υπό ελληνική σημαία πλοίων τους, εν τούτοις συμμετέχουν μόνο συμβουλευτικά και επικριτικά.

Ενώ θα έπρεπε να είναι οι πρώτοι και πιο ένθερμοι υποστηρικτές της σωστής εκπαίδευσης των αξιωματικών που θα επανδρώσουν τα πλοία τους, θα έπρεπε να απαιτούν τα χρήματά τους να «πιάνουν τόπο» αλλιώς να μη δίνονται καθόλου.

Είναι δυνατόν να βλέπουν να εισάγονται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού φοιτητές με γενικό βαθμό 5 ή 7, χωρίς καν το minimum πιστοποίησης της αγγλικής γλώσσας (Lower) και να είναι ήρεμοι; Αυτά τα παιδιά (μ' αυτές τις βάσεις) όσα και να τους προσφέρει η Ακαδημία είναι δυνατόν να βγουν και να επανδρώσουν ως αξιωματικοί τα υπεράσγχρονα πλοία τους (αξίας πολλών εκατομμυρίων);

Η εποχή με τα «φραγκοχιώτικα» τηλεγραφήματα έχει περάσει εδώ και χρόνια... Τώρα τα πλοία έχουν telex, fax, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και υπεράσγχρονες μηχανές.

Ακόμη δεν έχω καταλάβει τον τρόπο αξιολόγησης των ανθρώπων που προσλαμβάνονται για να εκπαι-

χαμηλά μισθολόγια ξέρουν άριστα τα αγγλικά και έχουν περισσότερες γνώσεις. Αυτοί οι λαοί, κύριοι, δίνουν στους αξιωματικούς τους καλύτερη εκπαίδευση; Θα το δεχτούμε; Θα το ανεχτούμε; Ως τότε;

Η εταιρεία που εκπροσωπώ (και πολλές άλλες ευτυχώς) έχει αμιγώς ελληνικά πληρώματα στα πλοία της, που έχουν όλα την ελληνική σημαία στην πρύμη τους. Είμαστε υπερήφανοι γι' αυτό, αλλά θέλουμε βοήθεια! Κάντε κάτι, κύριοι υπεύθυνοι, και σύντομα. Είμαστε στο πλευρό σας...



Προβλήτας I: Το τέλος του ΟΛΠ όπως τον ξέραμε;

Με κίνηση 1.542.000 TEU το 2004 έναντι 1.605.000 TEU το 2003, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ «Ελευθέριος Βενιζέλος» στο Νέο Ικόνιο (πλέον γνωστός και ως ΣΕΜΠΟ) έχασε έδαφος σε σχέση με άλλα container terminals ανά τον κόσμο. Ο ΟΛΠ μετείχε ανελλιπώς στο top 50 των μεγαλύτερων σε κίνηση terminals από το 1998 μέχρι και το 2003.

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

Η είσοδος και παραμονή του ΟΛΠ στη λίστα αυτή όλα αυτά τα χρόνια οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην αλματώδη αύξηση της μεταφορτωτικής κίνησης διαμέσου του ΣΕΜΠΟ από το 1997 και μετά. Πράγματι, το 1997 ήταν το έτος έναρξης της χρήσης του Πειραιά ως hub port από μεγάλες εταιρείες όπως η Norasia και η MSC. Η Norasia αποχώρησε το 1998 και από το 2000 έως το 2001 ο ΟΛΠ εξυπηρετούσε και την China Shipping, με τη MSC να παραμένει σήμερα ο μεγαλύτερος παίκτης στην αγορά μεταφόρτωσης μέσω του Πειραιά. Η ιστορία δείχνει ότι ο ΣΕΜΠΟ δεν μπόρεσε να διατηρήσει ρυθμούς αύξησης της κίνησης ανάλογους με αυτούς των άλλων terminals. Αυτό μπορεί να πιστοποιηθεί από το γεγονός ότι, ενώ η κίνηση του ΣΕΜΠΟ από το 1998 έως το 2003 αυξήθηκε σημαντικά (από 933.000 σε 1.605.000 TEU), η θέση του ΟΛΠ στο top 50 στο ίδιο διάστημα έπεσε από τη θέση Νο 41 στη

θέση Νο 50. Είναι σαφές ότι οι ξένοι τρέχουν πιο γρήγορα από εμάς, το δε γεγονός ότι η κίνηση του ΟΛΠ το 2004 μειώθηκε έναντι εκείνης του 2003 καθιστά μάλλον απίθανο το ενδεχόμενο ο ΟΛΠ να παρέμεινε στο top 50 και το 2004 (η κατάταξη δεν ήταν γνωστή όταν γράφονταν οι γραμμές αυτές). Η κατά 4% μείωση της συνολικής κίνησης του ΣΕΜΠΟ το 2004 έναντι του 2003 οφείλεται κυρίως στην κατά 13% μείωση της κίνησης μεταφόρτωσης, ενώ αντίθετα η εγχώρια κίνηση (έμφορτα εισαγωγής και εξαγωγής) σημείωσε αύξηση κατά 11%.

Βέβαια, η διατήρηση του ΣΕΜΠΟ στο top 50 δεν πρέπει να είναι αυτοσκοπός. Όμως, ο ΣΕΜΠΟ συνεισφέρει περί το 65% στα ετήσια έσοδα του οργανισμού και είναι η κατ' εξοχήν κερδοφόρα δραστηριότητά του. Η διατήρηση της κερδοφορίας του ΣΕΜΠΟ είναι επομένως ζωτικό θέμα οικονομικής επιβίωσης για τον ΟΛΠ, και μαζί με την αναβάθμιση της ποιότητας των

υπηρεσιών σε όλους τους χρήστες, λογικά πρέπει να είναι στόχος ιεραρχικά ανώτερος από την όποια θέση σε κάποιον παγκόσμιο κατάλογο διακίνησης.

Με σκοπό την αναβάθμιση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ, φαίνεται πως πρόθεση της διοίκησης του ΟΛΠ αλλά και της κυβέρνησης είναι η επέκταση του Προβλήτα Ι, με συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ήδη η διοίκηση της εταιρείας υπέγραψε συμφωνία αξίας 35 εκατομμυρίων ευρώ με μεγάλη κατασκευαστική εταιρεία, για το σχετικό έργο, και έχει διασφαλίσει ήδη με δανεισμό το ποσό αυτό. Παράλληλα, διεκδικεί μέρος του ποσού να δοθεί από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΟΛΠ, το έργο αυτό θα είναι έτοιμο σε δύο χρόνια και αναμένεται να αυξήσει τη δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ κατά περίπου 30%, ήτοι κατά 500.000 TEU ετησίως. Πέραν των έργων υποδομής, η επένδυση θα συμπληρωθεί από τον αναγκαίο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό, ο οποίος θα δημοπρατηθεί στο τέλος του 2005, και θα είναι προϋπολογισμού 25 εκατ. ευρώ. Από την πλευρά του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας διευκρίνισε ότι οι ανωδομές στον Προβλήτα Ι θα γίνουν με αυτοχρηματοδότηση, δηλαδή θα γίνουν από ιδιώτη ο οποίος και θα αναλάβει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι έπειτα από διαγωνισμό.

Με δεδομένα τα σχέδια αυτά, ας εξετάσουμε ορισμένα θέματα που άπτονται του Προβλήτα Ι, του ΣΕΜΠΟ και του ΟΛΠ γενικότερα. Σημειώνουμε ότι ο Προβλήτας Ι είναι σήμερα ο μικρότερος από τους δύο προβλήτες του ΣΕΜΠΟ, με δύο γερανογέφυρες, ενώ ο διπλανός (και πολύ μεγαλύτερος) Προβλήτας ΙΙ έχει 12 γερανογέφυρες.

Κατ' αρχάς, μια και μιλάμε για αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ, ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι, ποια είναι άραγε η σημερινή δυναμικότητά του; Αυτό εξαρτάται από το πώς ορίζεται η δυναμικότητα. Ένας ορισμός είναι η μέγιστη ετήσια ολική κίνηση που μπορεί να εξυπηρετήσει ο ΣΕΜΠΟ χωρίς μείζονα προβλήματα (συμφόρηση, ουρές, καθυστερήσεις, μειωμένη απόδοση κ.λπ.). Ο επιστημονικός προσδιορισμός της δυναμικότητας είναι εξαιρετικά σύνθετος, εξαρτώμενος από παραμέτρους όπως αριθμός και είδος γερανογεφυρών, κατάστασή τους, μήκος κρηπιδωμάτων, χωρητικότητα χώρων απόθεσης, αριθμός straddle carriers και άλλων μηχανημάτων, αριθμός χειριστών, μηχανογράφηση, οργάνωση του ΣΕΜΠΟ, συχνότητα βλαβών μηχανημάτων κ.λπ. Ένας τέτοιου είδους αναλυτικός προσδιορισμός έχει τις προδιαγραφές διδακτορικής διατριβής!

Από πρακτικής πλευράς, μια εντελώς χονδρική (και ίσως συντηρητική) προσέγγιση είναι ότι κάθε γερανογέφυρα μπορεί να διεκπεραιώνει χωρίς μείζονα προβλήματα περί τις 100.000 TEU το χρόνο κατά μέσον όρο. Με

14 γερανογέφυρες εν ενεργεία, αυτό σημαίνει ότι η σημερινή δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ είναι περί τα 1.400.000 TEU. Αν, εν τω μεταξύ, μερικές γερανογέφυρες είναι χαλασμένες, η δυναμικότητα μπορεί να πέσει, π.χ., στα 1.200.000 TEU, ή ακόμη και πιο κάτω. Το ότι με τη δυναμικότητα αυτή ο ΣΕΜΠΟ μπόρεσε να διεκπεραιώσει κάπου 1.600.000 TEU το 2003 και 1.500.000 TEU το 2004, μόνο άθλος μπορεί να χαρακτηριστεί. Όμως, αν σκεφθεί κανείς τα συχνά και σοβαρά προβλήματα συμφόρησης που κατεγράφησαν στο ΣΕΜΠΟ στο διάστημα αυτό (ουρές χιλιομέτρων, επικόμι-στρα κ.λπ.), μπορεί να συμφωνήσει ότι η δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ, αν είναι να εξυπηρετούνται σωστά και χωρίς καθυστερήσεις οι χρήστες, σήμερα είναι σαφώς πιο κάτω από 1.600.000 TEU, ή ακόμη και πιο κάτω από 1.400.000 TEU!

Είναι προφανές πως η επέκταση του Προβλήτα Ι θα αυξήσει τη δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ. Αυτό δεν θα συμβεί εν μια νυκτί, αλλά ύστερα από τουλάχιστον 2 χρόνια. Στο ενδιάμεσο, η δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ ενδέχεται να μειωθεί, λόγω των έργων στον Προβλήτα Ι. Η ανακοίνωση του ΟΛΠ ότι, αφού ολοκληρωθεί το έργο, η συνολική δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ θα αυξηθεί κατά 500.000 TEU, είναι αρκετά αισιόδοξη, ιδίως αν αναλογισθεί κάποιος ότι ο σημερινός Προβλήτας Ι, που έχει 2 γερανογέφυρες, ήδη έχει

δυναμικότητα κάπου 200.000 TEU!

Πιο λογικό ακούγεται τα 500.000 TEU να είναι η συνολική δυναμικότητα του νέου Προβλήτα Ι, και όχι η προσδοκώμενη αύξησή της. Δεδομένου ότι αναμένεται σύντομα και ένας αυτοκινούμενος λιμενικός γερανός, η νέα συνολική δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ μετά την ολοκλήρωση των έργων του Προβλήτα Ι (δηλαδή όχι πριν από το 2007) είναι λογικό να αναμένεται να κυμανθεί μεταξύ 1.700.000 και 2.100.000 TEU, ανάλογα με την απόδοση του terminal.

Συγκριτικά αναφέρουμε ότι ο υπ' αριθμόν 1 ανταγωνιστής του Πειραιά, Gioia Tauro, διεκπεραίωσε 3.192.000 TEU το 2004 (δηλαδή είχε υπερδιπλάσια κίνηση από τον ΟΛΠ), εγείροντας το αφελές ίσως ερώτημα κατά πόσο η επέκταση του Προβλήτα Ι είναι επαρκής για να αντιμετωπίσει ο ΟΛΠ το διαρκώς αυξανόμενο λιμενικό ανταγωνισμό στη Μεσόγειο.

Ερχόμαστε τώρα σε ένα λιγότερο αφελές ερώτημα. Ποια θα είναι άραγε τα νέα φορτία που αναμένεται να έρθουν στο ΣΕΜΠΟ με την αύξηση της δυναμικότητάς του; Κατά την άποψή μας, είναι μάλλον απίθανο τα νέα αυτά φορτία να είναι εγχώρια, δηλαδή εισαγωγής ή εξαγωγής, καθ' όσον ο ρυθμός αύξησης της κίνησης των φορτίων αυτών είναι μάλλον αργός διαχρονικά, όντας συνάρτηση της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης της «ενδοχώρας» του Πειραιά (κυρίως λεκανοπέδιο της Αττικής, και λιγότερο Στερεά Ελλάδα και Πελοπόννησος). Είναι χαρακτηριστικό ότι το σύνολο της εγχώριας έμφορτης κίνησης του 2004 (έτος αυξημένης κίνησης λόγω



των Ολυμπιακών Αγώνων) ήταν μόλις 464.000 TEU (355.000 TEU εισαγωγής και 109.000 TEU εξαγωγής), δηλαδή λιγότερο από την ανακοινωθείσα αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ! Σίγουρα όμως δεν είναι λογικό να μιλάμε για υπερδιπλασιασμό της κίνησης εγχωρίων φορτίων στον Πειραιά στο ορατό μέλλον.

Είναι επομένως σαφές ότι τα νέα φορτία, αν είναι να έρθουν αυτά, θα προέρχονται κατά κύριο λόγο από την αγορά μεταφόρτωσης. Μια αγορά ιδιαίτερα δυναμική και ανοικτή στον ξένο ανταγωνισμό, ιδίως στη γειτονιά του ΟΛΠ στην ανατολική και κεντρική Μεσόγειο, όπου εκτός από το Gioia Tauro και τη Μάλτα, νέα terminals έχουν μπει στην αγορά τελευταία και άλλα ετοιμάζονται να αναβαθμισθούν (Port Said, Cagliari, Τάραντας, Τουρκία, Κύπρος κ.λπ.). Εκτός αυτών, ακούγονται σενάρια αδειοδότησης ιδιωτικού container terminal σε νησί-δα νότια της Κρήτης, που μόνο για μεταφόρτωση θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί- όντας μάλιστα πολύ πλησιέστερα στη ρότα Σουέζ - Γιβραλτάρ απ' ό,τι ο Πειραιάς.

Επομένως, το σενάριο να αναβαθμιστεί ο Προβλήτας Ι με επενδύσεις 35+25=60 εκατομμυρίων ευρώ, για την υλοποίηση μάλιστα των οποίων ο ΟΛΠ θα προσφύγει σε δανεισμό, ώστε να προσελκύσει επί πλέον κίνηση μεταφόρτωσης, δεν ακούγεται και τόσο πειστικό στο ισοζύγιο «risk-benefit». Όχι μόνο μια τέτοια κίνηση είναι ιδιαίτερα ρευστή (σήμερα υπάρχει, αύριο δεν υπάρχει), αλλά τα τιμολόγια μεταφόρτωσης είναι διεθνώς αρκετά

χαμηλά, με μικρά περιθώρια κέρδους. Άρα οποιαδήποτε τέτοια επένδυση δεν μπορεί να βασίζεται σε μια τέτοια προοπτική, η τουλάχιστο μόνο σ' αυτή. Ιδιαίτερα ο ιδιώτης που θα κληθεί να επενδύσει στην ανωδομή του Προβλήτα Ι δεν είναι λογικό να το κάνει με την προοπτική η επένδυση αυτή να γίνει μόνο για την προσέλκυση φορτίων μεταφόρτωσης.

Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι λογικός και κύριος στόχος για όποιον ιδιώτη αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, δεν θα είναι τα φορτία τράνζιτ, αλλά τα εγχώρια φορτία του Πειραιά. Ο στόχος αυτός μπορεί να μην είναι φανερός στη φάση αυτή, αλλά σίγουρα δεν μπορεί να αγνοηθεί! Αυτό συνεπικουρείται από το γεγονός ότι τα τιμολόγια του ΟΛΠ για τα εγχώρια φορτία είναι σήμερα πολύ υψηλότερα από εκείνα της μεταφόρτωσης, λόγω χαμηλής ελαστικότητας της σχετικής ζήτησης, δηλαδή έλλει-

ψης εναλλακτικών λύσεων εισόδου και εξόδου για τα φορτία αυτά. Το γεγονός ότι τα έσοδα του ΣΕΜΠΟ το 2004 αυξήθηκαν κατά 6,9% έναντι εκείνων του 2003 παρά τη συνολική μείωση της κίνησης, μπορεί ίσως να εξηγηθεί από την κατά 11% αύξηση της κίνησης των εγχωρίων φορτίων, που είναι και τα πιο προσοδοφόρα.

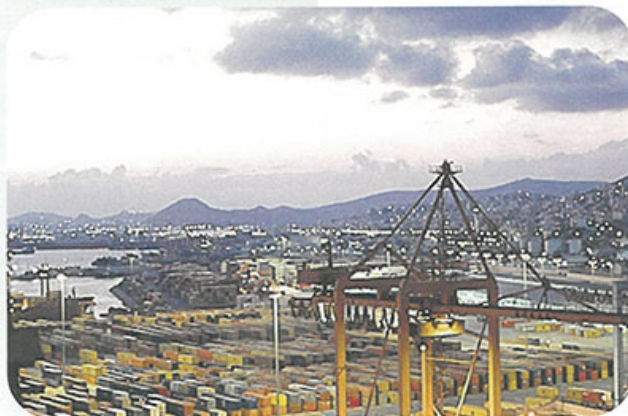
Για να προσελκύσει τα «χρυσά» αυτά φορτία στον Προβλήτα Ι, ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευσή του δεν θα χρειαστεί να κάνει και πολλά. Αρκεί να προσφέρει τιμολόγια χαμηλότερα από εκείνα που τώρα προσφέρει ο ΟΛΠ στο διπλανό Προβλήτα ΙΙ. Με ετήσια έμφορτη εγχώρια κίνη-

ση λιγότερη από 500.000 TEU/χρόνο, ένα μεγάλο μέρος της κίνησης αυτής (θεωρητικά ακόμη και ολόκληρη!) είναι ενδεχόμενο να καταλήξει στον αναβαθμισμένο Προβλήτα Ι. Το ποσοστό της διαρροής θα είναι μεγαλύτερο αν ο ΟΛΠ απολέσει την τρέχουσα μεταφορτωτική του κίνηση και μικρότερο αν τη διατηρήσει, γιατί στην πρώτη περίπτωση θα είναι πιο εύκολο τα πλοία που δένουν στον Προβλήτα Ι να μεταφέρουν αμιγώς εγχώρια φορτία.

Αν όμως τα πιο πολλά εγχώρια φορτία πάνε στον Προβλήτα Ι, τι θα απογίνει ο υπόλοιπος ΣΕΜΠΟ; Είτε θα αναγκασθεί να μειώσει τα τιμολόγια του για να συγκρατήσει την απώλεια αυτή, είτε θα του μείνουν κυρίως τα λιγότερο κερδοφόρα φορτία μεταφόρτωσης, εάν βεβαίως είναι ανταγωνιστικός σ' αυτά χωρίς να χάνει. Είτε το ένα συμβεί είτε το άλλο, υπάρχει κίνδυνος η απώλεια εσόδων του ΣΕΜΠΟ να

είναι μεγάλη. Αλλά μια καθίζηση εσόδων στο ΣΕΜΠΟ αργά ή γρήγορα θα κάνει ολόκληρο τον ΟΛΠ προβληματική επιχείρηση.

Τα πράγματα βέβαια δεν είναι αναγκαστικά τόσο άσχημα. Ο ΟΛΠ θα εισπράττει κάποιο ενοίκιο από τον «παραχωρησιούχο» του ΣΕΜΠΟ, τον ιδιώτη δηλαδή που θα αναλάβει να εκμεταλλεύεται τον Προβλήτα Ι. Ενοίκιο το οποίο, αν τιμολογηθεί σωστά, είναι ενδεχόμενο να αντισταθμίζει την πιθανή ζημιά από την απώλεια του εγχωρίου φορτίου. Δεν είναι σαφές η φόρμουλα του ενοικίου για τον Προβλήτα Ι τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές. Αυτή λογικά θα είναι αντικείμενο των προδιαγραφών του διαγωνισμού που θα προκηρυχθεί για να επιλεγεί ο ιδιώτης επενδυτής, ή αντικείμενο της προσφοράς των διαγωνιζομένων προς τον ΟΛΠ. Ως παράδειγμα, θα μπορούσε ο ΟΛΠ να παραχωρήσει τον Προβλήτα Ι στον ιδιώτη



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

Carmanah

Model 601

Model 702

Model 501

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

που θα του δίνει το μεγαλύτερο ενοίκιο, είτε ως απόλυτο μέγεθος είτε ως ποσοστό της κίνησης. Και μια και ο Προβλήτας Ι με το ως άνω σκεπτικό μπορεί να χαρακτηριστεί «φιλέτο», λογικό είναι να περιμένει κανείς ότι και το ενοίκιο που θα απαιτήσει ο ΟΛΠ για την παραχώρηση της εκμετάλλευσής του θα είναι ισάξιο.

Τίθενται επίσης και ορισμένα άλλα σχετικά ερωτήματα, τα οποία είναι κρίσιμα. Ο ιδιώτης που θα αναλάβει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, θα έχει άραγε τους ίδιους κανονισμούς εργασίας με εκείνους του ΟΛΠ; Μάλλον απίθανο. Σημειώνεται ότι ο ΣΕΜΠΟ εξακολουθεί να διέπεται από αναχρονιστικούς κανονισμούς εργασίας, κανονισμούς που τον αναγκάζουν να χρησιμοποιεί συνολικά περισσότερο προσωπικό από όσο χρειάζεται, άσχετα αν υπάρχουν ελλείψεις σε ορισμένες κατηγορίες. Οι κανονισμοί αυτοί επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος και συντελούν σε μεγάλες δαπάνες μισθοδοσίας, πολλές υπερωρίες και εξωφρενικές αμοιβές. Για ποιο λόγο ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι θα θέλει να έχει τους ίδιους κανονισμούς; Αν αυτό τυχόν επιβληθεί ως όρος από τον ΟΛΠ για να μην αντιδράσουν τα συνδικάτα του, πιθανώς θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για τον ιδιώτη να αναλάβει μια τέτοια επένδυση.

Μια άλλη ακραία περίπτωση είναι ο ΟΛΠ να επιβάλει στον ιδιώτη να έχει στον Προβλήτα Ι την ίδια τιμολόγηση με εκείνη του Προβλήτα ΙΙ, ώστε να αποφύγει το ενδεχόμενο διαρροής φορτίων. Τότε για κάποιον εξωτερικό παρατηρητή, ο Προβλήτας Ι θα μοιάζει αρκετά με τον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ. Το σενάριο αυτό είναι πιθανότατα τρωτό από νομικής πλευράς (από τουλάχιστο τα αρμόδια όργανα της Κομισιόν), και επίσης δεν θα είναι και τόσο ελκυστικό σε έναν ιδιώτη επενδυτή. Αλλά ακόμη και με το σενάριο αυτό ο Προβλήτας Ι θα μπορούσε να αποσπάσει ένα μεγάλο μερίδιο του εγχώριου φορτίου από τον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ, αν η δική του ποιότητα εξυπηρέτησης είναι καλύτερη. Κατά μείζονα λόγο, αν λογικά ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι αφεθεί ελεύθερος ως προς τιμολόγηση και κανονισμούς εργασίας, τότε το μεγαλύτερο μέρος του εγχώριου φορτίου θα προτιμήσει τον Προβλήτα Ι έναντι του παραδοσιακού ΣΕΜΠΟ.

Εκτός από τους κανονισμούς εργασίας, υπάρχει και ένας ακόμη λόγος που ο ιδιώτης του Προβλήτα Ι θα είναι πολύ πιο ελεύθερος να τιμολογήσει τις υπηρεσίες του ανταγωνιστικά από ό,τι ο υπόλοιπος ΣΕΜΠΟ. Όπως είναι σήμερα τα πράγματα, ένα σημαντικό μέρος των εσόδων του ΣΕΜΠΟ δεν πηγαίνει για την ίδια ανάπτυξη του Σταθμού, αλλά για τη σταυρωτή επιδότηση άλλων, μη ανταποδοτικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ, όπως το επι-

βατικό λιμάνι, το συμβατικό φορτίο και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Αυτές είναι δραστηριότητες για τις οποίες λογικά ο ΟΛΠ δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση από τον κρατικό προϋπολογισμό, στο βαθμό που υποχρεούται από το κράτος να τις διατηρεί ενεργές ενώ δεν είναι κερδοφόρες. Τέτοια βάρη σίγουρα δεν θα έχει ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, και αυτό μπορεί να αποδειχθεί καθοριστικό στην έκβαση του ανταγωνισμού του με τον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ.

Από τουλάχιστον όλα τα ανωτέρω, είναι σαφές ότι η επέκταση του Προβλήτα Ι δεν θα είναι και τόσο απλή υπόθεση για τον ΟΛΠ. Έτσι κι αλλιώς, η προοπτική αυτή θα πάρει μερικά χρόνια για να υλοποιηθεί πλήρως, ακόμη και στην καλύτερη περίπτωση που ο διαγωνισμός για την παραχώρηση δεν καθυστερήσει (αυτός σίγουρα θα είναι «δύσκολος», μια και θα είναι η πρώτη φορά που γίνεται σε ελληνικό container terminal). Αυτό δίνει κάποιο χρονικό περιθώριο στον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ για να προετοιμαστεί και να λάβει σοβαρά διαρθρωτικά μέτρα προσαρμογής, κυρίως στα τιμολόγια και στους κανονισμούς εργασίας του, ώστε όχι μόνο να περιορίσει στο ελάχιστο τις

παρενέργειες της εξέλιξης αυτής, αλλά να την εκμεταλλευθεί κιόλας προς όφελός του, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά του και εκσυγχρονίζοντας τη λειτουργία του. Η παραχώρηση και άλλων κομματιών του ΣΕΜΠΟ (περιλαμβανομένου και του μελλοντικού Προβλήτα ΙΙΙ) με την ίδια μέθοδο θα μπορούσε να βοηθήσει στο στόχο αυτό, αρκεί να γίνει με διαφάνεια και ισονομία και να μην οδηγήσει σε μονοπωλιακές ή μονοψωνιακές καταστάσεις. Η επέκταση του

Προβλήτα Ι, αν γίνει σωστά, μπορεί να είναι ο προπομπός για παρόμοιες παραχωρήσεις στο μέλλον.

Οι εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί για τον Προβλήτα Ι φαντάζουν ως η σοβαρότερη λειτουργική μετεξέλιξη του ΟΛΠ εδώ και πολλά χρόνια. Στην άκρη του τούνελ, ο ΟΛΠ θα κληθεί να λειτουργήσει σε μια πιο ελεύθερη λιμε-

νική αγορά μέσα στην ίδια του τη γειτονιά. Αν είναι

όντως έτσι, στο μεταβατικό διάστημα που μεσολαβεί, η κυβέρνηση θα πρέπει να βοηθήσει τον ΟΛΠ θεσμικά, απαλλάσσοντάς τον από την υποχρέωση σταυρωτής επιδότησης μη κερδοφόρων δραστηριοτήτων του μέσω του ΣΕΜΠΟ, διατυπώνοντας σωστές προδιαγραφές για το διαγωνισμό παραχώρησης και παρεμβαίνοντας για την διασφάλιση της απαραίτητης εργασιακής ειρήνης. Στην αντίθετη περίπτωση, ο Προβλήτας Ι διατρέχει τον κίνδυνο να αναδειχθεί όχι η αιχμή του δόρατος που θα οδηγήσει τον ΟΛΠ σε καλύτερες μέρες, αλλά ένας Δούρειος Ίππος που θα οδηγήσει το λιμάνι του Πειραιά σε δυσάρεστες περιπέτειες.



Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



TSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

Πρέπει να βρούμε μια νέα Αδριατική



Ο κ. Μανιαδάκης, σχολιάζοντας τις πρόσφατες εξαγγελίες του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη για την απελευθέρωση του ναυτολογίου σε 4 λιμάνια, εξέφρασε την άποψη ότι πρόκειται για σταδιακό βήμα προς την πλήρη απελευθέρωση, ενώ το αποσύνδεσε από το θέμα των αυξήσεων του ναυτολογίου λέγοντας πως μία αύξηση τουλάχιστον 10% στο ναυτολόγιο θα είναι λογική με βάση το αυξανόμενο κοστολόγιο που έχουν τα πλοία λόγω καυσίμου.

Ο κ. Μανιαδάκης, αναφερόμενος στο παράδειγμα των γραμμών της Αδριατικής, όπου οι Μινωικές Γραμμές έχουν καταφέρει σημαντικά θετικά αποτελέσματα έναντι των ανταγωνιστών ιταλικών ακτοπλοϊκών εταιρειών, επισήμανε ότι «ακόμα κι αν δεν υπάρχει μια νέα Αδριατική θα πρέπει να τη βρούμε», τονίζοντας ότι το Αιγαίο είναι πεπερασμένων δυνατοτήτων για τις Μινωικές, και δεν προβλέπουν περαιτέρω επέκταση.

Γεγονός που επιβεβαιώνεται από τους αριθμούς, μιας και το 70% των εσόδων της κρητικής εταιρείας προέρχεται ήδη από τις γραμμές της Αδριατικής, όπως επίσης και το 70% των κερδών τους αφήνοντας λειτουργικό περιθώριο κέρδους στις συγκεκριμένες γραμμές έως 40% (ο ναύλος στις γραμμές Αδριατικής είναι απελευθερωμένος) ενώ στις γραμμές του Αιγαίου είναι κάτω από το 30%. Σύμφωνα με το διευθύνοντα σύμβουλο των Μινωικών, η εταιρεία έχει κατακτήσει σημαντική τεχνογνωσία στην επιβατηγό ναυτιλία, την οποία εντός της προσεχούς πενταετίας θα την εκμεταλλευθούν περισσότερο επεκτείνοντάς την και σε άλλες γεωγραφικές περιοχές όπως η Δυτική Μεσόγειος και η Βόρεια Θάλασσα.

Άλλωστε, η πιστή εφαρμογή της στρατηγικής περιορισμού των δαπανών, ο εξορθολογισμός των δρομολογίων με αποτέλεσμα την αύξηση των πληροτήτων μετά την πώληση δύο πλοίων και η σημαντική μείωση του δανεισμού οδήγησαν σε θεαματική αύξηση τη λειτουργική κερδοφορία, τα καθαρά κέρδη και ό-

Ακολουθήσαμε τον πλου Πάτρα - Βενετία με το πλοίο των Μινωικών Γραμμών «Pasiphae Palace», προσκαλεσμένοι της διοίκησης της κρητικής ακτοπλοϊκής εταιρείας.

Στη διάρκεια του ταξιδιού είχαμε την ευκαιρία να ανταλλάξουμε απόψεις με το διευθύνοντα σύμβουλο των Μινωικών Γραμμών κ. Αντώνη Μανιαδάκη γύρω από τα τεκτονόμενα της ελληνικής ακτοπλοΐας.



Ο κ. Αντώνης Μανιαδάκης

λους τους χρηματοοικονομικούς δείκτες της κρητικής εταιρείας.

Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών των Μινωικών Γραμμών μειώθηκε οριακά κατά 1,1% και ανήλθε στα 191,5 εκατ. ευρώ έναντι 193,6 εκατ. ευρώ το 2003. Τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) ανήλθαν στα 60,0 εκατ. ευρώ έναντι 53,2 εκατ. ευρώ το 2003 παρουσιάζοντας αύξηση κατά 12,7%, ενώ το περιθώριο λειτουργικού κέρδους αυξήθηκε από 27,5% σε 31,3%. Οι χρεωστικοί τόκοι μειώθηκαν κατά 12,2% και διαμορφώθηκαν σε 27,2 εκατ. ευρώ το 2004 από 30,9 εκατ. ευρώ την προηγούμενη χρήση. Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας αυξήθηκαν κατά 166,2% και ανέρχονται σε 9,5 εκατ. ευρώ έναντι 3,6 εκατ. ευρώ το 2003. Τα κέρδη ανά μετοχή για το 2004 διαμορφώθηκαν σε 0,13 ευρώ ανά μετοχή έναντι 0,05 ευρώ το 2003.

Ενισχύοντας τη στρατηγική της για εστίαση της δραστηριότητας στον αμιγώς ναυτιλιακό τομέα η εταιρεία, το Φεβρουάριο 2005, ρευστοποίησε τη συμμετοχή της ποσοστού 6,81% στην Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Airlines), ενώ παράλληλα αύξησε τη συμμετοχή της στην Hellas Flying Dolphins κατά 1,72% διαμορφώνοντάς τη σε 33,31%.

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®

**Delivered on a plate,
as and when you require**



TEL: +30 210 4148800 (30 lines), +30 210 4632546 / 4630808, FAX: +30 210 4133056 / 4133406 / 4631355 / 4625563
TLX: 211861 MEMA/211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com
EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64, SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE





OCEAN TRAILER

«OCEAN TRAILER» είναι η ονομασία του πλοίου που θα συμπεριληφθεί στο στόλο της Hellenic Seaways.

Πρόκειται για RO/RO Cargo, ολικού τონάζ 30,600 GT, με ημερομηνία καθέλκυσης την 1η Ιουλίου του 1987 στο ναυπηγείο Shimonoshaki της Ιαπωνίας.

Το πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής υπεγράφη στις 8 Φεβρουαρίου του 2005, όπου και το πλοίο ύψωσε την κυπριακή σημαία. Από το λιμάνι παράδοσης, που ήταν η Nagoya, αναχώρησε στις 11/2 με λιμάνια ανεφοδιασμού τη Σιγκαπούρη και τη Yeddah. Επόμενος σταθμός ήταν το Σουέζ, για να φτάσει στον Πειραιά στις 3 Μαρτίου του 2005. Η εταιρεία δεν έχει αποφασίσει ακόμα για το που θα δρομολογηθεί το πλοίο.



Ο πλοίαρχος Ελ. Κατράνης

Ο ύπαρχος Σω. Λεμονίδης



Ο ανθυποπλοίαρχος
Εμμ. Βαρβάκης



[Παρουσίαση]

Τεχνικά χαρακτηριστικά

Τύπος πλοίου:	RO/RO CARGO
Ναυπηγείο:	Shimonoshaki Japan
Ημερομηνία καθέλκυσης:	01/07/87
Ολικό μήκος:	192,50 m
Μήκος μεταξύ καθέτων:	175,00 m
Ύψος:	27,00 m
Βάθος:	21,24 m
Ολικό τονάζ:	30.600 GT
Σημεία:	Κύπρου
Νηολόγιο:	Λεμεσός
Μεγίστη ταχύτητα:	23,76 Knt
Ταχύτητα υπηρεσιακή:	21,50 Knt



Από αριστερά: Α' μηχανικός Ιωάννης Δημητριάδης, Β' μηχανικός Βασίλειος Ηλιάδης, Γ' μηχανικός Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, προϊστάμενος ηλεκτρολόγος Ιωάννης Φράγκος, μηχανοδηγός Μιχαήλ Τριβιζάκης



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

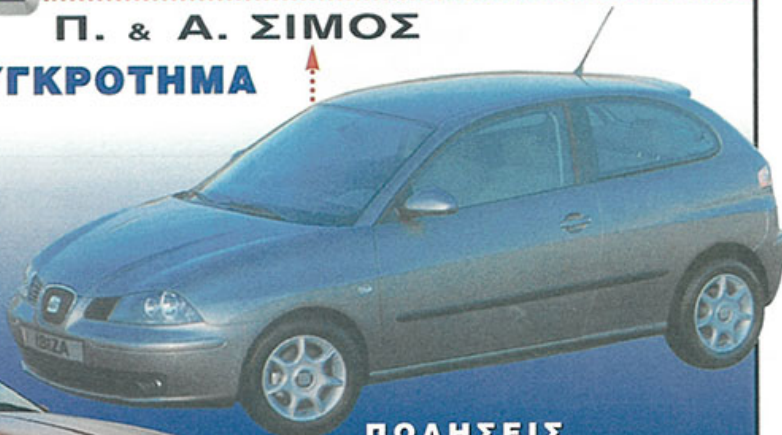


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**Εως 60 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ**

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



Η πρόσφατη ανακοίνωση της γερμανικής αεροπορικής εταιρείας Lufthansa, σχετικά με την εξαγορά της προβληματικής ελβετικής εταιρείας Swiss, αντικατοπτρίζει το καινούργιο σκηνικό που ήδη διαμορφώνεται στην ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά.

Οι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς αναζητούν λύσεις που θα επιτρέψουν τον περιορισμό των δαπανών τους αλλά και τη βελτίωση των αποτελεσμάτων. Η στρατηγική βασίζεται στη διατήρηση του δικτύου τους και στην προσέλκυση επιβατών που μέχρι πρόσφατα αδυνατούσαν να προσεγγίσουν.

Το μέλλον των ευρωπαϊκών αερομεταφορών

Πιο συγκεκριμένα, οι συγχωνεύσεις και εξαγορές που παρατηρούνται έχουν σκοπό την ενδυνάμωση της παρουσίας των κολοσσικών αερομεταφορών στις αγορές που ήδη γνωρίζουν, αλλά και τη διεύρυνση αγορών, όπου μικρότεροι αερομεταφορείς έχουν ιδιαίτερη και καλά σχεδιασμένη διεύρυνση και αποδοτικότητα. Η πρώτη σημαντική εξαγορά στην ευρωπαϊκή αεροπορική αγορά ήταν η εξαγορά της KLM από την Air France. Και οι δύο αερομεταφορείς καλλιεργούσαν για σειρά ετών σημαντικές συμμαχίες και συνενώσεις και είχαν ήδη

ένα «βεβαρημένο» παρελθόν από αδόκιμα «φλερτ» και αποτυχημένους «αρραβώνες». Ο ολλανδικός αερομεταφορέας, με ιδιαίτερα σημαντικό υπερατλαντικό δίκτυο, ήταν μια σημαντική εναλλακτική λύση για το γαλλικό αερομεταφορέα, που είχε πικρή εμπειρία από την αποτυχημένη συνεργασία του με την ιταλική Alitalia. Η Air France είχε ήδη εξαγοράσει όλους τους σημαντικούς «αντιπάλους» εντός των συνόρων της και είχε δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην επιτυχημένη παρουσία του συμμαχικού της δικτύου εντός και εκτός Ευρώπης. Η εξαγορά

της KLM δεν είχε σκοπό τον «αφανισμό» του ολλανδικού αερομεταφορέα, αλλά, αντιθέτως, την απρόσκοπτη παρουσία και ενίσχυσή του σε αγορές όπου παρουσιάζει επιτυχημένη παρουσία. Η κίνηση της Air France δεν αντιμετωπίστηκε αρνητικά ούτε από τη γαλλική αλλά ούτε και την ολλανδική κοινή γνώμη, αφού τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου είναι πλέον εύρωστα και τα δικαιώματα - κεκτημένα των εργατικών συνδικάτων, προς το παρόν, δεν κλονίστηκαν.

Στην ίδια λογική με το παράδειγμα της Air France-KLM κινείται η απόφαση της Lufthansa ως προς την εξαγορά της εξαιρετικά ζημιωγόνου και προβληματικής Swiss. Η ελβετική εταιρεία προήλθε, ως γνωστόν, μετά την κατάρρευση της κάποτε πανίσχυρης και ακλόνητης Swissair, η οποία όμως και πάλι αντιμετωπίζει σήμερα ένα αβέβαιο και απαισιόδοξο οικονομικό μέλλον.

Η Lufthansa έχει ήδη εξασφαλίσει την απόλυτη συνεργασία όλων των σημαντικών γειτονικών της αερομεταφορέων (Austrian Airlines, SAS, LOT, Luxair κτλ.) και επιθυμεί να κυριαρχήσει ολοκληρωτικά στους ουρανούς της κεντρικής Ευρώπης με την απόκτηση πλειοψηφικού μεριδίου στην υπό κατάρρευση Swiss.

Ο γερμανικός αερομεταφορέας επιδιώκει την εξαγορά και συνεργασία μιας εταιρείας χωρίς εσωτερικό δίκτυο και με σημαντική απήχηση διεθνώς, ακολουθώντας το επιτυχημένο εγχείρημα που εγκαίνιασε στην ίδια λογική η Air France.

Η Lufthansa δεν επιθυμεί την πλήρη συγχώνευση της με την ελβετική εταιρεία αλλά, αντιθέτως, ανακοίνωσε ότι θα διατηρήσει την ανεξαρτησία της εταιρικής ταυτότητας των δύο εταιρειών.

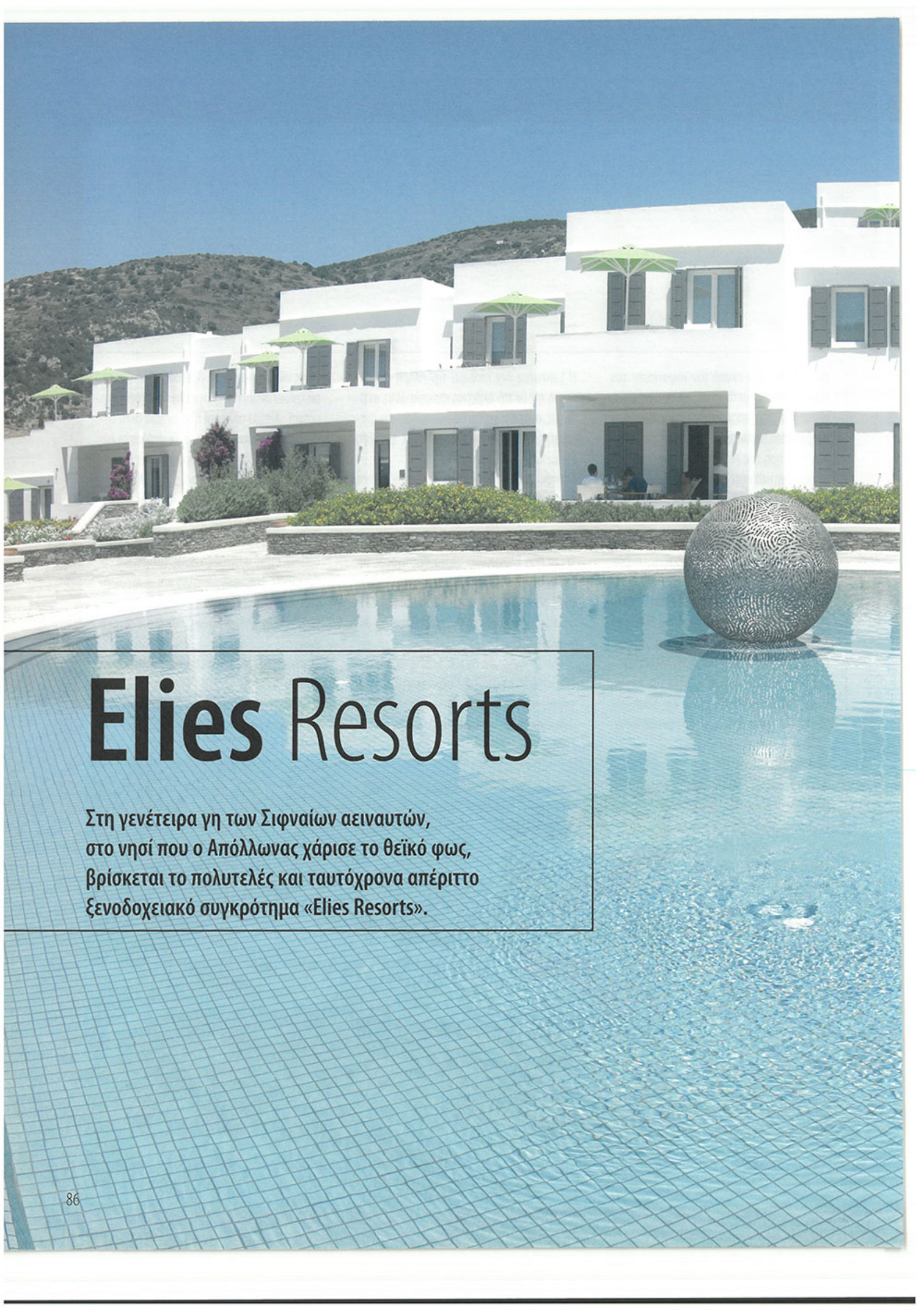
Σκοπός είναι η από κοινού δραστηριοποίηση σε παράλληλες αγορές και όχι η πλήρης ένωση και σύγχυση των δραστηριοτήτων τους. Η εξαγορά της Swiss από τη Lufthansa θα αναταράξει τα ήδη κλονισμένα ύδατα στις αγορές της Ευρώπης, αφού πλέον θα έχουν υπερισχύσει τρεις μόνο ογκόλιθοι στο χώρο. Σαφές είναι πάντως το προβάδισμα της γερμανόφωνης συνεργασίας.

British Airways, Air France, Lufthansa και από εκεί και έπειτα μικροί περιφερειακοί αερομεταφορείς που θα πρέπει να επιλέξουν βιαστικά συμμάχους και... στρατόπεδα.

Εκτός ανταγωνισμού θα βρεθούν πολύ γρήγορα, αν δεν αντιδράσουν, η ιταλική -και προβληματική- Alitalia αλλά και η γιγαντιαία αλλά δυσλειτουργική ισπανική Iberia. Οι υπόλοιποι ευρωπαϊκοί εθνικοί αερομεταφορείς (Aer Lingus, Luxair, SAS, Finnair, Austrian, LOT, CSA, Malev, Tap Air Portugal κ.ά.) έχουν ήδη εξασφαλίσει τις απαραίτητες συνεργασίες και κινούνται με σταθερά και προσεκτικά βήματα στη σκιά των ομίλων όπου συμμετέχουν. Η Ολυμπιακή, οι Κυπριακές Αερογραμμές αλλά και οι περισσότερες «μικρές» μεσογειακές εταιρείες παραμένουν ακόμη απομονωμένες και εκτός συμμαχιών.

Τα προφητικά λόγια της Loyola de Palacio επαληθεύονται: Στο μέλλον θα υπάρξουν μόνο τρεις σημαντικοί αερομεταφορείς στην Ευρώπη και αρκετοί μικρότεροι και περιφερειακοί.





Elies Resorts

Στη γενέτειρα γη των Σιφναίων αειναυτών,
στο νησί που ο Απόλλωνας χάρισε το θεϊκό φως,
βρίσκεται το πολυτελές και ταυτόχρονα απέριπτο
ξενοδοχειακό συγκρότημα «Elies Resorts».



Το «Elies Resorts» είναι στην τοποθεσία του γραφικού όρμου του Βαθιού με τα καταγάλανα νερά και τις ξανθές αμμουδιές, 10 χιλιόμετρα από την πρωτεύουσα της Σίφνου, Απολλωνία, και 15 χλμ. από το λιμάνι Καμάρες.



Το ξενοδοχειακό συγκρότημα βρίσκεται κοντά στις «δημοφιλείς» σιφναιικές παραλίες της Χρυσοπηγής και του Πλατύ Γιαλού, ενώ απέχει λίγα χιλιόμετρα από το χωριό Κάστρο, γνωστό τοις πάσι για την περίφημη αρχιτεκτονική των σπιτιών του και για την υπέροχη θέα στο Αιγαίο.



Το «Elies Resorts» χτίστηκε σε μια έκταση 50.000 τ.μ. με στόχο να δημιουργήσει ένα εμπνευσμένο ξενοδοχειακό συγκρότημα για απαιτητικούς πελάτες όπου η απέρριπτη κυκλαδίτικη αρχιτεκτονική συνδυάζεται με την πολυτελή ατμόσφαιρα των... πέντε αστέρων.



Το κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από τρεις κτιριακούς τομείς με ποικίλο δομικό διακανονισμό, όπως τα «σπίτια» γύρω από την πισίνα ενώ οι καμπάνες είναι διασκορπισμένες σε διάφορα σημεία του συγκροτήματος, περικυκλωμένες ολόγυρα από σπάνια βλάστηση.



Η δομή του «Elies Resorts» αντανakλά την ιδέα των παραδοσιακών κυκλαδίτικων κτισμάτων με γραφικά στοιχεία που στο σύνολό τους εκφράζουν την τέχνη του νησιού.

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

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

AP. 61/2003 • 6.7.2003 • ΤΡΑΧ. 5,90

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

Εκπαίδευση ετοιμότητας
με τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών
της Εθνικής Σημασίας
συνοδός των εξελίξεων

naftikachronika.gr

Μέχρι τα μέσα του 2005 ο Inmarsat πρόκειται να θέσει σε γεωστατική τροχιά γύρω από τη Γη της τελευταίας γενιάς δορυφόρους Inmarsat I-4. Ήδη ο πρώτος δορυφόρος εκτοξεύτηκε με επιτυχία από το Cape Canaveral της Φλόριντα στις 11 Μαρτίου 2005, ενώ ο δεύτερος αναμένεται να εκτοξευθεί μέσα στον ερχόμενο Ιούλιο.

Οι νέοι δορυφόροι του Inmarsat αναβαθμίζουν τις υπηρεσίες Fleet

Οι νέοι δορυφόροι θα επιτρέψουν στον Inmarsat να εισαγάγει την υπηρεσία BGAN, που θα επιτρέπει (σε land terminal users αρχικά και αργότερα στη ναυτιλία) τη χρέωση συστημάτων μεταφοράς δεδομένων με ταχύτητα μέχρι 512 kbps, κάτι δηλαδή αντίστοιχο με τις επίγειες υπηρεσίες DSL και δυνατότητα ταυτόχρονης χρήσης καναλιού φωνής. Οι νέοι δορυφόροι έχουν σχεδιαστεί επίσης έτσι ώστε να αναβαθμίσουν ορισμένες από τις υπάρχουσες υπηρεσίες Inmarsat, μεταξύ αυτών και τις υπηρεσίες Inmarsat Fleet. Συγκεκριμένα, οι υπηρεσίες Fleet θα αναβαθμιστούν ως εξής: Fleet 77: Αύξηση της ταχύτητας μεταφοράς δεδομένων μέχρι 128 kbps.

Fleet 55 και 33: Επέκταση της περιοχής κάλυψης των υπηρεσιών Fleet 55 και 33 από «spot beam» σε παγκόσμια κλίμακα.

Fleet 33, 55, 77: Δυνατότητα υπηρεσίας Call Waiting, δίνοντας στο χρήστη το δικαίωμα να αποδεκτεί ή να απορρίψει εισερχόμενες κλήσεις για επικοινωνία φωνής κατά τη διάρκεια μεταφοράς δεδομένων με την υπηρεσία MPDS.

Η τελετή εκτόξευσης του νέου δορυφόρου ήταν εντυπωσιακή και την παρακολούθησαν εκπρόσωποι από τις κορυφαίες εταιρείες του χώρου των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών. Από την ελληνική αγορά, παρευρέθη ο κ. Δημήτρης Τσικόπουλος, ιδρυτής και πρόεδρος της Navarino Telecom, που συγκαταλέγεται στους δέκα μεγαλύτερους παροχείς υπηρεσιών Inmarsat στον κόσμο. Ο κ. Τσικόπουλος δήλωσε: «Με μεγάλη μου χαρά υπήρξα αυτόπτης μάρτυρας ενός γεγονότος που σηματοδοτεί μια νέα εποχή για το χώρο των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών».

Σημαντικά κίνητρα για αντικατάσταση

των Inm A τερματικών με κάποιο από τα Fleet 77, 55 ή 33

Το Fleet αποτελεί σήμερα το πιο εξελιγμένο σύστημα για υπηρεσίες μεταφοράς δεδομένων και φωνής μέσα από το σύστημα δορυφόρων του Inmarsat, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα των τηλεπικοινωνιών μιας ναυτιλιακής εταιρείας, ενώ συγχρόνως μειώνει το κόστος τους. Οι ολοένα αυξανόμενες πωλήσεις όλων των τύπων τερματικών



Ο κ. Jim Parm, Vice President της Stratos, με τον κ. Δημήτρη Τσικόπουλο, πρόεδρο της Navarino Telecom, στο Cape Canaveral της Φλόριντα

Fleet (Fleet 77, 55 και 33) δηλώνουν το μεγάλο ενδιαφέρον της αγοράς για το συγκεκριμένο σύστημα. Αξιοσημείωτο είναι το ενδιαφέρον που δείχνουν οι κάτοχοι Inm A τερματικών για τα προϊόντα Fleet, ιδιαίτερα τώρα που ο Inmarsat παρέχει τη χορήγηση ειδικών κινήτρων για απόσυρση και αντικατάσταση του ξεπερασμέ-

νου πλέον Inm A με κάποιο από τα τερματικά της οικογένειας Fleet. Η Navarino, σε συνεργασία με τους επίγειους δορυφορικούς σταθμούς της Stratos, αλλά και με τον κορυφαίο κατασκευαστή Fleet τερματικών Thrane&Thrane, προσφέρει ένα από τα πιο ολοκληρωμένα εκπαιδευτικά πακέτα στην αγορά.

Μια αξιέπαινη πρωτοβουλία

Το διοικητικό συμβούλιο της Women's International Shipping and Trading Association (WISTA) Hellas επισκέφθηκε στις 7 Μαρτίου 2005 το Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ», θέλοντας να γνωρίσει από κοντά τα παιδιά που συμμετέχουν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμά της, καθώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το σωματείο στην καθημερινή λειτουργία του.

Η επίσκεψη αυτή πραγματοποιήθηκε με την ευκαιρία της πρωτοβουλίας που ανέλαβε η WISTA Hellas, να ενισχύσει οικονομικά την «ΑΡΓΩ» με μέρος του χρηματικού ποσού που συγκεντρώθηκε στον ετήσιο χορό του συλλόγου, που πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της WISTA Hellas δεσμεύτηκαν να υποστηρίξουν και στο μέλλον τις προσπάθειες που καταβάλλουν οι υπεύθυνοι και το προσωπικό του ιδρύματος, προκειμένου να βοηθήσουν αυτά τα παιδιά στις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στη ζωή τους. Ειδικότερα, το Σωματείο Ναυτικών Γονέων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ» είναι ένα ειδικώς ανεγνωρισμένο σωματείο, που παρέχει εκπαίδευση, επαγγελματική κατάρτιση και εξειδικευμένες υπηρεσίες σε άτομα με ειδικές ανάγκες, τα οποία είναι παιδιά ναυτικών. Η «ΑΡΓΩ» ξεκίνησε από το 1985 με πρωτοβουλία μιας μικρής ομάδας γυναικών-συζύγων ναυτικών, που είχαν παιδιά με ειδικές ανάγκες. Σήμερα διοικείται από 9μελές συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από 7 γονείς και 2 μέλη (ένας εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και ένας εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος).

Η «ΑΡΓΩ» απευθύνεται σε οικογένειες ναυτικών που έχουν άτομα με νοητική υστέρηση, αυτισμό, κινητικές δυσκολίες και άλλες αναπηρίες.

Το σωματείο εποπτεύεται από το υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και από το 1998 έχει πιστοποιηθεί ως εξειδικευμένο κέντρο για υλοποίηση ολοκληρωμένων ευρωπαϊκών προγραμμάτων κατάρτισης καθώς και ως κέντρο συνοδευτικών - υποστηρικτικών υπηρεσιών.

Το έργο της «ΑΡΓΩ» εστιάζεται στη βελτίωση των όρων διαβίωσης και ανάπτυξης του ατόμου, με πλήρη σεβασμό των ιδιοτελειών και των αναγκών του. Ο φορέας υιοθετεί και προάγει το μοντέλο της ημιαυτόνομης διαβίωσης και των προστατευμένων επαγγελματικών εργαστηρίων, χωρίς να απορρίπτει την αυτόνομη και ανεξάρτητη διαβίωση, όταν αυτό είναι εφικτό.



Στιγμιότυπα από την επίσκεψη του διοικητικού συμβουλίου της WISTA στο σωματείο «Η ΑΡΓΩ»

Ένα βιβλίο για τη Ναυτιλία αλλιώς από τα άλλα

Πρόσφατα διάβασα το βιβλίο των καθηγητών Κορρέ - Θανόπουλου (Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, Εκδόσεις Interbooks, 2005) για την εμπορική ναυτιλία, που διαφέρει από οτιδήποτε άλλο έχω δει να δημοσιεύεται τα τελευταία χρόνια.

Πρώτα απ' όλα διαφέρει ο τρόπος γραψίματος, ο οποίος είναι απλός και σαφής, σε σημείο που να προξενεί έκπληξη. Η εξεζητημένη έκθεση ιδεών που αναμένει κανείς από ένα βιβλίο με αυτό το αντικείμενο έχει δώσει τη θέση της σε μια ανάλαφρη σειρά από υψηλού επιπέδου πραγματείες για τον τρόπο που λειτουργεί το ναυτιλιακό σύστημα. Προφανής στόχος των συγγραφέων είναι να διδάξουν μεν ακαδημαϊκά, χωρίς όμως να παγιδεθούν -όπως συχνά γίνεται- στη στερεότυπη διατύπωση, στην ξύλινη γλώσσα και στην απώλεια της ουσίας για τη λεπτομέρεια.

Η μετάβαση από τη θεωρία του πρώτου μέρους στην πραγματικότητα της ανταγωνιστικότητας του σήμερα -προς το τέλος του βιβλίου- επιτυγχάνεται μέσα από αναλύσεις για το μεταβαλλόμενο κανονιστικό πλαίσιο, εξηγήσεις του τρόπου λειτουργίας των εργαλείων που χρησιμοποιεί η σύγχρονη λειτουργική διαχείριση, σχολιασμό των τρόπων με τους οποίους ασκείται η εταιρική διακυβέρνηση και παραλληλισμού των ισχυόντων στους τομείς του μάρκετινγκ και χρηματοδότησης με άλλους βιομηχανικούς χώρους. Το βιβλίο καταλήγει σ' ένα ιδιαίτερα ψαγμένο κεφάλαιο, που τιτλοφορείται "Πρακτικές Σκέψεις ενός Εφοπλιστή", στο οποίο συζητούνται ειδικά θέματα όπως στρατηγικές επιβίωσης κατά τις περιόδους ύφεσης.

Ένα καλό βιβλίο για τη βιβλιοθήκη του γραφείου μας -και γιατί όχι των πλοίων μας- στο οποίο είναι βέβαιο ότι θα ανατρέχουμε συχνά.

Βραβείο Ποιότητας και Prestige στον όμιλο Marichem Marigases

Με το βραβείο «Actualidad 21st Century Gold Star» διακρίθηκε πρόσφατα ο όμιλος Marichem Marigases. Πρόκειται για διεθνές βραβείο Ποιότητας και Prestige, το οποίο οργανώθηκε από το διεθνή όμιλο Actualidad. Επί πενήντα συνεχόμενα χρόνια, ο όμιλος Marichem Marigases κατασκευάζει και προμηθεύει χημικά προϊόντα υψηλών προδιαγραφών, επιχρίσματα, χημικό εξοπλισμό, μηχανήματα καθαρισμού υψηλής πίεσης, αέρια και ψυκτικά, μηχανήματα και εξοπλισμό ηλεκτροσυγκόλλησης, καθώς και παρέχει υπηρεσίες επιθεωρήσεων και επισκευών πυροσβεστήρων, σωστικών λέμβων κ.λπ. στη ναυτιλία και σε άλλες βιομηχανίες. Ο όμιλος έχει πρωτοστατήσει στην καλλιέργεια και προώθηση της περιβαλλοντογικής συνείδησης στο πλαίσιο της χημικής βιομηχανίας, δίνοντας πρωτεύουσα σημασία στη διαδικασία κατασκευής των προϊόντων του. Η ιδεολογία του ομίλου ήταν και παραμένει

να προσφέρει στους πελάτες μια εναλλακτική λύση: υψηλής ποιότητας προϊόντα άρρηκτα συνδεδεμένα με τις πιο ανταγωνιστικές τιμές.

Η εμπειρία και η γνώση, που έχει αποκτήσει ο όμιλος, έχουν καταστήσει εφικτό να χειρίζεται και τις πλέον απαιτητικές καταστάσεις, παρέχοντας ταχεία και αποτελεσματική λύση σε κάθε ζήτηση που προβάλλεται από τον πελάτη. Η αποτελεσματικότητα του δικτύου Marichem Marigases έχει επιτευχθεί μέσω της συνεχούς και επίμονης εργασίας του εξειδικευμένου προσωπικού του. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλες οι διαδικασίες λειτουργίας και παραγωγής του ομίλου είναι σύμφωνες και εγκεκριμένες με τα διεθνή κριτήρια του ISO.



Εργασιακές σχέσεις στις τουριστικές επιχειρήσεις

Νομική προσέγγιση

των Μυλωνόπουλου Δημήτρη - Μέντη Γρηγόρη - Μοίρα Πολυξένης, εκδόσεις «Προπομπός»

Το βιβλίο «Εργασιακές Σχέσεις στον Τουρισμό» είναι αποτέλεσμα της μακρόχρονης και συστηματικής συνεργασίας τριών επιστημόνων με εμπειρία στον τουριστικό χώρο, στη συγγραφή και στη διδασκαλία των εκπαιδευτικών ΤΕΙ Ηπείρου, Μυλωνόπουλου Δημήτρη και Μοίρα Πολυξένης και

του δικηγόρου Μέντη Γρηγόρη. Καταβλήθηκε επίμονη προσπάθεια ώστε το πόνημα αυτό να καταστεί εύληπτο και χρήσιμο στον αναγνώστη που ασχολείται με την όποια ιδιότητα (επιστήμων, εργαζόμενος, εργοδότης, φοιτητής, συνδικαλιστής, δημόσιος υπάλληλος κ.λπ.) στο πολυσχιδές πεδίο του τουρισμού.



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



Ό,τι πρέπει να ξέρετε για το Marine Insurance

Η iCon, International Training (www.icon.gr), που εκπαιδεύει επαγγελματίες σε αποκλειστική συνεργασία με κορυφαία βρετανικά πανεπιστήμια και σχετικούς επαγγελματικούς οργανισμούς, πραγματοποιεί εξειδικευμένο και δοκιμασμένο σεμινάριο Marine Insurance διάρκειας ενός μηνός με μερική απασχόληση.

Το πρόγραμμα απευθύνεται σε άτομα που θέλουν να αποκτήσουν τα κατάλληλα προσόντα για επιτυχία στο χώρο του Marine Insurance. Γι' αυτό χρειάζονται,

όχι μόνο θεωρητική γνώση, αλλά και να κατανοήσουν πώς δουλεύει η πράξη και ποια είναι τα λεπτά σημεία που πρέπει να προσέξουν για να είναι αποτελεσματικοί στη δουλειά τους.

Εκπαιδευτές είναι γνωστοί και επιτυχημένοι θαλασσοασφαλιστές. Παρουσιάζουν το γνωστικό υπόβαθρο, που το συμπληρώνουν με ασκήσεις, ανάλυση και συζήτηση

πραγματικών παραδειγμάτων, ώστε οι εκπαιδευόμενοι να ενδυναμωθούν για επιτυχία στο δύσκολο, ανταγωνιστικό, αλλά εξαιρετικά ενδιαφέροντα και αποδοτικό αυτόν τομέα της ναυτιλίας.

Το πρόγραμμα έχει διάρκεια ενός μηνός περίπου και είναι απόλυτα προσαρμοσμέ-

νο στις ανάγκες και απαιτήσεις των στελεχών του ναυτιλιακού χώρου.

Οι διαλέξεις συμπληρώνονται από ασκήσεις, ανάλυση και συζήτηση πραγματικών παραδειγμάτων. Σε όλους τους συμμετέχοντες θα

χορηγηθεί Βεβαίωση Παρακολούθησης. Για περισσότερες πληροφορίες, επικοινωνήστε με το εκπαιδευτικό κέντρο της iCon International Training, Δημητράκοπούλου 49Α Κουκάκι.

Τηλέφωνα επικοινωνίας: 210-92.48.534, 210-92.48.065, fax: 210-92.48.695, E-mail: icon@icon.gr, info@icon.gr Site: www.icon.gr



Love Letters

Εγκαινιάστηκε η ατομική έκθεση ζωγραφικής της Χριστίνας Κόκκου με τίτλο «LOVE LETTERS».

Τα έργα της μοιάζουν με σκηνές από λησμονημένους μύθους ή δοξασίες, στην ουσία όμως αποτελούν μεταφορές της σύγχρονης εποχής. Μιας εποχής όπου ο άνθρωπος είναι παγιδευμένος στο δικό του κόσμο, κι αυτό γιατί η Χριστίνα Κόκκου τοποθετεί πάντα τους χαρακτήρες της σε έναν ιδιωτικό χώρο, σε μian ιδιωτική σφαίρα.

Η Χριστίνα Κόκκου γεννήθηκε το 1971 στη Σταυρούπολη και έχει τη βελγική υπηκοότητα. Κατέχει πτυχίο του «Hoger secundair kunstonderwijs»



από το «Synt-Maria» της Αμβέρσας. Από το 1990 έως 1993 μαθήτευσε στη Βασιλική Ακαδημία Καλών Τεχνών της Αμβέρσας.

Ζει και εργάζεται στο Βέλγιο.

Η έκθεση θα διαρκέσει έως το Σάββατο 23 Απριλίου 2005.

Γκαλερί της Έρσης, Κλεομένους 4, Αθήνα

NAVIGATOR 2005

Με θέμα τις «Συνέπειες των διεθνών κανονισμών ασφάλειας και πόσο έχουν επηρεάσει τη ναυτιλία», η Navigator S.A διοργανώνει στις 29 Ιουνίου το «Navigator 2005». Το ναυτιλιακό συνέδριο, το οποίο θα διεξαχθεί την Τετάρτη, 29 Ιουνίου 2005, στο ξενοδοχείο Athens Ledra Marriott, τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά - τμήμα Ναυτιλια-

κών Σπουδών.

Στο συνέδριο θα προσκληθούν, εκτός άλλων, ως ομιλητές ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ Ιωάννης Τζωάννος, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Θεόδωρος Γκλεζάκος, ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιά Αλέξανδρος Γουλιέλμος (διευθυντής μεταπτυχιακού προγράμματος Ναυτιλιακών Σπουδών), υψηλόβαθμα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών και οι Managing Directors εκπροσώπων πρακτόρευσης πλοίων των AARUS Intercontinental, S.L. (Ισπανία, Γιβραλτάρ και Αλγερία), Atlantic Shipping PVT Ltd (Ινδία), Williams (Servicos Maritimos) LTDA (Βραζιλία), καθώς επίσης και οι πρέσβεις στην Ελλάδα των αντίστοιχων χωρών. Τα θέματα που πραγματεύεται το συνέδριο «Navigator 2005» είναι:

- The impact of International Security Regulations (ISPS Code) on Shipping Industry

- Self safety and security regulation is being reborn.



New Technologies, New Inspirations



Dubai Chamber of
Commerce and
Industry



Abu Dhabi Seaport
Authority Mina Zayed
Government of
Abu Dhabi U.A.E.



Department of Seaports &
Customs Seaports Authority
Government of
Sharjah U.A.E.



Dubai Shipping Agents
Association



UAE Ports & Shipping
Directory

**NAYTIKA
XPONIKA**



SHIP & PORT ARABIA 2005

3 - 5 September 2004

Dubai International Exhibition Centre
Dubai, United Arab Emirates

International Ship Building, Port and
Marine Technology Transport
Equipment and Shipping Logistics
Exhibition for the Middle East and Asia

DUBAI

Means business- world's fastest growing economy!
Major procurment hub- \$ 3.5 billion being spent annually!
All Ports and related facilities in Asia are under heavy upgradation!

SHIP & PORT ARABIA

All in one business place for Marine Industry !
Meet global players with high end products under one roof!
Meet qaulified visitors of Middle East and Asia

For more information, contact the Organiser:

AL FAJER INFORMATION & SERVICES

P.O. Box: 11183, Dubai, UAE Tel: +971-4-3377727 Fax: +971-4-3378788

Email: jeen@alfajer.net Website: www.shipport.info



[ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ...]

• • Θεωρώ ότι η φύση της αποστολής του υπουργείου από μόνη της δεν μπορεί παρά να καθορίσει τις αρμοδιότητες και την αποστολή του ΥΕΝ ως αρμοδιότητες αιχμής. Η συνειδητοποίηση της σημασίας αυτής της αποστολής για τα ελληνικά συμφέροντα δεν μπορεί παρά να καταστήσει το ΥΕΝ υπουργείο με σημαντική αποστολή, τόσο για την ισχυροποίηση της εικόνας της χώρας στο εξωτερικό όσο και για την ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας. Θεωρώ, λοιπόν, άστοχο, να υπάρχουν συνάδελφοι βουλευτές, οι οποίοι να θεωρούν το ΥΕΝ υπουργείο «δεύτερης κατηγορίας». • •

Άρης Σπηλιωτόπουλος

50



Θα ήθελα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να προβεί στην αναγνώριση των πτυχίων των ΑΕΝ όχι μόνον ως ισότιμων πτυχίων με αυτά των ΤΕΙ, αλλά και στην αντιστοίχισή τους με πτυχία επαγγελματιών της ξηράς, ώστε ο ναυτικός να νιώθει ασφαλής ότι, αν αποφασίσει να εγκαταλείψει τη θάλασσα, δεν θα μείνει άνεργος (ή ανειδίκευτος εργάτης) στη στεριά. Επίσης, θα πρότεινα να χορηγηθούν καλύτεροι μισθοί στους δοκίμους και στους αξιωματικούς κατώτερης βαθμίδας στην αρχή της καριέρας τους.

66



Η προβολή της ναυτικής παράδοσης της χώρας μας και η τεχνογνωσία που διαθέτουμε ως ναυτική χώρα, είναι εκείνα που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως ένα είδος «μαγνήτη» προς τους νέους, ώστε να ενδιαφερθούν και να ανατρέξουν στις αρμόδιες υπηρεσίες για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις ναυτικές σπουδές.

Βίκυ Ρούσσου

Το επίπεδο της εκπαίδευσης των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ, πιστεύω ότι είναι επαρκές μέχρι του σημείου ύπαρξης και ξένων καθηγητών και για τη γλώσσα και για σφαιρικότερη ενημέρωση. Εξ άλλου, είναι γνωστότατο ότι οι Έλληνες ναυτικοί θεωρούνται από τους καλύτερους στον κόσμο, μια και αυτό το επάγγελμα, όπως και η θάλασσα, είναι συνυφασμένο με την ελληνική πραγματικότητα. **Ειρήνη Νταϊφά**



Αλέξανδρος Παναγόπουλος

64

Μια σταδιοδρομία στη ναυτιλία προσφέρει πάρα πολλές ευκαιρίες για προσωπική ανάπτυξη, υψηλή υλική ανταμοιβή και άριστες συνθήκες εργασίας. Το ναυτικό επάγγελμα επιτρέπει στον καθένα να φτάσει όπου αυτός επιθυμεί, ανεξάρτητα από πού προέρχεται. Η ιδιομορφία αυτού του κλάδου είναι πως πέρα από μία καλή εκπαίδευση, που όλοι μπορούν να λάβουν στις ναυτικές σχολές, η επιτυχία στη θάλασσα εξαρτάται πάρα πολύ από την εμπειρία, την τριβή με τη θάλασσα και το γνήσιο μεράκι.



58

Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης



62



Χάρης Βαφειάς

56

• • Στην Κίνα και στην Ινδία υπάρχουν άριστα εξοπλισμένες σχολές με υπολογιστές τελευταίας γενιάς και «simulators» που κάνουν την εκμάθηση παιχνίδι και, συγχρόνως, οι σπουδαστές εκπαιδεύονται πολύ καλά. Είμαι σίγουρος ότι ο υπουργός μας παρακολουθεί όλες τις εξελίξεις και το τι ζητεί η αγορά, και σύντομα θα έχουμε σημαντικές βελτιώσεις.



D. KORONAKIS S.A.

from Old to new and from small to Huge

The ancient minoan ship was reproduced by the Chania archeological museum and D. Koronakis ropes were used to bind the hull planks together the way they did 3000 ago...

At D. Koronakis S.A, we manufacture a wide range of ropes, from simple 3-strand to complex double-braided the revolutionary KAPA[®] Marine series, mixed ropes complying with the OCIMF guidelines and all designed to make your life safer and easier.

Years of experience, proven quality and international customer service, guarantee a lifecycle support to match your demands, through 20 key stock points around the world, and professional sales and service personnel.

There is always a Koronakis tie that withstands time

MANUFACTURERS OF:

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

- KAPA[®] Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
- Mooring Tails
- B&W 40-60 } Complying with OCIMF guidelines.
- Kapa Flex[®] 40-60 } 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

Associated member
INTERTANKO
Member of EUROCORD & EVRIS



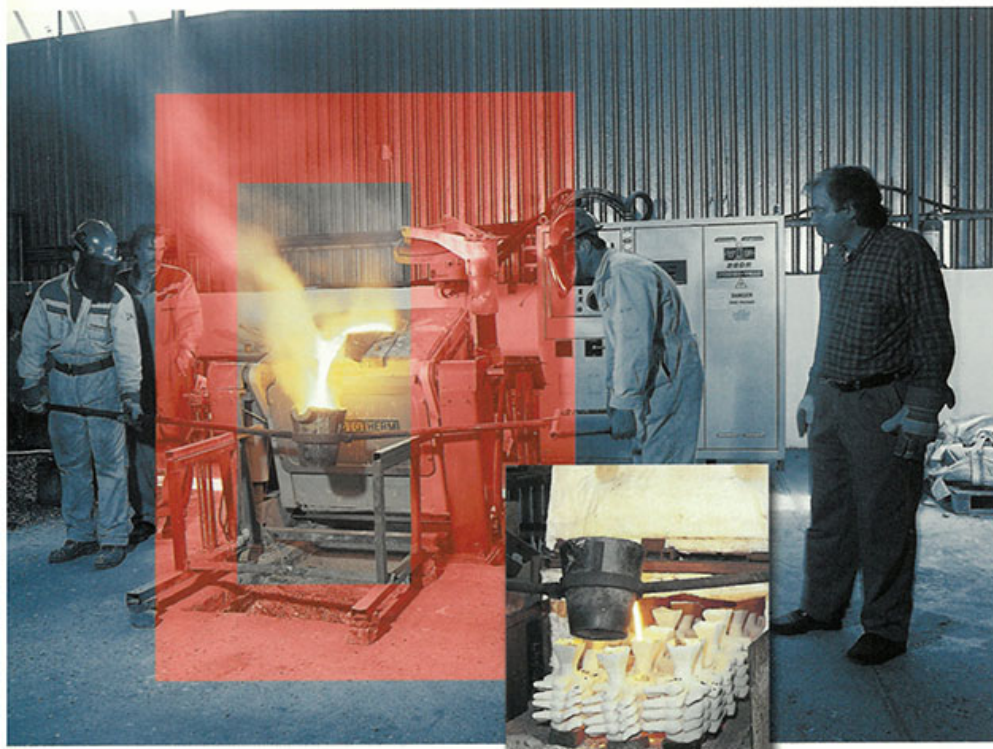
Head Office: 56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece Tel: +30 2104060600 Fax: +30 2104615211 e-mail: koronakis@koronakis.gr website: www.koronakis.gr





TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

- Χυτά ακριβείας
- Μέθοδος Lost Wax (χαμένο κερί)
- Ειδικά κράματα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα
- Ανοξείδωτος χάλυβας
- Εξαρτήματα Βιομηχανίας και Ναυτιλίας

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας

TURBO SERVICE

- Δυναμική ζυγοστάθμιση
- Επισκευές & ανταλλακτικά Turbocharger
- CAD/CAM, CNC

