

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 80 • 05/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Η Ελληνική Ναυτιλία
στο Χρηματιστήριο

Γ. Πλατσιδάκης:

Η Ναυτιλιακή
Πολιτική
θέλει όραμα
και στόχους

Νίκος Δ. Πατέρας:

Δώσαμε μάχες
και ενισχύσαμε
τις θέσεις μας



Bulk Carriers

Οι ακάματοι εργάτες
του ναυτιλιακού
εμπορίου

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

Αεροδέκτες | Λαμπτήρες | Διακόπτες | Διακόπτες Ισχύος | Καλώδια & Υποστηρικτικό Υλικό | Μεγάφωνα & Σήμανση | Μπαταρίες | Όργανα Μέτρησης | Πίνακες & Ερμάρια | Σύνδεσμοι & Φασόκια | Υλικά Αυτοματισμών | Φως & Πρίζες | Φωτιστικά ασφαλείας - LLL & Ναυσιπλοΐας



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 κινητήριου 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

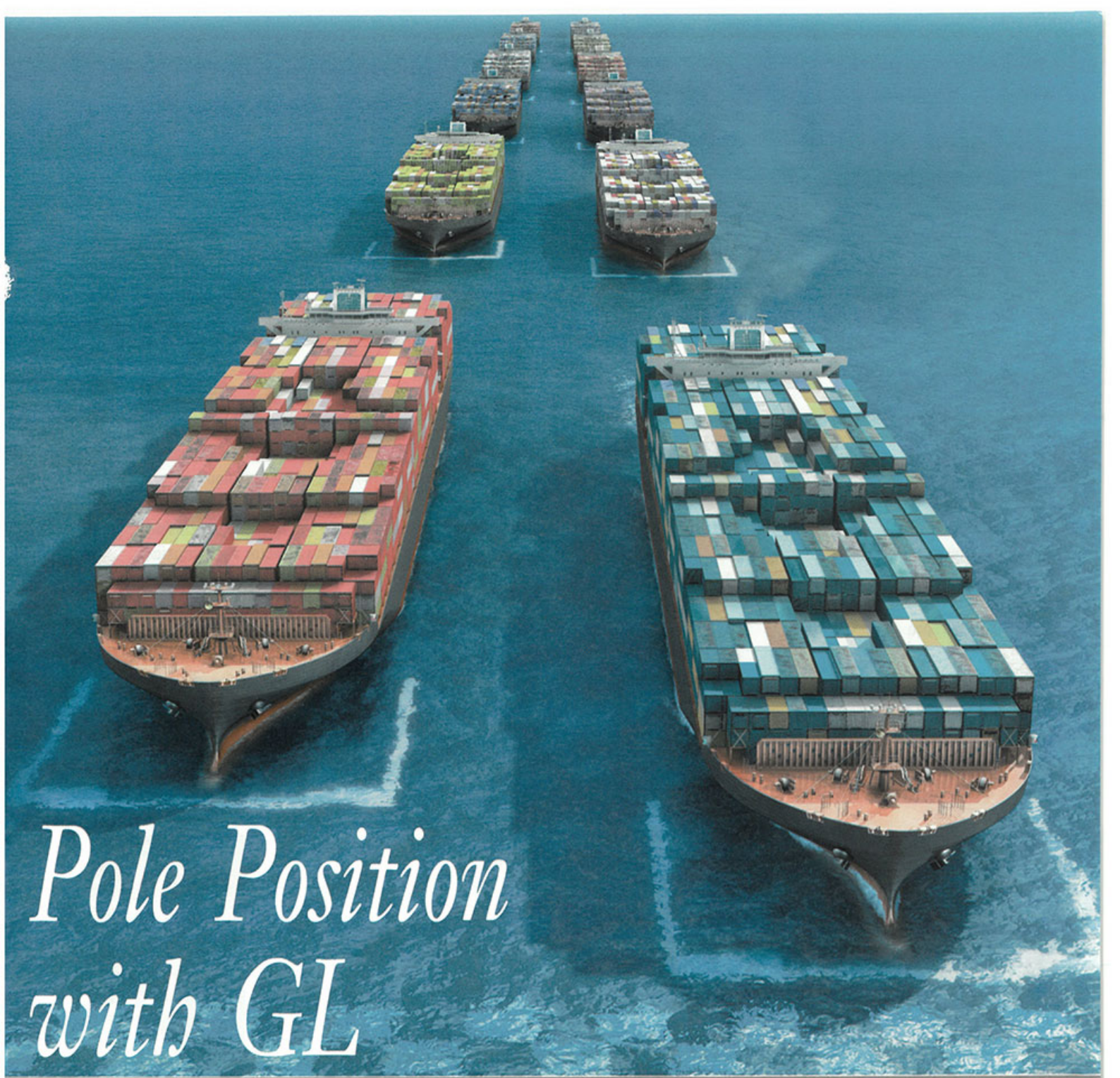
e-mail: mail@anangelmar.com



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



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

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Δώσαμε μάχες και ενισχύσαμε τις θέσεις μας 44



Συνέντευξη του εφοπλιστή, Νίκου Δ. Πατέρα

Editorial	8
Ναυτιλιακά Νέα	14
Η ελληνική ναυτιλία στο Χ.Α. Του Άλκη Κορρέ	26
Διεθνή Ύδατα	28
Ελληνική ακτοπλοΐα και ένταξη της Τουρκίας στην Ε.Ε. Του Ορέστη Σχινά, Δρος μηχανικού ΕΜΠ / Περιοχή Θαλασσιών Μεταφορών	40

Δώσαμε μάχες και ενισχύσαμε τις θέσεις μας Συνέντευξη του εφοπλιστή Νίκου Δ. Πατέρα	44
Α φ ι έ ρ ω μ α Bulk Carriers:	49
Η πρωτοπορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στα bulk carriers Του Γ. Γράτσου, προέδρου ΝΕΕ	50
Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θέλει όραμα και μακροπρόθεσμους στόχους Συνέντευξη του Γιάννη Πλατσιδάκη, αντιπροέδρου της Intercargo	52

Bulk Carriers: Οι ακάματοι εργάτες του ναυτιλιακού εμπορίου Του Γιάννη Παχούλη, προέδρου Hellenic Shipbrokers Association, Managing Director της εταιρείας Megachart Inc.	56
Θαλάσσια ασφάλεια: Πολιτική, FSA και το «μαύρο χάπι» Των Χαρίλαου Ψαραύτη και Χρήστου Α. Κοντοβά	58



Γ. Γράτσος
Η πρωτοπορία
της ελληνόκτητης
ναυτιλίας στα
bulk carriers

50



Γ. Πλατσιδάκης
Η ευρωπαϊκή
ναυτιλιακή
πολιτική
θέλει όραμα
και μακροπρόθεσμους
στόχους

52

Γ. Παχούλης
Οι ακάματοι εργάτες
του ναυτιλιακού
εμπορίου

56

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 80, ΜΑΪΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου
Creative Director: Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκη Κορρέ, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης / Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής / Μετάφραση: Κυριάκος Καρσεράς
/ Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.



Fleet 77, Fleet 55, Fleet 33 by Navarino Telecom
Keeps you tightly connected.

STRATOS




NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

- *Certified Fleet Service Center*
- *Worldwide installation and superb customer support*
- *Competitive airtime rates and special discounts*

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

Σχετικά με τις μεθόδους
κατασκευής διπλού τοιχώματος
**Μελέτη του Εργαστηρίου
Μελέτης Πλοίου του ΕΜΠ** 62

Προβλέψεις για το μέλλον
της ναυλαγοράς
**Του Γιώργου Λεβέντη,
Director of Chartering Dept.,
Brave Maritime** 66

Το οικονομικό περιβάλλον
της ναυτιλίας
**Του Γιώργου Γρηγοριάδη,
Finance & Research George
Moundreas Company S.A.** 68

Πλοία μεταφοράς
ξηρού φορτίου χύδην
**Του Παν. Καρούτσου
Company Security Officer,
Atlantic Bulk Carriers Ltd.** 72

Shipmanagement Report 85

Υπό το βλέμμα του Ελληνισμού:
Η Αλεξάνδρεια, το λιμάνι,
η θάλασσα και
η βιβλιοθήκη της
Του Ηλία Μπίσια 94

Παραναυτιλιακά 96



Γ. Λεβέντης

Προβλέψεις
για το
μέλλον
της **ναυλαγοράς** 66

Γ. Γρηγοριάδης

Το οικονομικό
περιβάλλον
της **ναυτιλίας** 68



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 βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

PROFESSIONALISM • EXPERIENCE • SERVICE



TX 04/05 5085

Setting Standards of Excellence
in Marine Classification



FOUNDED 1862

ABS

www.eagle.org



Σε μιαν ανατρεπτική συζήτηση, στο πλαίσιο του συνεδρίου της Intertanko, ένα έγκριτο panel ομιλητών τάρaxε τα λιμνάζοντα ύδατα των ακροατών του συνεδρίου, όταν μίλησε με ειλικρίνεια αλλά και με αυστηρότητα για το σύγχρονο προφίλ της διεθνούς ναυτικής οικογένειας.

Αρκετοί ομιλητές, δημοσιογράφοι, ακαδημαϊκοί και εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών μίλησαν με μια σύνθετη και αναλυτική επιχειρηματολογία για τη διστακτικότητα και επιφυλακτικότητα της ναυτικής οικογένειας απέναντι στα ΜΜΕ. Σχέσεις, δηλαδή, δύο «οικογενειών» που επηρεάζονται από παράλληλη καχυποψία και επιφυλακτικότητα... Δύο «οικογένειες» που, κατά τους ομιλητές, μοιράζονται μια κοινή «ιδιοτροπία»: δεν επιθυμούν την εύκολη κριτική.

Είναι γεγονός ότι ύστερα από ένα ατύχημα, ειδικά στις θάλασσες, ο σύγχρονος δημοσιογράφος «στέφεται» αυτοβούλως κατήγορος - εισαγγελέας - παντογνώστης. Είναι στις προτεραιότητές του να εξορμά και να στοχεύει σε έναν αλόγιστο καταμερισμό ευθυνών, πολλές φορές χωρίς γνώση και σκεπτικισμό.

Οι λόγοι γι' αυτή τη στάση είναι πολλοί. Σύνθετοι και αντιφατικοί. Κατά κύριο λόγο προσδιορίζονται κυρίως στην ανάγκη των σύγχρονων ΜΜΕ για την απεικόνιση - καταγραφή καταστροφικών και υπερβολικών ειδήσεων.

Δεν εξαντλούνται, όμως, εδώ αφού δεν είναι μόνο «ενδογενής» ο λόγος που η δημοσιογραφική οικογένεια αντι-

Δημοσιογράφοι
και ναυτική
οικογένεια:

**Μια σχέση
παράλληλης
δυσπιστίας και
αντιπαλότητας**



Η Ελλάδα κέντρο του κόσμου με την MSC

Απ'ευθείας σύνδεση
με όλα τα μεγάλα λιμάνια της γης

Με 1000 περίπου προσεγγίσεις πλοίων στα μεγαλύτερα ελληνικά λιμάνια, διακινούμε πάνω από 1.000.000 τευ το χρόνο, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, που σε συνδυασμό με τα ανταγωνιστικά κόστη, εγγυώνται αξιοπιστία, ασφάλεια και υποδειγματική εξυπηρέτηση, σε όλα τα επίπεδα, για κάθε πελάτη μας ξεχωριστά.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 31-ΤΗΛ. 210 4145500
26ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 43 & ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 546 27-ΤΗΛ. 2310 507600



δρά ενίοτε επιθετικά σε μια είδηση ναυτικού ενδιαφέροντος: Η έλλειψη διαφάνειας στο χώρο, όπως εύστοχα επισήμανε ο ανταποκριτής της έγκριτης εφημερίδας Lloyd's List, κ. Nigel Lowry, προκαλεί στην κοινή γνώμη μια καχυποψία που έκδηλα επιδρά και στον τρόπο διαπραγμάτευσης του θέματος από κάποιον, ίσως «άταλο» ρεπόρτερ.

Ένας ακόμα παράλληλος λόγος είναι και ο ακόλουθος: Υπάρχουν σαφείς καταγραφές σε όλους τους δημοσιογραφικούς χώρους πως μια σημαντική μερίδα στη ναυτική οικογένεια, όχι μόνο δεν επιθυμεί την προβολή της, αλλά πολύ περισσότερο δεν επιθυμεί την προβολή των (ίσως και δίκαιων) θέσεων και απόψεων της. Οι ανταποκριτές, λοιπόν, αναγκάζονται να «γεννούν» ειδήσεις από σιωπηλούς πρωταγωνιστές.

Οι δημοσιογράφοι έχουν την εξουσία της πέννας και την ευκολία της επικοινωνίας με τον απλό πολίτη, επηρεάζοντας πιθανώς τόσο την κοινή γνώμη όσο -κυρίως- και το νομοθέτη. Παραμένουν όμως αδικαιολόγητα ανενθέρμωτοι αλλά και εμφανώς περιθωριοποιημένοι από τις τρέχουσες εξελίξεις στη συγκεκριμένη βιομηχανία.

Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι διατηρείται μέχρι και σήμερα η δυσκολία επικοινωνίας αρκετών ναυτικών εταιρειών με τα ΜΜΕ. Αποτέλεσμα της στάσης αυτή είναι η έντονη καχυποψία που επικρατεί σε ορισμένες εταιρείες και που οδηγεί πολλούς επιχειρηματίες στο να παρρησιάζουν ένα απρόσεκτο σχόλιο κάποιου ημιμαθούς δημοσιογράφου ως μια κακοπροαίρετη, κακόβουλη στάση-πλήγμα απέναντι στα συμφέροντά τους.

Κατά τους ομιλητές του panel, αυτή η άποψη συνήθως είναι παντελώς εσφαλμένη και αντικατοπτρίζει τη μάλλον λανθασμένη εικόνα που άλογα διατηρεί η ναυτιλία απέναντι στους ανταποκριτές της.

Οι ομιλητές ήταν ξεκάθαροι: Η ναυτική οικογένεια πρέπει να αλλάξει στάση και να γίνει αρωγός στην επιμόρφωση των ΜΜΕ και της κοινής γνώμης ως προς τη σύγχρονη εικόνα της ναυτιλίας. Κατά πολλούς η λογική των «απρόσωπων» διαύλων επικοινωνίας και της καχυποψίας πρέπει να εκλείψει, διότι τα α-

ποτελέσματα είναι ήδη ανασταλτικά στην καθημερινότητα μιας επιχείρησης: αυστηρότερη νομοθεσία, αστυνόμευση θαλασσών, μη προσέλκυση νέων... όλα συσχετίζονται με την αρνητική εικόνα της ναυτιλίας όπως απεικονίζεται από τα ΜΜΕ, που σαφώς αντικατοπτρίζουν την κοινή γνώμη.

Ο κ. Nigel Lowry, προκειμένου να υποστηρίξει την άποψη επιχειρηματολογία στην ομιλία του προς στους εκλεκτούς ακροατές, έστειλε ένα ερωτηματολόγιο σε σημαντικούς συντάκτες φημισμένων διεθνών ΜΜΕ. Οι ερωτήσεις αφορούσαν την εικόνα της ναυτιλίας, και όπως αναμενόταν αρκετές απαντήσεις ήταν μάλλον απογοητευτικές. Πολλοί αρθρογράφοι δεν απάντησαν καν...

Η ναυτική κοινότητα ας αρχίσει την εσωτερική της ενδοσκόπηση. Εξάλλου, ο πρόεδρος της Intertanko ήταν σαφής: Οι οργανώσεις και οι εταιρείες πρέπει να αποτάξουν τις αγκυλώσεις του παρελθόντος και πρέπει με εξωστρέφεια και διαφάνεια να συνεργαστούν με τη σύγχρονη, διεθνή, νομοθετική, αλλά και δημοσιογραφική οικογένεια.

Ηλίας Μπίσιος



***... a wealth of experience
-and a communications
network covering the wide
world of ships and cargoes***



NICHOLAS G. MOUNDREAS

SHIPPING S.A.

SHIPOWNERS • SHIPBROKERS • SHIPMANAGERS

47 - 49 BOUBOULINAS STREET, 185 35 PIRAEUS, GREECE

Phones: Main Switchboard	: 2104171924 (5 lines) - 210 4113446 (4 lines)
Nick Moundreas (Personal)	: 210 4221604
Chartering Dept	: 210 4221605 - 607
Sale & Purchase Dept	: 210 4221608 - 609
Finance/Accounting Dept	: 210 4221610
Telefax	: 210 4221613 -14
Internet/E-mail	: ngmoundr@otenet.gr
Telex	: 21 3651 MUDR GR (2 lines)

Established in Greece under Law 89/67 & 378/68 GG 1145/11.10.75



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

Οι αγοραπωλησίες του Ομίλου Βαφειά

Παρόλο που οι ναυλαγορές σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα, ο Όμιλος Βαφειά συνεχίζει να δραστηριοποιείται στον τομέα των αγοραπωλησιών.

Η Brave Maritime Corp. προχώρησε στην πώληση και παράδοση σε Κινέζους αγοραστές του «Cape Haralambos», 127.000 dwt, χτισμένου το 1982 στη Hyundai. Ο Όμιλος Βαφειά είχε αγοράσει το πλοίο αυτό το 2003 από Τούρκους πλοιοκτήτες για 6,5 εκατομμύρια δολάρια και από τότε ήταν σε χρονοναύλωση σε μεγάλη εταιρεία της Άπω Ανατολής. Οι καινούργιοι ιδιοκτήτες πλήρωσαν 15,5 εκατομμύρια δολάρια για την αγορά του και παραδόθηκε στην Κίνα με «drydock due».

Η πώληση αυτή δείχνει τη θέληση του ομίλου να επικεντρωθεί σε μοντέρνα πλοία και να προχωρήσει σε αγορές rapamax και capesize φορτηγών μόλις υποχωρήσουν οι σημερινές τιμές.

Όσον αφορά τις επενδύσεις, η Brave Maritime Corp. συμφώνησε στην αγορά δύο ακόμα υγραεριοφόρων (fully pressurized type) για 21 εκατομμύρια δολάρια. Πιο συγκεκριμένα:

Αγοράστηκε το «Armada Puteri», 3.000 cbm, χτισμένο το 1990 στην Ιαπωνία, το οποίο θα μετονομαστεί σε «Gas Oracle», και το «Sweet Dream», 5.000 cbm, χτισμένο το 1997 στην Ιαπωνία, το οποίο θα κρατήσει το ίδιο όνομα. Η διοίκηση χρονοναύλωσε και τα δύο πλοία. Συγκεκριμένα, το «Gas Oracle» ναυλώθηκε για ένα χρόνο σε κορεατική εταιρεία ενέργειας ενώ το «Sweet Dream» ναυλώθηκε σε bareboat για 9 μήνες στον Όμιλο Ινγκλέσσον.

Μετά αυτές τις τελευταίες κινήσεις, ο Όμιλος Βαφειά ελέγχει 12 LPG's (οχτώ fully pressurized και τέσσερα semi refrigerated), εννέα από τα οποία ανήκουν στη Stealthgas Inc. και τρία στην Brave Maritime Corp.

Τέλος, έντεκα από τα δώδεκα αυτά LPG's είναι

χρονοναυλωμένα σε περίοδο δίνοντας στον όμιλο 95% προφύλαξη από τη ναυλαγορά. Το ποσοστό αυτό είναι ένα από τα υψηλότερα στον κόσμο. Μερικοί από τους ναυλωτές των LPG's



είναι οι Fingas, Shell, Petredec, Statoil, Dow Chemicals, KSS και Exmarkosan.

Η διοίκηση της Brave Maritime Corp. ψάχνει και για άλλες επενδύσεις στον τομέα του αερίου, πιστεύοντας στην αύξηση της ζήτησης αλλά και στη διατήρηση των υψηλών ναύλων. ■



JAMAICA



GIBRALTAR

Την πλήρη απελευθέρωση ζητεί με επιστολή της η Ε.Ε.



Νέα προειδοποιητική επιστολή προς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας απέστειλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την οποία επαναλαμβάνεται το θέμα της προσαρμογής της χώρας μας με το εθνικό δίκαιο (Ν. 2932/01) στο καθεστώς της πλήρους απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας -και ειδικότερα τα θέματα του δικτύου, της αποδοχής της δήλωσης δρομολόγησης, της εγγυητικής επιστολής και του ελέγχου της ανώτατης επιτρεπόμενης τιμής στην οικονομική θέση- που πρεσβεύει ο κοινοτικός κανονισμός.

Επιπροσθέτως, όμως, η επιστολή θίγει για πρώτη

φορά δύο νέα ζητήματα και συγκεκριμένα:

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ερμηνεία που αποδίδεται από τις ελληνικές Αρχές, σε ό,τι αφορά το περιεχόμενο της εννοίας της στελέχωσης του άρθρου 3 παρ. 2 του Κανονισμού και συγκεκριμένα ως προς τον αριθμό των μελών του πληρώματος, είναι περιοριστική και συνιστά εμπόδια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σχετικά με τον τρόπο που προτίθενται να προσφέρουν υπηρεσίες στους χρήστες (επιβάτες).

Το θέμα της ερμηνείας του άρθρου 3 και ειδικότερα της στελέχωσης των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις ενδομεταφορές των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και κατά συνέπεια στην ελληνική ακτοπλοΐα, είναι ένα σοβαρό πολιτικό και κοινωνικό θέμα.

Η ερμηνεία που αποδίδεται από τις ελληνικές Αρχές στο θέμα της στελέχωσης των πλοίων αντικατοπτρίζει τη βούληση της Ελλάδας προκειμένου να διασφαλισθούν η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και οι θέσεις εργασίας των απασχολούμενων Ελλήνων

ναυτικών.

Το θέμα θα αντιμετωπισθεί αναλόγως και με βάση την επιχειρηματολογία που χρησιμοποιήθηκε κατά την εκδίκαση της προσφυγής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το 2004, γεγονός που έκανε την τελευταία να παραιτηθεί επ' ακροατηρίω στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από τη συγκεκριμένη αίτηση.

Αμφισβητείται η συμβατότητα με το κοινοτικό δίκαιο του Π.Δ. 101/95, με το οποίο ρυθμίζονται θέματα ενδιαίτησης, π.χ. διαστάσεις χώρων και εσωτερικού εξοπλισμού στα πλοία, ποσοστό επιβατών οικονομικής θέσης, πωλούμενα είδη στα κυλικεία και διατίμηση αυτών κ.λπ.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΥΕΝ, η σχετική επιχειρηματολογία θα διαμορφωθεί στο προσεχές διάστημα ύστερα από σχετική επεξεργασία του θέματος από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Εκτιμάται πως η επίκληση του παραπάνω θέματος έχει γίνει για διαπραγματευτικούς λόγους εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. ■



PIRAEUS



ISTANBUL



FUJAIRAH



AEGEAN

BUNKERING STATIONS An Aegean strength www.aegeanoil.gr

HEAD OFFICE: Greece, Phone: (+30) 210 458 6000, Fax: (+30) 210 458 6245, E-mail: bunkering@aegeanoil.gr

Ένας Έλληνας μάντζερ ανακηρύχθηκε European Quality Leader

Στην κορυφή της Ευρώπης αναρριχήθηκε η Enterprises Shipping & Trading S.A. του Ομίλου Ρέστη, από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ποιότητας - ΕΟQ, με τη βράβευση του διευθύνοντος συμβούλου της εται-



ρείας κ. Γιώργου Σαρρή. Ο κ. Σαρρής βραβεύτηκε ως ο «European Quality Leader 2005», ένας ευρωπαϊκός τίτλος που απο-

νέμεται κάθε χρόνο στο μάντζερ ο οποίος με επιτυχία «οδηγεί» την εταιρεία του σε πολύ μεγάλη ύψη παραγωγικότητας, ποιότητας, αλλά και ικανοποίησης των πελατών.

Ο κ. Γιώργος Σαρρής εκπροσώπησε την Ελλάδα στον πανευρωπαϊκό διαγωνισμό και ανταγωνίστηκε μάντζερ από 34 ευρωπαϊκές χώρες. Το βραβείο το παρέλαβε στις 26 Απριλίου 2005 στο συνέδριο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ποιότητας, που έγινε στην Τουρκία.

Είχε προηγηθεί η βράβευση του Έλληνα μάντζερ ως «Έλληνα Quality Leader of the Year», στις 16 Νοεμβρίου 2004, από την Ελληνική Εταιρεία Διοικήσεως Επιχειρήσεων. Τον τίτλο του είχε απονεμίσει ο υπουργός Ανάπτυξης Δημήτρης Σιούφας. Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, ότι ήταν η πρώτη φορά που η ΕΕΔΕ απένειμε το βραβείο σε διευθυντή ναυτιλιακής εταιρείας.

Ο κ. Σαρρής έχει σπουδάσει ναυπηγός & μηχανολόγος μηχανικός στο Πανεπιστήμιο του Sunderland, στην Αγγλία. Μερικές σημαντικές δραστηριότητες του κ. Σαρρή είναι:

1979-1980: Εκπροσώπησε τη ναυτιλιακή Aegis Shipping στην Ιαπωνία οργανώνοντας δεξαμενισμούς και εργασίες επισκευών για ένα στόλο πάνω από 30 πλοία, που εκείνο το διάστημα ήταν ναυλωμένα σε ιαπωνικές εταιρείες.

1981-1982: Επέβλεψε τη μετασκευή ενός ολικά κατεστραμμένου πλοίου από πυρκαγιά στο ναυπηγείο Santander στην Ισπανία.

1989: Ανέλαβε την ολοκλήρωση των απαιτούμενων μετασκευών σε 2 πλοία ψυγεία της Enterprises Shipping & Trading S.A. στο ναυπηγείο Brest, στη Γαλλία.

1993-1996: Ανέλαβε, οργάνωσε και πραγματοποιήσε τις εργασίες μετασκευών για 12 πλοία της Enterprises Shipping & Trading S.A. στα Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος.

1994-1996: Εκπροσώπησε την EST S.A. στις τεχνικές διαπραγματεύσεις και την υπογραφή των τελικών συμβολαίων για την κατασκευή 2 πλοίων ψυγείων στα ναυπηγεία Gdansk, στην Πολωνία.

1998-2000: Εκπροσώπησε την EST S.A. στις τεχνικές διαπραγματεύσεις και την υπογραφή των τελικών συμβολαίων για την κατασκευή 2 ακόμα πλοίων ψυγείων και 2 container στα ναυπηγεία China Shipbuilding Corporation (CSBC) στην Ταϊβάν.

1999-2000: Εκπροσώπησε την EST S.A. στις τεχνικές διαπραγματεύσεις και την υπογραφή των

τελικών συμβολαίων για την κατασκευή 2 φορτηγών Panamax στο ναυπηγείο Daewoo (Κορέα) καθώς επίσης το ίδιο διάστημα ακολούθησαν οι ίδιες διαδικασίες για 2 φορτηγά Capesize στο ναυπηγείο Hyundai Heavy Industries (Κορέα).

2002-2004: Εκπροσώπησε την EST S.A. στις τεχνικές διαπραγματεύσεις και την υπογραφή των τελικών συμβολαίων για την κατασκευή 2 φορτηγών Panamax και 2 δεξαμενόπλοιων Suezmax στο ναυπηγείο Hyundai Heavy Industries (Κορέα) καθώς επίσης το ίδιο διάστημα ακολούθησε τις ίδιες διαδικασίες για 3 φορτηγά Capesize, τα πρώτα διπλού τοιχώματος που κατασκευάστηκαν στον κόσμο, στο ναυπηγείο Samho Heavy Industries στην Κορέα, 9 φορτηγά Panamax στο ναυπηγείο STX Shipbuilding Co. στην Κορέα και 8 φορτηγά Handymax στην Κίνα.

Σήμερα ο κ. Γιώργος Σαρρής είναι πρόεδρος της Ναυτιλιακής Τεχνικής Επιτροπής του γαλλικού νηογνώμονα Bureau Veritas, ενεργό μέλος της Ναυτιλιακής Τεχνικής Επιτροπής του νορβηγικού νηογνώμονα DNV και μέλος της οργάνωσης Intertanko, αποκλειστικά στις εταιρείες που κινούν δεξαμενόπλοια

Ο Όμιλος Ρέστη διαχειρίζεται ένα στόλο, μετά την εξαγορά των 32 φορτηγών πλοίων από τη MISC έναντι 740 εκατ. δολαρίων, με περισσότερα από 64 πλοία. Πρόκειται για φορτηγά πλοία, πλοία ψυγεία-Reefers, αλλά και δεξαμενόπλοια. ■

Τα κέρδη της TEN



Κέρδος 10 εκατομμύρια δολάρια θα έχει η Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου, από την πώληση ενός νεότευκτου δεξαμενόπλοιου τύπου aframax, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία. Μεσσιτικοί κύκλοι ανέφεραν ότι η TEN πώλησε το 115.000 dwt πλοίο αντί 70 εκατ. δολ. στην ινδική ναυτιλιακή εταιρεία Mercator Lines, η οποία αναμένεται να το παραλάβει τον Ιούνιο.

Σύμφωνα με δηλώσεις του διευθύνοντος συμβούλου της TEN Νίκου Τσάκου, οι διαπραγματεύσεις δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί, ωστόσο πάντα υπάρχει ενδιαφέρον για συναλλαγές αυτού του είδους, που αποτελούν μία καλή πηγή κερδών.

Η Tsakos Energy Navigation αγόρασε το συμβόλαιο ναυπήγησης τον προηγούμενο Νοέμβριο έναντι 60 εκατ. δολ., ενώ η αρχική παραγγελία ναυπήγησης πλοίου είχε δοθεί από τη Seearland Shipping Management, μαζί με άλλα τρία δεξαμενόπλοια αξίας μεταξύ 37-41 εκατ. δολ. ■

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian 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.

Ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση Σποράδων

Επείτα από σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεταξύ πολιτικής ηγεσίας και των τοπικών φορέων των Σποράδων, αποφασίστηκε να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης των Σποράδων και ιδιαίτερα της Αλοννήσου, με την εκτέλεση δύο επί πλέον επιδοτούμενων δρομολογίων. Έτσι, ο αριθμός των δρομολογίων έφτασε τα πέντε την εβδομάδα με Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου προς Βόλο και Άγιο Κωνσταντίνο. Τα δρομολόγια άρχισαν στις 18/04/2005 και θα πραγματοποιούνται έως το πέρας της δρομολογιακής περιόδου, 31/10/2005. Με τα δρομολόγια αυτά συνδέονται η Κύμη και η Λήμνος με τις Σποράδες και το λιμάνι του Βόλου, ενώ διατηρούνται οι καθημερινές προσεγγίσεις των ταχυπλών με Άγιο Κωνσταντίνο και Βόλο (συνολικά πέντε δρομολόγια την ημέρα).

Με τη ρύθμιση αυτή επιτυγχάνεται, εκτός από την ενίσχυση της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας της Αλοννήσου, και η σύνδεση της Κύμης με τις Σποράδες και το λιμάνι του Βόλου, η οποία δεν υπήρχε για πολλά χρόνια.

Παράλληλα, ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Α. Παυλίδης προήδρευσε συσκέψεως με κύριο θέμα τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια κατά τη θερινή περίοδο, τα οποία διαμορφώνονται ως εξής:

Από 15/6 έως 11/9 τα Ε/Γ - Ο/Γ «ΠΗΓΑΣΟΣ», «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» θα εκτελούν 8 δρομολόγια την εβδομάδα και τα Ε/Γ - Ο/Γ «ΜΑΡΙΝΑ», «ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ» 5 δρομολόγια την εβδομάδα από Πειραιά. Παράλληλα, το Ε/Γ ταχύπλοο «Σούπερ Τζετ» από 5/5 έως 13/6 θα εκτελεί δρομολόγιο κάθε Παρασκευή και από 16/6 έως 7/9 καθημερινώς με αναχώρηση από Ραφήνα.

Ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής



ανακοίνωσε ότι στην προκήρυξη για σύναψη συμβάσεως ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας τριετούς διάρκειας, η οποία θα δημοσιευθεί τέλος του μηνός, περιλαμβάνεται η γραμμή Θεσσαλονίκη - Σάμος - Δωδεκάνησα, η οποία επιδιώκεται να έχει μόνιμο χαρακτήρα. Για τη θερινή περίοδο όμως (αρχές Ιουνίου - αρχές Σεπτεμβρίου) εξελίσσονται συζητήσεις για τη δρομολόγηση πλοίου που θα εκτελεί δρομολόγιο στην παραπάνω γραμμή μία φορά την εβδομάδα. ■

Η ημερίδα της ΠΕΠΕΝ



Η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού πάσης τάξεως (ΠΕΠΕΝ), σε συνεργασία με το Lloyd's Register, πραγματο-

ποίησε ημερίδα με θέμα: «Ice Class Vessels - Regulations & Operational Aspects». Το θέμα είναι πολύ επίκαιρο, δεδομένου ότι μεγάλος αριθμός πλοίων είναι υπό διαχείριση και υπό παραγγελία από Έλληνες πλοιοκτήτες.

Την ημερίδα παρακολούθησαν πολυάριθμοι πλοίαρχοι και αξιωματικοί, καθώς και στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών.

Η παρουσίαση έγινε από τους επιθεωρητές του Lloyd's κ. Ιωάννη Ιακώβου και Ιωάννη Δημητράκοπουλο, οι οποίοι, στο τέλος, απήντησαν σε πολλές ερωτήσεις των παρευρισκομένων. Ουσιαστική βοήθεια στην οργάνωση της ημερίδας παρείχε ο επικεφαλής του Lloyd's Register, κ. Πουλοβασιλής. ■

Υπενθύμιση για τα προβλήματα που χρονίζουν

Διαδοχικές επισκέψεις στην πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ έκανε το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ).

Οι επισκέψεις, πέραν του εθιμοτυπικού τους χαρακτήρα, έδωσαν την ευκαιρία στον πρόεδρο της Ένωσης, Νίκο Βαρβατέ, να υπενθυμίσει και να τονίσει τα πάγια και χρόνια προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των Μεσογειακών Φ/Γ πλοίων.



Στις σχετικές συζητήσεις κυριάρχησαν τα θέματα της ανταγωνιστικότητας των Μεσογειακών Φ/Γ πλοίων, που έχει άμεση σχέση με τη συνεχιζόμενη συρρίκνωση του αριθμού των υπό ελληνική σημαία πλοίων, της ανάγκης για ανανέωση του στόλου με τη

βοήθεια της Πολιτείας μέσω κοινοτικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων, αλλά και άλλων τρόπων χρηματοδότησης κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, και της ανάγκης για αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης με αιχμή του δόρατος τη συγκροτημένη προσπάθεια προσέλκυσης νέων στο επάγγελμα του αξιωματικού του Ε.Ν. μέσω του μαθήματος του επαγγελματικού προσανατολισμού της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

Επίσης, συζητήθηκαν θέματα λιμένων και κυρίως τα προβλήματα στο ΣΕΜΠΟ και στο Car Terminal του λιμένος Πειραιώς, καθώς και άλλα καθημερινά και πρακτικά προβλήματα (πλοηγικά, ναυπηγοεπισκευαστική βάση κ.λπ.). ■

Βάρος στην ανάπτυξη και διαμόρφωση χώρων πρασίνου από τη Νομαρχία Πειραιά

Δεκατρία νέα έργα σε όλους τους χερσαίους δήμους της περιοχής και άλλα είκοσι δύο στους νησιωτικούς υλοποιεί η Νομαρχία Πειραιά, μετά την εξασφάλιση, για πρώτη φορά από την ίδρυση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης το 1994, σημαντικών κονδυλίων από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους και από ίδια έσοδα, που δεν θα δαπανηθούν σε ανελαστικές δαπάνες - όπως συνέβαινε τα προηγούμενα χρόνια - αλλά για τη χρηματοδότηση ενός σημαντικού μέρους του προγράμματος έργων για το 2005. Για το 2005, η Νομαρχία Πειραιά θα διαθέσει πιστώσεις 11 εκατομμυρίων ευρώ, για την εκτέλεση των έργων αυτών.

«Το ποσό αυτό είναι εξαιρετικά υψηλό και

αποτελεί μια σημαντική κατάκτηση για τη Νομαρχία Πειραιά», τόνισε ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, και προσέθεσε: «Κάναμε ένα σημαντικό βήμα, επιτυγχάνοντας την εξασφάλιση κονδυλίων, που μέχρι πριν από λίγα χρόνια ήταν αδιανόητο ότι θα κατευθύνονταν σε μικρά και μεγαλύτερα έργα, που έχει άμεση ανάγκη η περιοχή μας, ιδιαίτερα οι πιο υποβαθμισμένες γειτονιές της». Η ποσοστιαία αύξηση του ποσού που διατίθεται για έργα το 2005 από τους ΚΑΠ, σε σχέση με τα 1.709.290,05 ευρώ που διατέθηκαν το 2004, ανέρχεται στο 340%, ενώ η αντίστοιχη αύξηση του 2005 σε σχέση με το 2003, όταν είχαν διατεθεί μόλις 679.615,56 ευρώ, ανέρχεται στο 1.008,22%! Η δε αύξηση



των ιδίων πόρων ανέρχεται στο 58,73%, αφού φτάνει στα 3.000.000 ευρώ από 1.890.000 ευρώ.

Παράλληλα με τα 13 έργα που αρχίζουν να υλοποιούνται στους χερσαίους δήμους της περιοχής, το 2005 αποφασίστηκε η υλοποίηση είκοσι δύο νέων έργων και στους νησιωτικούς δήμους, που θα χρηματοδοτηθούν επίσης μέσω των ΚΑΠ και ιδίων πόρων. ■



Καλώδια που λυγίζουν εύκολα για γρηγορότερη και οικονομικότερη εγκατάσταση

Λυγίζουμε ...
εύκολα

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

Κοινή συνεδρίαση ΕΕΕ - Committee



Η προσκόλληση επί σειράν ετών σε μη αναπτυξιακές πολιτικές, η μακροχρόνια αναμονή για την ανάκτηση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου και η μειωμένη ανταγωνιστικότητά του είναι η αχίλλειος πτέρνα της ελληνικής ναυτιλίας. Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξαν, μεταξύ άλλων, στην πρώτη για το τρέχον έτος κοινή συνάντησή τους τα διοικητικά συμβούλια της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Σε κοινή ανακοίνωση των δύο συμβουλίων επισημαίνεται ότι «ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί η εχθρική για τη ναυτιλία στάση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Παρά τις εμπειριστικώς υποδείξεις και ενστάσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των ναυτιλιακών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και δίχως σεβασμό για το ισχύον διεθνές δίκαιο, σειρά αναιτιολόγητων και μονομερών, αλλά απόλυτα επιζήμιων για τη ναυτιλία μέτρων, διαδέχονται άλλα και υιοθετούνται. Η αρνητική αυτή πολιτική, εκτός του ότι ζημιώνει τις ευρωπαϊκές ναυτιλίες, υποσκάπτει και το ρόλο του IMO καθώς και το διεθνές χαρακτήρα των συμβάσεων και οδηγιών του, ενώ αφήνει τους ναυτικούς και τα πλοία εκτεθειμένους και κυριολεκτικά ομήρους, στην εξυπηρέτηση πολιτικών αλλά και οικονομικών συμφερόντων».

Οι πρόεδροι των δύο Συμβουλίων, κ. Νίκος Ευθυμίου και Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, χαιρέτισαν το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία επέτυχε να διατηρήσει την πρώτη θέση παγκοσμίως και συνεχίζει την εκ βάθρων ανανέωση του στόλου της. Η ελληνική σημαία, δε, έχει εδραιώσει την παρουσία της στη λευκή λίστα του Paris MOU, ενώ έχει ενταχθεί και στην ομάδα ποιοτικών στόλων σύμφωνα με το πρόγραμμα επιθεωρήσεων της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (QUALSHIP).

Χαιρετίστηκε επίσης ως σταθμός, η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά 40% περίπου το 2004, έναντι του προηγούμενου έτους.

Τονίστηκε, επίσης, το γεγονός ότι η νέα κυβέρνηση έχει θέσει ως προτεραιότητα της πολιτικής της την πρόσπιση των ναυτιλιακών θέσεων και επιδιώκει συγκεκριμένους στόχους, που υποστηρίζονται από τον ίδιο τον πρωθυπουργό Κ. Καραμανλή και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Μ. Κεφαλογιάννη. Τα δύο Συμβούλια συζήτησαν επίσης τη ναυτική εκπαίδευση και επισήμαναν την ανάγκη παραγωγής ικανών σε αριθμό και κατάλληλα εκπαιδευμένων Ελλήνων αξιωματικών για να επανδρώσουν τα ελληνικά πλοία και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Στην κοινή συνάντηση συζητήθηκε εκτενώς το θέμα των προτεινόμενων νέων Common Structural Rules από τον IACS, «τα οποία», σύμφωνα με την ανακοίνωση, «υπό τη σημερινή τους μορφή η ελληνική ναυτιλία βρίσκει απαράδεκτα και αγωνίζεται να αλλάξουν ριζικά. Και τούτο διότι πιστεύει ακράδαντα στη βασική αρχή των πλοίων υψηλών Standards, αποφασισμένη να αποτρέψει την επικράτηση προδιαγραφών που θα οδηγήσουν στη ναυπήγηση λιγότερο ασφαλών πλοίων με μικρότερο χρόνο ζωής».

Τα δύο Συμβούλια συζήτησαν και τα τεχνικά θέματα που βρίσκονται σε εξέλιξη στον IMO καθώς και τα ασφαλιστικά θέματα, συμπεριλαμβανομένων των σχέσεων με τα P & I Clubs. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στο θέμα της επιχειρούμενης αναθεώρησης των διεθνών συμβάσεων CLC και Fund και εξέφρασαν την ικανοποίηση και επιδοκιμασία τους για την αποφασιστική θέση που έλαβε η ελληνική αντιπροσωπεία στις πρόσφατες συζητήσεις στον IMO για το θέμα, και την ενθάρρυνση που προέκυψε υπέρ της διατήρησης του σημερινού επιτυχούς συστήματος αποζημιώσεων από ρυπάνσεις. ■



Τρία νέα κρουαζιερόπλοια στην ελληνική σημαία

Την ένταξη στο ελληνικό νηολόγιο τριών κρουαζιερόπλοιων ανακοίνωσε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο και εκτιμά ότι από την είσοδο των νέων πλοίων θα καλυφθούν συνολικά πάνω από τριακόσιες θέσεις Ελλήνων ναυτικών (αξιωματικών - κατωτέρου πληρώματος).

Ειδικότερα, μετά τη συμφωνία που επετεύχθη μεταξύ της Πανελλήνιας Ναυτική Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) και του ομίλου Κ. Λοΐζου για τη σύνθεση των πλοίων υπεβλήθησαν δικαιολογητικά εκ μέρους των

- πλοιοκτήτριας λιβερνιανής εταιρείας Ionian Cruise Lines S.A., συμφερόντων του πιο πάνω ομίλου, και διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, στο YEN/ΔΝΠΑ 4 για την τροποποίηση των όρων 3 και 9 της εγκριτικής πράξης του νηολογημένου σύμφωνα με τις διατάξεις άρθρ. 13 Ν.Δ. 2687/53 του Ε/Γ-Κ/Ρ «The Emerald», Ν.Π. 10995.

- πλοιοκτήτριας Calypso Navigation Ltd, συμφερόντων του πιο πάνω ομίλου, και διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, για τη νηολόγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 του Ε/Γ-Κ/Ρ «The Calypso», πρώην υπό σημαία Μπαχαμών, καθώς και για την ενσωμάτωση στις υπό έκδοση οικείες εγκριτικές πράξεις των τροποποιήσεων που ζητήθηκαν για το πλοίο «The Emerald».

- πλοιοκτήτριας Perla Navigation Ltd, συμφερόντων του πιο πάνω ομίλου, και διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, για τη νηολόγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 του Ε/Γ-Κ/Ρ «Perla», πρώην υπό σημαία Μπαχαμών, καθώς και για την ενσωμάτωση στις υπό έκδοση οικείες εγκριτικές πράξεις των τροποποιήσεων που ζητήθηκαν για το πλοίο «The Emerald». ■

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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

«Οι κανόνες της Βασιλείας II» και οι επιπτώσεις τους στην ελληνική τραπεζική και επιχειρηματική αγορά

Παρουσία 300 ακροατών, διεξήχθη πρόσφατα στο Αμφιθέατρο του Ιδρύματος Ευγενίου Ευγενίδου η ομιλία με θέμα «Οι κανόνες της Βασιλείας II και οι επιπτώσεις τους στην ελληνική τραπεζική και επιχειρηματική αγορά», που διοργάνωσαν ο Σύλλογος Ελλήνων Αποφοίτων του London School of Economics and Political Science και η Ένωση Τραπεζικών και Χρηματοδοτικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας.

Χορηγοί ήταν το Ίδρυμα Ευγενίου Ευγενίδου, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, η ABN AMRO Bank N.V. και η XRTC Business Consultants.

Εισηγητής ήταν ο υποδιοικητής της Τραπέζης της Ελλάδος και μέλος του συλλόγου του LSE, κ. Παναγιώτης Θωμόπουλος, ο οποίος τόνισε ότι οι κανόνες της Βασιλείας II θα συντελέσουν στην πιο σωστή κατανομή των τραπεζικών κεφαλαίων οι οποίες, εκτιμώντας τις πιο αξιόπιστες εταιρείες, θα μπορούν να προσφέρουν ανταγωνιστικότερους δανειακούς όρους, με θετικές συνέπειες στην οικονομία γενικότερα. Ομιλητής ήταν ο κ. Edward Harris, απόφοιτος του πανεπιστημίου Cambridge με τραπεζική εμπειρία 35 ετών σε διεθνείς τράπεζες, όπως Citigroup, Continental Illinois Bank, HSH-Nordbank, και από το 2000 έως το 2003 πρόεδρος της επιτροπής του International Maritime Industries Forum για την υποβολή προτάσεων της Basel Committee για τη ναυτιλία. Η ομιλία του κ. Harris, τεχνική σε πολλά σημεία της, επεκτάθηκε στη φιλοσοφία και στους στόχους αλλά και στις επιπτώσεις των κανόνων της Βασιλείας II. Η άποψή του ήταν ότι αποτελεί μια δύσκολη και επίμονη διαδικασία με συνέπεια μικρότερες τράπεζες να αισθανθούν δυσφορία. Ίσως, δε, ως συνέπεια, να υποχρεωθούν σε συγχωνεύσεις για τη δημιουργία μεγαλύτερων οργανισμών. Αλλά και ορισμένες χώρες, π.χ. η Ιαπωνία, Γερμανία, θα αντιμετωπίσουν προβλήματα στην εφαρμογή τους στους τραπεζικούς χώρους τους, και η εφαρμογή τους πάντως στις διάφορες χώρες

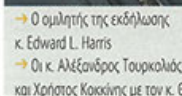
δεν θα είναι ομοιογενής. Ως «παρενέργειες» της εφαρμογής των θεωρεί την ευνοϊκότερη μεταχείριση των στεγαστικών δανείων με πιθανή αύξηση των τιμών των ακινήτων και του δανεισμού των καταναλωτών, και επίσης θεωρεί σαν έλλειψη τη μη εφαρμογή τους σε επικίνδυνες βραχυπρόθεσμες δανειοδοτήσεις με συνέπεια την ευνοϊκότερη μεταχείρισή τους. Πιστεύει όμως ότι οι κανόνες της Βασιλείας II είναι μια χρήσιμη ευκαιρία πείθαρχίας στο παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα και ότι οι τράπεζες πρέπει να την εκμεταλλευτούν θετικά. ■



→ Ο υποδιοικητής της Τραπέζης της Ελλάδος, κ. Παναγιώτης Θωμόπουλος, με τον πρόεδρο του Συλλόγου, κ. Γιάννη Πλατινιάκη, και τον ομιλητή της εκδήλωσης, κ. Edward L. Harris



→ Ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, πρόεδρος ΚΕΔ, και οι κ. Ι. Κούστας, Δ. Αναγνωστόπουλος και Σερραφείμ Κριεμπαρδής



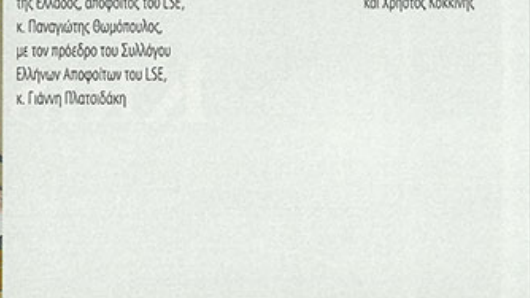
→ Ο ομιλητής της εκδήλωσης, κ. Edward L. Harris



→ Οι κ. Αλέξανδρος Τουρκογιάννης και Χρήστος Κοκκίνης με τον κ. Θωμόπουλο



→ Ο υποδιοικητής της Τραπέζης της Ελλάδος, κ. Παναγιώτης Θωμόπουλος, με τον πρόεδρο του Συλλόγου Ελλήνων Αποφοίτων του LSE, κ. Γιάννη Πλατινιάκη



→ Ο κ. Νίκος Στραπατοδάκης και Χρήστος Κοκκίνης

Συνάντηση δύο υπουργών με στόχο την ανάπτυξη της οικονομίας



Συζήτηση για την ελληνική ναυτιλία με στόχο την εκμνησίωση της ανεργίας των ναυτικών, τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα στα λιμάνια και τα επίκαιρα θέματα ακτοπολιτικής και κρουαζιέρας είχε ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών Γιώργος Αλογοσκούφης στη συνάντησή με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη.

«Η ελληνική ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους πυλώνες της εθνικής οικονομίας», δήλωσε ο κ. Κεφαλογιάννης μετά το πέρας της συνάντησης και συμπλήρωσε: «Στόχος μας είναι να μηδενίσουμε την ανεργία των ναυτικών και να τους προστατέψουμε, ενώ παράλληλα να προχωρήσουμε τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα στα λιμάνια. Σύντομα θα είμαστε σε θέση να κάνουμε συγκεκριμένες ανακοινώσεις».

Ο κ. Αλογοσκούφης συμπλήρωσε ότι η ελληνική ναυτιλία συγκαταλέγεται σε μία από τις μεγάλες πλουτοπαραγωγικές πηγές της χώρας και η συμβολή της στην εθνική οικονομία είναι ουσιαστική.

«Παράλληλα», τόνισε ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, «υπάρχουν πολύ μεγάλες δυνατότητες, να επεκταθούν τα κεφάλαια που δημιουργούνται και σε άλλους κλάδους προκειμένου να βοηθήσουν στην ανάπτυξη της χώρας γενικότερα».

Οι δύο υπουργοί στη συνάντησή τους συζήτησαν και για την ποντοπόρο ναυτιλία με βάση τα λεγόμενα στην πρόσφατη ομιλία του κ. Αλογοσκούφη στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, στην οποία ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών αναφέρθηκε στις πρωτοβουλίες της κυβέρνησης με στόχο την ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας μας.

Ειδικότερα, οι πρωτοβουλίες του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και την αύξηση των επενδύσεων είναι μεταξύ άλλων:

- Η μεταρρύθμιση της άμεσης φορολογίας, η οποία μειώνει σχεδόν κατά το 1/3 τους συντελεστές φορολόγησης των επιχειρήσεων μέσα στην

MBA in SHIPPING

ALBA IS A NOT-FOR-PROFIT
EDUCATIONAL ORGANIZATION OF
GRADUATE STUDIES IN BUSINESS
ADMINISTRATION



ALBA
Athens Laboratory of Business Administration

ATHINAS AVE. & 2A AREOS STR. - 166 71 VOULIAGMENI
TEL.: 210 896 4531 - FAX: 210 896 2139
shipping@alba.edu.gr
www.alba.edu.gr

In the fast-changing world of the Maritime Industry, ALBA proudly announces its new MBA Program in Shipping.

Our unique program has been designed by the industry, for the industry, in order to:

- Combine and balance the need for rigor and academic thinking with the practical aspects of the "real world"
- Present the participants with conceptual, analytical and technologically advanced training in shipping
- Provide a sound understanding of the application of managerial theories and techniques in maritime operations

Our Faculty and Academic Advisory Committee of top Academics from the best US and European Business Schools, as well as the Business Advisory Committee, which consists of the most renowned professionals in the field, assure that your experience meets the demands of the Maritime Business.

Sea... the future!

**Program presentation: May 18th, 2005, 18:30, Metropolitan Hotel, 385 Syngrou Ave., Falirou
Classes begin: November 2005**



τριετία και μειώνει την επιβάρυνση και για τα φυσικά πρόσωπα.

- Ο νέος επενδυτικός νόμος, ο οποίος ενισχύει την ανάπτυξη των νέων και των παλαιών επιχειρήσεων, τον εκσυγχρονισμό τους, την προώθηση των νέων τεχνολογιών και της καινοτομίας, την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας, την ανάπτυξη της περιφέρειας.

Στο σημείο αυτό ο κ. Αλογοσκούφης επισήμανε το γεγονός πως η ευνοϊκή οικονομική συγκυρία για την ποντοπόρο ναυτιλία οδήγησε σε σημαντική άνθηση τον κλάδο από το Νοέμβριο του 2002 μέχρι σήμερα, με αποτέλεσμα πολλοί Έλληνες εφοπλιστές να επιθυμούν να επενδύσουν μεγάλο μέρος των κεφαλαίων τους και σε άλλες δραστηριότητες, εκτός του παραδοσιακού τους χώρου.

Ο κύριος προσανατολισμός τους είναι προς τις επενδύσεις στο χώρο του τουρισμού, όπου και αρκετά συχνά αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα εξαιτίας της ασάφειας του νομοθετικού πλαισίου, της καθυστέρησης στη λήψη αποφάσεων από τη Δημόσια Διοίκηση, της πολυπλοκότητας των διαδικασιών και της υπερβολικής γραφειοκρατίας.

«Στο χώρο του τουρισμού, της ενέργειας και των λοιπών τομέων επικρατεί το ακριβώς αντίθετο από αυτό που επικρατεί στο χώρο της ναυτιλίας, όπου η ελεύθερη αγορά και οι γνωστοί εκ των προτέρων κανόνες του παιχνιδιού επιτρέπουν τόσο το μακροπρόθεσμο προγραμματισμό όσο και την έγκαιρη υλοποίηση και απόδοση των επενδυτικών σχεδίων», δήλωσε ο κ. Αλογοσκούφης, για να υποσχεθεί ότι: «Εμείς στοχεύουμε στην αξιοποίηση των στοιχείων που οδήγησαν στην άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας για να ανθήσουν και οι τομείς του τουρισμού, της ενέργειας, των υπηρεσιών, της βιομηχανίας, της εναλλακτικής γεωργίας. Μπορούμε να δημιουργήσουμε και στην ξηρά ένα επιτυχημένο αναπτυξιακό πρότυπο ανάλογο με αυτό της ναυτιλίας».

Όσο για τα φορολογικά θέματα που ετέθησαν

στη διάρκεια της ομιλίας του, ο υπουργός επισήμανε ότι:

Εξετάζονται τα φορολογικά ζητήματα αναφορικά με το Ν. 3091/2002 για τις εξωχώριες εταιρείες, την κατάργηση της δηλώσεως φόρου μεταβίβασης για τα εμπορικά πλοία και την κατάργηση της σφραγίσσεως από τις φορολογικές αρχές, για τα εμπορικά πλοία, του πωλητηρίου εγγράφου για την απαλλαγή της μεταβίβασης από το ΦΠΑ.

Παράλληλα, εξετάζεται η κατάργηση μιας τυπικά γραφειοκρατικής διαδικασίας, αυτής της διασάφησης εισαγωγής, η οποία δεν έχει κανένα νόημα και απλώς ταλαιπωρεί αδικώς τα εφοπλιστικά γραφεία, καθώς η εισαγωγή είναι ούτως ή άλλως ατελής, όπως επίσης και το αίτημα να υποβάλλεται άπαξ ετησίως η δήλωση του φόρου του Ν. 27/75 για τα πλοία, μέσα από το Διαδίκτυο.

Παράλληλα, η κυβέρνηση, έχοντας ως στόχο την ανάδειξη της χώρας μας σε περιφερειακό ναυτιλιακό κέντρο, προωθεί νομοσχέδιο για την εισαγωγή στο χρηματιστήριο και επιχειρήσεων της ποντοπόρου ναυτιλίας, θέλοντας έτσι να συμβάλει στη βελτίωση του επενδυτικού κλίματος στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Μέσα από τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου επιδιώκεται η ανάπτυξη του Χ.Α. μέσα από την είσοδο σε αυτό υγιών ελληνικών και ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και επιχειρήσεων διαχείρισης (holding) που θα τηρούν τους ελληνικούς νόμους και θα έχουν και σχετική πιστοποίηση.

Ειδικότερα, για την εισαγωγή στο Χ.Α. των επιχειρήσεων της ποντοπόρου ναυτιλίας, μεταξύ άλλων, θα απαιτούνται:

- Η εταιρεία θα πρέπει να έχει πλοία συνολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 3.000 κοχ και κατά το χρόνο εισαγωγής στο Χ.Α. τουλάχιστον 29.350.000 ευρώ ίδια κεφάλαια.
- Η προϋπόθεση αυτή είναι απαραίτητη ώστε η επιχείρηση να έχει έναν ελάχιστο κύκλο εργασιών και σχετική οικονομική επιφάνεια.
- Τα πλοία θα πρέπει να έχουν ασφαλιστική

κάλυψη από οίκο διεθνούς κύρους και να παρακολουθούνται από αναγνωρισμένο νηογνώμονα από το ελληνικό κράτος. Με την προϋπόθεση αυτή, διασφαλίζονται τα συμφέροντα των μετόχων από τυχόν επιχειρήσεις μειωμένου κύρους και αξιοπιστίας στην αγορά.

- Ως συνεκτιμώμενα στοιχεία μπορούν να ληφθούν η βιωσιμότητα της επιχείρησης, η ηλικία των πλοίων, οι αυστηροί κανόνες ασφαλείας, η πιστοποίηση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από αναγνωρισμένο οίκο, οι συνθήκες αγοράς του κλάδου, η δυνατότητα ρευστοποίησης, το ύψος του συνολικού δανεισμού, το είδος και η διάρκεια των ναυλοσυμφωνιών.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις φανερώνουν τη συνολική εικόνα της υπό ένταξη επιχείρησης μέσα στον κλάδο και συνάμα αποτελούν απαραίτητα στοιχεία του δυναμισμού της εταιρείας που θα πρέπει να γνωρίζουν τόσο το Χ.Α. όσο και οι επενδυτές.

- Στο Χ.Α. μπορούν να μπουν και οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων (holding) που θα λειτουργούν με διεθνείς συμβάσεις και θα είναι εφοδιασμένες με προβλεπόμενο Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Οι εταιρείες αυτές, στο μέτρο που λειτουργούν με τα παραπάνω πιστοποιητικά, καλύπτουν τις προϋποθέσεις διαφάνειας και αποτελεσματικότητας που είναι αναγκαίες για την εισαγωγή τους.

- Στο Χ.Α. θα μπορούν να εισέλθουν και μετοχές εταιρειών που εδρεύουν σε κράτη εκτός Ελλάδας. Αυτό γίνεται με δήλωση υπαγωγής της αλλοδαπής εταιρείας στο δικαιο της Ελλάδας και στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων της Αθήνας. Η αλλοδαπή εταιρεία σε κάθε περίπτωση διορίζει αντίκλητο που εδρεύει στην Ελλάδα.

Με τη ρύθμιση αυτή δίνεται η δυνατότητα και σε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων που εδρεύουν στην αλλοδαπή να εισαχθούν στο Χ.Α. και να συνεισφέρουν περαιτέρω στη διεθνοποίησή του. ■

- 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





Η ελληνική ναυτιλία στο Χ.Α.

Παρά την κάποια σύγχυση σχετικά με το ποιος ανακοινώνει τι μεταξύ των υπουργείων, ένα ζήτημα που ελάχιστα απασχολεί τους δραστηριοποιούμενους στη ναυτιλία, το δελτίο Τύπου του ΥΕΝ με ξάφνιασε ευχάριστα. Έπειτα από πέντε έτη ακινησίας του θέματος και μετά από πρωτοφανή αποτυχία του υφιστάμενου καθεστώτος να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ελληνικών εφοπλιστικών εταιρειών, κάποιος φαίνεται να ασχολείται. Το ενδιαφέρον μάλιστα δεν περιορίστηκε στα ποντοπόρα, αλλά φαίνεται να περιλαμβάνει, κατά τη διαβεβαίωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στους δημοσιογράφους, και τα Μεσογειακά πλοία.



Του Άλκη Κορρέ >>

Όσο και να μην έχει γίνει επαρκώς αντιληπτό, το ζήτημα αυτό έχει επείγοντα χαρακτήρα εν όψει του Συμφώνου II της Βασιλείας. Προτού όμως κατηγορηθώ για ασχετοσύνη από φίλους που νομίζουν ότι αυτά είναι δύο διαφορετικά ζητήματα, ας μου δοθεί λίγη υπομονή για να εξηγηθώ.

Η χώρα μας, σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ε.Ε., είναι δυστυχώς πίσω σε θέματα χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Το σύνολο της χρηματοδότησης περνάει μέσα από κλασικές δανειακές συμβάσεις, πολλές από τις οποίες μάλιστα ζητούν προσωπικές εγγυήσεις από τον πλοιοκτήτη. Το Χ.Α. δεν έχει λειτουργήσει ως πηγή ιδίων κεφαλαίων ώστε να συνεπικουρήσει στην αντικατάσταση παλαιών πλοίων, ο θεσμός του bareboat charter δεν έχει γίνει αποδεκτός από τη ναυτιλιακή κοινότητα ώστε να επεκταθεί η δυνατότητα ενοικίασης πλοίων χωρίς πλήρωμα, δεν υπάρχει νομοθεσία που να προβλέπει χαμηλή φορολόγηση αποθεματικών κεφαλαίων της στεριάς που τοποθετούνται σε ναυπηγικές επενδύσεις, και βεβαίως, δεν είναι γνωστός ο θεσμός του KG, ο οποίος έχει χτίσει εκατοντάδες εμπορικά πλοία στη Γερμανία και στις σκανδιναβικές χώρες.

Εις πείσμα όλων αυτών, η ελληνική εμπορική ναυτιλία, λόγω διεθνούς συγκυρίας, διέρχεται μίαν άνευ προηγουμένου άνοξη. Όλοι κτίζουν, αφού εύκολα συγκέντρωσαν το ποσό της ίδιας συμμετοχής εν μέσω γενικευμένης ευφορίας στις ναυλαγορές και τραπεζικής

προθυμίας. Γιατί να ασχοληθούμε με το χρηματοδοτικό μας πλαίσιο, μια χαρά πάμε και έτσι!

Χωρίς να μπούμε σε λεπτομέρειες, το Σύμφωνο της Βασιλείας II (International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards) που αφορά στον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί το τραπεζικό σύστημα ως προς τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση του χρηματοδοτικού ρίσκου και το οποίο αναμένεται να λάβει τη μορφή Οδηγίας στην Ε.Ε., θα οδηγήσει εκ του ασφαλούς σε περιορισμούς στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας από τράπεζες που είναι εγκατεστημένες σε χώρες που θα το κυρώσουν. Οι λόγοι είναι δύο: Πρώτος, η χρηματοδότηση αγοράς/ναυπήγησης πλοίων θα είναι λιγότερο συμφέρουσα για την ίδια την τράπεζα από εναλλακτικές ευκαιρίες δανειοδότησης, και δεύτερος, το επιτόκιο θα είναι σημαντικά υψηλότερο για τη βασική πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εν σχέσει με τα σημερινά επίπεδα.

Εν όψει του ότι το Σύμφωνο II αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή το 2007 και οι τράπεζες έχουν αρχίσει να ετοιμάζονται ήδη από τριετίας, το καμπανάκι έχει ήδη χτυπήσει. Δυσκολότερη και ακριβότερη χρηματοδότηση για τη ναυτιλία σημαίνει ανάγκη για αύξηση της ίδιας συμμετοχής και περιορισμό των δανειακών αναγκών. Σημαίνει επείγουσα προώθηση εθνικών υποδομών που θα εξυπηρετήσουν προς αυτή την κατεύθυνση, και το Χ.Α. μπορεί να είναι μία από αυτές.



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE S. RANIS

Accredited By:

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



For

Onboard Officers & Crew

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

TRAINING FOR:

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

COURSES:

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

STCW/95

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



Πλησιάζει η ώρα για την ένταξη των γειτονικών μας βαλκανικών κρατών στην ευρωπαϊκή οικογένεια

Η ενταξιακή πορεία της Βουλγαρίας: «αγκάθια» τα προβλήματα της διαφθοράς, της υψηλής ανεργίας και του οργανωμένου εγκλήματος

Η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο εξέδωσε, στις 13 Απριλίου, με ισχυρή πλειοψηφία τη σύμφωνη γνώμη της σχετικά με την αίτηση της Ρουμανίας (497 έναντι 93, με 71 αποχές) και της Βουλγαρίας (522 έναντι 70, με 69 αποχές) για προσχώρηση στην Ε.Ε. Η Ολομέλεια κάλεσε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποβάλει τακτικά στο Ε.Κ. έκθεση σχετικά με την τήρηση των δεσμεύσεων των δύο χωρών. Παράλληλα, ζητείται από το Συμβούλιο και την Επιτροπή «να συνδράμουν πλήρως το Ε.Κ. στη λήψη απόφασης, όσον αφορά την ενδεχόμενη ενεργοποίηση των ρητρών διασφάλισης που περιλαμβάνεται στη συνθήκη προσχώρησης των δύο χωρών».

Στο συνοδευτικό ψήφισμα για τη Βουλγαρία, το οποίο συντάχθηκε από τον κ. Geoffrey Van Orden (EAK-ΕΔ, UK) και το οποίο εγκρίθηκε με 534 ψήφους υπέρ, 85 κατά και 38 αποχές, οι ευρωβουλευτές παρατηρούν ότι η εν λόγω χώρα έχει σημειώσει εξαιρετική πρόοδο μέχρι στιγμής, ενώ παράλληλα υπογραμμίζουν μια σειρά από βήματα, στα οποία η κυβέρνηση της Βουλγαρίας οφείλει να προβεί. Η επιτροπή συγχαίρει ακόμη τη Βουλγαρία για την έναρξη του προγράμματος «Δεκαετία για την ένταξη των Ρομ» καθώς και για τα μέτρα υπέρ της βελτίωσης του στεγαστικού τομέα στις αστικές περιοχές, όπου διαμένουν κυρίως οι Ρομ. Σημειώνει, όμως, πως πρέπει να γίνουν ακόμη πολλά για την απόλυση του διαχωρισμού που υφίστανται τα παιδιά των Ρομ στα σχολεία, τη μείωση των ποσοστών ανεργίας, καθώς επίσης και την καλύτερη παροχή υγειονομικής περίθαλψης. Εντούτοις, οι ευρωβουλευτές αποδοκιμάζουν την αποτυχία της βουλγαρικής κυβέρνησης να υιοθετήσει νέους ποινικούς κώδικες για την



αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της διαφθοράς, ενώ ζητούν να αυξηθούν οι προσπάθειες για την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος.

Οι ευρωβουλευτές επιδοκιμάζουν την οικονομική απόδοση της Βουλγαρίας και χαιρετίζουν την απόφαση της κυβέρνησής της να ξεκινήσει νέο κύκλο πλειστηριασμού για τις θυγατρικές εταιρείες της Bulgartabac. Η Ολομέλεια, ακόμη, συγχαίρει τη Σόφια για τις προσπάθειές της προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο πυρηνικής ασφάλειας στο Κοζλοντούι, εκφράζοντας όμως κάποια ανησυχία για τον κίνδυνο διακοπών ενέργειας στην περιοχή των Βαλκανίων εξαιτίας της υπογραφής της συμφωνίας για το κλείσιμο του εργοστασίου πυρηνικής ενέργειας σε αυτή την περιοχή.





Ρουμανία: αξιοσημείωτη πορεία, αλλά σκεπτικισμός σχετικά με την υγεία, το περιβάλλον, τη συνοριακή ασφάλεια και τις κρατικές ενισχύσεις

Στο σχετικό ψήφισμα για τη Ρουμανία, που συνέταξε ο κ. Pierre Moscovici (ΣΕΚ, FR), η Ολομέλεια θεωρεί ότι η έκταση των μεταρρυθμίσεων που δρομολογήθηκαν στη Ρουμανία εν όψει της ένταξής της είναι αξιοσημείωτη, ενώ χαιρετίζει και τις υπόλοιπες δεσμεύσεις που ανέλαβε η νεοσύστατη κυβέρνηση της χώρας αυτής. Εκφράζει, δε, την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η κυβέρνηση της Ρουμανίας έχει θέσει ως βασικό της στόχο την ενίσχυση της ελευθεροτυπίας και της ανεξαρτησίας των μέσων ενημέρωσης. Οι ευρωβουλευτές επαινούν ακόμη τις θετικές εξελίξεις που σημειώνονται στη Ρουμανία στον τομέα της εκπαίδευσης και χαιρετίζουν την υπογραφή, εκ μέρους της Ρουμανίας, της δήλωσης για τη «Δεκαετία της ενσωμάτωσης των Ρομ».

Παράλληλα, όμως, οι ευρωβουλευτές σημειώνουν πως η κυβέρνηση της Ρουμανίας θα πρέπει να πραγματοποιήσει όλες τις απαιτούμενες προσπάθειες προκειμένου να αντιμετωπίσει με επιτυχία όλες τις ελλείψεις που έχουν έως τώρα διαπιστωθεί. Επί πλέον, το Σώμα υπογραμμίζει τη σημασία της ουσιαστικής δρομολόγησης των διοικητικών και δικαστικών μεταρρυθμίσεων, την ανάγκη για συνέχιση της καταπολέμησης της διαφθοράς, ιδίως της διαφθοράς υψηλού επιπέδου, όπως επίσης και την ανάγκη πλήρους εφαρμογής των δικαιωμάτων των μειονοτήτων. Πάντως, οι ευρωβουλευτές τονίζουν την ανάγκη βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης και νοσηλείας των ασθενών στις ψυχιατρικές κλινικές και τα νοσοκομεία, την ενίσχυση των ελέγχων στα σύνορα, την πρόβουσα εφαρμογή της νομοθεσίας αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις, καθώς επίσης και την ανάγκη πραγματοποίησης περαιτέρω προσπαθειών στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Πηγή: Ε.Κ.



Για την αίτηση προσχώρησης της Βουλγαρίας στην Ε.Ε. ο ευρωβουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, Γιώργος Τούσσας, έδωσε την παρακάτω επεξήγηση ψήφου στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο.

«Το ΚΚΕ είναι κατά της Ε.Ε. γιατί αποτελεί μία ένωση καπιταλιστικών κρατών, που διασφαλίζει τα συμφέροντα του κεφαλαίου και καλύτερες συνθήκες για τον ανταγωνισμό του με τα άλλα ιμπεριαλιστικά κέντρα. Από αυτή την άποψη, τάσσεται και κατά της ένταξης της Βουλγαρίας, η οποία πραγματοποιείται με στόχο την προώθησή της, τη λεηλασία του πλούτου και της οικονομίας της, την εκμετάλλευση των εργαζομένων, τη μετατροπή της σε δορυφόρο του ΝΑΤΟ, για να υπηρετεί την επιθετική του πολιτική. Επισημαίνουμε τους ιδιαίτερα επαχθείς όρους που καθορίστηκαν για την ένταξη της Βουλγαρίας στην Ε.Ε.

Ήδη τα αποτελέσματα της προενταξιακής διαδικασίας και της καπιταλιστικής παλινδρόμησης είναι όξυνση της ανεργίας, μισθοί πείνας -61 ευρώ το μήνα-, ακρίβεια, φτώχεια, δραστικές περικοπές στις κοινωνικές παροχές, με οδυνηρές συνέπειες για την εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα της χώρας, και από την άλλη αύξηση των κερδών του ευρωενωσιακού κεφαλαίου.

Το ΚΚΕ εκφράζει την αλληλεγγύη του στην εργατική τάξη και στο λαό της Βουλγαρίας στην πάλη του ενάντια στην αντιλαϊκή πολιτική της Ε.Ε. και των πολιτικών εκπροσώπων του κεφαλαίου».



Αυστηρότερα όρια περιεκτικότητας σε θείο για τα θαλάσσια καύσιμα

Πρόταση για τη μείωση των εκπομπών ρύπων από τα πλοία κατά 80%, σε σχέση με τα ισχύοντα από το 2000, έκανε στην Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου η εισηγήτρια από την Επιτροπή Περιβάλλοντος Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, κ. Satu Hassi.

Πιο συγκεκριμένα, η κ. Satu Hassi πρότεινε την επιβολή αυστηρότερων προδιαγραφών στα ναυτιλιακά καύσιμα σε ολόκληρη την Ευρώπη, σύμφωνα με όσα αποφάσισε η Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Είναι η πρώτη φορά που η Ευρωπαϊκή Ένωση καταπιάνεται με το πρόβλημα αυτό, καθώς κατά την άποψη των ευρωβουλευτών, πολλά πλοία χρησιμοποιούν καύσιμα τα οποία περιέχουν έως και 300 φορές περισσότερο θείο από αυτό που χρησιμοποιούν τα φορτηγά στους δρόμους της Ευρώπης.

Έτσι, η μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο θα πρέπει να μειωθεί στο 0,5% έως τον Ιανουάριο του 2010 για κάθε σκάφος που θα πλέει στη Βαλτική, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγχη (σε όλα τα κοινοτικά ύδατα όσον αφορά τα επιβατηγά σκάφη) και το 2014 σε όλα τα άλλα κοινοτικά ύδατα.

Όπως υπογραμμίζει στην πρότασή της, η κ. Satu Hassi θα ζητήσει από το Ευρωκοινοβούλιο στη δεύτερη ανάγνωση να παραμείνει «πιστό» στην αρχική του θέση σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο, σε αντίθεση με την πρόταση του Συμβουλίου, που κάνει λόγο για μείωση που δεν θα υπέρβαινε περίπου το 10%.

Ελλείψει μέτρων, υπολογίζεται πως οι εκπομπές σε θείο αυτής της φύσης θα αποτελούν, το 2010, το 75% των συνολικών εκπομπών θείου παγκοσμίως. Το σχέδιο αποβλέπει στη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του θείου και των

αιωρούμενων σωματιδίων. Με τον τρόπο αυτό, ελπίζεται να μειωθεί η ρύπανση από τα πλοία και να βοηθηθεί η επίλυση δύο υπαρκτών προβλημάτων: η ποιότητα του αέρα και η οξίνιση.

Ως εγκρίθηκε, η πρόταση θέτει ως όριο περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων πλοίων το 1,5%. Το αποτέλεσμα αυτό πρέπει να επιτευχθεί έως το 2007 και αφορά ακόμη και τα επιβατηγά πλοία που νηολογούνται σε τακτικές γραμμές από ή προς τους λιμένες της Κοινότητας. Κατόπιν διαπραγματεύσεων με το Συμβούλιο, συμφωνήθηκε η επανεξέταση των τιμών αναφοράς που προβλέπει η οδηγία κατά το 2008, με στόχο, εάν είναι δυνατόν, η περιεκτικότητα σε θείο να μειωθεί περαιτέρω στο 0,5% ή, υπό προϋποθέσεις, ακόμη χαμηλότερα.

Κατά την έκθεση, οι εκπομπές που προέρχονται από τη χρήση καυσίμων, που περιέχουν θείο, επιβαρύνουν τόσο την ανθρώπινη υγεία όσο και το περιβάλλον. Επί πλέον, οι εκπομπές των οξειδίων θείου και αζώτου, καθώς και των αιωρούμενων σωματιδίων, προκαλούν οξίνιση κυρίως στις παράκτιες περιοχές και προ πάντων στη Βόρεια Ευρώπη, λόγω των ειδικών κλιματικών και εδαφικών συνθηκών που επικρατούν εκεί. Η πρόσφατη αυτή οδηγία αποτελεί συνέχεια μιας προηγούμενης επιτυχημένης νομοθεσίας αναφορικά με τις εκπομπές SO₂ και την οδική κυκλοφορία. Να σημειωθεί ότι εξαιτίας της, μεταξύ 1990 και 2000, οι εκπομπές των οξειδίων θείου από τις κατά ξηράν πηγές στα δεκαπέντε κράτη-μέλη μειώθηκαν σχεδόν κατά 60%, ενώ έως το 2010 αναμένεται να έχουν μειωθεί κατά 75%-80%.

Σύμφωνα μάλιστα με την έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα οφέλη από τα χαμηλότερα επίπεδα εκπομπής δεν μπορούν να εκφραστούν πλήρως σε χρηματικά ποσά. Στην έρευνα που διεξήγαγε η Επιτροπή, όπου δεν περιλαμβάνονται τα οφέλη από τη μείωση στην οξίνιση, το κατ' έτος όφελος εκτιμάται σε 2,7 δισ. δολάρια και το κόστος σε 1,1 δισ. δολάρια.

Πηγή: Ε.Κ.



In greek waters JETOIL delivers excellence!

Delivers:

- better quality
- the right quantity
- prompt delivery service
- full customer satisfaction

JETOIL. The No. 1 Private Greek Bunker Supplier.

BUNKER PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

JET OIL

MAMIDOIL-JETOIL S.A.
PIRAEUS: tel. +30 210 4283201, +30 210 4283368, fax +30 210 4281356
ATHENS: tel. +30 210 6142660 fax +30 210 8055850
e-mail: jetbunkers@jetoil.gr, zakkyr@jetoil.gr



Υπό το βλέμμα του Ποσειδώνα

Τα μέλη της Intertanko συναντήθηκαν και συνομίλησαν στην Αθήνα, στην πιο φλέγουσα περίοδο για τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική και νομοθεσία.

Σε μια ιδιαίτερα εποικοδομητική ατμόσφαιρα, το συνέδριο της Intertanko στην Αθήνα αποτέλεσε σημείο αναφοράς για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, αφού κατά τη διάρκεια των εξαιρετικών ομιλιών και πολύωρων συζητήσεων αναλύθηκαν θέματα που αφορούν όλο το πλαίσιο της σύγχρονης ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομίας. Ιδιαίτερη αναφορά στις συζητήσεις, όπως αναμενόταν, δόθηκε στο θέμα της πρόσφατης (ατυχούς) ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση αλλά και στα νέα, πο-

λυαναμενόμενα Common Structural Rules. Η Intertanko επισήμως υποστηρίζει την ποινικοποίηση δόλιων ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση και επικουρεί οποιαδήποτε προσπάθεια, πολιτική ή νομοθετική, που προασπίζει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εντούτοις, η διεθνής αυτή ένωση εναντιώθηκε εξ αρχής στην πρόσφατη νομοθεσία, αφού δεν υποστηρίζει την ποινικοποίηση της εξ αμελείας πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης. Η άποψη ήταν ομόφωνη, ξεκάθαρη και καταλυτική: Δεν θα έπρεπε να διώκεται



Ο πρόεδρος της Intertanko, Dick Van Dyke

ποινικά η εξ αμελείας ρύπανση, ενώ οι ναυτικοί δεν θα έπρεπε σε καμία περίπτωση να αντιμετωπίζονται ως κοινοί εγκληματίες. Οι ομιλητές συμφώνησαν και πάλι ότι η Ε.Ε. θα πρέπει, επιτέλους, να δρα σύμφωνα με τις προτάσεις των διεθνών φορέων και οργανώσεων αλλά και να δώσει προτεραιότητα στις πολιτικές και νομοθετικές πρωτοβουλίες του IMO, ο οποίος έχει και τη σφαιρική γνώση και την εμπειρία σε θέματα ναυτιλιακής νομοθεσίας. Επίσης, συζητήθηκε ότι η νομοθεσία που σχετίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος θα πρέπει να έχει την ίδια αυστηρότητα απέναντι στις υπόλοιπες μορφές μεταφορών αλλά και στις υπόλοιπες βιομηχανικές δραστηριότητες.

Ιδιαίτερη μνεία έγινε στο θέμα της απαράδεκτης αντιμετώπισης των ναυτικών: αναφορές έγιναν στις ατομικές ελευθερίες και στα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών αλλά και στη διεθνή νομοθεσία που σχετίζεται με την έρευνα και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

Σχετικά με το πολυσυζητημένο θέμα των Common Structural Rules για τα δεξαμενόπλοια, τα μέλη και το Δ.Σ. της ένωσης επικροτούν τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία και στέκονται αρωγοί στην προσπάθεια για ενοποίηση των κανονισμών των διεθνών ηοηοηωμόων. Η όλη διαδικασία θεωρείται ανατρεπτική και ριζοσπαστική, ενώ η ευθυγράμμιση των κανονισμών θα συμβάλει στην ασφάλεια των

πλοίων και στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η Intertanko έχει, εξάλλου, υποστηρίξει ενεργά τις πολύμηνες προσπάθειες και έχει αναπτύξει τις πολύτιμες τεχνικές, τις προτάσεις και απόψεις στο θέμα αυτό, στα διεθνή φόρα. Γενικότερα η ένωση υποστηρίζει την πρωτοβουλία σχετικά με τα Common Structural Tanker Rules και θεωρεί επιβεβλημένη την υιοθέτηση των common rules από όλα τα μέλη του IACS.

Η άποψη του Intertanko Safety, Technical and Environmental Committee (ISTEC), που θα αποφανθεί σχετικά με το final draft, αντανάκλα ή μάλλον εξαρτάται και από την υποστήριξη του ως προς τους νέους κανονισμούς JTP. Παράλληλα, η ένωση επιθυμεί την τήρηση των αρχικών χρονοδιαγραμμάτων και επίσης ζητάει οι νηογνώμονες να καταθέσουν ξεκάθαρους προτάσεις σχετικά με την εφαρμογή των νέων κανονισμών, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι αρκετά πλοία ήδη κατασκευάζονται ή σχεδιάζονται σήμερα με τους ήδη υπάρχοντες κανονισμούς. Επιπροσθέτως, η ένωση ζητεί από τους νηογνώμονες να εφαρμόσουν άμεσα τόσο τα Newbuilding Survey Standards όπως και τα Construction Standards στα ναυπηγεία με τα οποία συνεργάζονται.

Σε ερώτηση του υπογράφοντος σχετικά με τις σχέσεις της διεθνούς ένωσης με τους φορείς της νομοθετικής εξουσίας, ιδιαίτερα στις Βρυξέλλες, ο πρόεδρος, Dick Van Dyke, εξέφρασε την άποψη πως η Intertanko θα πρέπει να εί-

ναι σύμβουλος και επίκουρος στην προσπάθεια του περιφερειακού - Ευρωπαϊού νομοθέτη και όχι πιεστικός αναλυτής των απόψεών του. Ο ρόλος, δηλαδή, της ένωσης είναι να συμβουλευθεί και να ενημερώσει με διαφάνεια τόσο τους αιρετούς της Ευρώπης όσο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και όχι να πιέσει για την εκπλήρωση των θέσεων - προτάσεών της. Με αυτόν το γνώμονα ο πολύπλευρος πρόεδρος της ένωσης κάλεσε τους πλοιοκτήτες να αρχίσουν έναν εποικοδομητικό διάλογο με τα ΜΜΕ προκειμένου να καταγραφεί σωστά και άμεσα το σύγχρονο πρόσωπο της ναυτιλίας, το οποίο ακόμα σήμερα αβίαστα και άδικα αμαυρώνεται μετά μια ατυχή στιγμή ενός δυστυχήματος.

Ο κ. Van Dyke υποστήριξε ότι η ελληνική ναυτιλία είναι η ραχοκοκκαλιά της ένωσης και εξέφρασε την απόλυτη ικανοποίησή του για το Hellenic Committee της Intertanko.

Σε ερώτησή μας εάν η Intertanko σκέφτεται να δημιουργήσει ένα νέο παράρτημα ή ακόμα και μια έδρα στην Αθήνα, ο πρόεδρος και ο γ.γ. μάς ενημέρωσαν ότι τα κέντρα των πολιτικών εξελίξεων είναι οι Βρυξέλλες και το Λονδίνο, οπότε η έδρα της ένωσης θα πρέπει να είναι σε κοντινή απόσταση από τις συγκεκριμένες πρωτεύουσες. «Είναι θεμιτό να είμαστε πιο κοντά γεωγραφικά στα κέντρα των πολιτικών και διεθνών νομοθετικών εξελίξεων και όχι στα μέλη μας», δήλωσαν χαρακτηριστικά.



Η αναστολή λειτουργίας της σχετικά νέας αεροπορικής εταιρείας Hellas Jet επιβεβαίωσε τελικά τους ψιθύρους που ακούγονταν στην ταξιδιωτική αγορά. Η είδηση για τους γνώστες και παρατηρητές του χώρου ήταν αναμενόμενη. Ο διεθνής απόηχος όμως, όπως και τα αποτελέσματα της αναστολής λειτουργίας ενός ακόμα ελληνικού αερομεταφορέα, οφείλουν να απασχολήσουν εποικοδομητικά τους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του τουρισμού, τους αλλοδαπούς επενδυτές, εν μέρει το ταξιδιωτικό κοινό, αλλά και (κυρίως) την Πολιτεία.

Ελληνικές αερομεταφορές: Καλημέρα θλίψη

Η Hellas Jet δεν απέτυχε στους στόχους της. Αυτό είναι πασιφανές. Οι αερομεταφορές, ως γνωστόν, δεν είναι άμεσα επικερδής κλάδος για ένα γνώστη - επενδυτή. Το ρίσκο των Κυπριακών Αερογραμμών - και πολύ περισσότερο της κυπριακής κυβέρνησης - ήταν τελικά τεράστιο και εξαρχής, κατά την άποψη πολλών, ελλιπώς σχεδιασμένο, με αποτέλεσμα ένα ακόμα χτύπημα, όχι μόνο στο κύρος των μεγαλομετόχων της συγκεκριμένης εταιρείας όσο, κυρίως, του ελληνικού αεροπορικού κλάδου.

Τελικά, είναι, κατά την άποψη του υπογράφοντος, απογοητευτικό να συναντάμε τόσο εύκολα μια ακόμα υπόθεση «αποτυχημένης» προσπάθειας στο χώρο των ελληνικών αερομεταφορών: οι ρωγμές που προκαλούνται πλέον στο επιβατικό κοινό και στους τουριστικούς πράκτορες (εντός και εκτός της χώρας μας) θα παραμείνουν βαθιές και συθέμελες.

Η Hellas Jet ανέστειλε τις λειτουργίες της εξαιτίας της «βιασύνης» της κυπριακής Πολιτείας. Βιαστικά (ίσως και αλαζονικά) εισέβαλε στην ελληνική αεροπορική αγορά, βιαστικά (ίσως και απογοητευτικά) εξήλθε. Η ουσία είναι ότι το προϊόν της εταιρείας ήταν εξαιρετικό και η απήχηση στη μικρή αγορά όπου δραστηριοποιούνταν ουσιαστική. Η προσπάθεια της διοίκησης και της διεύθυνσης των Αθηνών ήταν άξια συγχαρητηρίων και ανταποκρινόταν σε υψηλές προσδοκίες αλλά και διεθνείς προδιαγραφές. Τα ανέλπιστα, όμως, πρόσφατα αρνητικά αποτελέσματα της μητρικής εταιρείας στη Λευκωσία δεν μπορούσαν να υποστηρίξουν μια τόσο μεγάλη «ελληνική» προσπάθεια, που απαιτούσε βάθος χρόνου και πάνω από όλα υπομονή/επιμονή για να φέρει κάποια μικρά οικονομικά αποτελέσματα.

Η αλήθεια είναι ότι η Hellas Jet ανταγωνιζόταν μάταια και αδόκιμα σε δύσκολες γραμμές με υψηλό ανταγωνισμό και πληθώρα πτήσεων από πολλούς αερομεταφορείς. Άδοξη ήταν η προσπάθεια για τη διατήρηση της γραμμής

προς Λονδίνο, όπου ήδη τρεις αερομεταφορείς ανταγωνίζονταν με χαμηλότερους ναύλους, συνδέοντας τις δύο πρωτεύουσες έως και 8 φορές την ημέρα! Ποιος λογικός επενδυτής θα ζητούσε θετικά αποτελέσματα από μια μικρή ελληνοκυπριακή εταιρεία που θα ανταγωνιζόταν (με ένα και μόνο νυχτερινό δρομολόγιο) τις παντοδύναμες και πασίγνωστες στο Λονδίνο, British Airways, EasyJet

αλλά και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές; Κανείς... Λογικός. Η Aegean Airlines, μάλλον, γνώριζε καλύτερα όταν διέκοψε σχετικά αμέσως το δρομολόγιο αυτό, μετά τη συνένωση με την Cyprius.

Μας ξαφνιάζει επίσης ότι οι ταλαιπωρημένες πλέον Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν ζήτησαν κάποια «ουσιαστική» συνεργασία με τη συγκεκριμένη εταιρεία με αποτέλεσμα να «συναγωνίζονται» - μάλλον μάταια - στα ίδια ακριβώς δρομολόγια, τις ίδιες ακριβώς ώρες. Μία και μόνο συνεργασία (με μορφή code share) προς το Μάντσεστερ ήταν κατά την άποψή μας σωστά σχεδιασμένη και προφανώς επικερδής.

Η άδοξη κατάληξη της πολυαγαπημένης μας εταιρείας, με το εξαιρετικό προϊόν και το άψογο προσωπικό, θα κοστίσει ακριβά στην ελληνική τουριστική αγορά. Ο διπολισμός θα εξακολουθεί να επικρατεί σε σημαντικά δρομολόγια, όπως το Παρίσι και οι Βρυξέλλες. Αρνητικότατο αποτέλεσμα είναι επίσης πως αλλοδαποί (ίσως και Έλληνες) ταξιδιώτες, και κυρίως οι πράκτορες, θα αργήσουν να (ξανά)εμπιστευτούν νέους, ελληνικούς αερομεταφορείς.

Ως τελικό συμπέρασμα, η σκέψη μας στρέφεται με θλίψη και στην άρνηση αρκετών επενδυτών να εξαγοράσουν τη συγκεκριμένη εταιρεία. Πιθανώς η συνεχόμενη αναβλητικότητα σχετικά με το μέλλον των Ο.Α. να παρεμποδίζει ουσιαστικές εξελίξεις στο γενικότερο επιχειρηματικό σκηνικό.

Τελικά, παρά την επιμονή των Κυπρίων μετόχων, οι διαπραγματεύσεις με αλλοδαπούς (κυρίως) επενδυτές κατέληξαν άδοξα αντικατοπτρίζοντας (πιθανώς) το σκεπτικισμό, ίσως και αρνητισμό, της διεθνούς επιχειρηματικής κοινότητας τόσο προς τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές όσο και προς την ελληνική τουριστική αγορά.

Ακόμα μια απόπειρα στον αεροπορικό χώρο κατέληξε άδοξα. Οι λόγοι πολλοί και τα συμπεράσματα πολύπλοκα.

1^η ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ 3^η ΘΕΣΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιότινγκ
...γι' αυτό είμαστε υπερήφανοι!!!



BAVARIA YACHTS



GIB'SEA



Grand Soleil



Alubat



BAVARIA
sport
SERIES



DUFOUR



Fountaine Pajot
CATAMARANS



Trawler
CATAMARANS

Ένας στόλος 420 γιωτ όλων των κατηγοριών - 23 βάσεις σε Ελλάδα, Τουρκία, Καραϊβική, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία. - 4 μαρίνες με δυνατότητα ελλιμενισμού 2500 σκαφών. - Πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη θέση στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιότινγκ.

Με την τεράστια πείρα της, η **Kiriacoulis Mediterranean** θα σας βοηθήσει να αποκτήσετε το **δικό σας σκάφος**. Bavaria Yachts, Dufour, Cantieri del Pardo (Grand Soleil), Alubat (Οννί), Fountaine Pajot: ανάμεσα σε σκάφη κατασκευασμένα στα πιο αξιόπιστα ναυπηγεία της Ευρώπης, είναι βέβαιο ότι θα βρούμε εκείνο που ανταποκρίνεται στις ανάγκες και στις επιθυμίες σας.

Ελάτε να μας συναντήσετε. Η δική μας υποδομή και πείρα **μπορεί** να εξασφαλίσει την δική σας απόλαυση.



KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN

Λ. Αλίμου 7, 174 55 Άλιμος
Τηλ. 210 98 86 187-91, Fax. 210 98 44 529
email: sales@kiriacoulis.com
www.kiriacoulis.com

Certified ISO 9001:2000 by



Η Nasdaq μαγνητίζει (και μαγνητίζεται από) τον ελληνικό εφοπλισμό

Κατά τη διάρκεια του πρόσφατου συνεδρίου της Intertanko στην Αθήνα, η Nasdaq παρουσίασε στο πλαίσιο μιας καλοσχεδιασμένης επικοινωνιακής στρατηγικής τις «βλέψεις» της για την ελληνική ναυτιλία. Ως συγχωρηγός του συνεδρίου, οι υπεύθυνοι επικοινωνίας και προβολής του αμερικανικού κολοσσού παρουσίασαν σε ένα εποικοδομητικό κλίμα τις ευκαιρίες που μπορούν να δοθούν στους Έλληνες πλοιοκτήτες από μια πιθανή συνεργασία με τη χρηματιστηριακή αγορά της Αμερικής.

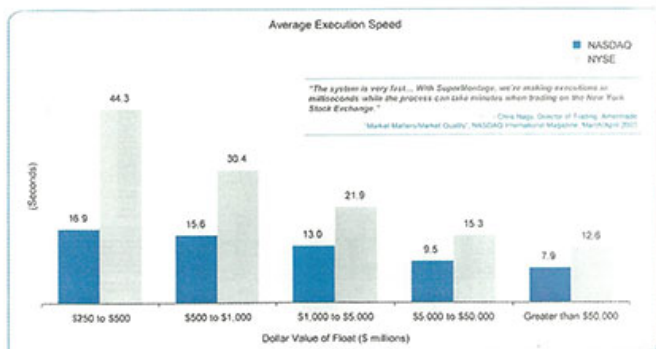
Η National Association of Security Dealers, γνωστή διεθνώς ως Nasdaq, εκμεταλλευόμενη πλέον την εμπιστοσύνη των πελατών της, αναζητά (επιτυχώς) τους τρόπους συνεργασίας με το μέχρι πρόσφατος «απρόσιτο» ελληνικό εφοπλισμό. Οι σημερινοί πελάτες της Nasdaq προέρχονται από όλα τα μήκη και πλάτη της διεθνούς οικονομίας και εμπορίου, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες που ήδη συνεργάζονται με τη χρηματιστηριακή αγορά της Νέας Υόρκης φαίνονται ότι αναπτύσσονται ραγδαία στο σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον, ξεφεύγοντας από παλαιότερες παραδοσιακές μεθόδους.

Η Nasdaq δεν προσεγγίζει πλέον εταιρείες που επικεντρώνονται αποκλειστικά και μόνο σε τομείς σχετικούς με τα επικοινωνιακά συστήματα ή την υψηλή τεχνολογία, όπως κάποιοι ισχυρίζονται. Εξάλλου, ο συγκεκριμένος πελατειακός κλάδος αφορά μόνο το 30% του συνολικού της



Trade Executions on NASDAQ are Faster

Faster executions decrease the likelihood of the market moving to an inferior price.

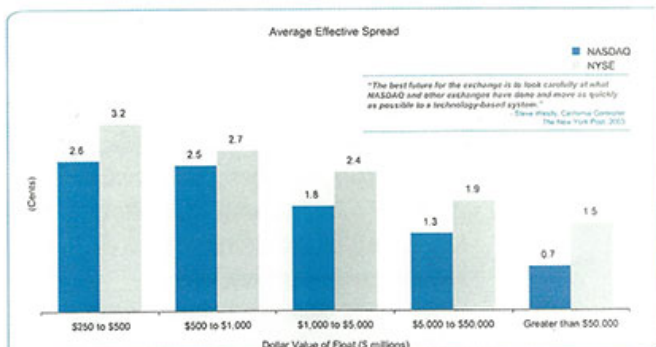


Independent Third-Party Execution Quality Statistics as mandated by SEC Rule 11a1-5. Averages are share-weighted. Includes all domestic common stocks on NASDAQ National Market and NYSE. Data represent all marketable orders less than 10,000 shares traded by Primary Market only. Source: Market Systems, Inc., Nov 2004, data as of Jan 19th, 2005.



NASDAQ Investors Get Better Prices

Narrower spreads reduce transaction costs.

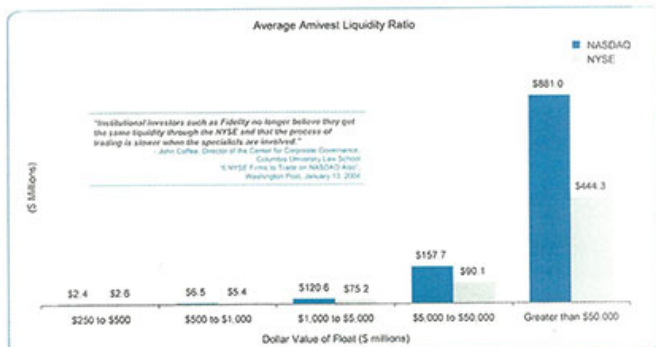


Independent Third-Party Execution Quality Statistics as mandated by SEC Rule 11a1-5. Averages are share-weighted. Includes all domestic common stocks on NASDAQ National Market and NYSE. Data represent all marketable orders less than 10,000 shares traded by Primary Market only. Effective Spread measures the absolute difference between the transaction price and the ask-bid midpoint, multiplied by two. Source: Market Systems, Inc., Nov 2004, data as of Jan 19th, 2005.



NASDAQ is More Liquid

A superior market structure leads to greater liquidity.
More stock can be bought or sold on NASDAQ without impacting the price.



The Amivest Liquidity Ratio measures the amount of dollar volume of trading associated with a one percent change in price level in a given day. It includes all domestic common stocks on NASDAQ National Market and NYSE. Source: FactSet Research Systems, Inc., Nov 2004.



All marine transportation companies listed on NASDAQ

Ticker	Name	Industry Subgroup	Exchange	Country	Market Cap \$m
SNBA	STOLT-NIELSEN S.A.	Transport-Marine	NASDAQ	BRITAIN	\$2,334.17
TRMD	DAMPKIBSELSKABET TORM	Transport-Marine	NASDAQ	DENMARK	\$1,892.44
ALEX	ALEXANDER & BALDWIN INC	Transport-Marine	NASDAQ	UNITED STATES	\$1,831.41
GLNG	GOLAR LNG LTD	Transport-Marine	NASDAQ	NORWAY	\$662.04
DRYS	DRYSHIPS INC	Transport-Marine	NASDAQ	GREECE	\$660.07
VLCF	KNIGHTSBRIDGE TANKERS LTD	Transport-Marine	NASDAQ	BERMUDA	\$643.34
TOPT	TOP TANKERS INC	Transport-Marine	NASDAQ	GREECE	\$500.40
SBUX	SEABULK INTERNATIONAL INC	Transport-Marine	NASDAQ	UNITED STATES	\$494.16
GMRK	GULFMARK OFFSHORE INC	Transport-Marine	NASDAQ	UNITED STATES	\$467.27
CNRD	CONRAD INDUSTRIES INC	Transport-Marine	NASDAQ	UNITED STATES	\$11.58



Ο πρόεδρος της Intertanko
με τις διευθύντριες της Nasdaq στην Ευρώπη

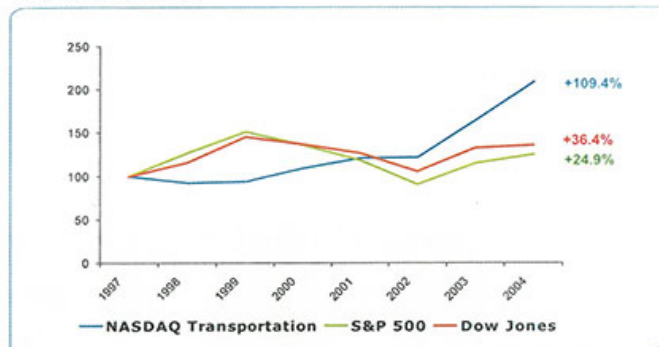
πελατολογίου. Ανάμεσα στους διεθνείς πελάτες της, συναντάμε τις εταιρείες Ericsson, Nissan, Volvo, Fujifilm, Akzo Nobel, Reuters, NEC και άλλες κολλοσιαίες επιχειρήσεις που απασχολούν τις διεθνείς αγορές. Από το χώρο των μεταφορών αξίζει να σημειωθεί πως 60 εταιρείες ήδη συνεργάζονται, ενώ στην κορυφή του συγκεκριμένου κλάδου συναντάμε την ιρλανδική Ryanair Holdings plc, στην οποία ανήκει και η low budget αεροπορική εταιρεία Ryan Air.

Στη συνέντευξη τύπου, που διοργάνωσαν οι υπεύθυνοι για την ευρωπαϊκή αγορά, αναλύθηκαν εκτενώς τα σημεία όπου η Nasdaq υπερτερεί από τον ανταγωνισμό: ταχύτητα στις συναλλαγές, διαφάνεια αλλά και υψηλή ηλεκτρονική τεχνολογία στις δοσοληψίες.

Στο χώρο της ναυτιλίας, η Nasdaq ήδη έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον αρκετών εταιρειών, ενώ συνομιλεί εκτενώς με αρκετές εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας στον Πειραιά και στην Αθήνα. Όπως μάλιστα μας ανακοινώθηκε, δύο ακόμα εταιρείες της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας θα προστεθούν στο πολύπλευρο πελατο-

NASDAQ's Transportation Index Performance

NASDAQ Transportation index has outperformed the Dow Jones and the S&P 500 Index Since 1997.

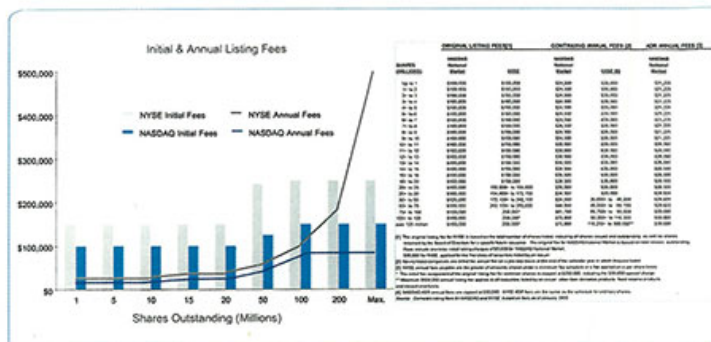


Source: Bloomberg Financial Markets. Data through December 31st, 2004



Listing Fees

NASDAQ has lower listing fees for all levels of shares outstanding



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

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





Ελληνική ακτοπλοΐα και ένταξη της Τουρκίας στην Ε.Ε.

Μετά τη σύνοδο των Βρυξελλών, στις 17/12, διαφαίνεται η προοπτική ένταξης της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν είναι αντικείμενο της παρούσης η εξέταση του ζητήματος από τη σκοπιά της πολιτικής ούτε μπορεί κανείς να γνωρίζει τις τελικές ρυθμίσεις, όρους και εξαιρέσεις που θα αποφασιστούν. Είναι, όμως, σαφές ότι η τελωνειακή και επιχειρηματική προσέγγιση της Τουρκίας με την Ε.Ε. θα μεταβάλει το πλαίσιο λειτουργίας της ακτοπλοΐας στο Αιγαίο.

Του **Ορέστη Σχινά**, Δρος μηχανικού ΕΜΠ / Περιοχή Θαλασσίων Μεταφορών

Αν υποθέσει κάποιος ότι η Ελλάδα και η Τουρκία αποκτήσουν σύνορα που διέπονται από τις ίδιες αρχές και κανόνες που ισχύουν στην υπόλοιπη Ε.Ε. (ενδοκοινοτικά), τότε το Αιγαίο καθίσταται «Ευρωπαϊκή Λίμνη» ανάλογη, θεσμικά τουλάχιστον, με την Αδριατική. Έτσι, η σύνδεση των νησιών του Αιγαίου, των παραλίων της Μικράς Ασίας και της ελληνικής ηπειρωτικής χώρας αποκτά νέα χαρακτηριστικά. Κατ' αρχάς, αλλάζει σε μεγάλο βαθμό η τοπολογία του συστήματος. Τα μεγάλα ελληνικά νησιά του ανατολικού Αιγαίου θα αποκαταστήσουν τους ιστορικούς εμπορικούς δεσμούς με τα παράλια. Ήδη, αυτό συμβαίνει στη Μυτιλήνη, απ' όπου κάτοικοι διαπλέουν τα στενά για να ψωνίσουν στις φθηνότερες αγορές του Αιβαλίου. Υπενθυμίζεται ότι η ερήμωση και ο μαρσμός των νησιών στον 20ό αιώνα οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αποκοπή τους από τη φυσική αγορά τους στη Μικρά Ασία. Έτσι δεν είναι απίθανο ένα τοπολογικό σενάριο για το δίκτυο, με κύριους πόλους τον Πειραιά και τη Σμύρνη, καθώς και τη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο σε συμπληρωματικό ρόλο. Υπάρχει ιστορική βάση σε αυτή την προοπτική.

Μια τέτοια εξέλιξη θα επηρέαζε τη συνοχή του κοινωνικού ιστού. Αφ' ενός θα μείωνε την εξάρτηση των νησιών από το ηπειρωτικό κέντρο της Αθήνας, αλλά και των παραλίων από την «ανατολίτικη» Άγκυρα. Η ενδυνάμωση των εμπορικών σχέσεων θα φέρει και την ενδυνάμωση των διαρρηγμένων πολιτισμικών σχέσεων, γεγονός που ικανοποιεί τον πολιτικό σχεδιασμό στις Βρυξέλλες, αλλά θα κλονίσει την έννοια του εθνικού κράτους. Αυτό αποτελεί, τουλάχιστον επιφανειακά, αρνητικό στοι-



χείο για το πολιτικό κατεστημένο στην Άγκυρα, αλλά και πιθανώς για την Αθήνα. Για την Ελλάδα, όμως, μια τέτοια εξέλιξη αποτελεί θετικό βήμα ανάπτυξης ποικιλοτρόπως. Αυτή η εξέλιξη μεταφράζεται για την ακτοπλοΐα σε περισσότερους επιβάτες, περισσότερα φορτία και περισσότερους προορισμούς που αναμένεται να «εισαχθούν» στο σύστημα. Δεδομένης δε της δεσπόζουσας θέσης της ελληνικής ναυτιλίας και των ακτοπλόων, διαφαίνεται πιθανή η επικράτηση σε μερίδια αγοράς των ελληνικών συμφερόντων υπό την προστασία των κοινοτικών δικαιωμάτων.

Μια δεύτερη φυσική εξέλιξη δεν είναι άλλη από τη μεταβολή της Ελλάδας από πύλη της Ε.Ε. σε διερχόμενη χώρα (transit). Ήδη αυτό συμβαίνει, και πολλά τουρκικά φορτηγά οχήματα διέρχονται την Ελλάδα υπό το καθεστώς



TIR ή κάνουν χρήση των νέων υποδομών όπως ο νέος διεθνής αερολιμένας των Αθηνών. Η Ελλάδα καλείται να πληρώσει το εξωτερικό κόστος του τουρκικού εμπορίου, όπως πληρώνει η Ιταλία και η Αυστρία το εξωτερικό κόστος της ελληνικής διαμετακόμισης. Το εξωτερικό κόστος μεταφράζεται σε περισσότερη κίνηση στους ελληνικούς δρόμους και τερματικούς σταθμούς, περισσότερη ρύπανση, περισσότερα ατυχήματα και ίσως και τριβές σε πολιτικό επίπεδο. Δεν είναι επιστημονικά σαφές εάν η ζυγαριά θα κλίνει υπέρ των θετικών ή των αρνητικών επιπτώσεων για την Ελλάδα. Η αυξανόμενη διερχόμενη κίνηση συνεπάγεται καλύτερη εκμετάλλευση της ελληνικής υποδομής, περισσότερες θέσεις εργασίας και δυνατότητες ανάπτυξης. Με πρόχειρους υπολογισμούς, μια θέση εργασίας στο λιμάνι δημιουργεί περί τις τέσσερις νέες στην παραλιμένα εμπορική κοινότητα.

Η αύξηση του μεταφορικού έργου θα επιφέρει και ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών εταιρειών αλλά και αλλαγή του χαρακτήρα τους. Ένα από τα μεγάλα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι η εποχικότητα των εσόδων, γι' αυτό και οι μεγάλες εταιρείες δραστηριοποιούνται και στην

Αδριατική, ώστε να μειωθούν οι σχετικές επιπτώσεις και να είναι πιο ευέλικτη η διαχείριση του στόλου. Το «παιχνίδι» στο Αιγαίο είναι πιο άκαμπτα επιχειρησιακά δομημένο απ' ό,τι το σχεδόν απόλυτα ελεύθερο στην Αδριατική και δεν είναι και τόσο επικερδές. Η δημιουργία συνδέσμων, λόγω χάριν, Πειραιάς - Χίος - Μυτιλήνη - Σμύρνη, καθιστά τη γραμμή διεθνή και πλέον θα υπάρξει και ικανός όγκος για μεταφορά αλλά απρόσκοπτες τελωνειακές διαδικασίες, ανάλογες με αυτές στην Ιταλία. Έτσι, ακόμα και το χειμώνα, οπότε η τουριστική κίνηση είναι πρακτι-

κά ανύπαρκτη, τα πλοία της ακτοπλοΐας μπορούν να εξασφαλίσουν με λίγα μίλια παραπάνω αρκετά φορτία και έσοδα (ton-miles). Ακόμα και τους θερινούς μήνες, τα πλοία θα εξυπηρετήσουν περισσότερους τουρίστες, αφού οι δυο τουριστικές αγορές θα συγχωνευτούν σε ένα κοινό τουριστικό «προϊόν».

Η αύξηση των διακινούμενων όγκων θα επιφέρει και μια «εξειδίκευση» των παρεχομένων υπηρεσιών. Αμιγή οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) θα συνδέσουν οδικούς άξονες και λιμένες (π.χ., Σμύρνη - Βόλος) δημιουργώντας τις λεγόμενες θαλάσσιες λεωφόρους. Μικρότερα επιβατικά πλοία με καινοτόμο σχεδίαση θα εξυπηρετήσουν καλύτερα την επιβατική κίνηση και είναι πιθανό να ενισχύσουν τη συνοχή των νήσων με κυκλικά δρομολόγια σχεδιασμένα με γνώμονα την κάλυψη τουριστικών ή κοινωνικών αναγκών. Τέλος, δεν πρέπει να λησμονεί κανείς ότι όλη αυτή η αλλαγή θα συντελε-



σθεί μόνον αν οι λιμένες μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στο ρόλο τους, δηλαδή την ασφαλή και απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των πλοίων, καθώς και την άνετη διέλευση των επιβατών. Έτσι καθίσταται χρέος της Πολιτείας η ορθή ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών, αν θέλει να εξυπηρετήσει την ευρύτερη πολιτική εξευρωπαϊσμού της Τουρκίας και την ελληνική κυριαρχία στις μεταφορές στο Αιγαίο.

Το ζητούμενο είναι τότε θα συμβούν όλα αυτά; Άμεσα ή στο βάθος του χρόνου. Όπως διαφαίνεται, η τελωνειακή ένωση δεν θα αργήσει αφού όλη η Ευρώπη και η Τουρκία επιθυμούν διακαώς στενότερη εμπορική συνεργασία. Η πολιτική ένωση είναι όμως μια άλλη ιστορία και άλλο ζητούμενο, το οποίο πράγματι μπορεί και να αργήσει αν δεν αναβληθεί εκ των συνθηκών.

Τα παραπάνω δεν αποτελούν τμήμα μιας νέας Μεγάλης Ιδέας αλλά της διαφαινόμενης εξέλιξης από την ομαλή ένταξη της Τουρκίας στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. Χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν άλλες πολιτικές και στρατηγικές παράμετροι, η ένταξη της Τουρκίας στην Ε.Ε. θα μεταβάλει θετικά για την Ελλάδα τουλάχιστον τη γεωγραφία στο Αιγαίο. Τις συνέπειες από την ανάπτυξη των δεσμών και των υπηρεσιών θα πρέπει να τις εκτιμήσει με προσοχή, τόλη και διορατικότητα, όποιος τοποθετηθεί υπέρ ή κατά κάποιας πολιτικής επιλογής.





**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

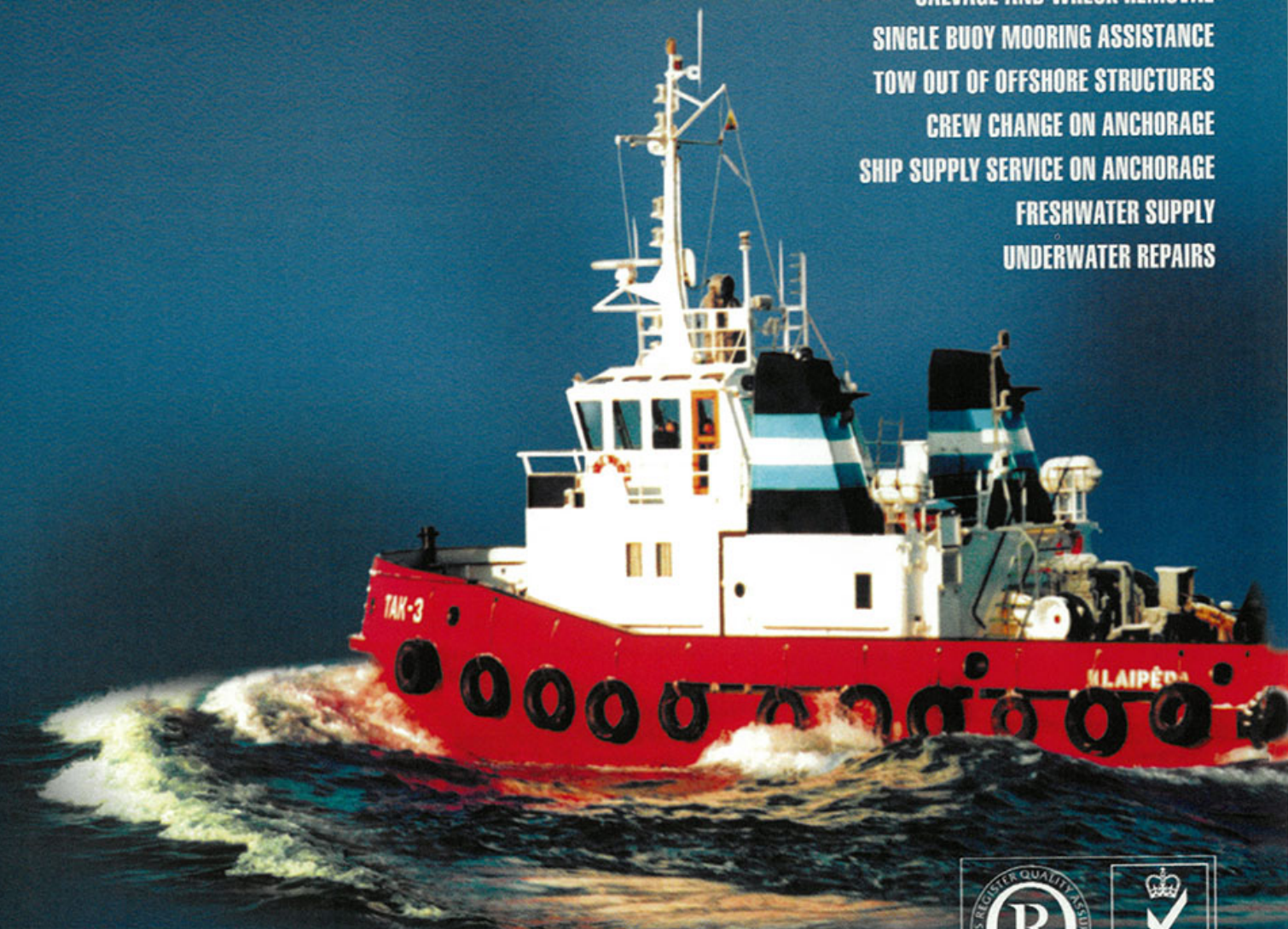
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

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





Δώσαμε μάχες και ενισχύσαμε τις θέσεις μας

> Συνέντευξη του εφοπλιστή Νίκου Δ. Πατέρα

Πρόσφατα η ναυτιλιακή εταιρεία Pacific & Atlantic Corporation του εφοπλιστή Νίκου Δ. Πατέρα κατέθεσε το ποσόν των 128 εκατομμυρίων δολαρίων για αποπληρωμή ομολόγου, δύο χρόνια πριν από την υποχρεωτική λήξη του.

Παράλληλα ο κ. Πατέρας το τελευταίο δωδεκάμηνο έχει προχωρήσει σε 30 επικερδείς πωλήσεις bulk carriers εκμεταλλευόμενος τις υψηλές τιμές, καταδεικνύοντας ακόμα μία φορά την επιχειρηματική αξιοπιστία του στις διεθνείς αγορές.

Ο κ. Πατέρας, ο οποίος έχει κρατήσει «τη σημαία από τους πρώτους στις χρηματιστηριακές αγορές στις οποίες άλλοι προσβλέπουν τώρα», στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που ακολουθεί σχολιάζει τις εξελίξεις της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, την αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού, αλλά και το Shipping DNA των Ελλήνων πλοιοκτητών.



1. Είναι γεγονός ότι τα συμφέροντα της ναυτιλίας είναι διαφορετικά από αυτά της ναυπηγικής βιομηχανίας γενικότερα. Πιστεύετε ότι τα ζητήματα προδιαγραφών των πλοίων που θέτουν οι διεθνείς οργανισμοί και η Ε.Ε. ανταποκρίνονται σε παραναυτιλιακά συμφέροντα ή όχι;

Τα ζητήματα των προδιαγραφών, τα οποία αποτελούν μέρος της ανάπτυξης των βασικών κανόνων (five steps) τους οποίους θα υιοθετήσει ο IMO για την κατασκευή των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο, εξετάζονται κάτω από μια πολύ σοβαρή και υπεύθυνη συλλογική εργασία από τον IACS και τη ναυτιλιακή βιομηχανία με πολύ δυναμική και επιτυχημένη την παρέμβαση και παρουσία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών μέσω του τεχνικού της τμήματος. Μέσα από αυτή τη διαδικασία δεν προκύπτει θέμα παραναυτιλιακών συμφερόντων.

Όσον αφορά τα ζητήματα των προδιαγραφών, τα οποία τίθενται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα έλεγα με κάποια αίσθηση χιούμορ, ότι θεωρώ την ερώτησή σας ως «Leading Question», με την έννοια ότι προσδοκάτε μια ήπιας μορφής απάντηση σε εξομάλυνση της προ μηνών δήλωσής μου στο περιοδικό σας ότι «πρόκειται για άναυτους πολιτικούς».



2. Τα τελευταία έτη, αρκετοί πλοιοκτήτες έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους προς μικτούς στόλους ξηρού αλλά και υγρού φορτίου. Πώς κρίνετε επιχειρηματικά την κίνηση αυτή; Θεωρείτε ότι η εποχή της εξειδίκευσης είναι πλέον παρελθόν για τις παραδοσιακές εταιρείες της ελληνικής ναυτιλίας; Αν και από επιχειρηματικής πλευράς είναι καθαρά θέμα επιλογών του κάθε Έλληνα πλοιοκτήτη, προσωπικά δεν υιοθετώ αυτήν τη μορφή πλοιοκτησίας, διότι πιστεύω ότι ένας μικτός στόλος για να στηθεί σωστά και να αποδώσει τα δέοντα πρέπει η δομή του να βασίζεται κυρίως και σε μικτό εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό πλοίου και γραφείου.
Έχουμε, όμως, πολλά παραδείγματα παραδοσιακών εταιρειών της ελληνικής ναυτιλίας, οι οποίες ήταν και είναι πρωτοπόρες σε εξειδικευμένα φορτία και μικτούς στόλους, οπότε δεν θεωρώ ότι υπάρχει κάποια υστέρηση της Ελλάδος σε αυτό τον τομέα.

3. Η αναστολή της απόφασης του διεθνούς νομοθέτη σχετικά με τα «Double side skin» δημιούργησε αμφίρροπες αντιδράσεις στους ναυτιλιακούς κύκλους. Πώς αντιδράσατε εσείς στη συγκεκριμένη πολιτική απόφαση και πώς θεωρείτε ότι θα εξελιχθεί στο μέλλον αυτό το θέμα; Ποια πιστεύετε ότι είναι η λογική των διπλών τοιχωμάτων

των στα Bulkcarriers όταν το φορτίο δεν ρυπαίνει τη θάλασσα;

Ας βάλουμε τα πράγματα στη σωστή τους θέση:

Κατ' αρχήν, δεν πρόκειται για αναστολή αλλά για ακύρωση της απόφασης της Επιτροπής Ασφαλείας του IMO, η οποία επέβαλε την υποχρεωτική ναυπήγηση νέων Bulk Carriers με διπλά τοιχώματα, η οποία ακύρωση επετεύχθη έπειτα από τεχνική και τεκμηριωμένη μελέτη του τεχνικού επιτελείου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Αυτή την κίνηση την υιοθετώ πλήρως, διότι πιστεύω ότι θα δημιουργούσε χωρίς ιδιαίτερο λόγο πλοιοκτήτες και πλοία δύο κατηγοριών με όλες τις επικείμενες συνέπειες.

Πιστεύω ακόμα ότι μέσα από υπεύθυνες διαδικασίες των επιφορτισμένων για το σκοπό αυτό αρμόδιων διεθνών οργανισμών (IMO, IACS) και με στενή παρακολούθηση και συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού μέσω των αρμοδίων φορέων του, θα οριστικοποιηθούν στο άμεσο μέλλον τα Common Structural Rules για την κατασκευή «Robust Ships» με κύριο γνώμονα την αποφυγή σοβαρών επιβαρύνσεων στο κόστος, οι οποίες δεν θα προάγουν την ασφάλεια του πλοίου σε ανάλογο βαθμό.

4. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική και νομοθεσία σήμερα «ελέγχεται» από τις

Βρυξέλλες. Πόσο ενήμερος πρέπει να είναι σήμερα ένας σύγχρονος πλοιοκτήτης για τις πρωτοβουλίες των Βρυξελλών και πόσο πρέπει να συνεισφέρει στο διάυλο επικοινωνίας των φορέων της ναυτιλίας με τα κοινοτικά νομοθετικά όργανα;

Εδώ θα παρατηρήσω ότι ο σύγχρονος Έλληνας πλοιοκτήτης θα πρέπει όχι απλώς να είναι ενήμερος αλλά να επαγρυπνά.

Η στάση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με τη ναυτιλία είναι επιεικώς «ανησυχητική». Η Ευρωπαϊκή Ένωση προχωρεί σε σειρά μονομερών και επιζήμιων μέτρων παρά τις τεκμηριωμένες υποδείξεις και ενστάσεις των ναυτιλιακών κρατών-μελών, χωρίς να σέβεται το ισχύον διεθνές δίκαιο το οποίο έχουν κυρώσει και αναγνωρίσει τα κράτη-μέλη.

Όσον αφορά στην ενίσχυση και τη συνεισφορά στο διάυλο επικοινωνίας των φορέων της ναυτιλίας με τα κοινοτικά, νομοθετικά όργανα, πρέπει να χρησιμοποιήσουμε όλες τις προσφερόμενες δυνάμεις. Δεν είμαστε πλέον λίγοι οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι αποτελούμε μέλη των διοικητικών συμβουλίων διεθνών αναγνωρισμένων ναυτιλιακών οργανισμών με συγκεκριμένες αρμοδιότητες και δυναμικές επιρροών.

Έχουμε μια άριστα συγκροτημένη και μαχητική Ένωση Εφοπλιστών και «κάτω» από την ισχυρή παρουσία της κυβέρνησης δώσαμε μάχες και ενισχύσαμε ουσιαστικά τις θέσεις μας με τη συμπράξη (του νέου μέλους) της Κύπρου, η οποία αποτελεί ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη.

5. Ο γιγαντισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων της Κίνας πόσο έχει επηρεάσει τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής σας εταιρείας; Ποιες είναι οι μελλοντικές σας σκέψεις για τη συγκεκριμένη αγορά;

Ο γιγαντισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων της Κίνας μάς έχει επηρεάσει όλους στη ναυτιλία, άμεσα.

Όλα δείχνουν ότι ζούμε την αναβίωση του «Δρόμου του Μεταξιού», αλλά όχι με τη ρομαντική άποψη της εποχής εκείνης.

Έχουμε συζητήσει κατ' επανάληψιν τα οικονομικά μεγέθη, τους κινδύνους υπερεπενδύσεων, την υπερπαραγωγή, την κατακόρυφη ζήτηση αγαθών, τη μαζική κερδοσκοπία και άλλα συμβαίνοντα στη μακρινή Κίνα.

Αυτό που θα πρέπει, όμως, να μας προβληματίσει στο έπακρο είναι, αφενός, η υψηλή συγκέντρωση ενέργειας και, αφετέρου, η αλόγιστη ζήτηση και κατασπατάληση πρώτων υλών, λόγω ανεπαρκών ενεργειακών πηγών, η οποία, αν μέσα στην επόμενη πενταετία δεν τύχει ορθολογικής διαχείρισης, τότε θα εξελιχθεί σε μείζον θέμα με πολύ σοβαρές συνέπειες.

6. Το αβέβαιο μέλλον της ναυλαγοράς αποτελούσε ανέκαθεν μια πρόκληση για τον Έλληνα πλοιοκτήτη. Μπορείτε να διαβλέψετε και να μας παρουσιάσετε την πορεία της ναυτιλίας στο χώρο του ξηρού φορτίου μέχρι το τέλος του έτους, σύμφωνα με τα στοιχεία και την τεχνολογία που διαθέτετε;

Η πρόκληση, όπως την αποκαλείτε, εκδηλώνεται με σωστές επιχειρηματικές κινήσεις σε κάθε τέτοια περίπτωση και, αν προσπαθήσει κάποιος να εξηγήσει την παντοδυναμία των Ελλήνων στη θάλασσα, τότε εγώ θα το έλεγα «Shipping DNA».

Σύμφωνα με τα στοιχεία, τα οποία επεξεργαζόμαστε, εγώ με το επιτελείο μου, η αγορά ξηρού φορτίου θα παραμείνει σε ισορροπία για το 2005, επειδή όμως είναι σε αρκετά υψηλά επίπεδα, είναι πιθανό να υπάρξουν κάποιες διορθωτικές τάσεις και να δούμε μια αναμενόμενη «εξομάλυνση» εξαιτίας του υψηλού αριθμού νεοαναπηγθέντων πλοίων τα οποία θα εισέλθουν σε υπηρεσία.

7. Υπάρχει διάχυτη η άποψη πως η ναυτιλία έχει σήμερα ξεπεράσει κάθε εμπόδιο σε θέματα τεχνολογίας, αλλά το ανθρώπινο δυναμικό της στα πλοία δεν διαθέτει το κέφι και το μεράκι των παλαιότερων γενεών. Συμφωνείτε με την άποψη αυτή;

Οι εξειδικευμένες τεχνολογικές γνώσεις είναι πλέον απαραίτητες για τη σωστή διαχείριση και τη λειτουργία του πλοίου και υπάρχει σήμερα η

τεχνολογία στη ναυτιλία. Συμφωνώ όμως με την άποψή σας, πως λείπει το κέφι, το μεράκι και η δύναμη ψυχής των παλαιών γενιών, *Wooden Ships-Steel People/Steel Ships-Wooden People*.

8. Αν και η Βρετανία δεν διαθέτει πλέον τη ναυτιλιακή λάμψη του παρελθόντος, εντούτοις συγκεντρώνει το ενδιαφέρον αρκετών κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή πολιτική και οικονομία. Ποιες κινήσεις θα μπορούσατε να υποδείξετε στην κυβέρνηση προκειμένου να γίνει η Αθήνα ένα ναυτιλιακό κέντρο αντάξιο της ναυτικής της οικογένειας;

Συνοπτικά θα μπορούσα να υποδείξω τα εξής:

- Ανάληψη πρωτοβουλιών και δράσεων από την κυβέρνηση με κύριο γνώμονα τη ναυτιλιακή πολιτική και την οικονομία.
- Αξιολόγηση της ολυμπιακής υποδομής και συνεχής βελτίωση στον τομέα των επικοινωνιών με στόχο την εκμετάλλευση της στρατηγικής θέσης του Πειραιά.
- Ανάπτυξη της τεχνολογίας στους αρμόδιους κυβερνητικούς φορείς ούτως ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν περισσότερο ποιοτικές υπηρεσίες.
- Ενίσχυση των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων με παράλληλη μελέτη σε βάθος και εφαρμογή διευκολύνσεων στην εγκατάσταση συναφών εταιρειών.
- Αξιοποίηση των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, όσο δύναται να παρέμβει το κράτος, αναθεώρηση και εφαρμογή της νομοθεσίας για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο.

9. Πώς κρίνετε τη δημόσια κίνηση του πρωθυπουργού που παροτρύνει τους πλοιοκτήτες να επενδύσουν στην ελληνική στεριά; Εσείς προσωπικά θα ενδιαφερόσταν να επενδύσετε σε κάποια άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα στη χώρα μας; Θεωρώ τη δημόσια κίνηση του πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή μείζονος σημασίας και πιστεύω ότι θα υπάρξει ενδιαφέρον από πλευράς Ελλήνων πλοιοκτητών, θα πρέπει όμως να δούμε αλλαγές και λύσεις πρώτα στα δικά μας θέ-

ματα της ναυτιλίας.

Προσωπικά θα ενδιαφερόμουν να επενδύσω σε τομείς όπως ο ηλεκτρισμός και το φυσικό αέριο μετά την επικείμενη πλήρη απελευθέρωση των πηγών ενέργειας, όπως έκανε λόγο ο κ. Δημήτρης Σιούφας στο γεύμα εργασίας στη Λέσχη μας πριν από λίγες ημέρες.

10. Πρόσφατα η εταιρεία σας αποπλήρωσε ομόλογο 128 εκατομμυρίων δολαρίων δύο χρόνια πριν από τη λήξη του.

Η κίνηση αυτή σημαίνει, εκτός από τη ρευστότητα κεφαλαίων που παρουσιάζει η Pacific & Atlantic, ότι βάξετε τις βάσεις για την περαιτέρω αναπτυξιακή της πορεία στις χρηματιστηριακές αγορές;

Πρόκειται για ένα φιλόδοξο, οικονομοτεχνικό project, του οποίου οι βάσεις και οι δυναμικές έχουν τεθεί πριν από περίπου δέκα χρόνια. Δεν θα συζητήσω τις επικείμενες κινήσεις επιχειρηματικής τακτικής, αλλά όπως ξέρετε, υπάρχουν background και status, υπάρχει ρευστότητα κεφαλαίων, τεχνολογία, έμπνευση, και έχουμε κρατήσει τη σημαία από τους πρώτους στις χρηματιστηριακές αγορές στις οποίες άλλοι προσβλέπουν τώρα.

11. Ποιες είναι οι σκέψεις σας σχετικά με τους κοινούς κανόνες και κανονισμούς που επεξεργάζονται οι νηογνώμονες σε συνεργασία με τον IMO;

Θεωρείτε ότι η κοινή δράση σε θέματα κανονισμών θα είναι προς όφελος της ναυτιλίας ή τείνει να καταστήσει πιο ισχυρούς τους ήδη παντοδύναμους νηογνώμονες, ψαλιδίζοντας το δικαίωμα επιλογής των πλοιοκτητών;

Θεωρώ ότι πρέπει να υιοθετηθούν και να αναπτυχθούν σωστά «πρότυπα βάσει στόχων» στις ναυπηγήσεις και αυτό είναι το ζητούμενο όλων μας από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό - IMO.

Οι ενιαίοι κανόνες κατασκευής έχουν πολύ σωστά ανατεθεί στη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων - IACS. Το δικαίωμα επιλογής των πλοιοκτητών, όπως προείπα, προστατεύεται με καίριες παρεμβάσεις και τεκμηριωμένες θέσεις από επίσημους φορείς του εφοπλισμού.

Do you focus on five star quality?

**W
E

D
O**

- Valuing the customers and offering solutions to their procurement needs.
- Knowing the market and consistently innovating.
- Investing in private premises, of 9000m² at the focal port of Piraeus.
- Establishing in Europe an advanced production plant of 30.000m², implementing state of the art technology certified in accordance to the highest standards of quality control through all stages of production.
- Expanding the Group's activities and production to create a wide range of Marine products and services
- Setting an efficient network of worldwide agents and distributors



STEEL
WIRE ROPES

MOORING
ROPES

STUDLINK
CHAINS &
ANCHORS

ANODES

ALLOY STEEL
LIFTING
CHAINS &
SLINGS

DECK
EQUIPMENT

DOCKSIDE
RUBBER
FENDERS

MARINE
PAINTS
"SHARK"

Serving the marine world since 1936



PROVIDING HORIZONTAL AUTOMATIC TESTING BENCH
(CAPACITY 250 TONS AND FREE TEST LENGTH OF 32.5M)
APPROVED BY THE MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES AND
OFFERING TECHNICAL SUPPORT TO ALL SHIPPING COMPANIES.
MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +30 210 4060 300
fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail: info@katradis.com

Around the World

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Flag Performance Matters...



The Choice is Yours

INTERNATIONAL REGISTRIES
(GREECE) INC.

Maritime and Corporate Services

Tel: +30-210-4293-223/227

Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, DC/RESTON • NEW YORK • FT. LAUDERDALE • LONDON
ZURICH • PIRAEUS • HONG KONG • SINGAPORE • SHANGHAI

www.register-iri.com





BULK Carriers

Το μεγαλύτερο αριθμό bulk carriers, σε διεθνή κλίμακα, ελέγχει η ελληνόκτητη ναυτιλία διαθέτοντας 1.450 πλοία ή το 24% του παγκόσμιου στόλου (όπως αναφέρει στο σχετικό άρθρο του ο πρόεδρος του ΝΕΕ Γ. Γράτσος).

Η χώρα μας έχοντας αναλύσει σε βάθος τα προβλήματα των συγκεκριμένων πλοίων έχει αναλάβει διεθνείς πρωτοβουλίες, σχετικά με τη βελτίωση των παραμέτρων κατασκευής τους τόσο στον IMO όσο και στον IACS.

Στο παρόν αφιέρωμα εκλεκτοί αρθρογράφοι απαντούν σε καίρια ερωτήματα για τους "ακάματους εργάτες του ναυτιλιακού εμπορίου". >>

Bulk carrier της εταιρείας Metrostar Management Corp., «Bulk Two»

Η πρωτοπορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στα bulk carriers



*Bulk carrier
της εταιρείας Metrostar
Management Corp., «Bulk Four»*



**> Του Γεωργίου Α.
Γράτσου,**
προέδρου
Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

Τα πλοία χύδην φορτίου, ή άλλως πώς bulk carriers, είναι τα πλέον διαδεδομένα εμπορικά πλοία. Υπάρχουν σήμερα περίπου 6.000 bulk carriers άνω των 10.000 τόνων άνω, τα οποία εκτελούν τις μεταφορές χύδην φορτίων. Χωρίζονται σε 4 βασικές κατηγορίες:

- Τα Cape size, πλοία άνω των 100.000 tdw, τα οποία είναι περίπου 620.
- Τα Panamax, πλοία μεταξύ 60-100.000 tdw, που είναι περίπου 1.230.
- Τα Handymax, πλοία μεταξύ 30-60.000 tdw, που είναι περίπου 2.220 και
- Τα Handy, πλοία των 10-30.000 tdw, που είναι περίπου 1.920.



Bulk carrier της εταιρείας Metrostar Management Corp., «Bulk Three»

Η ελληνόκτητη ναυτιλία έχει τη μεγαλύτερη μερίδα παγκοσμίως αυτής της κατηγορίας των πλοίων ελέγχοντας περίπου 1.450 πλοία ή το 24% περίπου του στόλου, έχει δε κατά πολύ περισσότερα πλοία bulk carriers από αυτά που επιτρέπει ο όποιος νηογνώμονας του δυτικού κόσμου και μόλις λίγο λιγότερα από το στόλο που επιτρέπει ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας. Ως εκ τούτου και με την καθημερινή ενασχόληση με τη λειτουργία των πλοίων αυτών, έχει την πλέον ολοκληρωμένη και σαφή γνώση των προβλημάτων τους. Η Ελλάδα, έχοντας αναλύσει σε βάθος τα προβλήματα αυτών των πλοίων, έχει από καιρό αναλάβει διεθνή πρωτοβουλία για τη βελτίωση των παραμέτρων κατασκευής τους στον IMO και με τους διάφορους νηογνώμονες. Από το καλοκαίρι του 1992, η ΕΕΕ είχε δηλώσει ότι τα πλοία πρέπει να είναι καλά κατασκευασμένα για να εκτελούν απρόσκοπτα τις υποχρεώσεις τους. Ανέφερε δε χαρακτηριστικά στην έκδοσή της «The Future Of The Shipping Industry»: The UGS «Takes the view that ships, and particularly bulk carries, should be designed and built to uniform and realistic standards so as to resist the rigours of their operational environment». Προς το σκοπό αυτόν οι νηογνώμονες θα έπρεπε να είχαν κοινούς κανονισμούς για την κατασκευή των πλοίων και να μην ανταγωνίζονται μειώνοντας τα πάχη των ελασμάτων ούτως ώστε να προτιμώνται από τα διάφορα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Με την πάροδο του χρόνου και όσο καθυστερούσε αυτή η διαδικασία, η Ελλάδα κίνησε στον IMO την έννοια του καλοκατασκευασμένου πλοίου (robust ship) και αμέσως μετά, μαζί με τις Bahamas, υπέβαλε πρόταση για να δημιουργηθούν κατασκευαστικοί στόχοι αποδεκτοί από τη διεθνή κοινότητα για την κατασκευή παρομοίων πλοίων γνωστών τώρα ως Goal Based Standards. Η κί-

νηση αυτή έγινε δεκτή από τα υπόλοιπα κράτη-μέλη του IMO, έδωσε δε ώθηση και επιτάχυνε τις διεργασίες των νηογνώμωνων στη σύνταξη κοινών κανόνων κατασκευής πλοίων. Τα Goal Based Standards συζητούνται τώρα σε κάθε συνεδρίαση του IMO. Στη συνάντηση της MSC του IMO, το Μάιο του 2005, η Ελλάδα προτείνει να συμφωνηθούν το ταχύτερο δυνατόν οι όροι των:

- Design Life, δηλαδή του ενδεικτικού χρόνου ζωής για τον οποίο κτίζονται τα πλοία. Η μέχρι σήμερα εμπειρία δείχνει ότι η πλειονότητα των πλοίων πωλούνται προς διάλυση περίπου στα 30 χρόνια ζωής τους, ως εκ τούτου η Ελλάδα προτείνει το design life να είναι 30 έτη. Ας σημειωθεί ότι τα μέχρι σήμερα κατασκευαζόμενα πλοία είχαν design life 20 ετών.
- Environmental Conditions, δηλαδή των καιρικών συνθηκών για τις οποίες είναι κατασκευασμένο να αντέχει το πλοίο. Τα περισσότερα κράτη-μέλη συμφωνούν τα κριτήρια να είναι οι συνθήκες που επικρατούν στο Βόρειο Ατλαντικό.
- Fatigue Life, δηλαδή της αντοχής του πλοίου σε κοπώσεις.
- Coating Life, δηλαδή του ελάχιστου χρόνου που θα παραμένουν άθικτα και σε καλή κατάσταση τα επιχρίσματα (κυρίως δεξαμενών έρματος) τα οποία τοποθετούνται από τα ναυπηγεία. Για να επιτευχθεί coating life 15 ετών, ο σχεδιασμός και τα τελειώματα της σιδηροκατασκευής όπως και η προετοιμασία των ελασμάτων και η διαδικασία επιστρώσεως του χρώματος θα πρέπει να αποσαφηνισθούν.
- Corrosion Additions, δηλαδή το επί πλέον του ελάχιστου πάχους ελάσματος, για να επιτευχθεί η απαιτούμενη αντοχή ούτως ώστε να αντέξει η σιδηροκατασκευή το πέρας του χρόνου μέχρι της εξαντλήσεως

του design life του πλοίου, και

- Maintenance, δηλαδή τι σημαίνει καλή συντήρηση βάσει της σημερινής πρακτικής. Η Ελλάδα πιστεύει ότι τα πλοία πρέπει να κατασκευάζονται φιλικά για συντήρηση (maintenance friendly), ακολουθώντας την πρακτική όλων των άλλων βιομηχανικών προϊόντων, σε αντιδιαστολή με τη νοοτροπία των νηογνώμωνων που μιλούν για το «maintenance challenge». Η δεύτερη αυτή σχεδιαστική άποψη θα οδηγούσε αναγκαστικά σε πλημμελή συντήρηση λόγω της δυσκολίας συντηρήσεως του πλοίου και σύνομη γήρανση της σιδηροκατασκευής.

Εφ' όσον συμφωνηθούν οι ανωτέρω ορισμοί από τη διεθνή κοινότητα, ουσιαστικά ορίζονται οι βασικές κατασκευαστικές παράμετροι βάσει των οποίων θα κτίζονται τα πλοία.

Εκτός από την προώθηση των Goal Based Standards, ως γνωστόν η Ελλάδα στον IMO κατάφερε να πείσει τα κράτη-μέλη ότι τα bulk carriers διπλού τοιχώματος θα δημιουργούσαν περισσότερα προβλήματα από όσα θα έλυναν, ιδιαίτερα λόγω της δυσκολίας στη συντήρηση των χώρων διπλού τοιχώματος, πράγμα το οποίο θα είχε αποτέλεσμα τη γρηγορότερη γήρανση του κυρίου σκάφους.

Η πρωτοπορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στον εμπορικό στόλο έχει ως επακόλουθο την πρωτοπορία και στους διάφορους οργανισμούς, όπου συζητείται η ασφάλεια των πλοίων και των θαλασσίων μεταφορών καθ' ότι εκτιμάται η πείρα της. Η Ελλάδα για τη στήριξη των θέσεών της έχει χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, όπως το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Strathclyde University της Γλασκώβης, για να παρουσιάσει ολοκληρωμένες και επιστημονικά τεκμηριωμένες θέσεις.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θέλει όραμα και μακροπρόθεσμους στόχους



**> Συνέντευξη
του Γιάννη Πλατισιδάκη,
αντιπροέδρου
της Intercargo**

«Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει κινητικότητα και μπορεί να μεταναστεύσει αν χρειασθεί. Πολλές χώρες, εκτός της Ε.Ε., θα ήσαν πανευτυχείς να τη φιλοξενήσουν. Μεγαλύτερη αγωνία πρέπει να έχει η Ε.Ε. να διατηρήσει τη ναυτιλιακή της δύναμη από ό,τι η ναυτιλιακή κοινότητα εάν θα μείνει στην Ε.Ε.», δηλώνει στη συνέντευξη που ακολουθεί ο αντιπρόεδρος της Intercargo, Γιάννης Πλατισιδάκης, ο οποίος στις απαντήσεις του περιγράφει παραστατικότερα το θέμα των σχέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, την ανάγκη διείσδυσης Ελλήνων πλοιοκτητών σε διεθνή όργανα, την έλλειψη ναυτιλιακής παιδείας και εμπειρίας που στερεί από τις Βρυξέλλες το να είναι, στην πράξη, η ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ε.Ε.



Στην πρόσφατη συνέντευξη Τύπου που έδωσε ο πρόεδρος της Intercargo στην Αθήνα, εξέφρασε την ανησυχία του για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και κάλεσε σε εγρήγορση τη μέχρι πρόσφατα «αθόρυβη» ελληνική ναυτική κοινότητα. Ποιες επισημάνσεις του προέδρου υποστηρίζετε και εσείς ως προς το θέμα αυτό; Ποιο ρόλο θεωρείτε ότι πρέπει να διαδραματίσουν οι σύγχρονοι Έλληνες πλοιοκτήτες στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα; Ο πρόεδρος της Intercargo, κ. Frederick Tsao, στη συνέντευξή του στην Αθήνα, το Νοέμβριο 2004, εξωτερίκευσε την αγωνία του για τις επιπτώσεις στην παγκόσμια ποντοπόρο ναυτιλία από τις ανεξέλεγκτες διαστάσεις της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής. Πιστεύω ότι τις ανησυχίες αυτές τις συμμεριζόμαστε όλοι μας. Ο ενεργός ρόλος των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, και συνεπώς των Ελλήνων εφοπλιστών, είναι απαραίτητος και αναντικατάστατος. Η σωστή εξέλιξη της ναυτιλίας εις το μέλλον, με γνώμονα τις πραγματικές ανάγκες της, στηρίζεται στη συλλογική προσπάθεια όλων μας και πρέπει να πάψουμε να είμαστε κριτές και να γίνουμε παίκτες. Η διεύθυνση σύγχρονων Ελλήνων πλοιοκτητών σε διεθνή όργανα είναι η μόνη λύση γιατί μόνον έτσι θα έχει η ελληνική ναυτιλία τη δυνατότητα διαμόρφωσης πολιτικής και επηρεασμού των εξελίξεων.

Οι περισσότερες διεθνείς ναυτιλιακές οργανώσεις έχουν πλέον αναπτύξει έναν

προσεκτικό, διαρκή και σταθερό δίαυλο επικοινωνίας με τα κοινοτικά όργανα των Βρυξελλών. Ορισμένοι εξ αυτών έχουν «επιστρατεύσει» και ειδικά γραφεία δημοσίων σχέσεων προκειμένου να ενημερώνονται και να επικοινωνούν με τους Ευρωπαίους νομοθέτες. Θεωρείτε ότι οι Βρυξέλλες είναι πλέον η ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ευρώπης; Ποιες κινήσεις έχει αναλάβει η Intercargo, προκειμένου να ενημερώνει σε τακτά διαστήματα τους νομοθέτες για τα θέματα που απασχολούν τον κλάδο;

Οι Βρυξέλλες είναι σίγουρα η πρωτεύουσα της Ε.Ε. με την έννοια της διαμόρφωσης της πολιτικής της μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μόνο για τον τυπικό αυτό λόγο, μπορούν να θεωρηθούν ως και η ναυτιλιακή πρωτεύουσά της. Η έλλειψη όμως ουσιαστικής ναυτιλιακής παιδείας και εμπειρίας τη στερούν από το να είναι, στην πράξη, η ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ε.Ε. Η Intercargo υποβάλλει τακτικά στους αρμόδιους νομοθέτες προτάσεις και μελέτες για τα θέματα που απασχολούν την ποντοπόρο ναυτιλία, αλλά το πρόβλημα είναι εάν υπάρχουν αυτά και μάτια πρόθυμα να ενημερωθούν.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πολυσυλλεκτικές πρωτοβουλίες της Ε.Ε. στο χώρο της ναυτιλίας, πιστεύετε ότι έχει «εγκλωβιστεί» ο πολιτικός και νομοθετικός ρόλος του IMO;

Αναμφισβήτητο ο ρόλος του IMO βάλλεται από την Ε.Ε., η οποία έχει υιοθετήσει μια ιδιαίτερα αυταρχική πολιτική σε θέματα ναυτιλίας και απλώς ζητεί, ή θέλει να ζητεί, την τυπική αποδοχή τους από τον IMO. Υποβάθμιση του IMO θα είναι μια λυπηρή εξέλιξη και σίγουρα θα λείπει από όλους, περιλαμβανομένης και της Ε.Ε., όταν άλλες οντότητες (π.χ. Κίνα, Ινδία) αρχίσουν να υιοθετούν μονομερώς δικές τους πολιτικές. Μην ξεχνάτε ότι η ιστορία επαναλαμβάνεται.

Ποια θέματα που απασχολούν τον κλάδο θα επιθυμούσατε να παρουσιάσετε στο νέο επίτροπο Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής, Joe Borg, ο οποίος έχει αναλάβει την εκπόνηση ειδικής μελέτης σχετικά με το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής;

Τα θέματα είναι γνωστά (π.χ. ρόλος του IMO, ναυτική εκπαίδευση, προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα) και σίγουρα ο κ. Borg και οι συνεργάτες του είναι ενήμεροι. Με όλον το σεβασμό, θα ζητήσω σωφροσύνη και προσγειωμένη αντιμετώπιση, έχοντας υπ' όψιν ότι ο ρόλος της ναυτιλίας είναι αναντικατάστατος και η συμβολή της στο βιοτικό επίπεδο των Ευρωπαίων πολιτών ανεκτίμητη. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θέλει όραμα με μακροπρόθεσμους στόχους. Σίγουρα η εφήμερη κοινή γνώμη και τα μέσα ενημέρωσης (η πλειοψηφία των οποίων παρουσιάζουν μια τελείως επιφανειακή ενημέρωση σε ναυτιλιακά θέματα) έχουν βραχυπρόθεσμους στόχους, οι οποίοι

οι δεν πρέπει να εμπλέκονται στον ανωτέρω σχεδιασμό. Μην ξεχνάμε ότι η ποντοπόρος ναυτιλία έχει κινητικότητα και μπορεί να μεταναστεύσει αν χρειασθεί. Πολλές χώρες, εκτός της Ε.Ε., θα ήσαν πανευτυχείς να τη φιλοξενήσουν. Αν μπορούσαμε να τα ζυγίσουμε, θα έλεγα ότι μεγαλύτερη αγωνία πρέπει να έχει η Ε.Ε. να διατηρήσει τη ναυτιλιακή της δύναμη από ό,τι η ναυτιλιακή κοινότητα εάν θα μείνει στην Ε.Ε.

Κατά την άποψή σας ποιοι ήταν οι λόγοι που τελικά ανέβαλαν την «αλλαγή» της διεθνούς νομοθεσίας σχετικά με τα double side skins; Ποια ήταν η θέση της Intercargo στο θέμα αυτό;

Νομίζω ότι επικράτησε η λογική και συγκεκριμένα ότι τα double side skins δεν αποτελούν, κατ' ανάγκην, τη λύση των προβλημάτων που στόχευαν. Βοηθούν και προσφέρουν πλεονεκτήματα, αλλά δεν είναι η αυτόματη λύση. Η θέση της Intercargo είναι ταυτοσημή με εκείνη της ναυτιλιακής κοινότητας που τελικά επικράτησε. Νομίζω όμως ότι θα επανέλθει στο προσκήνιο στο μέλλον.

Σε αρκετές εφοπλιστικές οργανώσεις, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, πολλές φορές παρατηρείται το φαινόμενο ότι τα οικονομικά εύρωστα μέλη τους δεν επικουρούν, κυρίως οικονομικά, τους φορείς που τους εκπροσωπούν. Πού αποδίδετε το φαινόμενο αυτό; Για ποιο λόγο υπάρχουν σήμερα οικονομικά ίσως και πολιτικά αδύναμες εφοπλιστικές ενώσεις με οικονομικά εύρωστα μέλη;

Οι εισφορές των μελών σε κάθε φορέα είναι σαφώς προγραμματισμένες στα καταστατικά τους και σίγουρα δεν πρέπει να συνδέονται με την οικονομική ευρωστία (σε ποια χρονική περίοδο και πώς θα την προσδιορίσουμε άλλωστε) ενός εκάστου μέλους. Σημασία έχει η συμμετοχή στους φορείς αυτούς σε σχέση με την αποχή. Τονίσαμε στην αρχή, πρέπει να είμαστε παίκτες και όχι κριτές.

Η γενική γραμματεία της Intercargo με την Intertanko είναι πλέον ενοποιημένη με κοινή έδρα στο Λονδίνο. Ποια ήταν η κινητήριος δύναμη για τη διοικητική ενοποίηση των δύο ενώσεων; Σε ποιους άλλους τομείς εστιάζεται η συνεργασία;

Η οικονομικότερη γραμματειακή υποστήριξη των δύο οργανισμών. Υπάρχει όμως στενότερη συνεργασία σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Αν και το Λονδίνο δεν έχει πλέον εφοπλιστική ή σημαντική πολιτική δύναμη στο χώρο της ναυτιλίας, εντούτοις η έδρα της ένωσής σας εξακολουθεί να παραμένει σε μια κατά τα άλλα «ακριβή» πόλη. Θα επιδιώκατε τη μετακίνηση της ένωσης στην Αθήνα, με γνώμονα ότι η ελληνική και κυπριακή αγορά είναι πλέον η σημαντικότερη στην Ευρώπη και το κόστος λειτουργίας ενός γραφείου σαφώς χαμηλότερο από την υπόλοιπη Ευρώπη;

Ενδιαφέρουσα πρόταση, αξίζει θεώρηση...

Ποιες είναι οι εκδηλώσεις που θα διοργανώσετε εις μνήμην του αείμνηστου προέδρου και ιδρυτού Αντώνη Χανδρή, τον προσεχή Οκτώβριο;

Η Intercargo θα συνέλθει ως όργανο στην Αθήνα τον Οκτώβριο 2005 και θα εορτάσει τα 25 χρόνια από την ίδρυσή της τιμώντας τον αείμνηστο ιδρυτή της Αντώνη Χανδρή. Το τελικό πρόγραμμα των εκδηλώσεων θα ανακοινωθεί αργότερα.

Ο πρόεδρος της Intercargo είχε δηλώσει πρόσφατα ότι η ελληνική ναυτιλία είναι ο τελευταίος δεινόσαυρος. Με αυτήν τη σκέψη θεωρείτε την αριθμητική και ουσιαστική συμμετοχή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στην Intercargo ικανοποιητική; Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος που μια ελληνική εταιρεία θα πρέπει να είναι δραστήριο μέλος της ένωσής σας;

Η ναυτιλία είναι διαχρονική, με ιστορία ίσως πλέον των 10.000 χρόνων και, με δεδομένο τον αναγκατότατο ρόλο της, θα διαφωνήσω με τον αγαπητό μου πρόεδρο της Intercargo στη χρήση του όρου «δεινόσαυρος», δεδομένου ότι οι δεινόσαυροι κάποτε εξαφανίστηκαν πλήρως. Εκείνο το οποίο ήθελε τόσο έντονα να υπογραμμίσει ο πρόεδρος ήταν η απειλή εξαφάνισης της συλλογικής ναυτικής εμπειρίας η οποία υπάρχει στην ελληνική ναυτιλία, στη διαχείριση ποντοπόρων πλοίων, ήτοι τεχνογνωσία και αποτελεσματικότητα. Όχι, η συμμετοχή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στην Intercargo δεν είναι ικανοποιητική και η αύξησή της είναι σίγουρα επιθυμητή. Η συμμετοχή σε συλλογικά όργανα, όχι μόνο στη ναυτιλία, έχει εκτιμηθεί ως ιδιαίτερα χρήσιμη και δεν χρειάζεται να τη σχολιάσουμε περαιτέρω. Είπαμε παίκτες και όχι μόνο κριτές ή θεατές. Η συμμετοχή στην Intercargo δίνει τη δυνατότητα πρόσβασης στη γνώση της για τις διεθνείς εξελίξεις στη ναυτιλία, αποτελεί βάση παρουσίας



πρωτάσεων και ενδυναμώνει το φορέα των ποντοπόρων πλοίων ξηρού φορτίου.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι επιχειρηματίες στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας προέρχονται από διαφορετικούς και πολλές φορές αντικρουόμενους πολιτιστικούς, οικονομικούς και πολιτικούς κύκλους, πόσο επιτυχής μπορεί να είναι μια ένωση που απεικονίζει και εκπροσωπεί το σύνολο τόσο αντιφατικών μελών; Ποιες ισορροπίες πρέπει να διατηρούνται για τη μεγιστοποίηση των ευεργετικών αποτελεσμάτων που ωφελούν το σύνολο της διεθνούς ναυτικής οικογένειας;

Η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει έντονα αντικρουόμενες απόψεις και, θα ισχυριστώ, ότι τη διέπει μια αξιόλογη ομοφωνία. Οι γύρω από τη ναυτιλιακή βιομηχανία συζητήσεις είναι το θέμα.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας σχετικά με τους κοινούς κανόνες και κανονισμούς που επεξεργάζονται οι νηογνώμονες σε συνεργασία με τον IMO;

Θεωρείτε ότι η κοινή δράση σε θέματα κανονισμών θα είναι προς όφελος της ναυτιλίας ή τείνει να καταστήσει πιο ισχυρούς τους ήδη παντοδύναμους νηογνώμονες ψαλιδίζοντας το δικαίωμα επιλογής των πλοιοκτητών;

Αξιόλογη είναι η συνεργασία των νηογνώμωνων με τον IMO και πρέπει να συνεχιστεί με ψυχραιμία και νηφαλιότητα, ιδιαίτερα ότανβάλλονται από εξωτερικές παραμέτρους (π.χ. ατυχήματα). Δεν θα έλεγα ότι οι νηογνώμονες είναι πανίσχυροι. Είναι και εκείνοι δέκτες έντονης κριτικής από την κοινή γνώμη και τα μέσα ενημέρωσης και αντιδρούν με διάφορους τρόπους. Ένας νηογνώμονας είναι ισχυρός μέσα από την ποιότητα της δουλειάς του και από τη στενή επαφή του με τα προβλήματα της ναυτιλίας.



Tough

Intershield® 803

High performance abrasion resistant technology. VOC compliant, corrosion resistant pure epoxy. Excellent mechanical properties and control of maintenance costs due to abrasion. Suitable for the outerhull, external decks, cargo holds and hatch covers. US FDA* compliant for the carriage of dry foodstuffs and certified for the carriage of grain. Options for Maintenance and Refurbishment.

*United States of America Food and Drug Administration, Code of Federal Regulations: Section 21, Chapter 175.300

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕, International and Intershield are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

✕ International
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149
E-mail: ip.hellas@internationalpaint.com
www.international-marine.com

AKZO NOBEL



Bulk Carriers:

Οι ακάματοι εργάτες του ναυτιλιακού εμπορίου



**> Του Γιάννη
Παχούλη,**
προέδρου
Hellenic
Shipbrokers Association,
Managing Director
της εταιρείας Megachart Inc.

Τα Bulk Carriers, όπως έχουμε συνηθίσει να τα ονομάζουμε, ή πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, είναι ένας τύπος πλοίου πολύ διαδεδομένος, που αντιπροσωπεύει την πλειονότητα του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου. Η αναγκαιότητα της μαζικής μεταφοράς προϊόντων μη συσκευασμένων, ιδιαίτερα πρώτων υλών, όπως σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο και σιτηρά, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 έστρεψαν τους πλοιοκτήτες και κατ' επέκτασιν τα τότε γνωστά ναυπηγεία στην κατασκευή αυτού του συγκεκριμένου τύπου πλοίου.

Η ταυτόχρονη ζήτηση, που αναπτύχθηκε στα χρόνια που ακολούθησαν για τη μεταφορά όχι μόνον των προαναφερθέντων φορτίων αλλά και πολλών άλλων, τα οποία άρχισαν να μεταφέρονται χύδην και να συσκευάζονται στις χώρες προορισμού των, έδωσε νέα ώθηση στη ναυπήγηση των Bulk Carriers, με αποτέλεσμα τη συνεχή και σταδιακή αύξηση της χωρητικότητας, για να φθάσουμε στα σημερινά επίπεδα των μεγεθών, που πλέον έχουν διαχωριστεί σύμφωνα με το μέγεθος αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις και με τα εξειδικευμένα φορτία που αυτά μεταφέρουν.

Τα σύγχρονα πλοία αυτού του είδους, που στην καθομιλουμένη τα ονομάζουμε και Bulkers, χαρακτηρίζονται ως οι ακάματοι εργάτες του ναυτιλιακού εμπορίου και μπορούν να αναγνωρισθούν κατά κύριο λόγο από τα μεγάλα ανοίγματα (στόμια των αμπαριών) που εξέχουν του επιπέδου του καταστρώματος και οδηγούν σε τεράστια αμάρια.

Όπως σε όλους τους εμπορικούς τομείς, έτσι και στη ναυτιλιακή βιομηχανία ισχύει ο νόμος προσφοράς και ζήτησης.

Στην αναζήτηση, δε, φθηνότερου τρόπου μεταφοράς, που κατά κύριο λόγο επηρεάζει την τελική τιμή του προϊόντος, τα Bulkers έπαιξαν και συνεχίζουν να παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο. Λαμβάνοντας λοιπόν υπ' όψιν τον ανωτέρω στόχο, της οικονομικότερης μεταφοράς, οι εξαγωγικές κατ' αρχάς και οι εισαγωγικές χώρες αργότερα εκσυγχρόνισαν τα λιμάνια τους για να μπορούν να δεχθούν τα μεγάλα σε μέγεθος, αλλά και χωρητικότητα πλοία με την ταυτόχρονη χρήση μέσων ταχείας φορτοεκφόρτωσης των προϊόντων, από και προς το πλοίο, μειώνοντας έτσι το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, που είναι ο κατεξοχήν χαμένος χρόνος στον υπολογισμό του ταξιδιού, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους.

Οι τέσσερις κύριες κατηγορίες των Bulk Carriers,

ανάλογα με τη χωρητικότητά τους, είναι:

A. Τα Capers (Capesize)

B. Τα Panamax

Γ. Τα Handymax και

Δ. Τα Handy

Οι κατηγορίες αυτές σχετίζονται άμεσα και με τα φορτία που τα πλοία αυτά μεταφέρουν.

Κατ' αρχάς, τα Capers είναι τα μεγαλύτερα Bulk Carriers, που το μέγεθός τους ποικίλλει από 90 έως 180.000 τόνους και συνήθως μεταφέρουν πρώτες ύλες όπως σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνα (διαφόρων τύπων) και βωξίτες, χωρίς αυτό βεβαίως να τους δίνει τη μοναδικότητα στα φορτία αυτά ή να τα περιορίζει στα συγκεκριμένα φορτία. Ο αριθμός των παγκοσμίως διαθέσιμων Capers σήμερα είναι περίπου 675 πλοία.

Ονομάστηκαν έτσι διότι λόγω μεγέθους δεν είναι δυνατόν να περάσουν από τη διώρυγα του Παναμά, χρησιμοποιώντας έτσι το Capetown στην πλευση τους από τον Ατλαντικό προς τον Ειρηνικό ωκεανό και τανάπαλιν.

Η δεύτερη σε μέγεθος κατηγορία είναι τα Panamaxes, πλοία χωρητικότητας από 60 έως 80.000 τόνους, που χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά σιτηρών, πρώτων υλών, λιπασμάτων και άλλων εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε αυτά τα μεγέθη. Ο αριθμός των πλοίων αυτής της κατηγορίας σήμερα ανέρχεται σε 1.161 πλοία.

Το όνομά τους το πήραν από τη διώρυγα του Παναμά και είναι τα μεγαλύτερα πλοία ξηρού φορτίου που μπορούν να περάσουν τη διώρυγα με τους συγκεκριμένους περιορισμούς της.

Η τρίτη κατηγορία είναι τα Handymax, χωρητικότητας μεταξύ 40 - 60.000 τόνων, πιο ευέλικτα πλοία σε θέμα φορτίου από τα προηγούμενα και με ίσως μεγαλύτερες επιλογές όσον αφορά τους περιορισμούς των λιμένων φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Υπάρχουν σήμερα περίπου 1.280 τέτοια.

Τέλος, τα Handies, τα μικρότερα σε μέγεθος και



Bulk carrier της εταιρείας Metrostar Management Corp., «Bulk One»

χωρητικότητα πλοία από 10 έως 40.000 τόνους. Τα πλοία αυτά έχουν και τη μεγαλύτερη γκάμα φορτίων, έχοντας και το μεγαλύτερο εύρος χωρητικότητας από τα προηγούμενα. Τα σύγχρονα Handies, όπως είναι φυσικό, φορτώνουν όλα σχεδόν τα είδη φορτίων ακόμη και συσκευασμένα, ή με ιδιαίτερες απαιτήσεις. Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν και κάποια ειδικευμένα πλοία μεταφοράς ξυλείας ή κορμών, τα Log carriers ή Loggers.

Ο αριθμός των πλοίων αυτών, λόγω εύρους χωρητικότητας αλλά και λόγω μικρότερου κόστους κτήσης από τα προηγούμενα, είναι υπερδιπλάσιος αριθμώντας περίπου τα 2.782 πλοία. Συνοψίζοντας, όλες οι κατηγορίες των Bulk Carriers σήμερα αριθμούν περίπου 5.900 πλοία, τα οποία καλούνται να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του παγκοσμίου εμπορίου.

Επιχειρώντας μια μικρή ιστορική αναδρομή, είναι εύκολο να διαπιστώσουμε την αύξηση όχι μόνον του αριθμού των Bulk Carriers αλλά και τη χωρητικότητα ανά κατηγορία. Σήμερα πλέον οι παραγγελίες των νέων Capers αγγίζουν τους 200.000 τόνους, ενώ στις αρχές της περασμένης δεκαετίας τα σημερινά μεγάλα Handymax εθεωρούντο Panamax. Είναι λοιπόν ευνόητο ότι στην προσπάθεια μείωσης του κόστους μεταφοράς, μεγαλύτερα πλοία θα ναυπηγούνται ακολουθώντας συγχρόνως τους διεθνείς κανονισμούς και απαιτήσεις για ασφαλέστερους πλόες στους ωκεανούς της Γης. Οι κανονισμοί αυτοί για τα Bulk Carriers επιβάλλονται από διεθνείς οργανισμούς όπως ο IMO (International Maritime Organization), που υιοθέτησε το SOLAS Chapter XII το 1997 και τις αντίστοιχες αναθεωρήσεις του 2002 και του Δεκεμβρίου 2004, σε μία συνεχή προσπάθεια βελτισίωσης των συνθηκών ασφαλείας.



Θαλάσσια ασφάλεια: Πολιτική, FSA και το μαύρο χάπι

Πολλά έχουν λεχθεί για τη μέθοδο του Formal Safety Assessment (Τυπική Αξιολόγηση Ασφάλειας - FSA) και πώς εφαρμόζεται σε θέματα διατύπωσης πολιτικής στα θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Το παράδειγμα των διπλών τοιχωμάτων στα bulk carriers είναι χαρακτηριστικό, όπου η μέθοδος αυτή χρησιμοποιήθηκε και από τις δύο αντιμαχόμενες πλευρές, οδηγώντας σε αντίθετα συμπεράσματα, ανάλογα με το ποιος τη χρησιμοποίησε, με ποια δεδομένα και με ποιον τρόπο. Ως γνωστόν, ο IMO βάσισε στη μέθοδο αυτή την περσινή απόφασή του να μην επιβάλει υποχρεωτικά διπλά τοιχώματα στα bulk carriers, παρ' ότι η προγενέστερή του βούληση για υποχρεωτικά διπλά τοιχώματα βασίστηκε εν πολλοίς στην ίδια μέθοδο!

Των **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη**, καθηγητή, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ,
Χρήστου Α. Κοντόβα, σπουδαστή, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ

Προτού εμπλακούμε σε λεπτομέρειες σχετικά με το FSA, ας δούμε ένα πιο απλό θέμα. Στην επιστήμη της ανάλυσης των αποφάσεων είναι γνωστό ένα κλασικό πρόβλημα με το όνομα «το πρόβλημα του μαύρου χαπιού» (black pill problem). Το πρόβλημα υποθέτει ότι κάποιος άνθρωπος καλείται να καταπιεί ένα χάπι (το «μαύρο χάπι»), το οποίο με γνωστή πιθανότητα P θα του επιφέρει το θάνατο, ακαριαία και χωρίς πόνο. Το ερώτημα είναι, τι ελάχιστο ποσό S είναι διατεθειμένος να εισπράξει ο άνθρωπος αυτός, ώστε να πάρει το χάπι;

Προφανώς, αν η πιθανότητα P είναι αρκούντως μικρή, π.χ. μία στο εκατομμύριο, ή, ακόμη, και μία στις 100.000, ο φίλος μας είναι ίσως διατεθειμένος να ρισκάρει τη ζωή του για να πάρει το χάπι, έναντι κάποιου ποσού S που θα εισπράξει. Όσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα P , τόσο μεγαλύτερο θα είναι και το ποσό S που κάποιος θα απαιτήσει. Για όσους έχουν την άποψη ότι κανένα ποσό δεν είναι αρκετό για να υποστούν αυτό το πείραμα, η απάντηση είναι ότι τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά. Σε χίλιες δυο περιπτώσεις ένας άνθρωπος, άλλοτε συνειδητά και άλλοτε όχι, εκτίθεται σε κάποιο ρίσκο που μπορεί να είναι διόλου αμελητέο και ίσως μεγαλύτερο από εκείνο του μαύρου χαπιού. Παραδείγματα υπάρχουν πολλά: Ένας μανιώδης καπνιστής. Ένας αλκοολικός. Ένας μοτοσυκλετιστής χωρίς κράνος. Ένας οδηγός που τρέχει στην Εθνική Οδό μεθυσμένος και με μεγάλη ταχύτητα. Ένας ιστιοπλόος που συνειδητά ταξιδεύει το σκάφος του υπό εξαιρετικά αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Για όλες τις ως άνω περιπτώσεις, και για άλλες πολλές, κάποιος άνθρωπος αναλαμβάνει ένα μη μηδενικό ρίσκο που μπορεί τελικά να οδηγήσει στο θάνατο, και μάλιστα χωρίς να απαιτήσει κάποιο ποσό για να δεχθεί να εκτεθεί στο ρίσκο αυτό. Το ότι σε μερικές από τις περιπτώσεις αυτές ο άνθρωπος δεν συνειδητοποιεί την έκταση του ρίσκου που διατρέχει (π.χ. ο μανιώδης καπνιστής), δεν σημαίνει ότι το ρίσκο δεν υπάρχει. Σε άλλες περιπτώσεις (π.χ. ένας που πρέπει να ταξιδέψει με αεροπλάνο) ο άνθρωπος συνειδητά επιλέγει να εκτεθεί στο ρίσκο, ξέροντας ότι ίσως δεν έχει άλλη επιλογή. Η επιλογή κάποιου που φοβάται το αεροπλάνο αλλά θέλει να πάει στην Αμερική είναι να πάει με το πλοίο ή να μην πάει καθόλου. Αλλά με το πλοίο θα χάσει πολύ χρόνο και στατιστικά είναι πιο πιθανό να χάσει τη ζωή του από ό,τι στο αεροπλάνο, και το να μην πάει καθόλου θα τον στερήσει από τα οφέλη που αναμένεται να αποκομίσει από το ταξίδι. Το ότι ταξιδεύει ξέροντας ότι υπάρχει ένα μη μηδενικό ρίσκο να χάσει τη ζωή του, σημαίνει ότι είναι διατεθειμένος να δεχθεί το ρίσκο αυτό. Άλλωστε, στις αεροπορικές μεταφορές το ρίσκο αυτό είναι πολύ χαμηλό, μια και η

πιθανότητα απώλειας ζωής σε μια τυχαία πτήση μη τριτοκοσμικής εταιρείας είναι μία στα 9 εκατομμύρια. Αυτό σημαίνει ότι ακόμη και αν κάποιος κάνει μία πτήση κάθε μέρα μέχρι να πεθάνει, ο αναμενόμενος χρόνος μέχρι να εμπλακεί σε μοιραίο ατύχημα είναι περί τα 25.000 χρόνια!

Όλα αυτά σημαίνουν ότι, κατόπιν ωριμότερης σκέψης, το πρόβλημα του μαύρου χαπιού δεν διαφέρει και πολύ από την καθημερινή πραγματικότητα, η οποία εμπεριέχει μυριάδες ρίσκα στα οποία συνεχώς εκτιθέμεθα, είτε το συνειδητοποιούμε είτε όχι και είτε το θέλουμε είτε όχι. Το πρόβλημα του μαύρου χαπιού είναι ένα θεωρητικό εργαλείο που μπορεί να βοηθήσει για να εκτιμηθεί, μεταξύ άλλων, η οικονομική αξία της ζωής ενός ανθρώπου. Όσο και αν φαίνεται περίεργη η έννοια αυτή, εν τούτοις είναι υπαρκτή. Αν και αυτό θα μπορούσε να αμφισβητηθεί από ηθικής πλευράς, κάποιος θα μπορούσε να επιχειρηματολογήσει ότι η εν λόγω αξία είναι διαφορετική για δυο διαφορετικούς ανθρώπους, εξαρτώμενη, μεταξύ άλλων, από το εισόδημα του συγκεκριμένου ανθρώπου για την αναμενόμενη υπόλοιπη ζωή του.

Έχουν όλα αυτά κάποια σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια; Προφανώς έχουν. Το ερώτημα πόσο είμαστε διατεθειμένοι να πληρώσουμε για να μειώσουμε το ρίσκο στις θαλάσσιες μεταφορές είναι το ανάποδο του προβλήματος του μαύρου χαπιού. Υποθέτει ότι ένας άνθρωπος είναι διατεθειμένος να πληρώσει κάποιο ποσό, ώστε να μειώσει την πιθανότητα να χάσει τη ζωή του σε ένα ατύχημα στη θάλασσα. Και η κοινωνία γενικότερα είναι διατεθειμένη να πληρώσει, ώστε να έχει μεγαλύτερη ασφάλεια στη ναυτιλία. Έτσι, πληρώνουμε για να έχουμε δεξαμενόπλοια με διπλά τοιχώματα διότι νομοθετήματα όπως το OPA '90 και το Erika I μας λένε (σωστά ή λάθος, δεν παίζει ρόλο) ότι το μέτρο αυτό θα αυξήσει τη θαλάσσια ασφάλεια. Πληρώνουμε για να ναυπηγήσουμε Ro-ro ferries με προδιαγραφές Στοκχόλμης, διότι υπολογίσαμε ότι αυτές οι προδιαγραφές θα μειώσουν το ρίσκο απώλειας ζωής αν μπουν νερά στο σκάφος. Πληρώνουμε για φτιάξουμε bulk carrier διπλού τοιχώματος, διότι κάποιος μας είπαν ότι αυτά είναι πιο ασφαλή (αν και αργότερα κάποιος άλλος μας είπαν ότι αυτό δεν ισχύει). Και ούτω καθεξής.

Το κεντρικό ερώτημα στη θαλάσσια ασφάλεια είναι το λεγόμενο «what price safety», δηλαδή, «πόσο είμαστε διατεθειμένοι να πληρώσουμε για να αυξήσουμε τη θαλάσσια ασφάλεια;» Ερώτημα δύσκολο και μέχρι στιγμής ουσιαστικά αναπάντητο. Ένας από τους λόγους είναι η δυσκολία προσδιορισμού οικονομικών μεγεθών όπως η αξία της ανθρώπινης ζωής, πολλώ μάλλον η αξία ενός γλάρου ή μιας φώκιας που πεθαίνουν από πετρελαϊκή



ρύπανση. Ο IMO υπολογίζει την ανθρώπινη ζωή στα 3 εκατομμύρια δολάρια και γενικά έχει γίνει αρκετή δουλειά επιστημονικά στους τομείς αυτούς, αλλά σίγουρα υπάρχουν πολλά θέματα ανοικτά. Κακά τα ψέματα, αλλά ένας θάνατος σε χώρα του ανεπτυγμένου κόσμου δεν φαίνεται να είναι ο ίδιος με ένα θάνατο σε μια λιγότερο ανεπτυγμένη χώρα. Ποιοι άραγε θυμούνται το όνομα του ferry που βυθίστηκε στη Σενεγάλη το 2002, προκαλώντας πάνω από 950 θανάτους;

Ένας άλλος, και ίσως πιο θεμελιώδης λόγος της δυσκολίας απάντησης στο ερώτημα «what price safety», έχει σχέση με το πώς ορίζεται και πώς γίνεται αντιληπτή η έννοια του ρίσκου. Όντως, ο IMO έχει αναπτύξει συγκεκριμένες οδηγίες για την εφαρμογή της μεθοδολογίας του FSA στη διατύπωση κανονισμών. Ανάμεσα σ' αυτές, το ρίσκο ορίζεται ως το γινόμενο της πιθανότητας να συμβεί κάποιο ανεπιθύμητο γεγονός (δηλαδή στην περίπτωση μας ένα ναυτικό ατύχημα), επί την επίπτωση του γεγονότος αυτού, κατάλληλα μετρημένη¹. Για το σκοπό αυτόν, ο IMO ορίζει δύο δείκτες, το δείκτη δεινότητας (severity index) και το δείκτη συχνότητας (frequency index) σε λογαριθμικές κλίμακες ως εξής:

Δείκτης δεινότητας (SI)

SI	ΔΕΙΝΟΤΗΤΑ	Επιπτώσεις στην ανθρώπινη ασφάλεια.	Επιπτώσεις στο πλοίο.	S (ισοδύναμοι θάνατοι)
1.	Ελάσσων	Ελαφρός τραυματισμός.	Τοπικές ζημιές εξοπλισμού.	0,01
2.	Σημαντική	Πολλαπλοί ή σοβαροί τραυματισμοί.	Μη σοβαρή ζημιά στο πλοίο.	0,1
3.	Σφοδρή	Ένας θάνατος ή πολλαπλοί σοβαροί τραυματισμοί.	Σοβαρή ζημιά.	1
4.	Καταστροφική	Πολλαπλοί θάνατοι.	Ολική απώλεια.	10

Δείκτης συχνότητας (FI)

FI	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΟΡΙΣΜΟΣ	F (ανά πλοίο και έτος)
7.	Συχνή	Πιθανό να συμβεί μία φορά το μήνα σε ένα πλοίο.	10
5.	Λογικά πιθανή	Πιθανό να συμβεί μία φορά το έτος σε στόλο 10 πλοίων, δηλαδή λίγες φορές κατά τη διάρκεια ζωής του πλοίου.	0,1
3.	Απίθανη	Πιθανό να συμβεί μία φορά το έτος σε στόλο 1.000 πλοίων, δηλαδή πιθανό να συμβεί κατά τη διάρκεια ζωής αρκετών παρόμοιων πλοίων.	0,001
1.	Εξαιρετικά απίθανη	Πιθανό να συμβεί μία φορά μόνο στη ζωή ενός στόλου 5.000 πλοίων (20 έτη).	0,00001

Κατά τον IMO, ο δείκτης ρίσκου (risk index) ορίζεται ως το άθροισμα των αντίστοιχων δεικτών δεινότητας και συχνότητας, ως εξής:



Δείκτης ρίσκου (RI)

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (F1)	ΔΕΙΝΟΤΗΤΑ (SI)			
	1 Ελάσσων	2 Σημαντική	3 Σφοδρή	4 Καταστροφική
7. Συχνή	8	9	10	11
6.	7	8	9	10
5. Λογικά πιθανή	6	7	8	9
4.	5	6	7	8
3. Απίθανη	4	5	6	7
2.	3	4	5	6
1. Εξαιρετικά απίθανη	2	3	4	5

Στον πίνακα αυτό, λογικά περιμένει κανείς ότι μεγαλύτεροι δείκτες ρίσκου αντιστοιχούν σε σενάρια που πρέπει να προσέξει κάποιος περισσότερο, τουλάχιστον όσον αφορά τα προτεινόμενα μέτρα αποφυγής τους, ή καταστολής των επιπτώσεών τους.

Όμως, και παρ' όλο ότι ο πίνακας αυτός έχει κάποια λογική, εν τούτοις έχει και ορισμένα προβλήματα. Ως παράδειγμα, έστω ότι μία φορά το μήνα (FI=7) υπάρχει ένας κίνδυνος που οδηγεί σε έναν τραυματισμό (SI=1). Έστω ότι υπάρχει και ένας άλλος κίνδυνος, που μία φορά το χρόνο (FI=5) οδηγεί σε ένα θάνατο (SI=3). Και στις δυο περιπτώσεις ο δείκτης ρίσκου είναι ο ίδιος (RI=8). Είναι λογικό να είναι αυτά τα δύο σενάρια ισοδύναμα; Θα περίμενε κάποιος η δεύτερη περίπτωση να είναι πιο σημαντική.

Άλλο παράδειγμα: Έστω ότι μέσα σε ένα έτος και σε στόλο μιας χώρας που αριθμεί 1.000 πλοία συμβαίνει ένα ατύχημα που προκαλεί πάνω από 10 θανάτους. Τότε FI=3, SI=4 και RI=7. Είναι όμως το σενάριο αυτό λιγότερο σημαντικό από τα προηγούμενα, που έχουν RI=8; Όχι βέβαια. Εξ άλλου, σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό, 50 θάνατοι είναι ισοδύναμοι με 100 ή 500 θανάτους (αν και για επιβατικά πλοία ο IMO παραδέχεται ότι η κλίμακα αυτή μπορεί να αλλάξει).

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η προσέγγιση αυτή του IMO είναι ο μέχρι στιγμής καλύτερος τρόπος για την ιεράρχηση των διαφόρων κινδύνων στη ναυτιλία. Όμως, οι αδυναμίες του πλαισίου αυτού είναι σαφείς. Επομένως, χρειάζεται εξαιρετική προσοχή στην εφαρμογή του, ιδίως αν αυτή τελικά στοχεύει στη διατύπωση κανόνων και νομοθετημάτων που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια. Στο γενικό πλαίσιο, πολιτικές ασφάλειας που βασίζονται σε προβληματικό επιστημονικό υπόβαθρο μπορεί να είναι εξ ίσου προβληματικές με πολιτικές που υιοθετούνται χωρίς προγενέστερη επιστημονική ανάλυση και κυρίως υπό το βάρος «πολιτικών» πιέσεων.

Εναλλακτικά, βεβαίως, θα μπορούσε να αναπτυχθεί ένα νέο, βελτιωμένο επιστημονικό πλαίσιο για τα θέματα αυτά, το οποίο δεν πάσχει από τα προβλήματα αυτά. Το νέο αυτό πλαίσιο θα πρέπει να διατηρήσει τα σωστά στοιχεία του τρέχοντος πλαισίου και να διορθώσει τα στοιχεία στα οποία υπάρχει πρόβλημα. Αλλά η κουβέντα γι' αυτό το θέμα ξεφεύγει από το πλαίσιο του παρόντος.



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>



Σχετικά με τις μεθόδους κατασκευής διπλού τοιχώματος bulk carriers

> Το παρόν άρθρο στηρίζεται σε στοιχεία σχετικής μελέτης του Εργαστηρίου Μελέτης Πλοίου του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Σπύρου Κ. & Παπανικολάου Α., 2000 Impact of SOLAS ChXII on Double Skin Bulk Carriers and of URS21 on Existing Hatch Covers, International Formal Safety Assessment Study, Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου Πλοίου ΕΜΠ)

Η ανάγκη λήψης αυστηρότερων μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των bulk carriers έχει οδηγήσει στην ενίσχυση της κατασκευής τους και στην προώθηση της βασικής ιδέας (concept) των bulk carriers διπλού τοιχώματος. Αρκετά είναι τα πλεονεκτήματα που μπορούν να αποδοθούν σε αυτόν το νέο τύπο σχεδίασης. Από τα πιο εμφανή, είναι η ύπαρξη διακενου χώρου στην περίπτωση διάτρησης του εξωτερικού τοιχώματος από σύγκρουση χαμηλής ή μέτριας ισχύος, καθώς και το γεγονός ότι τα πρωτεύοντα κατασκευαστικά στοιχεία δεν έρχονται πλέον σε άμεση επαφή με το φορτίο, με αποτέλεσμα να μην επηρεάζονται από τη διάβρωση.

Επί πλέον, αποτρέπονται οι εκδορές στο εξωτερικό τοίχωμα που προέρχονται από την άμεση επαφή με τα μηχανικά εργαλεία (αρπάγες - grabs) που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου, οι οποίες συχνά δημιουργούν ζημιές που οδηγούν στην καταστροφή ή/και την αποκόλληση των νομέων. Αντιθέτως, οι κατασκευές με διπλό τοίχωμα διαθέτουν επίπεδες πλευρές στα αμπάρια. Αυτό μειώνει την πιθανότητα πρόκλησης ζημιάς στη συγκεκριμένη περιοχή και συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και στη μείωση του χρόνου εκφόρτωσης.

Ένα τυπικό διπλού τοιχώματος bulk carrier τύπου Panamax έχει διάταξη με έξι αμπάρια, η οποία διαφέρει από την καθιερωμένη σχεδίαση των επτά αμπαριών που ισχύει για τα συμβατικά Panamax. Αν και το βύθισμα παραμένει περίπου το ίδιο με αυτό των μονού τοιχώματος bulkers, ωστόσο ο ισχυρότερος εσωτερικός πυθμένας που διαθέτουν, «εξουδετερώνει» τις υψηλότερες πιέσεις που μπορεί να υφίστανται κατά τη διάρκεια της φόρτωσης.

Η κατασκευή διπλών τοιχωμάτων καθιστά τα πλοία πιο ανθεκτικά και βοηθάει στην αποτροπή της εισροής υδάτων στα αμπάρια στην περίπτωση σύγκρουσης. Οι ομαλές πλευρικές επιφάνειες των αμπαριών μειώνουν την ανάγκη διεξαγωγής ελέγχων, ενώ παράλληλα περιορίζουν τα προβλήματα συντήρησης. Λόγω της έλλειψης ενισχυτικών, τα εσωτερικά κύτη μπορούν να καθαριστούν ευκολότερα, ενώ η συντήρηση και επισκευή της επίστρωσης των αμπαριών είναι αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη. Ένα άλλο, αν και όχι τόσο εμφανές, πλεονέκτημα είναι η προστασία του φορτίου από τις εναλλαγές της εξωτερικής θερμοκρασίας.

Το ιαπωνικό ναυπηγείο της Oshima υπήρξε πρωτοπόρος στην κατασκευή διπλού τοιχώματος bulkers. (φωτο.1)



φωτο. 1. Construction phase of a double skin bulk carrier at Oshima

Πηγή: The double vision of Mr. Ta, <http://www.osy.co.jp/osy/topics/abs/abs-e2.htm>.

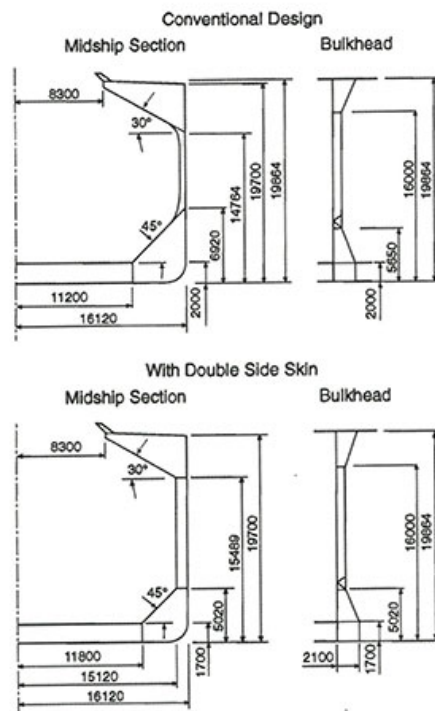
Στην Oshima, αντί να τροποποιούν τις αρχικές διαστάσεις του κύτους προκειμένου να «αντισταθμίσουν» την απώλεια χώρου στα αμπάρια, χρησιμοποιούν μικρότερες άνω πλευρικές δεξαμενές (topside tanks) με κεκλιμένα τοιχώματα στομίου κυτών και κεκλιμένες πλευρικές δοκούς στήριξης. Τα κεκλιμένα τοιχώματα στομίου κυτών διευκολύνουν, επίσης, τη δουλειά των φορτοεκφορτωτών.

Σε σχετική μελέτη που πραγματοποιήσαν οι Germanischer Lloyd και Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, γίνεται σύγκριση μεταξύ της σχεδίασης ενός bulk carrier μονού τοιχώματος με την αντίστοιχη ενός πλοίου διπλού τοιχώματος.

Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο χώρος του φορτίου, μετά την αναπόφευκτη μείωση του λόγω του επί πλέον τοιχώματος, μειώνεται το ύψος των διπυθμένων, καθώς και το μέγεθος των κάτω πλευρικών δεξαμενών.

Το πλάτος του διπλού τοιχώματος ορίζεται στο ένα μέτρο για να διευκολύνει την κατασκευή, την επιθεώρηση και τη συντήρηση.

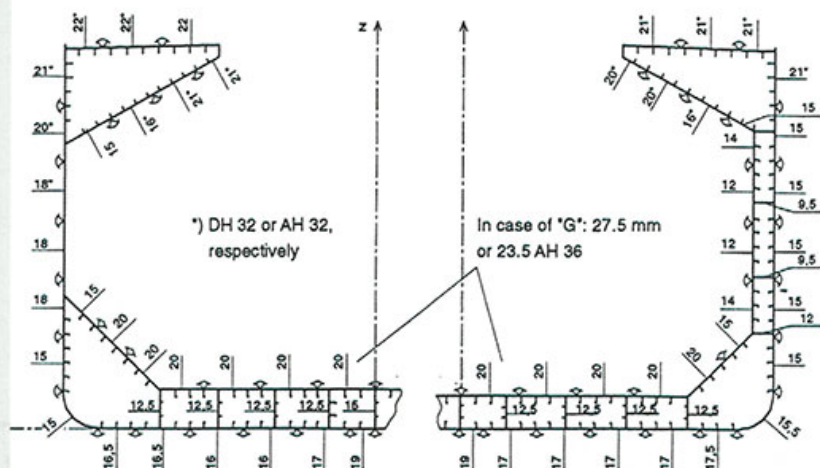
Οι πλευρικές δεξαμενές έρματος έχουν σχήμα L. Επί πλέον, οι χώροι των άνω πλευρικών δεξαμενών, καθώς και του πρωραίου και πρυμναίου στεγανού, χρησιμοποιούνται ως δεξαμενές έρματος. (φωτο.2)



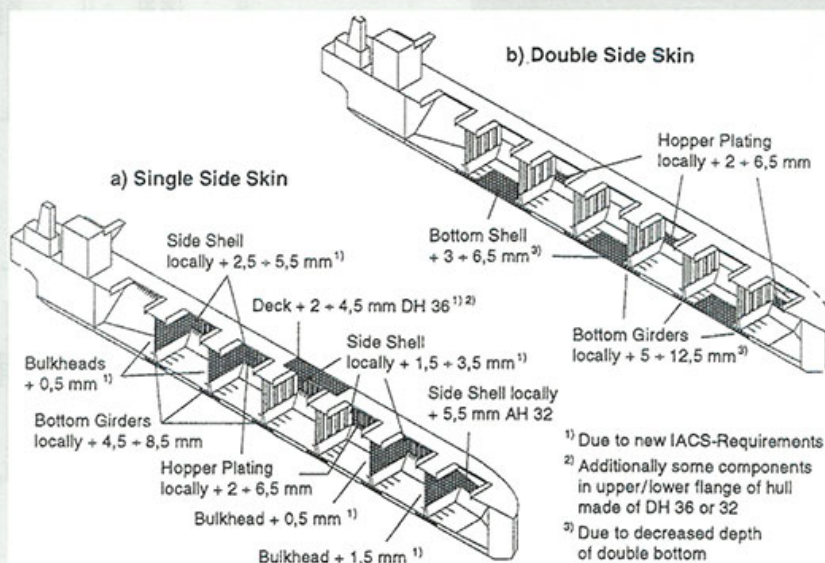
Φωτο. 2. Comparison of geometry of cargo holds

Πηγή: W. Fricke & R. Nagel 1998Q Technical and economical benefits from double side skin bulk carriers, International Conference Design on Design and Operation of Bulk Carriers, London.

Σε ένα πλοίο διπλών τοιχωμάτων συνολικού μήκους 225 μέτρων, τα έξι από τα επτά αμπάρια έχουν το ίδιο μήκος, ενώ οι δεξαμενές για τα αναλώσιμα τοποθετούνται εντός του μηχανοστασίου. Στη μελέτη δίδονται, επίσης, συγκριτικά στοιχεία της μέσης τομής ενός πλοίου μονού τοιχώματος και ενός διπλού τοιχώματος, καθώς και οι ενισχύσεις που εισάγονται στις νέες κατασκευές, λόγω της εφαρμογής των νέων κανονισμών IACS. Επίσης, παρέχονται εναλλακτικά σχέδια για την κατασκευή πλοίων διπλού τοιχώματος. (φωτο.3,4)



Owto. 5: Comparison of SS vs. DS midship sections of bulk carrier accc. To the FSG-GL German study
 Πηργ: W. Fricke & R. Nagel 1998Q Technical and economical benefits from double side skin bulk carriers,
 International Conference Design on Design and Operation of Bulk Carriers,
 London.



Φωτο. 6:
Structure reinforcements due to the new IACS requirements Πηλυψ: W. Fricke
& R. Nagel 1998Q Technical and economical benefits from double side skin
bulk carriers, International Conference Design on Design and Operation of
Bulk Carriers, London.



Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η πιθανότητα εφαρμογής διπλών τοιχωμάτων σε μία συγκεκριμένη περιοχή του πλοίου, και ειδικότερα στο πρωαίο τμήμα που διατρέχει μεγαλύτερο κίνδυνο εισροής υδάτων, ειδικότερα στο αμπάρι Νο.1, για το οποίο ισχύουν και οι ειδικές διατάξεις του SOLAS Ch. XII. Σύμφωνα με μελέτη του κορεατικού νηογνώμονα KRS, (*Reference: MSC72/INF, Application of formal safety assessment methodology to No. 1 cargo hold flooding of bulk carriers, submitted by the Korean Register of Shipping to the*

IMO - FSA International Project Steering Committee (IPSC), May 2000) η εφαρμογή διπλού τοιχώματος πλάτους 0,76 εκατοστών στο αμπάρι Νο 1 θα είχε συνέπεια τη βελτιστοποίηση της συνάρτησης ρίσκου και οικονομικού οφέλους, με μείωση του διαθέσιμου χώρου φορτίου κατά μόλις 2,6% και ολικό κόστος για το σχεδιασμό, την κατασκευή και την απώλεια του διαθέσιμου χώρου του αμπαριού μόνο 27.084 δολαρίων.

Πρέπει βεβαίως να επισημανθεί πως κάθε κατασκευή διπλού τοιχώματος απαιτεί πρόσθετα

αντιδιαβρωτικά μέτρα, ελέγχους και προσπάθειες συντήρησης στο διάκενο του τοιχώματος, με αποτέλεσμα να αμφισβητείται η ωφέλεια τέτοιων κατασκευών bulkcarriers έναντι του προκύπτοντος πρόσθετου κόστους κατασκευής και οικονομικής λειτουργίας.

Στο πλαίσιο αυτό, πρόσφατες αποφάσεις του ΙΜΟ επιβεβαίωσαν τη θέση της Ελλάδας, σύμφωνα με την οποία μελλοντικές κατασκευές πλοίων bulkcarriers δεν θα πρέπει να είναι απαραίτητα διπλών τοιχωμάτων.

Double your expectations.
Be in safe hands

BM
barbados maritime
ship registry

safe hands

www.barbadosmaritime.com



Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

naftikachronika.gr

NAYTIKA XRONIKA

AP. 05/14/01 • 6-7/2000 • ΤΡΑΦ. 5,50

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις



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

Προβλέψεις για το μέλλον της ναυλαγοράς



**> Του Γιώργου
Λεβέντη,**
Director of
Chartering Dept.,
Brave Maritime

Η πρόβλεψη της ναυλαγοράς τα τελευταία χρόνια γίνεται όλο και δυσκολότερη.

Παλαιότερα οι ναυλομεσίτες βασίζονταν στο ένστικτό τους για να προβλέψουν τα απρόβλεπτα. Ένστικτο, το οποίο ήταν αρκετά ανεπτυγμένο, ούτως ώστε να επιτρέπει στους Έλληνες ναυλομεσίτες να υπερτερούν έναντι των άλλων συναδέλφων τους.

Τα τελευταία δέκα χρόνια τα πράγματα άλλαξαν ριζικά.



Οι επικοινωνίες, τα computers, ο τρόπος επεξεργασίας διαφόρων δεδομένων όπως ο ρυθμός ανάπτυξης των χωρών παγκοσμίως, η προσφορά και ζήτηση μεταξύ φορτίων και πλοίων, οι παραγγελίες νεοαναπηγηθέντων πλοίων κ.λπ., έχουν γίνει δείκτες, έτσι ώστε ο καθένας με κάποιους μαθηματικούς υπολογισμούς να προσπαθεί να προβλέπει το μέλλον της ναυλαγοράς. Αρκετοί από αυτούς τους δείκτες δείχνουν ότι οι ναύλοι κατά το έτος 2005 θα είναι χαμηλότεροι από αυτούς του έτους 2004, γιατί αρκετά κράτη δεν θα μπορέσουν να ακολουθήσουν το ρυθμό ανάπτυξης που είχαν κατά το προηγούμενο έτος.

Είναι πλέον προφανές ότι παγκοσμίως οι οικονομίες των περισσότερων κρατών επιβραδύνονται.

Οι τιμές του πετρελαίου παραμένουν σε πολύ υψηλά επίπεδα. Το δυνατό ευρύ έχει αποτέλεσμα τη μείωση των καταναλωτικών αγαθών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ταυτόχρονα αδυνατίζει η αγοραστική δύναμη των Ευρωπαίων. Επί πλέον, η αύξηση των επιτοκίων του δολαρίου ίσως μειώσει τη δανειοληπτική ζήτηση των τριτοκοσμικών χωρών.

Η οικονομία της Ιαπωνίας δεν φαίνεται ζωηρή καθώς το μεγάλο ερώτημα που λέγεται Κίνα παραμένει αναπάντητο, δηλαδή εάν ο ρυθμός ανάπτυξης θα κυμανθεί περί του 8,3% όπως προβλέπεται.

Γενικά οι ρυθμοί ανάπτυξης της Ασίας κατά το 2005 δεν είναι ίδιοι με του 2004.

Ρυθμοί ανάπτυξης (σε ποσοστό επί τοις εκατό)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Κίνα	8,0	7,5	8,3	9,1	9,5	8,3
Κορέα	8,5	3,8	7,0	3,1	4,6	3,6
Ινδία	5,4	3,9	5,0	7,2	6,7	6,6
Ταϊβάν	5,9	2,2	3,6	3,3	5,9	4,2
Μαλαισία	8,9	0,3	4,0	5,3	7,1	5,0
Ινδονησία	4,9	3,5	3,7	4,1	4,8	4,6
Ταϊλάνδη	4,8	2,1	5,4	6,8	6,1	5,0
Φιλιππίνες	4,4	1,8	4,3	4,7	6,0	4,5

Για τις ανεπτυγμένες χώρες οι ρυθμοί ανάπτυξης κυμαίνονται ως εξής:

- Αμερική: 3,5%
- Ευρώπη: 1,6%

Ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης αναμένεται περίπου στα 3,3% κατά το έτος 2005 σε σύγκριση με του περασμένου έτους, που ήταν 4%.

Η ζήτηση και η μεταφορά αγαθών, όπως σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο, σιτηρά, και κατά το έτος 2005 εκτιμάται πως θα αυξηθεί κατά 4% σε σύγκριση με του 2004, που ήταν 4,6%.

Η θαλάσσια μεταφορά αγαθών σε εκατομμύρια τόνους

	Μεταβολή επί τοις %			
Σιδηρομετάλλευμα	600	640	690	7,7%
Κάρβουνο	596	635	655	3,1%
Ορυκτά (χώμα, πέτρα κ.λπ.)	189	200	206	3%
Σιτηρά	241	238	233	-2,1%
Λοιπά	619	642	667	3,7%
Σύνολο	2,415	2,525	2,625	4%

Στην άλλη όχθη ο παγκόσμιος στόλος σε εκατομμύρια dwt έχει ως εξής:

2001	2002	2003	2004	2005
286,2	294,7	303,2	322,4	324,9

Η αύξηση κατά το έτος 2004 είναι της τάξεως του 6,3% ενώ η αντίστοιχη κατά το 2005 δεν ξεπερνά το 1%.

Συνοψίζοντας όλα τα ανωτέρω και λαμβάνοντας υπ' όψιν την αύξηση μεταφοράς των αγαθών της τάξεως του 4% για το έτος 2005, την αύξηση του στόλου της παγκόσμιας ναυτιλίας που κυμαίνεται κατά το έτος 2004 - 2005 στο 7,3%, συνεπάγεται ότι η ναυλαγορά του τρέχοντος έτους θα είναι κατά τι χαμηλότερη από την προηγούμενη χρονιά.

Εάν, δε, λάβουμε υπ' όψιν μας το συνωστισμό (congestion) των πλοίων που ήδη υπάρχει σε αρκετά λιμάνια του κόσμου, τότε η πτώση της ναυλαγοράς κατά το 2005 φαίνεται να είναι μικρή.

Οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας



Bulk carrier της εταιρείας Metrostar Management Corp., «Bulk Four»



**> Του Γιώργου
Γρηγοριάδη**
Finance &
Research George
Moundreas Company S.A.

Η πορεία της ναυλαγοράς κατά το α' τρίμηνο 2005 ήταν διαγραμματικά... ακριβές αντίγραφο του αντίστοιχου περυσινού ανθηρού τριμήνου, τόσο στο ξηρό όσο και στο υγρό φορτίο, παρ' όλες τις συνέπειες που επέφερε το πετρελαϊκό σοκ στην παγκόσμια οικονομία κατά το προηγούμενο εξάμηνο. Αυτό ενισχύει τις εκτιμήσεις για διατήρηση υγιούς συσχετισμού προσφοράς - ζήτησης τονάζ και ικανοποιητικού επιπέδου ναύλων και στο υπόλοιπο χρονικό διάστημα του 2005.



Bulk carrier της εταιρείας Metrostar Management Corp., «Bulk Four»

Ολες οι αναλύσεις συγκλίνουν πλέον στις εκτιμήσεις πως, ως συνέπεια κυρίως των τιμών του πετρελαίου, ο ρυθμός ανάπτυξης των ΗΠΑ, όπου ανακοινώθηκε πρόσφατα νέο ρεκόρ εμπορικού ελλείμματος το Φεβρουάριο στα \$ 61 δισ., θα μειωθεί εφέτος τουλάχιστον κατά 0,5%, της Ε.Ε. κατά 0,4%, της Ιαπωνίας περισσότερο, της Κίνας περίπου 1%, η δε παγκόσμια οικονομία συνολικά θα χάσει σύμφωνα με το ΔΝΤ περίπου 0,7% από τον περυσινό ρυθμό ανάπτυξης, περιοριζόμενη στο 3,1 από 3,8%.

Η εξασθένηση της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης εφέτος επιβεβαιώνεται από όλους τους διεθνείς οργανισμούς, τοπικούς φορείς, αναλυτές, εταιρικά αποτελέσματα κ.λπ., ενώ μένουν ανέπαφα έως επιδεινούμενα όλα τα κύρια αίτια, δηλαδή τα ελλείμματα των ΗΠΑ, οι τιμές του πετρελαίου παρά τις διακυμάνσεις, οι ευρωπαϊκές θεσμικές αγκυλώσεις, η ιαπωνική υποκατανάλωση, αλλά και η αθέμιτη κινεζική επιμονή σε υποτιμημένο γουάν, που λόγω της πρόσδεσής του στο κατηφορικό δολάριο υποτιμάται ακόμη περισσότερο, τροφοδοτώντας φαύλο κύκλο και την απειλή εμπορικού πολέμου με ΗΠΑ και Ε.Ε. Η αυστηρή ρητορική για το θέμα αυτό στη σύνοδο του G7 της Ουάσιγκτον, στις 16/4, δείχνει την εξάντληση της υπομονής και της οικονομικής αντοχής των ανεπτυγμένων χωρών, ενώ το υποτιμημένο γουάν είναι πλέον αμφιβόλου χρησιμότητας

και για τους ίδιους τους Κινέζους. Είναι σωστή η άποψη ορισμένων αναλυτών, πως η ανταγωνιστικότητα της κινεζικής βιομηχανίας, λόγω πολύ χαμηλού κόστους παραγωγής, δεν έχει ανάγκη το υποτιμημένο νόμισμα, και εμείς προσθέτουμε ότι και δεν τη συμφέρει μεσοπρόθεσμα. Υπονομεύοντας τις ανεπτυγμένες οικονομίες, προιόνουν οι Κινέζοι το κλαδί από το οποίο κρέμονται. Ως φυσική συνέπεια της γενικής οικονομικής κάμψης του α' τετραμήνου, ήρθε πριν από λίγες ημέρες και ο αρνητικός αντίκτυπος όλων αυτών στο παγκόσμιο εμπόριο. Ο ΠΟΑ ανακοίνωσε ότι η αύξηση θα επιβραδυνθεί εφέτος στο 6,5% έναντι 9% το 2004, ή στο 7,4% από 9,9% κατά το ΔΝΤ. Τυχόν επιδείνωση όμως του απρόβλεπτου μέχρι χθες πολιτικού παράγοντα των σινοϊαπωνικών σχέσεων με εμπάργκο, σε συνδυασμό με μια πιθανή επιβολή δασμών στα κινεζικά προϊόντα από ΗΠΑ και Ε.Ε., θα μπορούσε να μειώσει περισσότερο το παγκόσμιο εμπόριο.

Παρά τις συνέπειες της παραπάνω αναπτυξιακής εξασθένησης επάνω στον όγκο του εμπορίου, τις λιγοστές μέχρι στιγμής διαλύσεις υπερήλικου τονάζ, την καθιέρωση συστήματος αδειοδοτήσεων εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα, τον περιορισμό των επενδύσεων σε υπερθερμασμένους τομείς της κινεζικής οικονομίας, τα πλήγματα της ανομβρίας στην ινδική και τη βραζιλιάνικη γεωργική παραγωγή κ.λπ., παρατηρείται ικανοποιητική

απορρόφηση της ροής του νεότευκτου τονάζ. Εάν, λοιπόν, δεν χειροτερεύσει η κατάσταση πολιτικά και θεσμικά, δεν θα υπάρξουν σοβαρά προβλήματα, γιατί μια αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου γύρω στο 6% συνδέεται παραδοσιακά με ανθηρή ναυλαγορά. Η δυναμική βεβαίως των ναυπηγήσεων και διαλύσεων είναι, τελευταία, προσανατολισμένη σε συνθήκες ταχύτερης από 6% αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου. Η πιθανότητα όμως σοβαρών πιέσεων στους ναύλους μειώνεται από διάφορους παράγοντες. Κυριότεροι είναι ο συνωστισμός στα λιμάνια, η αύξηση της μεταφοράς δημητριακών, που υπολογίζεται να φθάσει εφέτος στα 230 εκατ. τόνους, η μεγάλη αύξηση στα τονομύλια από την αύξηση του κινεζικού εμπορίου με ρυθμό 20%, που έφερε πλέον την Κίνα στη δεύτερη θέση μετά τη Γερμανία ως εμπορικότερη χώρα, και από τη ραγδαία αύξηση του εμπορίου των αναπτυσσόμενων χωρών κατά 31% που δημιουργεί ταχύτατα νέα μεγάλα κέντρα βαρύτητας. Το βορειο-Ατλαντικό και βορειο-Ειρηνικό στερεότυπο που έδινε μέχρι πρόσφατα το 70% των μεταφορών, τελείωσε οριστικά.

Σημαντικό επίσης για την ισορροπία προσφοράς και ζήτησης τονάζ είναι ότι, απέναντι από τα 40 Capers, τα 91 Panamax, τα 86 Handymax και τα 65 Handysize που θα παραδοθούν εφέτος από τα ναυπηγεία, υπάρχουν 20 Capers, 57 Panamax, 75 Handymax και 912



Handysize που... γεννήθηκαν πριν από το 1979, και θα τροφοδοτήσουν εύκολα τα διαλυτήρια σε περίπτωση σημαντικής πτώσης των ναύλων, επαναφέροντας την ισορροπία.

Αναφορικά με τα στοιχεία που σημειοδοτούν τη συνέχεια, ισχύ και ισορροπία της κινεζικής ανάπτυξης ως κινητήριας δύναμης των μεταφορών, είχαμε αυτό το επτάημερο την ανακοίνωση της ανέλιπτης για πολλούς διατήρησης του ρυθμού αύξησης του ΑΕΠ α' τριμήνου στο

9,5%, την αύξηση της παραγωγής χάλυβα α' τριμήνου κατά 6,5%, των εξαγωγών κατά 35%, των ξένων άμεσων επενδύσεων α' τριμήνου κατά 9,5% και των νέων επενδυτικών συμβάσεων κατά 4,5%, στα \$ 35 δισ.

Παρατηρητές σημειώνουν ότι τα περιθώρια για συνέχεια στις ξένες επενδύσεις είναι τεράστια, αφού το κόστος του ανειδίκευτου εργάτη είναι ακόμα το 4% του αντίστοιχου στις ΗΠΑ. Το μέσο όμως εισόδημα αυξάνεται γρήγορα και ολοένα πιο ισόρροπα μεταξύ αστικών και γεωργικών περιοχών, όπως δείχνουν τα στοιχεία, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος κοινωνικής αναταραχής και άτακτης μετανάστευσης στις πόλεις, με διόγκωση της ανεργίας. Ειδικότερη είδηση άμεσου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος είναι η ανακοίνωση των κινεζικών υπηρεσιών ότι οι εισαγωγές σόγιας εφέτος μπορεί να αυξηθούν κατά 7 εκατ. τόνους. Όσο για τις πρώτες ύλες, οι διεθνείς εξορυκτικές εταιρείες δεν αναμένουν μείωση των πωλήσεων.

Από τις υπόλοιπες ανακοινώσεις των διεθνών οργανισμών, σημαντικότερη ήταν η πρόβλεψη ότι η Ινδία θα φθάσει εφέτος τον προβλεπόμενο μέσο ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας, 8%. Αν και αυτό είναι πολύ αισιόδοξο, θυμίζει την επισημάνση της περασμένης ανάλυσης, πως οι μαζικές υπογραφές συμβάσεων με τον Καναδά για εισαγωγή μεταλλουργικού άνθρακα είναι σήμα ότι η αύξηση της παραγωγής χάλυβα προμηθεύει την απογείωση της ινδικής οικονομίας, που τείνει να αλλάξει πάλι τα δεδομένα των αγορών όπως προ ετών η Κίνα.

Η ναυλαγορά συμπεριφέρεται, λοιπόν, με το σημερινό θετικό τρόπο, παρά το πλέγμα πολ-

λών δυσμενών διεθνών παραγόντων που δύσκολα μπορούν να χειροτερεύσουν. Θα μπορούσαν όμως να βελτιωθούν, εάν επαληθευθεί η σχολή Merrill Lynch και ABN-AMRO, που πρεσβεύουν ότι οι υψηλές τιμές των πρώτων υλών, περιλαμβανομένου και του πετρελαίου, θα υποχωρήσουν γιατί οφείλονται περισσότερο σε κερδοσκοπικά παιχνίδια παρά σε ελλειμματική προσφορά λόγω της αυξημένης ζήτησης από Κίνα και Ινδία. Αυτό ισχύει πράγματι σε κάποιο βαθμό και αποδυναμώνει την άποψη αναλυτών της Goldman Sachs, ότι, αντίθετα, οι τιμές του πετρελαίου θα εκτοξευθούν στα \$ 105. Εάν πράγματι πέσουν οι τιμές των πρώτων υλών, θα επιταχυνθεί η παγκόσμια ανάπτυξη και κατανάλωση κυρίως σε ΗΠΑ, Ε.Ε. και Ιαπωνία και θα βελτιωθεί το οικονομικό περιβάλλον μέσα στο οποίο επιχειρεί η ναυτιλία. Μήπως, λοιπόν, είναι πιθανότερη για το β' εξάμηνο μια νέα άνοδος της ναυλαγοράς αντί πτώσης, που περιμένουν πολλοί και φοβούνται περισσότερο; Η καθοδική διόρθωση των τελευταίων ημερών, που και αυτή δείχνει να είναι... ακριβές αντίγραφο της περυσινής, η οποία σημείωσε το χαμηλό της σημείο τον Ιούνιο, θα ήταν παράξενο εάν δεν συνέβαινε, μετά ένα χρόνο εκρήξεων στις τιμές του πετρελαίου και τρία κύματα μέτρων αποθέρμανσης της κινεζικής οικονομίας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ ΤΟΝΑΖ

Η ζωηρότητα των συναλλαγών και το επίπεδο τιμών που επιμένει ανοδικά, είναι ευθέως ανάλογα με τα συμπεράσματα της παραπάνω ανάλυσης.



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 501

Model 702

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

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

Πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην: Χαρακτηριστικά και Τύποι



**> Του Παναγιώτη
Καρούτσου,**
Company
Security Officer,
Atlantic Bulk
Carriers
Management Ltd.



Ο ρόλος της ναυτιλίας των ξηρών φορτίων και πιο ειδικά της ναυτιλίας μεταφοράς των χύδην ξηρών φορτίων είναι πολύ μεγάλης σημασίας στο παγκόσμιο εμπόριο και στην παγκόσμια βιομηχανία λόγω του ότι το 95% των μεταφερομένων υλών και αγαθών μεταφέρονται διά θαλάσσης. Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην (bulk carriers) είναι οι «ακάματοι εργάτες» της θάλασσας, που φέρνουν εις πέρας την απαραίτητη μεταφορά των προϊόντων, χωρίς τα οποία η σύγχρονη κοινωνία μας δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει.

Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην είναι πλοία σχεδιασμένα πρωταρχικά για τη μεταφορά των στερεών χύδην φορτίων. Αυτά τα φορτία είναι γενικώς ομοιόμορφα σε σύσταση και φορτώνονται απευθείας στο αμπάρι χωρίς καμία άλλη ενδιάμεση μορφή χειρισμού. Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην απαιτείται να μπορούν να μεταφέρουν ένα ευρύ φάσμα φορτίων χύδην, που κυμαίνεται από σιτηρά, φωσφάτα, σιδηρομεταλλεύματα και κάρβουνο, έως τοξικά χημικά, λαμβάνοντας υπ' όψιν την οικονομία και την ευελιξία.

Στα επόμενα κεφάλαια θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε εν συντομία το οικονομικό περιβάλλον, τους μηχανισμούς και το διεθνές εμπόριο που επηρεάζουν τη ναυτιλία των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην.

Χαρακτηριστικά του χύδην φορτίου

Για να αποφασισθεί εάν ένα φορτίο ή μία τάση εμπορίου είναι κατάλληλη για χύδην μεταφορά πρέπει να ισχύουν τα παρακάτω:

- I. Πρέπει να υπάρχει ικανός όγκος φορτίου ώστε να δικαιολογείται η μεταφορά του από πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην. Η ναυτιλία μεταφοράς φορτίων χύδην βασίζεται στις οικονομίες κλίμακος (economies of scale) και, όσο αυξάνεται ο όγκος του προς μεταφορά φορτίου, φορτία που διακινούνταν ως γενικό φορτίο μεγάλωνουν ως ποσότητες και γίνονται αρκετά ώστε να δικαιολογηθεί η μεταφορά τους ως ξεχωριστό φορτίο χύδην.
- II. Οι φυσικές ιδιότητες του φορτίου πρέπει να είναι κατάλληλες για το χειρισμό του ως χύδην φορτίου. Εδώ πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν δύο βασικά χαρακτηριστικά του φορτίου: α) Τα χαρακτηριστικά χειρισμού του για τη φόρτωση/εκφόρτωσή του στο πλοίο και από αυτό και β) τα χαρακτηριστικά στοιβασίας του, την ευκολία στοιβασίας του στο αμπάρι, την ευπάθειά του σε ζημιές και όποιες ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά του.
- III. Η μεταφορά χύδην φορτίων πρέπει να προσαρμόζεται στο γενικό σύστημα μεταφορών. Τα χύδην φορτία που μετακινούνται σε τακτικές γραμμές, σε γνωστές ή προβλέψιμες ποσότητες, παρέχουν τη βάση για να οργανωθεί μια βέλτιστη μεταφο-

ρική επιχείρηση. Το κόστος μεταφοράς μπορεί να μειωθεί, όσο μειώνεται ο αριθμός χειρισμών του φορτίου μεταξύ των τόπων παραγωγής και προορισμού του, και βέβαια χρησιμοποιώντας τον πιο οικονομικό τρόπο μεταφοράς σε κάθε σκέλος.

- IV. Το μέγεθος του προς χύδην μεταφορά φορτίου πρέπει να είναι σύμφωνο με τα αποθέματα που συντηρούνται από τον παραγωγό και τον καταναλωτή. Διάφορα υψηλής αξίας φορτία μεταφέρονται συνήθως σε μικρές ποσότητες, ακόμα και εάν είναι κατάλληλα για χύδην μεταφορά, για να είναι μειωμένα τα αποθέματα και κατ' επέκταση το κόστος των αποθεμάτων των φορτίων αυτών. Οι περιορισμοί της αξίας του φορτίου και των αποθεμάτων του παρατηρούνται ιδιαίτερα σε μικρότερα είδη χύδην φορτίων, όπου τα φυσικά χαρακτηριστικά του φορτίου μπορεί να ευνοούν τη χύδην μεταφορά του σε μεγάλες παρτίδες, αλλά κάτι τέτοιο παρακάμπτεται από το κόστος των αποθεμάτων.

Τα κυριότερα φορτία χύδην

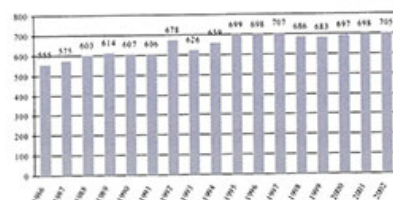
Υπάρχουν δύο κύριες (αλλά ευρείες) κατηγορίες όπου μπορούμε να διαιρέσουμε την αγορά των ξηρών χύδην φορτίων.

- A. Στην πρώτη μεγάλη κατηγορία φορτίων του διεθνούς εμπορίου ανήκουν τα σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακας, σιτηρά, βωξίτης/αλουμίνα και φωσφάτα (major bulk commodities).
- B. Στη δεύτερη αλλά μικρότερη κατηγορία ανήκουν φορτία όπως τα παράγωγα σιδή-

ρου, υλοτομικά προϊόντα και παράγωγα αυτών, τσιμέντο, ζάχαρη, μη σιδηρούχα μεταλλεύματα, βιομηχανικά είδη κ.λπ. (minor bulk commodities).

Είναι φανερό από τα ιστορικά στατιστικά του διαγράμματος 1, ότι το κάθε φορτίο της κατηγορίας A ακολούθησε διαφορετικό ρυθμό ανάπτυξης στις δεκαετίες 1965-1985.

Αναλύοντας τα παραπάνω, φαίνεται ότι κάθε προϊόν (φορτίο), εκτός από τα δικά του βιομηχανικά/οικονομικά χαρακτηριστικά, έχει και διαφορετικό ρυθμό ανάπτυξης και συνεπώς επίπτωση στην αγορά των χύδην φορτίων.



Πηγή: Fearnleys, World Bulk Trades 1985, Table 1; 1998, Table 2.

Η δεύτερη και πιθανόν η πιο σύνθετη κατηγορία φορτίων είναι αυτή της κατηγορίας B. Αυτή η ομάδα φορτίων περιλαμβάνει φορτία που είναι πρώτες ύλες αλλά και φορτία επεξεργασμένα. Αυτά μπορούν να φορτωθούν είτε εξ ολοκλήρου ή μερικώς ως χύδην.

Ως ομάδα, το εμπόριο αυτών των υλών έφτασε το 2002 περίπου τους 705 εκατομμύρια τόνους, αν και δεν μεταφέρθηκαν στο σύνολό τους από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. Στην πράξη, ένα από τα πιο σπουδαία χαρακτηριστικά, αυτού του τομέα του εμπορίου, είναι ότι το μέγεθος και τα βιομηχανικά χαρα-

Πηγή: Clarkson Research Studies, April 2004, Table A1.4 "World seaborne trade".

κτηριστικά πολλών φορτίων της κατηγορίας αυτής καθορίζουν εάν θα φορτωθούν σε πλοία γραμμής (γενικού φορτίου) ή σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, αναλόγως των περιστάσεων.

Αν και το εμπόριο των προϊόντων σιδήρου (steel products) από άποψη βάρους και των δασικών προϊόντων (forest products) από άποψη όγκου δικαιολογούν τη μεταφορά τους με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, σε μερικές περιπτώσεις η χρήση πλοίων γενικού φορτίου μπορεί να είναι πιο κατάλληλη.

Τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (Bulk Carriers)

Το 1950, η διεθνής οικονομία ήταν ακόμα στο στάδιο της επανάκαμψης από τις συνέπειες του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου και αυτό αντανακλούσε και στη σύνθεση του διεθνούς εμπορικού στόλου. Το πλέον κοινό φορτηγό πλοίο που υπήρχε τότε ήταν το Liberty, το οποίο είχε αναλάβει τη μεταφορά των ξηρών φορτίων. Η ανάπτυξη των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην ξεκίνησε από τα πλοία γενικού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων. Τα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων (ore carriers) προηγήθηκαν των bulk carriers και στη δεκαετία του 1950 τα πλοία αυτά κυριαρχούσαν στη μεταφορά των σιδηρομεταλλευμάτων. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 ξεκίνησε η ουσιαστική ανάπτυξη των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων, τα οποία συνέχισαν να αναπτύσσονται σε αριθμό αλλά και μέγεθος.

Από την περίοδο αυτή η ανάγκη μεταφοράς φορτίων χύδην μεγάλωνε όπως επίσης και η απόσταση μεταφοράς τους. Είναι ενδεικτικό ότι το 1960 μόλις περίπου το ένα τέταρτο των χύδην φορτίων μεταφερόταν με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, αλλά μέχρι το 1980 το σκηνικό είχε αλλάξει, με τα bulkers να κυριαρχούν στο εμπόριο των χύδην φορτίων.

Τα σύγχρονα bulk carriers εξελίχθηκαν σταδιακά από τη δεκαετία του 1960 και παρέμεινε, σε γενικές γραμμές, ως ένα πλοίο μονού κύτους με διπύθμενα (double bottoms), μεγάλα αμπάρια, πλευρικές δεξαμενές έρματος (πάνω και κάτω) με κεκλιμένα επίπεδα, μεγάλα στόμια αμπάρων καλυπτόμενα με διαφόρων τύπων καλύμματα και με υπηρεσιακή ταχύτητα των 13-16

κόμβων. Η μεταφορική ικανότητά τους κυμαίνεται από 10.000 dwt έως πάνω από 300.000 dwt (σε υπηρεσία βρίσκεται το πλοίο Berge Stahl, 364.000 dwt, μήκους 343 μέτρων και πλάτους 63 μέτρων). Μετά μια περίοδο, περί τα τέλη της δεκαετίας του 1980 - αρχές της δεκαετίας του 1990, όπου σημειώθηκαν διάφορα ατυχήματα, ξεκίνησε ένα πρόγραμμα από τον IMO και τον IACS με αντικείμενο την ανάλυση των ατυχημάτων και με τα μέτρα που πρέπει να παρθούν, ώστε στο μέλλον να αποφευχθούν παρόμοια περιστατικά. Αποτέλεσμα αυτών των εργασιών ήταν υιοθετηθούν από τον IMO και να ενσωματωθούν στη SOLAS καινούργιοι κανονισμοί - απαιτήσεις σχετικά με την αντοχή και επιβιωσιμότητα των bulk carriers.

Το μέγεθος των bulk carriers διαμορφώνεται από διάφορους παράγοντες από τους οποίους οι κυριότεροι είναι:

- Οι οικονομίες κλίμακος (Economies of scale) όπως φαίνονται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1. Economies of scale in bulk shipping (% cost per ton mile)

Round voyage (miles)	Ship size (dwt)			
	15.170	40.540	65.500	120.380
1.000	100	53	47	37
6.000	56	34	27	20
22.000	52	30	24	17

Source: R. O. Goss and C. D. Jones (1971),
The Economies of Size in Dry Bulk Carriers (London: HMSO), Table 3.

- Το μέγεθος των προς φόρτωση φορτίων (parcel sizes) στο οποίο είναι διαθέσιμο το φορτίο.
- Διαθέσιμο βύθισμα των λιμένων και λιμενικές εγκαταστάσεις / διευκολύνσεις για το χειρισμό του φορτίου.

Τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου διαιρούνται αναλόγως του μεγέθους τους (dwt) στις παρακάτω κατηγορίες:

- **Handysize:** Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει πλοία από 10.000 έως 35.000 dwt. Είναι η πιο κοινή κατηγορία των bulkers. Ονομάζεται έτσι λόγω των διαστάσεων αυτών των πλοίων, που τους επιτρέπουν να πηγαίνουν σε ένα μεγάλο αριθμό λιμανιών ανά τον κόσμο. Συνήθως έχουν δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης και αυτό τα κάνει να λειτουργούν ανεξαρτήτως των ανάλογων υποδομών των λιμανιών όπου μπορούν να επιχειρήσουν.



Σχέδιο 1. Handysize πλοίο 27.000 dwt.
Πηγή: Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

- **Handymax:** Τα πλοία της κατηγορίας αυτής είναι από 35.000 έως 50.000 dwt και θεωρούνται η προς τα άνω προέκταση των Handysize πλοίων. Τα Handymax και Handysize πλοία μπορεί να διαθέτουν και δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης που τους δίνουν πλεονεκτήματα στο να λειτουργούν και σε λιμάνια με μέτρια ή ελάχιστη υποδομή για το χειρισμό των φορτίων και εμπορευμάτων.



Φωτογραφία 1. Handymax με δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης (geared). Πηγή: Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

- **Panamax:** Αυτά τα πλοία είναι μεγαλύτερα από τα Handys και είναι σχεδιασμένα σύμφωνα με τις μέγιστες διαστάσεις (ειδικότερα το μέγιστο πλάτος) που μπορεί να έχει ένα πλοίο ώστε να περάσει τη διώρυγα του Παναμά. Οι περιοριστικές διαστάσεις για τη διέλευση της διώρυγας του Παναμά είναι μέγιστο μήκος 289,5 μέτρα, μέγιστο πλάτος 32,3 μέτρα και μέγιστο βύθισμα 12,04 μέτρα. Το βύθισμα θέρους των περισσότερων πλοίων Panamax υπερβαίνει το όριο της διώρυγας του Παναμά και συνεπώς αυτά τα πλοία μπορούν να περάσουν τη διώρυγα μερικώς φορτωμένα (partially loaded). Το μέγεθός τους είναι μεταξύ 50.000 και 80.000 dwt και η υπηρεσιακή τους ταχύτητα είναι στο εύρος των 14 κόμβων. Επίσης μέρος του συνόλου των πλοίων Panamax διαθέτουν δικά τους μέσα



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: twa@twa.gr

φορτοεκφορτώσεως και επιχειρούν σε περιοχές όπου τα μέσα φορτοεκφόρτωσης είναι υποτυπώδη ή και ανύπαρκτα.



Φωτογραφία 2. Panamax με δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης (geared). Πηγή: Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.



Φωτογραφία 3. Panamax χωρίς δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης (gearless). Πηγή: Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.



Φωτογραφία 4. Αποψη του κυρίου καταστρώματος Panamax (gearless). Πηγή: Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

- **Capesize bulkers:** Το μέγεθός τους κυμαίνεται από 80.000 έως 180.000 dwt αλλά τα περισσότερα από αυτά είναι μεταξύ 100.000-140.000 dwt, με μια τάση στις νέες κατασκευές να επικεντρώνονται στην περιοχή των 140.000-160.000 dwt. Με το βύθισμά τους σε έμφορτη κατάσταση συνήθως να ξεπερνάει τα 17 μέτρα, υπάρχουν λίγα λιμάνια ανά τον κόσμο που μπορούν να επιχειρήσουν τα πλοία αυτά. Τα λιμάνια που μπορούν να προσεγγίσουν αυξάνονται όταν χρησιμοποιούνται δύο λιμάνια εκφόρτωσης, όπου φτάνουν στο δεύτερο λιμάνι μερικώς φορτωμένα και άρα με μικρότερο βύθισμα. Ένα μεγάλο ποσοστό του στόλου των Capesize πλοίων που κυρίως μεταφέρουν κάρβουνο και σιδηρομεταλλεύματα απασχολούνται βάσει συμβολαίων μεταφοράς (contract of affreightment - COA) ή είναι χρονοναυλωμένα σε ναύλωση μακράς διάρκειας.

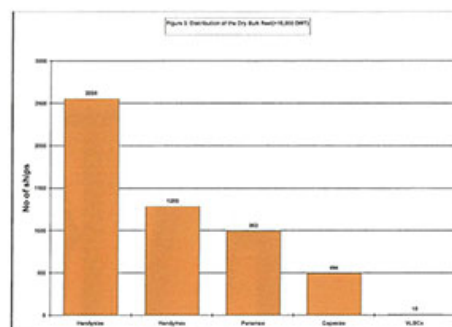
- **VLBCs:** Very Large Bulk Carriers είναι πλοία μεγαλύτερα από 180.000 dwt και απασχολούνται κυρίως στις γραμμές Βραζιλία - Ευρώπη και Αυστραλία - Ιαπωνία. Συνήθως δεν διαπραγματεύονται στην αγορά των ελευθέρων πλοίων (Tramp Trade) καθώς είναι δεσμευμένα σε συγκεκριμένα φορτία και γραμμές.

- **Mini-bulkers:** Συμπληρωματικά των παραπάνω κατηγοριών υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων μικρότερων των 10.000 dwt. Αυτά τα πλοία απασχολούνται κυρίως σε θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη αλλά και σε άλλα σημεία του κόσμου.

Η τόνωση της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έχει αποτελέσει προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1995. Τα πλεονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι: α) Αποτελεσματικός και φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφορών, β) συχνά, ο οικονομικά συμφερότερος τρόπος μεταφορών προς τον οποίο είναι δυνατό να στραφούν οι οδικές μεταφορές μακρινών αποστάσεων στην Ευρώπη, και γ) πολύ σημαντικοί σύνδεσμοι με τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές. Το πρόγραμμα Marco Polo της Ε.Ε.

έχει σκοπό, μεταξύ των άλλων, την ενθάρυνση, προώθηση και ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Το επόμενο διάγραμμα 3 δείχνει την κατανομή (σε αριθμό πλοίων >10.000 dwt) του στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων:



Πηγή: Intercargo, http://www.intercarga.org/bulk_trades.htm, 01/Μάρ./00.

Είδη των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk carriers)

Το μέγεθος των πλοίων δεν είναι θέμα μόνο των οικονομιών κλίμακος (economies of scale). Κάποιοι άλλοι καθοριστικοί παράγοντες είναι οι «παρτίδες» των φορτίων (cargo parcel size) και η ικανότητα της βιομηχανίας να δεχθεί αυτά τα μεγέθη. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1969 μόνο περίπου το 5% των φορτίων σιδηρομεταλλευμάτων (iron ore) μεταφερόταν με πλοία άνω των 80.000 dwt, ενώ στις αρχές του 1980 πάνω από το 75% του συγκεκριμένου εμπορίου μεταφερόταν με πλοία του προαναφερόμενου μεγέθους.

Ένας άλλος τύπος bulker ο οποίος αναπτύχθηκε ήταν το πλοίο μικτού φορτίου - combination carrier. Αυτά ήταν πλοία που συνδυάζαν τη φόρτωση (σε διαφορετικά σκέλη) είτε μεταλλευμάτων και πετρελαίου (Ore/oil carriers) ή τη μεταφορά μεταλλευμάτων, χύδην φορτίου και πετρελαίου (Ore/bulk /oil carriers - OBOs). Το σκεπτικό για την κατασκευή των πλοίων αυτών ήταν η ελαστικότητα να χρησιμοποιούνται τα πλοία αυτά στις αγορές των χύδην ξηρών φορτίων αλλά και στις αγορές του πετρελαίου. Αυτό, θεωρητικά, προσφέρει τη δυνατότητα στο να εναλλάσσεται το πλοίο μεταξύ αγορών χύδην φορτίου (υγρά ή στερεά) όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο και επίσης στο να βελτιωθεί η χρήση του πλοίου σε έμφορτη κατάσταση σε διαφορετικά σκέλη ταξιδιού. Η ουσιαστική ανά-

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

• *συρματοσχοινα*

• *αλυσίδες*

• *σχοινιά*

• *ιμάντες*

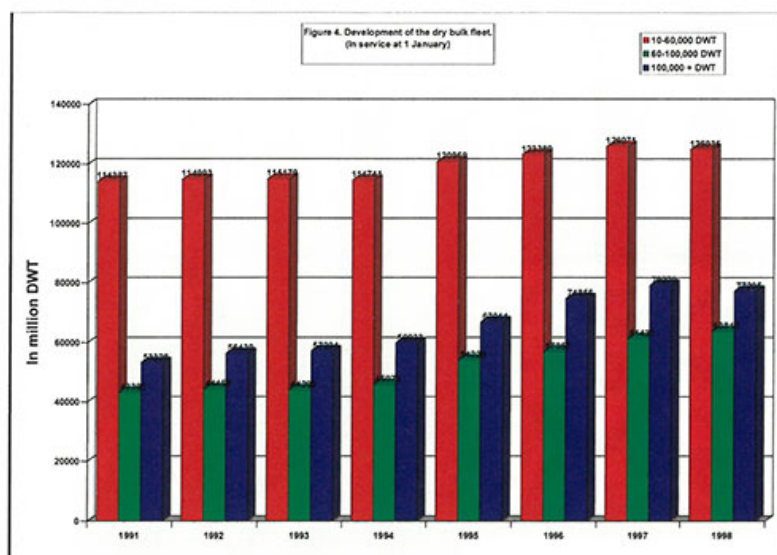
• *εξαρτήματα*



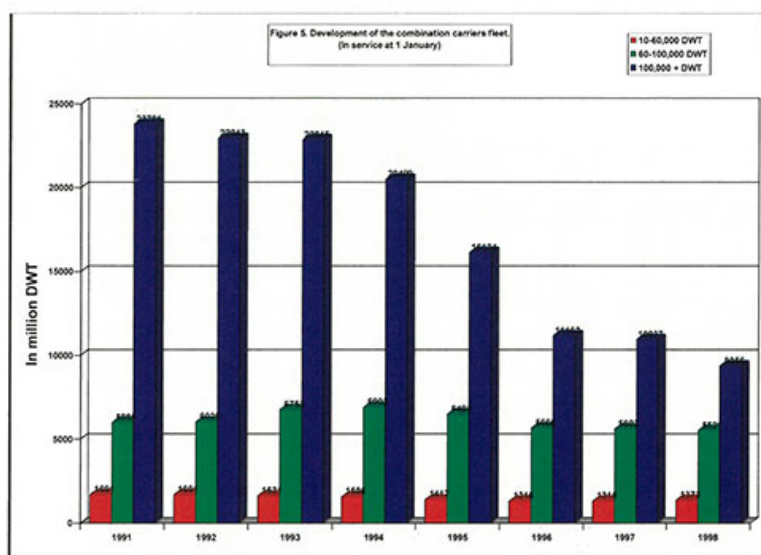
Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. - Συρματοσχοινοτεχνική

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





Πηγή: Fearnleys World Bulk Fleet January 1999, Oslo, 1999. Page 12, table 8 and page 17, table 11.



Πηγή: Fearnleys World Bulk Fleet January 1999, Oslo, 1999. Page 12, table 8 and page 17, table 11.

πτξη του στόλου αυτού άρχισε τη δεκαετία του 1960 με την επέκταση και ανάπτυξη της αγοράς των χύδην φορτίων (στερεών και υγρών). Το 1975 έφτασαν τα πλοία αυτά το 43% (του ολικού dwt) του στόλου των bulk carriers αλλά στη δεκαετία του 1980 είχε αρχίσει η μείωση του ποσοστού αυτού, το 1989 είχαν φτάσει να κατέχουν το 17% και το 2003 το 8%.

Ένας από τους λόγους για την παραπάνω μείωση ήταν ότι, πρακτικά, δεν ήταν τόσο εύκολη η εναλλαγή ανά ταξίδι μεταξύ υγρών και στερεών φορτίων. Η προετοιμασία των κυτών ώστε

να έρθουν σε μια αποδεκτή κατάσταση για να ικανοποιούν τις απαιτήσεις των προς φόρτωση φορτίων, αποδείχθηκε δύσκολη και απαιτούσε μεγάλη προσπάθεια. Άλλοι λόγοι για τη μείωση των πλοίων αυτών ήταν το υψηλότερο αρχικό κεφάλαιο που απαιτούσαν και τα ατυχήματα τα οποία παρουσιάστηκαν.

Μία άλλη κατηγορία των bulk carriers είναι το open hold bulk carrier. Αυτά τα πλοία είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά φορτίων όπως πακεταρισμένη ξυλεία, ξυλοπολτός κ.λπ. Τα χαρακτηριστικά του τύπου αυτού είναι ότι τα

στόμια των κυτών τους έχουν μεγάλο πλάτος, τα αμπάρια «σχήματος κουτιού» (box type) και το γεγονός ότι τα αμπάρια τους έχουν το ίδιο πλάτος με τα στόμια των κυτών τους. Τη δεκαετία του 1970 έγινε έμφανής ο ρόλος του πλοίου, του αυτού τύπου, που ήταν να αποτελέσει το συνδετικό κρίκο μεταξύ της αγοράς ξηρών χύδην φορτίων και φορτηγών πλοίων γραμμής (liner). Με τη διάδοση των εμπορευματοκιβωτίων και τη χρήση τους σε ένα ευρύ φάσμα γενικών φορτίων, οι δυνατότητες χρήσης τέτοιων πλοίων έγινε εμφανής. Σαν μία εξέλιξη των open bulk carriers ήρθε το conbulk (container-bulk), το οποίο ήταν εξοπλισμένο, μεταξύ των άλλων, με συστήματα και υλικά στοιβασίας και έχμασης των εμπορευματοκιβωτίων, μέσα φορτοεκφόρτωσης των containers και υπηρεσιακές ταχύτητες από 14 έως 16 κόμβους και σε μερικές περιπτώσεις μεγαλύτερες.

Τα επόμενα διαγράμματα 4 και 5 δείχνουν την ανάπτυξη του στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων από το 1991 έως το 1998. Σε αυτά τα διαγράμματα φαίνεται, μεταξύ των άλλων, και η πτωτική πορεία των πλοίων μικτού φορτίου καθώς και η τάση που επικρατούσε στο στόλο γενικά.

5. Επίλογος

Το 2005, σύμφωνα με την Intercargo, υπάρχουν περίπου 5.123 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην πάνω από 10.000 dwt. Το 2002 μεταφέρθηκαν περίπου 3 τρισεκατομμύρια τόνοι διαφόρων φορτίων σε χύδην μορφή. Η διαφοροποιημένη ζήτηση δημιούργησε έναν ευέλικτο διεθνή στόλο από bulk carriers διαφόρων μεγεθών. Μετά τις διάφορες διακυμάνσεις της αγοράς έχει φτάσει το 2003 (για πλοία άνω των 300 κοχ) συνολικά τα 301,6 εκατομμύρια τόνους dwt.

Τα Handysizes παραμένουν να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου (σε αριθμό πλοίων) και κατέχουν το 16,5% του συνολικού dwt του διεθνούς στόλου. Τα πλοία μικτού φορτίου αποτελούν ένα μικρό ποσοστό του στόλου και υπάρχει μια «διαφυγή» φορτίων από τα λεγόμενα minor bulks προς την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων.

Κλείνοντας μπορούμε να θυμηθούμε αυτό που είχε πει κάποτε ο κ. Erling Naess: «God must have been a shipowner. He placed the raw materials far from where they were needed and covered two thirds of the earth with water».



Η NAVIGATOR S.A., διοργανώνει το 5° Ναυτιλιακό Συνέδριο "NAVIGATOR 2005" με θέμα:

**«ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΟΣΟ ΕΧΟΥΝ ΕΠΗΡΕΑΣΕΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

υπό την αιγίδα
του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
και του Πανεπιστημίου Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)

την Τετάρτη 29 Ιουνίου 2005

στο Ξενοδοχείο «LEDRA MARRIOT», Λεωφόρος Συγγρού 115, στην αίθουσα «ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ».

Ώρα έναρξης: 10:00. Ώρα λήξης: 17:00.

Υπεύθυνη Συνεδρίου: κα Δανάη Μπεζαντάκου (τηλέφωνο: 210 6232 106)

Χορηγός Επικοινωνίας:

**Με την συνεργασία
των κάτωθι μελών της NAVIGATOR:**



AARUS
AARUS INTERCONTINENTAL S.L.
(Ισπανία, Γιβραλτάρ και Αλγερία)



ATLANTIC SHIPPING PVT LTD
(Ινδία)



WILLIAMS
WILLIAMS SERVICOS
MARITIMOS LTDA (Βραζιλία)

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**

Επιμέλεια διοργάνωσης: **KEFI TOURS (CONFERENCE)**, Λεωφ. Κηφισίας 267, 145-61 Κηφισιά.
Τηλ: 210 6232 106 Fax: 210 6230 789 E-mail: kefi@navikefi.gr Web site: www.kefitours.gr


Kockum Sonics


VRONTADOS FLEET SUCCESSFULLY IMPLEMENTS KOCKUM SONICS LEVELMASTER® WIM

Early 2004, Kockum Sonics released the new product LEVELMASTER® WIM. Based on the well known electro pneumatic level gauging system CALM. The Water Ingress Monitoring (WIM) system is able to give required alarms according to the SOLAS XII/12 regulation with just one measuring point. An even greater advantage is that installation can be done by the ship's crew with very limited hot work and no equipment situated inside the cargo hold.

Kockum Sonics was awarded the task to solve WIM installations on-board the Vrntados S.A fleet. The scope was to install the system onboard four Handymax and two Panamax size bulk carriers. The flexibility of the LEVELMASTER® WIM system made the collaboration between Kockum Sonics and Vrntados straightforward. Tailor made installation drawings were produced for each vessel with input from Vrntados shore based office as well as marine crew.

The sensing points in the cargo holds were installed inside the lower stool. No equipment was exposed inside the hold. Compartments forward of the collision bulkhead were measured through the existing sounding pipes and hot work was avoided. As the system is based on a pneumatic principle the installation only required air pipes to be installed. No electrical or mechanical parts had to be placed in rough environment. Air pipes made of polyamide and supplied in coils of 100 meters were lead through the pipe duct.

Kockum Sonics took care of the correspondence with the classification society and ensured that required approval letters were on-board when the class' surveyor attended the vessel.

Vrntados asked Kockum Sonics to supply a complete installation package. In addition to the measuring cabinet and alarm panel, the vessels also received every bit and piece needed for installing the LEVELMASTER® WIM system. Polyamide pipes with connectors, bulkhead penetrations, stainless steel pipes etc was all part of Kockum Sonics installation kit.

After having received the installation kit, the Vrntados superintendent completed the installation of the WIM system within three working days. The job was done with support from only two traveling engineers while the vessel was loading. Kockum Sonics' service engineer attended the vessel for one day and the installation was complete.

The vessel did not have a single second off hire or along side in repair dock.

Martin Bladh, Executive Sales Manager, Kockum Sonics AB *"It's always a pleasure to support managers with a complete solution. We know that the superintendents have a lot of issues that have to be solved. Therefore it is essential to offer a complete solution and take full responsibility letting superintendents focus on other issues and leave tasks where Kockum Sonics are the experts"*

Ms. E. NOULA, Superintendent, Vrntados S.A. *"Kockum Sonics have supported our project as experts. When we suggested alternatives, the staff of Kockum Sonics helped us and implemented our ideas. We believe that we got the best WIM installation available for our ships. Even better, the installation was done in an easy manner and rapidly. Installation instructions were simple and straightforward. If we face a similar task again, we will certainly consider Kockum Sonics."*

Does this sound interesting to You and your Fleet, please do not hesitate in contacting us.

KOCKUM SONICS AB
MALMO; SWEDEN

**Always ready to support you
Our strength is your benefit!**

KOCKUM SONICS AB, Industrigatan 39, 212 10 MALMO, SWEDEN
Phone: +46 (0)40 671 8800, Fax: +46 (0)40 21 65 13
E-mail: info@kockumsonics.com



ELKCO MARINE GROUP OF COMPANIES

1 Kanari & 79 Akti Miaouli, Piraeus 185 37, Greece
Tel: 210 4528200, Fax: 210 4526260, E-mail: elkcogr@hol.gr



- EXCLUSIVE REPRESENTATION OF MARINE PRODUCTS & SERVICES -



KOCKUM SONICS AB of Malmo, Sweden, was formed in the 1870's when Kockum Shipyard launched its first newbuilding. Ever since, **KOCKUM SONICS** has grown fast and built up a worldwide reputation in the shipping community, with a wide range of marine products and applications which to date include the following:

TYFON® - The original

Ship's whistle and whistle controller for any type of vessel, IMO standards compliance.

LOADMASTER® - The ship officers choice

Loading computers, suitable and developed particularly for any type of vessel and need.

LEVELMASTER® - The ship officers choice

The superior Tank level & Draft gauging system, low investment and maintenance costs.

LEVELMASTER® WIM - The ship officers choice

Type approved Water Ingress Monitoring system complying with SOLAS XII/12.

SONIC CLEANING® - The ship officers choice

For marine engine applications, reduces operational cost onboard Your vessel.

Kockum Sonics AB, Industrigatan 39, P.O. Box 1035, SE-212 10 Malmo, Sweden,
Tel: +46 (0) 40 671 88 00, Fax: +46 (0) 40 21 65 13, email: info@kockumsonics.com, www.kockumsonics.com



Hudson
Marine Management Services

As of August 8, 2005, **non-tank** vessels of 400 gross tons and over trading in the U.S. waters are required to prepare Vessel Response Plans (VRPs). This new requirement has come as an amendment to OPA 90, which requires response plans for tank vessels 400 gross tons or greater.

Hudson Marine Management Services with a wide variety of marine support and technical services, and backed with a staff of professional consultants can provide a set of services in order for owners trading in the U.S. waters meet with this new requirement.

Hudson Marine personnel are drawn from commercial and technical shipping operations, project management, marine engineering, chemical engineering, marine biology, hydrography, US Coast Guard, claims handling, marine security and threat assessment, financial management, and media relations. Through Hudson's in-house personnel and affiliated companies, they can control all the functions of a marine incident, giving a first class response at the lowest possible cost. This multi-disciplinary approach means that each project is appropriately manned and controlled in every facet of the response.

With offices in Long Beach, CA, Houston, TX and Metro Philadelphia, Washington D.C Hudson Marine is well prepared to assist owners in the unfortunate event that a vessel should have an oil spill while trading in US waters.

For further information on any of the above products & services, please contact
ELKCO MARINE on Tel: 210 4528200, Fax: 210 4526260 or E-mail: elkcogr@hol.gr



Hudson Marine Management Services is a marine consultancy company established to support the increased need of ship, port and terminal-owners and their insurers in today's technically complex and environmentally sensitive world. Hudson's worldwide network is fully prepared to represent the marine insurer and ship owner, while providing a full range of claims, maritime security, public relations and commercial services. The scope of services encompasses: Claims Management; Environmental Management; Risk Management; Response Management including full plan writing and maintenance services - VRP (tankers and non-tankers), SOPEP, Corporate Emergency Response Plans, Ballast Water Management Plans and State Contingency Plans; Maritime Security; Automated Manifest System Program; Surveys and Inspections; and Plan Writing.

Hudson Marine Management Services Inc

4350 Haddonfield Rd., Ste. 302 | Pennsauken, NJ 08109

Tel: +1 856 486 0800 | Fax: +1 856 486 0081

E-mail: hmms@hmms-usa.com | Website: www.hmms-usa.com

Offices: Houston Long Beach Washington Oslo

London Piraeus Rome



HudsonTrident, sister company of Hudson Marine provides unique, unparalleled and effective solutions to all security problems currently faced by the maritime industry. Core services assist ship owners, port authorities and facility operators in meeting ISPS Code requirements with security assessments; security plan production and implementation; personnel training, exercises and drills; security audits; security plan and program maintenance.

The ISPS Code requires that a threat assessment be conducted and used as an integral part of the Ship Security Assessment (SSA) and Ship Security Plan (SSP). However, the initial threat assessment does not guarantee that the SSA and SSP will always be viewed as being in compliance, and vessels are subject to delay or detention during a Port State Control inspection because the threat assessment has not been updated to reflect current routes and threat.

Hudson Marine together with HudsonTrident found a solution to this problem by introducing a unique threat assessment tool, ThreatLogix. This is a tailor made tool for each individual shipping company and vessel by giving company security officers (CSO) and ship security officers (SSO) direct access to current threats globally, based on intelligence gathered information analyzed and updated daily for any voyage and/or port they are trading. ThreatLogix will make sure that the ship security plan (SSP) is maintained at all times and that the SSO is activating his SSP based on accurate current threats.

Hudson Marine Management Services has been promoting its services for the last five years within the Greek Shipping industry through a traditional consultancy company based in Piraeus, Elkco Marine Consultants (GR) Ltd. Part of the ELKCO Marine Group, ELKCO Marine Consultants provides environmental services, assists Greek and non-Greek shipping companies comply with OPA 90 and the ISPS Code requirements as a regional representative. Moreover, the ELKCO Marine Group, founded in 1988 provides technical services to the shipping industry such as shipbuilding, ship conversion and shiprepair services; marine products; maintenance services; consultancy and design. Due to the rapidly changing shipping climate and the need for the efficient management of ships, Elkco has also established since 2003 a complete service to the shipping industry through its shipmanagement company, ELKCO MARINE MANAGEMENT S.A.

ELKCO Marine Group of Companies

79 Akti Miaouli & 1 Kanari Str.,

185 37 Piraeus - Greece.

Tel: +30 210 4528 200 | Fax: +30 210 4526 260

E-mail: elkcogr@hol.gr

Website: www.elkco.gr

Contact: K. Maounis (General Manager)



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

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

ELGI



Greek shipping and third party shipmanagement



For many years the Greek ship-owning community was only marginally interested in the idea of third party shipmanagement. Over the past few years, however, Greek ship-owners have taken a different stance on this issue, and some companies have already chosen to work with the giants of this particular sector. It is well-known that the most important European companies are based in Limassol, and that their channels of communication with Piraeus are now established, constantly open, and at times fruitful. We spoke to executives of various shipmanagement companies, exchanging ideas and proposals as regards the activation of their activities in the Greek market. Given the international interest in this issue, we are printing the questions and answers in English in order to make the views of those interviewed accessible to a larger audience.

We posed four questions to three of the largest shipmanagement companies operating in Cyprus today. Below, in alphabetical order by company, are the answers of **Paul Kerr**, *Marketing Director of Columbia Shipmanagement Ltd*, **Nigel D. Cleave**, *Group Managing Director of Dobson Fleet Management Ltd*, and **Andreas J. Droussiotis**, *Chief Executive Officer of the Hanseatic Shipping Company Ltd*.

1) A number of traditional shipping companies in Greece have only recently started to support the idea of third party shipmanagement. Over the last few months an increase has been seen in the presence of mainly foreign companies operating in this particular sector of the Greek market. Why are we now seeing heightened Greek ship-owner interest in this area?

> Paul Kerr, Marketing Director, Columbia Shipmanagement Ltd.

It is true the Greek market has become in the past few years more favourable to third party shipmanagement which is being provided in the main by non-Greek companies. Columbia's experience is that we have established good partnerships with small, single ship owners as well as some of the famous owners of large fleets.

The reason a Greek owner contracts a shipmanager is generally no different from other nationalities. Perhaps one particular reason for the recent increase in the use of shipmanagers is that a number of dry cargo owners have moved into owning tankers and have accepted that they do not have the necessary expertise to operate such ships. Therefore, these owners have chosen to give the ship in management to a shipmanager with the necessary personnel and management skills.

However, we have also taken ships into management on the recommendation of existing clients, banks and other industry professionals. We also visit Greece regularly to keep in touch with the shipping community.

> Nigel D. Cleave, Group Managing Director, Dobson Fleet Management Ltd.

Greece is opening up to third party shipmanagement due to the ever increasing tonnage controlled by the Greek shipping community today.

> Andreas J. Droussiotis, Chief Executive Officer, Hanseatic Shipping Company Ltd.

Greek owners are now opting for third party shipmanagers as they want international representation from a well known and trustworthy operator. This is especially significant for the tanker fleets where the responsibilities and obligations to conform to numerous regulations are extremely strict. Also, on account of the fact that oil majors look for the operator and not the owner, they want to have an operator who has a proven track record, fully set up systems whether for emergency response, environmental issues or otherwise. There is a tendency that owners do not have or do not want to make the arrangements so as to cope with the numerous requirements and therefore they turn to management companies.

Another reason Greek owners are turning towards third party shipmanagers is the shortage of seafarers, which has been a problem for the industry as a whole; when we talk about this we need to specify "quality" personnel. The ever-increasing demand on account of the tonnage that comes in the market together with the change in the social system in North European countries made this task extremely difficult. However, on account of the training school in Cyprus, the training facility in the Philippines and our other agencies in the ex-Soviet States, we have managed to cope with the problem faced and to succeed better than others in the market. The situation is becoming extremely difficult with respect to officers and mostly seniors. The promotions given by many managers/owners are too quick and the experience is not adequate to safely operate vessels. What we are doing is a bit different; we spend a lot on training and upgrading and also assigning supernumeraries on vessels for real experience on the job before they are given the full tasks of the higher position. At least we try to play it really safe and do not consider economizing in any way on this. We always approach matters long term and have managed to have the full support and appreciation of all our clients for what we do.

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black & Red Sea, Persian Gulf,
European Waters, Indian & Atlantic Ocean

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

Operating 24 hours



MGMT. SYS.
RvA C 046

www.gigilinis.com

Headquarters:

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

Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562 • Telex: 412117 MIGI GR

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going Salvage Tug
EUROPE



Ocean Going Salvage Tug
CAPTAIN MICHALIS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS

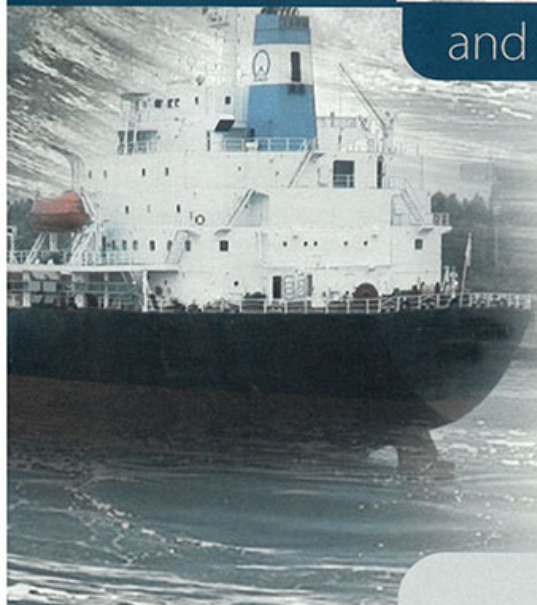


Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS





2) What are the greatest difficulties you face as a company in the attraction of Greek clients? How important is the Greek market for your company today, and what are your thoughts on the immediate future as regards penetration into this particular market?



> Paul Kerr, Marketing Director, Columbia Shipmanagement Ltd.

Greek owners are very knowledgeable and they require more than PR material as proof that a shipmanager can and will provide promised services. Greek owners also put a lot of faith in the personal relationship they have with business partners and of course such relationships do not get created overnight. Therefore, the Greek market is one which requires perseverance. Further, the Greek shipping community is such that it is not hard to find out pretty quickly if a shipmanager has not performed well for an existing Greek client. We have therefore been very careful about the acceptance of ships in management because we want to maintain a positive reputation in the local marketplace as well - of course - with our existing clients.

Greece is still a growing market for shipmanagers and we anticipate it will grow further. However, we don't believe that there is an dramatic increase of outsourcing on the horizon.



> Nigel D. Cleave, Group Managing Director, Dobson Fleet Management Ltd.

We appreciate just how vitally important it is to provide that extra special and personal touch in order to establish both trust and a truly close relationship with our valued clients. To this end, DFM has established Continental Shipmanagement Limited (CSL) exclusively to fulfil the special management needs and requirements of the Greek shipping related community. CSL's representative office is based in Piraeus.



> Andreas J. Droussiotis, Chief Executive Officer, Hanseatic Shipping Company Ltd.

Presently we have a total of 22 Greek-owned vessels under crewing and/or technical management, meaning we are the responsible operators for ISM and also dealing with oil majors for inspections/approvals. We are in close negotiations for an additional number and we are very optimistic that we will succeed in these as well. Naturally, considering the close links between Cyprus and Greece, Hanseatic having a Greek-Cypriot as Chief Executive Officer Mr. Andreas Droussiotis, the company has had a significant advantage in penetrating traditionally self-managed Greek shipowning circles. Especially now that the Greek owner sector is entering a phase of transformation. We have seen that for the last 2 years Greek shipowners have been expanding their activities and diversifying into new markets, such as the liquefied natural gas (LNG) sector in addition to gas and chemical vessels of any type and size, and this will require the involvement of managers such as Hanseatic who are specialists in this area. We believe we can assist the owners in their vessels' operations and we also rely on our long term approach to business. We have proved that we do deliver what we promise and on the basis of the open communication we have with our owner clients have succeeded in providing what the owners expect to get from a professional shipmanager. Hence the reason for opening our office in Greece which is ready to start operating and will shortly be in full swing on the crewing side. The trust invested in the company by the Greek owners is great and the further expansion of the office to a fully fledged management unit is forthcoming.



The 3rd Lloyd's Shipping Economist

Greek Ship Finance Conference 2005

Tuesday 24th & Wednesday 25th May 2005

The Ledra Marriott Hotel, Athens

CHAired BY:

Captain Panagiotis N. Tsakos,
President, Tsakos Shipping and Trading S.A.
and
Dagfinn Lunde, Chairman & CEO, DVB Bank

SPEAKERS INCLUDE:

- Anthony Argyropoulos, Cantor Fitzgerald & Co.
- John Coustas, Danaos Shipping Company Ltd.
- Costis Kertsikoff, Eletson Corporation S.A.
- John Platsidakis, Anangel Maritime Services Inc.
- Nikolas Tsakos, Tsakos Energy Navigation S.A.

PROGRAMME HIGHLIGHTS INCLUDE:

- Market Analysis & Shipowner Comment for Tanker, Dry Bulk, Container & LNG Sectors
- Current Trends in Global & Greek Shipping Finance
- How to Run a Successful Shipping IPO
- Demands & Benefits of Maintaining a Publicly Listed Shipping Company
- Hedging: Managing Freight Risks with FFA's
- Where Next for Greek Shipping Investment

**EXTENSIVE OPPORTUNITIES TO NETWORK
WITH COLLEAGUES FROM THE SHIPPING
AND SHIP FINANCE COMMUNITIES!**

Presented by:



Organised by:

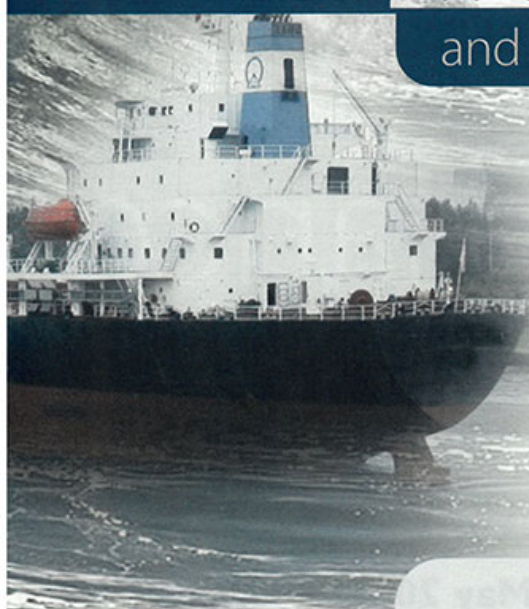
Lloyd's List events

part of the **informa** maritime & transport group

Call our Registration Hotline: **+44 (0)20 7017 5511**
or email jennie.sharp@informa.com Quoting reference LM1633/NAFT

Lloyd's List events is a part of T&F Informa plc which is listed on the London Stock Exchange under the Media section and has offices in Australia, Austria, Brazil, Dubai, Finland, France, Germany, Hong Kong, Netherlands, Singapore, Sweden, Switzerland, United Kingdom, USA





3) Bearing in mind the exceptionally good state of the freight market, why should a ship-owner seek to work with your company?



> Paul Kerr, Marketing Director, Columbia Shipmanagement Ltd.

Crewing issues, prohibitive legislation, particular operational requirements like vettings for tankers or ISPS are all factors adding pressure on shipowners worldwide. Many owners are choosing to focus on the commercial side of shipowning and taking a shipmanager is a logical solution to many of the remaining requirements, provided the owner finds the right shipmanager as a partner. We are based in Cyprus, so Greece is our closest client base. We understand very well what Greek owners are looking for in a shipmanager.



> Nigel D. Cleave, Group Managing Director, Dobson Fleet Management Ltd.

The past decade has certainly been a dynamic period, with the DFM Group having grown from zero into a company today that manages a fleet in excess of 100 vessels, employing some 3,000 seafarers. Evidenced by our impressive growth, we believe that CSL has something very special to offer its clientele.



> Andreas J. Droussiotis, Chief Executive Officer, Hanseatic Shipping Company Ltd.

Third party shipmanagement is an old but tough business. The costs incurred have drastically increased, but the fees are almost the same as 10 years ago. For the shipmanager, an increased freight market does not necessarily mean increased business. On the contrary, when the market is down and owners look to reduce costs, shipmanagers are likely to be more successful. However, the current boom in shipping coupled with the enormous increase in tonnage and the shortage of officers, which is further exacerbated by the newbuildings on order, provides business opportunities for those managers who have had the foresight to train seafarers. The fact, as has already been mentioned, that the oil majors look for the operator and his set ups and not to the owner turns the owners more towards the better established and reputed managers.

Hanseatic continues to expand and we changed our approach to servicing our shipowner clients in accordance with the new, more demanding expectations. We are also expanding in the recruiting areas as we see the needs and requirements for cost effectiveness and professionalism in the manning of vessels to an even higher level. The training and upgrading is further enhanced in all locations and in our training school in Cyprus so as to keep the quality and efficiency of the officers mostly for tankers (oil/chemical/gas). Due to the ever increased tonnage in the market we faced a lot of earlier promotions in positions where the individuals did not have the experience and the practical knowledge. For years we embarked in the recruitment of cadets from various maritime academies and we are presently reaping the benefits. Breeding your own people is the art of the game.



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

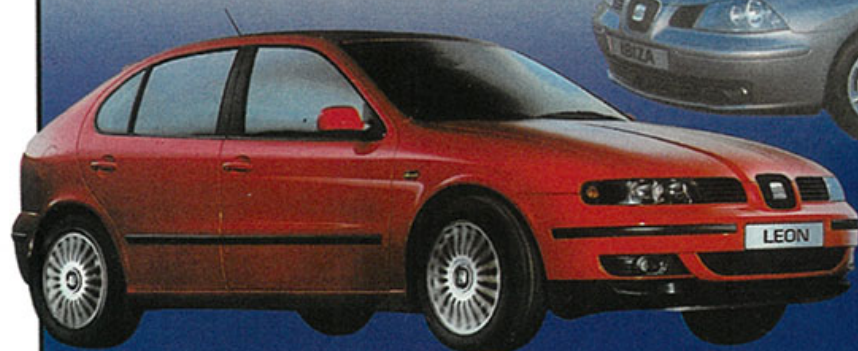


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

Εως 60 Μηνιαίες
Δόσεις Δόσεις



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΔΕΞΟΥΡΑ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ

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

4) Cyprus' accession to the EU will perhaps affect its economic competitiveness. Has your company considered moving its headquarters elsewhere?



> Paul Kerr, Marketing Director, Columbia Shipmanagement Ltd.

No. More than half of our staff are Cypriots and they are a key reason why Columbia Shipmanagement has been successful over the years. If we were to move we would lose all that expertise and talent and that is more important to us than issues of tax or increased regulations. Of course, Cyprus must find ways to remain competitive as a shipmanagement centre if it is to remain the leading operating base for such businesses.



> Nigel D. Cleave, Group Managing Director, Dobson Fleet Management Ltd.

Cyprus still remains an excellent base upon which to manage vessels from. The shipmanagement sector is now over 30 years old, with a very reliable and loyal local workforce.



> Andreas J. Droussiotis, Chief Executive Officer, Hanseatic Shipping Company Ltd.

It is not necessary to even consider this issue. As you know, Cyprus managed to convince the EU to accept and include the shipmanagers into the revised directives. The present taxation laws of Cyprus which have been approved and accepted by EU - copied almost in their entirety by other countries in the EU - places Cyprus in the most competitive position not only to keep but also to expand active shipping in Cyprus, both owners and shipmanagers alike. There are few bits and pieces that of course need to be observed and rectified but, with the cooperation of the respective ministries and all departments involved and with the industry's constructive criticism and pressure, we will succeed in solving them.





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 procurement 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 qualified visitors of Middle East and Asia

For more information, contact the Organiser:

AL FAJER INFORMATION & SERVICES

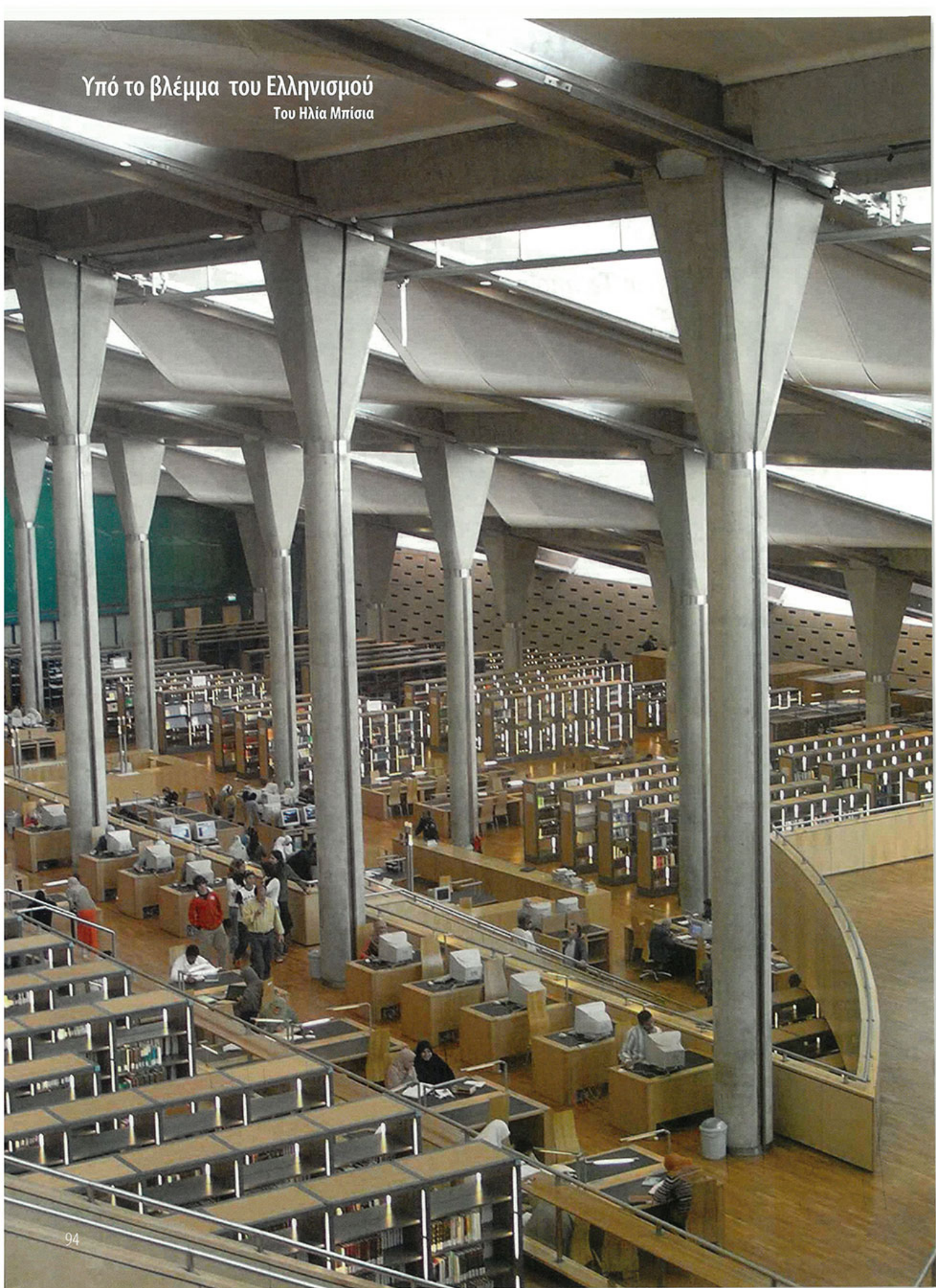
P.O. Box: 11183, Dubai, UAE Tel: +971-4-3377727 Fax: +971-4-3378788

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



Υπό το βλέμμα του Ελληνισμού

Του Ηλία Μπίσια



Ο Έλληνας επισκέπτης στην Αλεξάνδρεια δεν στέκεται στα μνημεία της πόλης ως περαστικός τουρίστας. Στέκεται ταπεινός προσκυνητής του ένδοξου ελληνισμού και της ναυτικής μας παράδοσης, που παραμένουν αθόρυβοι πλέον μάρτυρες σε μια πόλη που δοξάστηκε και υμνήθηκε όσο καμία άλλη στην Αφρική. Η Αλεξάνδρεια συγκινεί τον Έλληνα επισκέπτη από την είσοδό της, αφού στην πύλη εισόδου δεσπόζει στην ελληνική αλφαβήτα το όνομα της πόλης, και λίγα χιλιόμετρα πιο κάτω, στην κεντρικότερη οδική αρτηρία, στέκει περήφανα ο ανδριάντας του ιδρυτή της, Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Η Αλεξάνδρεια, το λιμάνι, η θάλασσα και η Βιβλιοθήκη της

Η Αλεξάνδρεια, σκονισμένη και θορυβώδης, έχει αναγεννηθεί σε άλλες, διαφορετικές βάσεις από αυτές που κάποτε έθεσαν οι άξιοι πρόγονοί μας. Πολυώροφες, άχρωμες - άκομψες, πολυκατοικίες, στενοί δρόμοι, φανταχτερές πινακίδες δεσπόζουν στο κέντρο της πόλης, εγκλωβίζοντας στο «περιθώριο» τα όποια πανέμορφα σημάδια της κάποτε ισχυρής ελληνικής μειονότητας. Το μουσουλμανικό στοιχείο είναι πλέον έντονο και η επιρροή του ιμάμη στον τοπικό πληθυσμό πολύ πιο δεσποτική από το γειτονικό Κάιρο.

Ανάμεσα στα αξιόλογα και υπερήφανα μνημεία του ελληνικού πολιτισμού, ο επισκέπτης οφείλει να βρει λίγο χρόνο και να θαυμάσει τη νέα Βιβλιοθήκη της πόλης. Το κτιριακό σύμπλεγμα που «κοιτά» την απεραντοσύνη της Μεσογείου, είναι πραγματικά συναρπαστικό και η αρχιτεκτονική του, άξια του οράματος των ιδρυτών της. Ιδιαίτερα ο εξωτερικός χώρος, με τους συμβολισμούς του που αναφέρονται στην απεραντοσύνη της γνώσης και στη δύναμη της ανθρώπινης λογικής, είναι άξιος θαυμασμού.

Η Βιβλιοθήκη αυτή τη στιγμή αριθμεί 250.000 τόμους βιβλίων και το όραμα των εμπνευστών και διοικητών της είναι να ξεπεράσει το 1.000.000 βιβλία. Εντός της Βιβλιοθήκης, οι σπουδαστές διαβάζουν, μελετούν, έρχονται σε επαφή με τις ανθρώπινες επιστήμες και έρχονται επίσης σε άμεση επικοινωνία μέσω δορυφορικών συστημάτων με τα κέντρα γνώσης του σύγχρονου πολιτισμού.

Εντούτοις, η Βιβλιοθήκη δεν έχει αξιόλογα βιβλία σχετικά με τη ναυτιλιακή οικονομία και πολιτική. Θα λέγαμε μάλιστα ότι η συλλογή της, ως προς το συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο, είναι μάλλον φτωχή.

Με γνώμονα την ελληνική ταυτότητα της πόλης και ότι το λιμάνι της υπήρξε μέχρι σήμερα σημείο σταθερής επικοινωνίας με τη γενέθλια ελληνική γη, αλλά και με τα λιμάνια της Μεσογείου, θεωρούμε επιβεβλημένη τη συμμετοχή όλων μας στην υποστήριξη της συγκεκριμένης συλλογής της Βιβλιοθήκης.

Οι Έλληνες μαϊκήνες αλλά και ακαδημαϊκοί οφείλουν να επισκεφθούν τη Βιβλιοθήκη και να επικουρήσουν την προσπάθεια για τη δημιουργία και ανάπτυξη μιας λαμπρής ναυτικής συλλογής με βιβλία, μελέτες και συγγράμματα που αφορούν τη διεθνή οικονομία και πολιτική της ναυτιλίας. Η προσπάθεια αυτή θα προβάλεει και θα ενισχύσει τον ελληνικό πολιτιστικό πλούτο και τη γνώση σε μια πόλη που τα ελληνικά γράμματα, το ελληνικό εμπόριο και η ελληνική ναυτιλία κάποτε κυριαρχούσαν.



TIM 3G Data Card



Ασύρματη πρόσβαση στο Internet και e-mail με εξαιρετικά υψηλές ταχύτητες!

Τη νέα TIM 3G Data Card προσφέρει από σήμερα η TIM στους εταιρικούς της πελάτες και συνδρομητές με συμβόλαιο, δίνοντας τη δυνατότητα ασύρματης σύνδεσης με εξαιρετικά υψηλές ταχύτητες σε όλη την Ελλάδα και σε 29 επί πλέον χώρες.

Με ταχύτητες έως και 384kbps, η TIM 3G Data Card προσφέρει:

- Άμεση σύνδεση και γρήγορη πλοήγηση στο Internet.
- Αποστολή και λήψη e-mail.
- Αποστολή και λήψη SMS, ακόμα και σε πολλαπλούς αποδέκτες.
- Πρόσβαση στο εταιρικό σας δίκτυο και σε εφαρμογές του.

Η εγκατάσταση του εύχρηστου «Περιβάλλοντος Εργασίας TIM» στο φορητό υπολογιστή (laptop) γίνεται απλά και γρήγορα, ενώ η ταχύτητα της ασύρματης πρόσβασης στο Internet είναι συγκρίσιμη με αυτή της σταθερής γραμμής τηλεφώνου ADSL (σύνδεση στα 384kbps). Η TIM μέσω 5 εναλλακτικών προγραμμάτων καλύπτει τις ανάγκες για τους πιο απαιτητικούς πελάτες, προσφέροντας τη δυνατότητα πλοήγησης στο Internet, αποστολής και λήψης δεδομένων, μέχρι και 300 MB ΔΩΡΕΑΝ το μήνα!

Η TIM προσφέρει ΔΩΡΕΑΝ την TIM 3G Data Card στο πρόγραμμα με 100 MB χρήση το μήνα, για νέες συνδέσεις μέχρι 31 Μαΐου.

Η νέα TIM 3G Data Card είναι διαθέσιμη σε όλα τα καταστήματα TIM και στο δίκτυο των εμπορικών συνεργατών της εταιρείας σε όλη την Ελλάδα, καθώς και από το τμήμα εταιρικών πωλήσεων της εταιρείας. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να λάβουν πληροφορίες σχετικά με τη νέα TIM 3G Data Card καλώντας από κινητό TIM στο 1231 (δωρεάν) ή από σταθερό στο 693-56.01.231 (με χρέωση).

Η συμμετοχή του Σωματείου «Η ΑΡΓΩ»



Σε ευρωπαϊκή σχολική σύμπραξη συμμετέχει το Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ»

Στην ευρωπαϊκή σχολική σύμπραξη, με τίτλο «Creative Cultural Integration», συμμετέχουν οι φορείς:

- The College of the Home Mission Society of the Church of Finland (Φινλανδία).
- Centro di Crescita Comunitaria (Ιταλία).
- Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ» (Ελλάδα).

Στόχοι της δράσης είναι η προαγωγή της ευρωπαϊκής συνεργασίας στη διά βίου εκπαίδευση, η ενίσχυση της συνεργασίας εκπαιδευτών και εκπαιδευομένων, η ανταλλαγή εμπειριών και καλών πρακτικών και μεθόδων, να συμβάλουν στην αύξηση της ευαισθητοποίησης έναντι της ευρωπαϊκής πολυμορφίας, κοινωνικής και πολιτισμικής.

Στο πλαίσιο του προγράμματος, νέοι του «ΑΡΓΩ» ταξίδεψαν στην Ιταλία όπου και παρέμειναν για την περίοδο 3-10 Απριλίου 2005, έχοντας την ευκαιρία να συνεργαστούν και να επιδείξουν σε άλλους νέους, με και χωρίς αναπηρίες, την κατασκευή μουσικών οργάνων από ανακυκλώσιμα υλικά.

Το σχέδιο χρηματοδοτήθηκε με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και από το Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών (ΙΚΥ) μέσω του Προγράμματος Σωκράτης/Grundtvig 2, με το ποσό των 11.660 ευρώ.



Conditio humana

Τέσσερις γυναίκες διαπραγματεύονται με διαφορετικούς εικαστικούς τρόπους το θέμα της υπόστασης.

Η έρευνά τους έχει κοινή αφετηρία τον άνθρωπο, τη σχέση του με το περιβάλλον, αλλά και τον ίδιο του τον εαυτό. Θέτοντας ερωτήματα σχετικά με το χαρακτήρα της ύπαρξης, οι **Μαργαρίτα Γελαδά, Αλίκη Μουτούση, Ελένα Χαβιαρά και Σίσσυ Χρυσόχου** παρουσιάζουν τα έργα τους στην γκαλερί «Σελήνη» έως τις 28 Μαΐου 2005.

Κηφισίας 331, Κηφισιά, τηλ.: 210-62.09.813



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



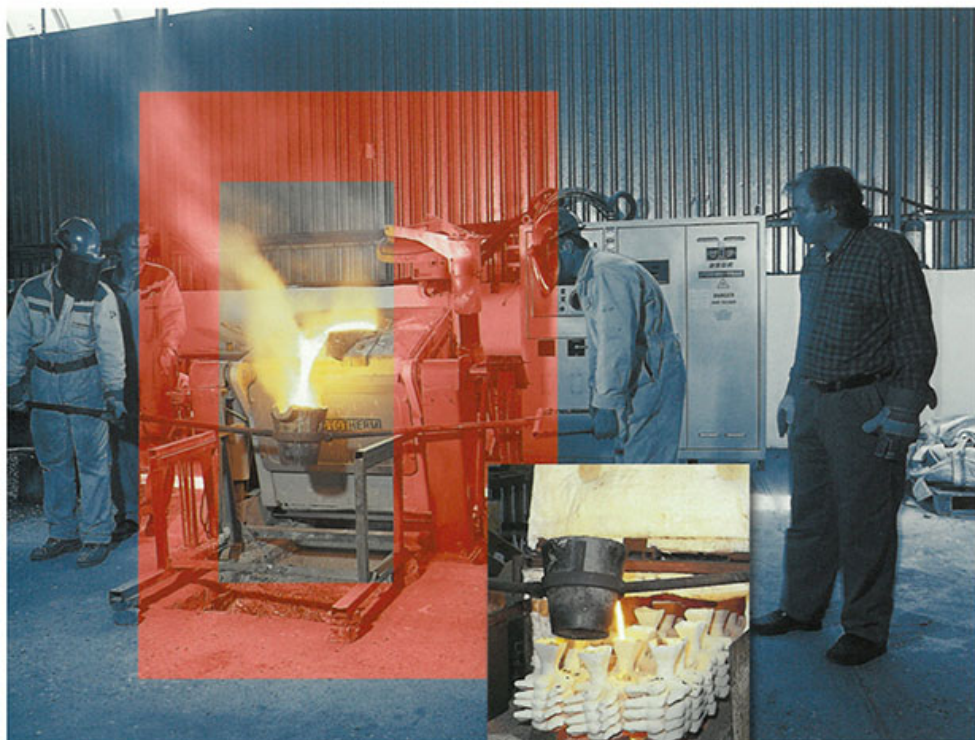
Head Office: 56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece Tel: +30 2104060600 Fax: +30 2104615211 e-mail: koronakis@koronakis.gr website: www.koronakis.gr





TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

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

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

TURBO SERVICE

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

