

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 83 • 10/2005 • ΤΙΜΗ 6 €

www.n-c.gr

«Ίδρυμα
Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης»
Η ανανέωση της ηγεσίας

Η Μεσογειακή Ναυτιλία
στο σταυροδρόμι
της ιστορίας

**Ναυτιλιακή
Κύπρος
2005**

Εκτοξεύοντας
την Top Tankers στην κορυφή
**Συνέντευξη
του Ευ. Πιστιόλη**





TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

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

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





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: +30210-69.22.168, E-MAIL: ops@toptankers.com

www.toptankers.com

Credibility

Flexibility

Vessel integrity

Maintenance

Reputation

Risk management

Safety matters

Regulations

Crew welfare

Efficiency

Pollution

Cost reduction



Life at sea is a turbulent business. There is much to watch out for – such as crew welfare, pollution and vessel integrity. But when it comes to classification, we're looking to the future, investing in research, improved services and quality training because we are committed to your safety **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canadian Reefer, 270,000 cbft



M/V 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 75 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 29 years.



M/V 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.



ΦΑΚΕΛΟΣ: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων **62**

Editorial	8
Διαχείριση κρίσεων στο χώρο των μεταφορών: Ανατρεπτικά συμπεράσματα από τις αερομεταφορές - Χρήσιμοι στοχασμοί για τη ναυτιλία	12
Ναυτιλιακά Νέα	16
Διεθνή Ύδατα	42

«Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης»,
«Κοινωφελές Ίδρυμα
Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης»:
Η ανανέωση της ηγεσίας
Συνέντευξη
των κ. Αντ. Παπαδημητρίου,
Ιω. Ιωαννίδη και Γ. Ζαμπέλα
στα «Ν.Χ.»

48

Εκτοξεύοντας την Top Tankers
στην κορυφή
Συνέντευξη του Ευ. Πιστιόλη

54

Φάκελος
Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

62

Οι διατροφικές μεταφορές
χρειάζονται τη βοήθεια
χρηματοδοτικών προγραμμάτων
Άρθρο του τ. υπουργού της
Κυπριακής Δημοκρατίας & μέλους
της Επιτροπής Μεταφορών και
Τουρισμού, Ιω. Κασουλίδη

64

Εγκαταλείπουμε τη σημαία μας για
λόγους επιβίωσης
Συνέντευξη του Νίκου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης Εφοπλιστών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

68



Ευ. Πιστιόλης
Εκτοξεύοντας
την **Top Tankers**
στην κορυφή

54



Ιω. Κασουλίδης
Οι διατροφικές
μεταφορές χρειάζονται
τη **βοήθεια**
χρηματοδοτικών
προγραμμάτων

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 83, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

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

"YOU **CAN'T** BE IN THE MIDDLE OF THE INDIAN OCEAN AND
HAVE FULL CONTACT WITH THE REST OF THE WORLD."



YOU **CAN** NOW.

Coverage just got better. Taking the most direct route to your destination no longer means moving out of communication coverage. Now, there are no spot beam gaps in the IOR. Due to the new Inmarsat-4 satellites, spot beam coverage will be universal in the IOR and AOR-W ocean regions, with improved coverage in the IOR available from June 2005. Wherever you are on the ocean, users of Inmarsat Fleet F55, F33 and Mini-M will benefit from this vastly improved coverage and will be able to stay in full contact using voice, fax and data communications. To find out how you can bring improved communications onboard, visit www.inmarsat.com/coverage



Voice

+

Email

+

Internet

+

Fax



N. Βαρβατές
Εγκαταλείπουμε τη **σημαία** μας
για λόγους **επιβίωσης**



Προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών
Άρθρο της Δήμητρας
Κοντραφούρη

78

Ναυτιλιακή Κύπρος 2005

83

Δεν υφίσταται ανταγωνισμός
μεταξύ Ελληνικής και Κυπριακής
σημαίας
Συνέντευξη του Χαράλαμπου
Μυλωνά, προέδρου της Cyprus
Union of Shipowners

84

Ο απόηχος της ένταξης στην
κυπριακή ναυτιλία
Άρθρο του Θωμά Καζάκου,
γενικού γραμματέα
Cyprus Shipping Council

88

Φολέγανδρος: Ο παράδεισος
μπορεί να περιμένει
Άρθρο του Ηλία Μπίσια

90

Η αποκατάσταση
ενός πολύτιμου μνημείου

96

Παραναυτιλικά

100

Η Μεσογειακή Ναυτιλία στο
σταυροδρόμι της ιστορίας
Άρθρο του καθηγητή
Άλκη Κορρέ

72

Μέτρα ασφάλειας λιμένων:
Θεωρία και πρακτική
Άρθρο του Στ. Κεχρή

76

Η ανάπτυξη της κυπριακής
εμπορικής ναυτιλίας
Άρθρο του Σέργιου Σεργίου,
διευθυντή τμήματος Ε.Ν.
υπουργείου Μεταφορών και
Έργων Κύπρου

86



86



X. Μυλωνάς

Δεν υφίσταται
ανταγωνισμός
μεταξύ **Ελληνικής** και
Κυπριακής σημαίας

84

Θ. Καζάκος

Ο **απόηχος**
της **ένταξης** στην
κυπριακή ναυτιλία

88



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



ABS

www.eagle.org



**Παράδειγμα
προβληματισμού
και έμπνευσης
για την Ακτή Μιαούλη
και τη Γρηγορίου Λαμπράκη**



Του Ηλία Μπίσια

Στο τεύχος Φεβρουαρίου τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν αναφερθεί εκτενώς στην πρόταση που αφορούσε την καθιέρωση μιας συγκεκριμένης ημερομηνίας, αφιερωμένης στην εμπορική ναυτιλία. Η πρόταση της δημοσιογραφικής ομάδας έτυχε μεγάλης αποδοχής από αρκετούς παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας, οι οποίοι και ανέπτυξαν με ευκρίνεια και οραματισμό τις θέσεις και προτάσεις τους αναφορικά με το θέμα αυτό. Ο υπουργός Ε.Ν., ανταποκρινόμενος στις επισημάνσεις της πλοιοκτησίας, απέστειλε τις σκέψεις του σε μορφή επιστολής, η οποία και δημοσιεύθηκε στο τεύχος του Απριλίου.

Εντούτοις, παρά τις παροτρύνσεις της πλοιοκτησίας αλλά και τα ευχολόγια της πολιτικής ηγεσίας, μία ακόμα πρόταση παρέμεινε στα σκονισμένα συρτάρια της Γρηγορίου Λαμπράκη.

Η πρόταση, που αναφερόταν στην καθιέρωση μιας ημέρας (ακόμα και μιας εβδομάδας) κατά την οποία θα τιμάται σε πανελλαδικό επίπεδο η σημασία και η προσφορά της ναυτιλίας και των ναυτικών για τον τόπο μας, δεν υλοποιήθηκε ακόμη, αλλά ούτε φαίνεται να συγκινεί επαρκώς την πολιτική ηγεσία.

Βασική παράμετρος στην καθιέρωση της Ημέρας της Εμπορικής Ναυτιλίας είναι, σαφώς, η επιμόρφωση των νεότερων γενιών σχετικά με την προσέλκυσή τους στο ναυτικό επάγγελμα. Θεωρούμε ότι το θέμα αυτό είναι μέγιστης σημασίας και, δυστυχώς, πολλοί γνωρίζουν τις διαστάσεις του, λίγοι όμως ενδιαφέρονται ουσιαστικά για την αντιμετώπισή του.

Με αυτόν το γνώμονα, ως σχολιαστές των διεθνών ναυτικών πολιτικών και προκλήσεων, θεωρήσαμε εξαιρετική μια παρόμοια πρωτοβουλία - προσπάθεια που ανέπτυξε η βρετανική κυβέρνηση στο πλαίσιο της Sea Vision UK, που λίγο ως πολύ βασίζεται στις δικές μας, λησμονημένες σκέψεις.

Οι προσπάθειες των οραματιστών Βρετανών



Festival Time is Super Quiet Time.

Super Quiet Time will run for five consecutive days from 00.01 GMT Monday 31st October to 23.59 GMT Friday 4th November. Celebrating with your family and friends has never been so affordable - you can make low cost calls whenever you like. To find out more about Super Quiet Time and pre-paid phone cards contact your Inmarsat Service Provider. Alternatively call Inmarsat Customer Care on +44 20 7728 1777 or visit www.inmarsat.com/crewcalling



00.01 GMT Monday 31st October to 23.59 GMT Friday 4th November



Οι Βρετανοί, αν και παρηκμασμένοι ως ναυτική δύναμη, πρωτοπόρησαν (και πάλι) σε ένα θέμα που θα έπρεπε εμάς ιδίως, ως ναυτέλληνες, να μας απασχολεί. Δημιούργησαν ένα διαρκή πανεθνικό πλαίσιο-φορέα συνεργασίας, όπου όλες οι κορυφαίες ενώσεις αλλά και εταιρείες του κλάδου συστρατεύονται με δύο σκοπούς: την επιμόρφωση των Βρετανών σχετικά με τη σημασία της θάλασσας και του εμπορικού ναυτικού για τη χώρα τους αλλά και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Οι Βρετανοί, μάλιστα, είναι ξεκάθαροι: εάν δεν υπάρξει προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ο κλάδος θα εισέλθει σε φάση ολοκληρωτικής απίσχυνσης, αφού το μέλλον μιας βιομηχανίας είναι η διαρκής ανανέωση του ανθρώπινου δυναμικού της. Σε αντίθεση με το ελληνικό κατεστημένο, οι βρετανικοί φορείς και ενώσεις -εφοπλιστικές, ναυτεργατικές, βιομηχανικές, ναυπηγικές- αλλά και το Πολεμικό Ναυτικό της χώρας εστιάζονται σε κοινές προσπάθειες χωρίς το δικό μας κυκλοθυμικό, εάν όχι εγωπαθή, προσανατολισμό, που αποπροσανατολίζει οποιαδήποτε κοινή προσπάθεια. Δημόσιος και ιδιωτικός τομέας συνεργάζονται, χωρίς έριδες και κοντόφθαλμη λογική. Σε μια χώρα με μικρό στόλο οι προσπάθειες είναι ουσιαστικές, πολύτιμες, αλλά και κοινές. Εμείς, αντιθέτως, ναυχηλικά μεμψιμοιρούμε για την επιθετική διάθεση - στάση των ΜΜΕ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφού είναι τελικά οι αιώνιες «Συμπληγάδες Πέτρες» των ήρεμων θαλασσών μας. . .

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της Sea Vision UK, το 2005, σε όλη τη Βρετανία εθνικοί, περιφερειακοί και τοπικοί φορείς δημιούργησαν ένα εξαιρετικά σύνθετο και πρωτοφανώς σύνθετο ημερολόγιο με σειρά εκατο-ντάδων εκδηλώσεων, που έχουν σκοπό την ανάδειξη της βρετανικής θαλασσινής κληρονομιάς. Πάτρωνας της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας είναι η ικανότατη και δραστήρια πριγκίπισσα Άννα, η οποία έχει ήδη συνεισφέρει ηθικά και πνευματικά στην προσπάθεια αυτή όσο κανένας Έλληνας υπουργός.

Στο πλαίσιο των προσπαθειών αυτών αξίζει, επίσης, να αναφέρουμε ότι ιδιαίτερα πρωτοποριακό είναι ένα εγχειρίδιο που διένειμε σε εθνικό επίπεδο η κεντρική γραμματεία: το συγκεκριμένο εγχειρίδιο ουσιαστικά παροτρύνει εταιρείες και ενώσεις να επισκεφθούν αλλά και να επικουρήσουν την επικοινωνία με σχολεία, εκπαιδευτικά ιδρύματα καθώς και ενώσεις νέων και εφήβων. Το φυλλάδιο αυτό αναφέρεται και παρακινεί την ανάληψη προσπαθειών που εστιάζονται σε χορηγίες, δημόσιες σχέσεις, τακτικές επικοινωνίας και συνεργασίας - θέματα που απεικονίζουν μια οραματική διάθεση όλων όσος σχετίζονται με το πρόγραμμα αυτό.

Οι εταιρείες ενθαρρύνονται μάλιστα να επικοινωνούν τακτικά και σταθερά με τα σχολεία της περιοχής τους, όπου οι μαθητές (μάλλον) δεν γνωρίζουν για το ναυτικό επάγγελμα ή τη ναυπηγική βιομηχανία και με μια σειρά πρωτοποριακών εκδηλώσεων με στόχο την ενημέρωση του συγκεκριμένου κλάδου. Οι προσπάθειες αυτές έχουν κατεξοχήν την υποστήριξη και το συντονισμό σύσσωμης της βρετανικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η οποία είναι πολύτιμος επίκουρος και αρωγός της προσπάθειας αυτής.

Με τον ίδιο γνώμονα γιορτάστηκε η μέρα της ναυτιλίας τον περασμένο Αύγουστο, όταν ΟΛΑ τα μέλη της βασιλικής οικογένειας επισκέφθηκαν με σεβασμό, αλλά και ενθουσιασμό, σχολές, ναυπηγεία, λιμάνια, βιοτεχνίες - όλα, δηλαδή, τα σημεία αναφοράς της ναυτικής οικογένειας. Ποιοι Έλληνες αιρετοί έχουν δείξει παρόμοια διάθεση; Απλώς αναρωτιόμαστε. . .

Οι Βρετανοί θεωρούν τη ναυτική τους οικονομία ακόμα παντοδύναμη και επιμένουν όχι μόνο στη συντήρηση αλλά και στην ανέλιξη της. Παροτρύνουμε, λοιπόν, τους εκλεκτούς αναγνώστες μας να επισκεφθούν την ιστοσελίδα www.seavisionuk.org και να παρακολουθήσουν με στοχασμό και περισυλλογή τις θαυμάσιες προσπάθειες των Βρετανών. Κατά την άποψή μας, οι ηγεσίες των εθνικών μας φορέων αλλά και οι πολιτικοί, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό ή και περιφερειακό επίπεδο, πρέπει να γνωρίζουν τις δραστηριότητες αυτές και να αναρωτηθούν γιατί στην Ελλάδα, τη χώρα της ένδοξης ναυτιλίας, οι όποιες παρόμοιες προσπάθειες παραμένουν ασυντόνιστες, σε ένα καθαρά ιδιωτικό επίπεδο. Σε μια «χρυσή» εποχή για την ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία είναι χρέος και καθήκον όλων μας να ακολουθήσουμε το παράδειγμα των Βρετανών.

Θα έπρεπε, βεβαίως, εμείς να είμαστε οι πρωτοπόροι στην προσπάθεια αυτή, εντούτοις θεμιτό είναι να μαθαίνουμε από τις προσπάθειες των άλλων ναυτικών λαών και να προβληματιζόμαστε για το μέλλον της ναυτικής μας οικογένειας, αλλά και των νεότερων γενιών, τις οποίες οφείλουμε να προσελκύσουμε με ενθουσιασμό και συστηματική προσπάθεια.

Ηλίας Μπίσιος

Οι φωτογραφίες είναι από την επίσκεψη της Α.Υ. πριγκίπισσας Άννας σε πλοίο των «Επιχειρήσεων Αττικής» σε λιμάνι της Μεγάλης Βρετανίας.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

**ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers**

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Διαχείριση κρίσεων στο χώρο των μεταφορών:

Ανατρεπτικά συμπεράσματα από τις αερομεταφορές
Χρήσιμοι στοχασμοί για τη ναυτιλία

Του Ηλία Μπίσια

Το τραγικό αεροπορικό δυστύχημα του αεροσκάφους της Helios Airways απέδειξε, για μία ακόμη φορά, ότι οι μεταφορές αποτελούν έναν ιδιαίτερα «εύφλεκτο» κλάδο της διεθνούς οικονομίας, που προκαλούν εύκολα την ανατρεπτική και απορριπτική διάθεση της κοινής γνώμης. Στο χώρο των μεταφορών, ειδικά σήμερα, στην εποχή της έκρυθμης πολυφωνίας, ένα ατυχές συμβάν μπορεί να οδηγήσει στην ολοκληρωτική οικονομική καταστροφή μιας εταιρείας αλλά και στην αμαύρωση ή το διασυρμό των στελεχών και της εταιρικής της φήμης και ταυτότητας.

Η Helios Airways αντιμετώπισε τη δίνη των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και αναγκάστηκε λίγες ημέρες μετά το ατύχημα να διακόψει τη σύνδεση της Αθήνας με τη Λάρνακα και την Πράγα. Οι λόγοι πολλοί, ως παρατηρητές όμως της επιχειρησιακής λογικής της εταιρείας, επισημαίνουμε τους εξής:

Η διαχείριση κρίσεων και η αντιμετώπιση - ενημέρωση των ΜΜΕ σε μια περίπτωση ατυχήματος δεν ήταν σαφώς ανάμεσα στις προτεραιότητες της εταιρείας. Ήταν -τελικά- πασιφανές πως η κυπριακή εταιρεία, αν και γνώρι-

ζε τις δυσκολίες της συγκεκριμένης αγοράς αλλά και τις πιθανότητες (έστω και ελάχιστες) για μια ατυχή συγκυρία, εντούτοις δεν είχε κωδικοποιήσει μια επαγγελματική συμπεριφορά, που θα την «έσωζε» από το δημόσιο διασυρμό που υπέστη.

Είναι μάλιστα λυπηρό ως γεγονός, ότι οι εταιρείες που σχετίζονται με τις μεταφορές (αεροπορικές, ναυτιλιακές, χερσαίες) γνωρίζουν την επικινδυνότητα των δραστηριοτήτων τους αλλά αγνοούν τις επιπτώσεις της μη έγκαιρης -και έγκυρης- επικοινωνιακής στρατηγικής στο χώρο τόσο της επικοινωνίας όσο και της διαχείρισης πληροφοριών και δεδομένων.

Ας επικεντρωθούμε σε μια εφελθρία σκέψη: Η Helios Airways δεν λειτούργησε με επαγγελματισμό τις αμέσως επόμενες ώρες μετά την καταστροφή. Δεν επιθυμούμε σε αυτό το σημείο να φανούμε επικριτικοί ή αποδοκιμαστικοί, αναλαμβάνοντας το ρόλο του οιονεί εισαγγελέα και ανακριτή: το συγκεκριμένο ρόλο τον ανέλαβαν οι ανταποκριτές όλων των ΜΜΕ στα μέσα Αυγούστου! Ως θεατές των ειδήσεων όλοι απορήσαμε με το συγκεκριμένο ρόλο που διέλυσε την εταιρική εικόνα της εταιρείας και πάγωσε όλους τους Έλληνες που εξοστράκισαν ως «απάνθρωπη» την εταιρεία και τα στελέχη της. Με αυτόν το γνώμονα οφείλουμε, πάντως, να σταθούμε στην προκλητικά άστοχη επικοινωνιακή πολιτική της εταιρείας που δεν είχε οργανώσει ένα ολοκληρωμένο γραφείο Τύπου αλλά και ένα Crisis Management Center για να υπερασπίσει τα δικαιώματά της, αλλά και για να αντεπεξέλθει -πάνω από όλα- στις υποχρεώσεις της.



Ως ναυτική οικογένεια, οφείλουμε να μη στρέφουμε τα μάτια μας μακριά από τις αερομεταφορές: τα διδάγματα είναι πάντα πολύτιμα από τους παρεμφερείς μας «χώρους».

Ο χώρος της ναυτιλίας, ως πεδίο δράσης και οικονομικής εκμετάλλευσης, δεν απέχει καθόλου από τις αερομεταφορές: είναι συγγενικός, ίσως και παραπλήσιος αφού η ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και το εμπόριο είναι στο επίκεντρο και των δύο δραστηριοτήτων.

Σε αυτό το πλαίσιο αναρωτιόμαστε: Πόσες ναυτιλιακές εταιρείες της ακτοπλοΐας ΑΛΛΑ ΚΑΙ της ποντοπόρου ναυτιλίας έχουν διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για μια πιθανή διαχείριση κρίσεως; Γνωρίζουν την επιθυμητή επικοινωνιακή πολιτική που θα τους φέρει αντιμέτωπους με τα λυσσαλέα ξεσπάσματα κάποιων «άσχετων» δημοσιογράφων που διψούν για αποκαλύψεις;

Επιπροσθέτως, αναρωτιόμαστε πόσες εταιρείες έχουν παρακολουθήσει τα σεμινάρια που απευθύνονται σε ανώτερα στελέχη με σκοπό την εμβάθυνσή τους ως προς το σχετικό γνωστικό αντικείμενο: crisis manuals, crisis management centers, εσωτερικές δημόσιες σχέσεις, οργανωμένα γραφεία Τύπου... Υπάρχουν οι συγκεκριμένοι όροι - έννοιες στο λεξιλόγιο του ελληνικού εφοπλισμού;

Αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες θεωρούν τον εαυτό τους «low profile»... Εδώ οφείλουμε να επισημάνουμε ότι στην εποχή της επιστημονικής γνώσης, της διεθνούς διαφάνειας και της ακαριαίας ενημέρωσης, η παραπάνω στάση είναι μάλλον αναίτια συνέχιση παραδοσιακών ιδεολογιών, που δεν ταιριάζει με

τους σύγχρονους στόλους και την πολύπλευρη δραστηριότητα του σύγχρονου εφοπλισμού. Όσοι εφοπλιστικοί οίκοι ακολουθούν το (παρωχημένο πλέον) στερεότυπο αυτό θα έπρεπε ίσως να «εξερευνήσουν» την περίπτωση ναυαγίου του Bow Mariner και την εξαιρετική στάση της πλοιοκτήτριας εταιρείας, που θα έπρεπε πλέον να είναι αναγκαστικό και πολύτιμο κεφάλαιο σε κάθε ΑΕΙ όπου διδάσκονται σήμερα το Marketing και οι εταιρικές δημόσιες σχέσεις.

Ας αντιληφθούμε, λοιπόν, ότι οι δημόσιες σχέσεις δεν αφορούν τη μαιταιοδοξία αλλά αποκλειστικά και μόνον τον επαγγελματισμό ενός επιχειρηματία ή πλοιοκτήτη. Το Marketing και η επικοινωνία, η διαφάνεια γενικώς και η εξωστρέφεια, αφορούν όσους επιχειρηματίες σέβονται την εταιρική τους εικόνα και δεν έχουν καμία αυταπάτη σχετικά με τη δύναμη και την ανατρεπτική διάθεση της θάλασσας, που δύσκολα συγχωρεί και αποδέχεται λάθη και παραλείψεις.

Helios Airways και Bow Mariner: Δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς, δύο καταστροφές, δεκάδες απώλειες ζωών...

Είναι τελικά στην ιδιοσυγκρασία κάθε επιχειρηματία να διαλέξει ποια επαγγελματική στάση θα ακολουθήσει. Η ατυχής στιγμή (ατυχώς) μπορεί να συμβεί σε όλους μας. Η γνώση όμως είναι δύναμη και οι μεταφορές ένδειξη πολιτισμού... Με αυτόν το γνώμονα ως πορευτούμε στις σύγχρονες απαιτήσεις των κοινωνιών όπου ζούμε και εξυπηρετούμε. ■



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*

Η χρηματοπιστωτική πορεία της DryShips Inc.

Η ναυτιλιακή εταιρεία DryShips Inc., η οποία εισήλθε στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης το Φεβρουάριο του 2005, παρουσίασε στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους (που έκλεισε τον Ιούνιο) κέρδη ύψους 62,44 εκατομμυρίων δολαρίων έναντι 23,23 εκατ. δολ. του αντίστοιχου εξαμήνου του 2004.

Αναλυτικότερα, τα καθαρά κέρδη από τη διαχείριση των πλοίων της εταιρείας το πρώτο εξάμηνο του



2005 ανήλθαν στα 99,61 εκατ. δολ. έναντι 33,43 εκατ. δολ. το αντίστοιχο διάστημα της προηγούμενης χρονιάς.

Τα δε λειτουργικά κέρδη έφτασαν τα 69,19 εκατομμύρια δολάρια έναντι 23,87 εκατ. δολ. του περσινού εξαμήνου.

Το δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους τα καθαρά έσοδα ανήλθαν στα 71,47 εκατ. δολ. έναντι 17,46 εκατ. δολ. της αντίστοιχης περιόδου του 2004 ενώ τα λειτουργικά έσοδα έφτασαν τα 49,52 εκατ. δολ. από 12,78 εκατ. δολ. του 2004. Επίσης το δεύτερο τρίμηνο του 2005 τα καθαρά κέρδη ανήλθαν σε 43,33 εκατ. δολ. έναντι 12,78 του αντίστοιχου τριμήνου του 2004.

Το ίδιο τρίμηνο τα κέρδη ανά μετοχή ανήλθαν σε 1,43 δολάρια ανά μετοχή.

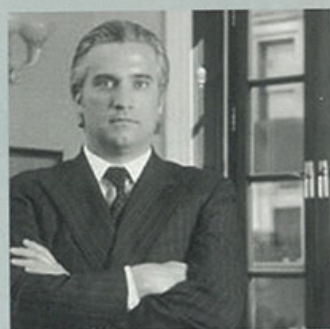
Παράλληλα, η ναυτιλιακή εταιρεία παρέλαβε πρόσφατα το 27ο πλοίο της - το τελευταίο από τα 10 που είχε ανακοινώσει ότι αγόρασε πρόσφατα.

Πρόκειται για το πλοίο «Conrad Oldendorff», 76.623 dwt, το οποίο ναυπηγήθηκε το 2002. Το πλοίο ναυλώθηκε στην Oldendorff Carriers αντί του ημερησίου ναύλου των 42.000 δολαρίων.

Με την παραλαβή του «Conrad Oldendorff» η DryShips ολοκλήρωσε το αρχικό επενδυτικό της πρόγραμμα των 21 πλοίων.

Ο στόλος της ανέρχεται σε 27 πλοία με χωρητικότητα τα 2,3 εκατ. dwt και μέσον όρο ηλικίας 10 έτη. ■

Τα αποτελέσματα της General Maritime



Η εισηγήνη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ναυτιλιακή εταιρεία General Maritime εμφάνισε μείωση κερδών για το δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους σε σχέση με το αντίστοιχο του 2004.

Η μείωση στα κέρδη, σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, ήταν αποτέλεσμα των χαμηλότερων εσόδων από ναύλο, της μείωσης του στόλου κατά 5%, των υψηλότερων λειτουργικών δαπανών των πλοίων και ενός δυνατού προγράμματος επισκευών.

Ειδικότερα, η General Maritime εμφάνισε το δεύτερο τρίμηνο του 2005 (που έληξε στις 30 Ιουνίου) καθαρά κέρδη ύψους 32,1 εκατομμυρίων δολαρίων ή 0,84 δολάρια ανά μετοχή έναντι 41,7 εκατ. δολ. ή 1,10 δολ. ανά μετοχή του αντίστοιχου περσινού διαστήματος. Η διανομή μερίσματος για το

δεύτερο τρίμηνο είναι 0,84 δολ. ανά μετοχή καιδόθηκε στους μετόχους στις αρχές Σεπτεμβρίου.

Ο πρόεδρος της General Maritime, Πήτερ Γεωργιόπουλος, δήλωσε ότι «στη διάρκεια του α' εξαμήνου του 2005 η εταιρεία συνέχισε την πολιτική της με στόχο την απόδοση μεγαλύτερης αξίας στους μετόχους της βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, ειδικά το δεύτερο τρίμηνο του 2005».

Ο κ. Γεωργιόπουλος αναφέρθηκε, επίσης, στην ικανοποιητική μερισματική πολιτική αλλά και στη δυνατότητα ανανέωσης του στόλου που έχει η εταιρεία και δήλωσε έτοιμος, με την ισχυρή κεφαλαιακή βάση που διαθέτει, να εκμεταλλευτεί ευκαιρίες της αγοράς που θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη της General Maritime. Άλλωστε, πρόσφατα υπεγράφη ένα ιδιαίτερα συμφέρον ναυλοσύμφωνο για τα πλοία τύπου afamax της εταιρείας.

Τα καθαρά έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας το β' τρίμηνο του 2005 ανήλθαν στα 100,1 εκατ. δολ., παρουσιάζοντας μείωση κατά 8,4% σε σχέση με το περσινό αντίστοιχο διάστημα.

Στα αποτελέσματα του εξαμήνου η General Maritime εμφάνισε καθαρά κέρδη 100,6 εκατ. δολ. ή 2,64 δολάρια ανά μετοχή έναντι κερδών 120 εκατ. δολ. το πρώτο εξάμηνο του 2004. ■



H Genco Shipping & Trading

Η Genco Shipping, η δεύτερη εταιρεία του κ. Γεωργιόπουλου, που ιδρύθηκε στα τέλη του 2004 και εισήχθη πρόσφατα στο Nasdaq, σημείωσε το β' εξάμηνο του 2005 κέρδη ύψους 27 εκατ. δολαρίων.

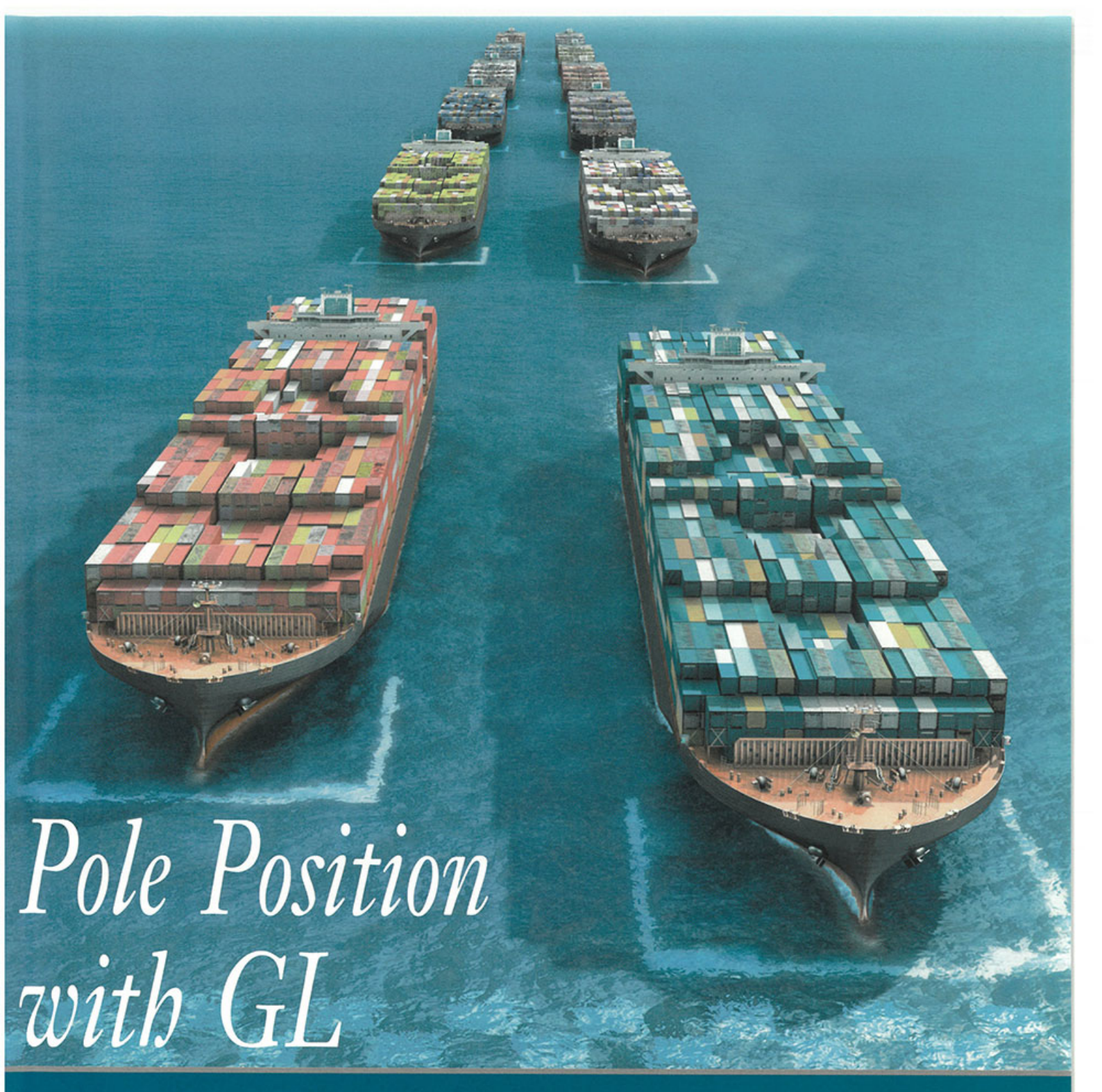
Τα έσοδα της Genco Shipping κατά το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους ανήλθαν σε 52,3 εκατ. ευρώ ενώ το EBITDA έφτασε τα 43 εκατ. δολ.

Τα έσοδα από τα χρονοναυλοσύμφωνα των πλοίων σε ημερήσια βάση για το ίδιο εξάμηνο διαμορφώ-

θηκαν κατά μέσον όρο στα 21.339 δολ. Τα δε έσοδα των πλοίων για το α' εξάμηνο του 2005 ανήλθαν στα 2.289 δολ.

Το δεύτερο τρίμηνο του 2005 τα καθαρά κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας ανήλθαν στα 15,6 εκατ. δολ. και τα έσοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων έφτασαν τα 19,4 εκατ. δολ.

Ειδικότερα, ο στόλος της Genco Shipping ανέρχεται σε 16 bulk carriers χωρητικότητας 790.000 dwt και με μέσον όρο ηλικίας 8,3 χρόνια. ■



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

Σημαντική αύξηση των κερδών για την Diana Shipping Inc.



Η ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping Inc. εξασφάλισε ένα επί πλέον ναυλοσύμφωνο, διάρκειας 20-25 ημερών, για το panamax dry bulk carrier, χωρητικότητας 75.311 dwt και ναυπήγησης στην Κορέα το 2001, «Nirefs».

Το πλοίο ναυλώθηκε από την BHP Billiton Marketing AG προς \$14.250.

Η Diana Shipping Inc. έχει ήδη ναυλώσει τα εξής

πλοία:

- Το νεότευκτο πλοίο «Clio» στην Cargill International S.A. έναντι \$13.000 την ημέρα. Το πλοίο «Clio» είναι panamax dry bulk carrier, χωρητικότητας 73.691 dwt και ναυπηγήθηκε στην Κίνα το 2005.
- Το panamax dry bulk carrier, χωρητικότητας 75.211 dwt, ναυπήγησης στην Κορέα, «Oceanis»

στην J.B. Ugland Dry Bulk A/S, προς \$12.500 την ημέρα επί πλέον \$198.000 one-time payment.

Η διεθνής ναυτιλιακή μεταφορική εταιρεία Diana Shipping Inc., με εξειδίκευση στη μεταφορά ξηρού φορτίου, εισήλθε στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης στις 23 Αυγούστου του 2005.

Το πρώτο εξάμηνο του 2005 σημείωσε σημαντική αύξηση των κερδών της και συγκεκριμένα παρουσίασε κέρδη ύψους 34,7 εκατομμυρίων δολαρίων έναντι 19,6 εκατ. δολαρίων του αντίστοιχου εξαμήνου του 2004.

Το ίδιο εξάμηνο τα έσοδα από τη διαχείριση έφτασαν τα 53,3 εκατομμύρια δολάρια έναντι των 30,2 εκατ. δολ. του αντίστοιχου εξαμήνου του 2004, δηλαδή αύξηση 76%.

Στο δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους το καθαρό κέρδος της Diana Shipping Inc. ήταν 20,1 εκατ. δολ. έναντι 12,4 εκατ. δολ. το 2004, δηλαδή αύξηση 62%. Επίσης το ίδιο τρίμηνο τα έσοδα από τη διαχείριση των πλοίων αυξήθηκαν κατά 64% και συγκεκριμένα έφτασαν τα 29,4 εκατ. δολ. από 17,9 εκατ. το αντίστοιχο τρίμηνο του 2004.

Η ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping Inc. διαχειρίζεται ένα στόλο 10 πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου με μέσον όρο ηλικίας 3,82 έτη και συνολικής χωρητικότητας 842.278 dwt. ■

Μετά την αύξηση νέο διοικητικό συμβούλιο στην Excel Maritime

Αυξημένα ήταν τα καθαρά έσοδα που παρουσίασε η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime.

Πιο συγκεκριμένα, αυξημένα κατά 86% στα 49,2 εκατ. δολάρια ήταν τα καθαρά έσοδα από τη διαχεί-

ριση των πλοίων που παρουσίασε στο πρώτο εξάμηνο του 2005 η Excel Maritime, έναντι εσόδων 26,5 εκατ. δολάρια στο πρώτο εξάμηνο του 2004.

Η Excel Maritime αύξησε επίσης σημαντι-



κά (36%) στο εξεταζόμενο διάστημα και τα καθαρά της κέρδη, τα οποία έφτασαν τα 23,4 εκατ. δολάρια έναντι 17,2 εκατ. δολαρίων που ήταν το πρώτο εξάμηνο του 2004. Για το ίδιο διάστημα τα κέρδη ανά με-

τοχή έφτασαν τα 1,36 δολάρια έναντι 1,49 δολαρίων το πρώτο εξάμηνο του 2004. Στα αποτελέσματα εξαμήνου περιλαμβάνονται και τα κέρδη, ύψους 5,6 εκατ. δολ., από την πώληση δύο πλοίων και συγκεκριμένα των «Petalis» και «Lucky Lady». Στα αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου περιλαμβάνεται μια πρόσθετη επιβάρυνση 5,2 εκατ. δολαρίων από τη λήξη της συμφωνίας μεταξύ της Excel Maritime Carriers Ltd και της Excel Management Ltd. Στην περίπτωση που δεν ληφθεί υπόψη αυτή η επιβάρυνση, τα κέρδη της εταιρείας θα ήταν 28,6 εκατ. δολάρια ή 1,66 δολάρια ανά μετοχή.

Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας κ. Χριστόφορος Γεωργιάκης δήλωσε ότι «με την παραλαβή δέκα νέων πλοίων στη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του τρέχοντος έτους και ενός ακόμη εντός του τρίτου τριμήνου έχουμε ολοκληρώσει με επιτυχία στην περίοδο αυτή την επέκταση και ανανέωση του στόλου. Με 18 πλοία στο στόλο της η εταιρεία και με το 50% των εσόδων της μέχρι τέλους του έτους από τις νέες

αγορές, πιστεύουμε πως θα έχουμε μια σημαντική μελλοντική ανάπτυξη».

Παράλληλα, η Excel Maritime απέκτησε νέο διοικητικό συμβούλιο με το διορισμό τριών νέων μελών. Αναλυτικότερα, στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχουν οι κ. Frithjof Platou, Ευάγγελος Μακρής και Απόστολος Κοντογιάννης, οι οποίοι αντικαθιστούν τους κ. Christopher Thomas και Ελευθέριο Παπατρύφων.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, ο κ. Παπατρύφων παραμένει στη θέση του οικονομικού διευθυντή. Το νέο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας έχει ως εξής: Gabriel Panayiotides, πρόεδρος και διευθυντής, Χριστόφορος Γεωργιάκης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, Γεώργιος Αγαδάκης, αντιπρόεδρος και διευθυντής ανάπτυξης, Frithjof Platou, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος, Ευάγγελος Μακρής, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος, Απόστολος Κοντογιάννης, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος, Trevor J. Williams, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος. ■



D. KORONAKIS S.A.

from old to new and from small to Huge

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

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

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

There is always a Koronakis tie that withstands time

MANUFACTURERS OF:

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

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

STOCKISTS OF:

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

Associated member
INTERTANKO
Member of EUROCORD & EWRIS



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



Σε νέες παραγγελίες προχώρησε η Danaos

Συμφωνία με τα ναυπηγεία της Samsung Heavy έκλεισε η ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Shipping για την κατασκευή δύο containers ships, χωρητικότητας 4.300 dwt το κάθε ένα. Τα δύο πλοία, που θα παραδοθούν το 2007 και θα κοστίζουν συνολικά περί τα 140 εκατομμύρια δολάρια, θα έχουν την ίδια κατασκευή με τα «P&O Nedlloyd Caribbean» και «P&O Nedlloyd Caracas», τα οποία παραδόθηκαν στην Danaos το 2004.

Υπενθυμίζεται ότι η Danaos Shipping μέσα στο 2007 θα παραλάβει επί πλέον δύο containers μεταφορικής ικανότητας 4.300 dwt το κάθε ένα. Τα συμβόλαια των δύο containers πλοίων αγόρασε η εταιρεία στις αρχές του 2005 από την Erck Rickmens. Τα δύο πλοία, που το συνολικό κόστος έφτασε τα 124 εκατ. δολ., έχουν ναυλωθεί στη Yang Ming για 12 χρόνια. ■



Στην 1η θέση παγκοσμίως ο Όμιλος Βαφειά

Βελτίωση του επενδυτικού κλίματος αναμένει η ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas του κ. Χάρη Βαφειά, για να προχωρήσει στην εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Παράλληλα, ο Όμιλος Βαφειά επεκτείνεται με την αγορά ενός πλοίου και πιο συγκεκριμένα με το πλοίο «Marathon», που ναυπηγήθηκε το 1995, χωρητικότητας 65.000 dwt, που αγοράστηκε αντί 15 εκατ. δολ. από την εταιρεία Petredec.



Το «Marathon» θα είναι ναυλωμένο bareboat για τα επόμενα δύο χρόνια στην Petredec, έναντι 210.000 δολαρίων το μήνα.

Επίσης, ο Όμιλος Βαφειά συζητά με τη Mitsubishi Corporation για την παραγγελία δύο ακόμα νέων πλοίων LPG's, 3.500 κ.μ. το κάθε

ένα και παραλαβή το 2009.

Συνολικά ο όμιλος διαθέτει αυτή τη στιγμή ένα στόλο 31 δεξαμενόπλοιοι και LPG, ενώ είναι σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα κατασκευής 12 νέων πλοίων εκ των οποίων τα 8 είναι δεξαμενόπλοια και τα 4 LPG's. Έτσι, με τα υπό ναυπήγηση πλοία ο Όμιλος Βαφειά βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως στα LPG's. ■

Σημαντικά υψηλότερη κερδοφορία η TEN



Κέρδη ύψους 81,75 εκατ. δολάρια ή 4,06 δολάρια ανά μετοχή για το πρώτο εξάμηνο του 2005, έναντι 63,55 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο εξάμηνο του 2004 ή 3,54 δολάρια ανά μετοχή ανακοίνωσε η, εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, εταιρεία του Ομίλου Τσάκου.

Το ίδιο διάστημα τα καθαρά έσοδα της TEN ανήλθαν σε 120,52 εκατ. δολάρια, ελαφρώς μειωμένα σε σχέση με τα 122,88 εκατ. δολάρια του πρώτου εξαμήνου του 2004.

Για το στόλο της TEN η μέση τιμή της χρονοναύλωσης ανά ημέρα (average time charter equivalent rate) ανήλθε σε 27.883 δολάρια το α' εξάμηνο του 2005 ενώ για την ίδια περίοδο του 2004 η μέση τιμή χρονοναύλωσης ανά ημέρα ήταν 26.744 δολάρια.

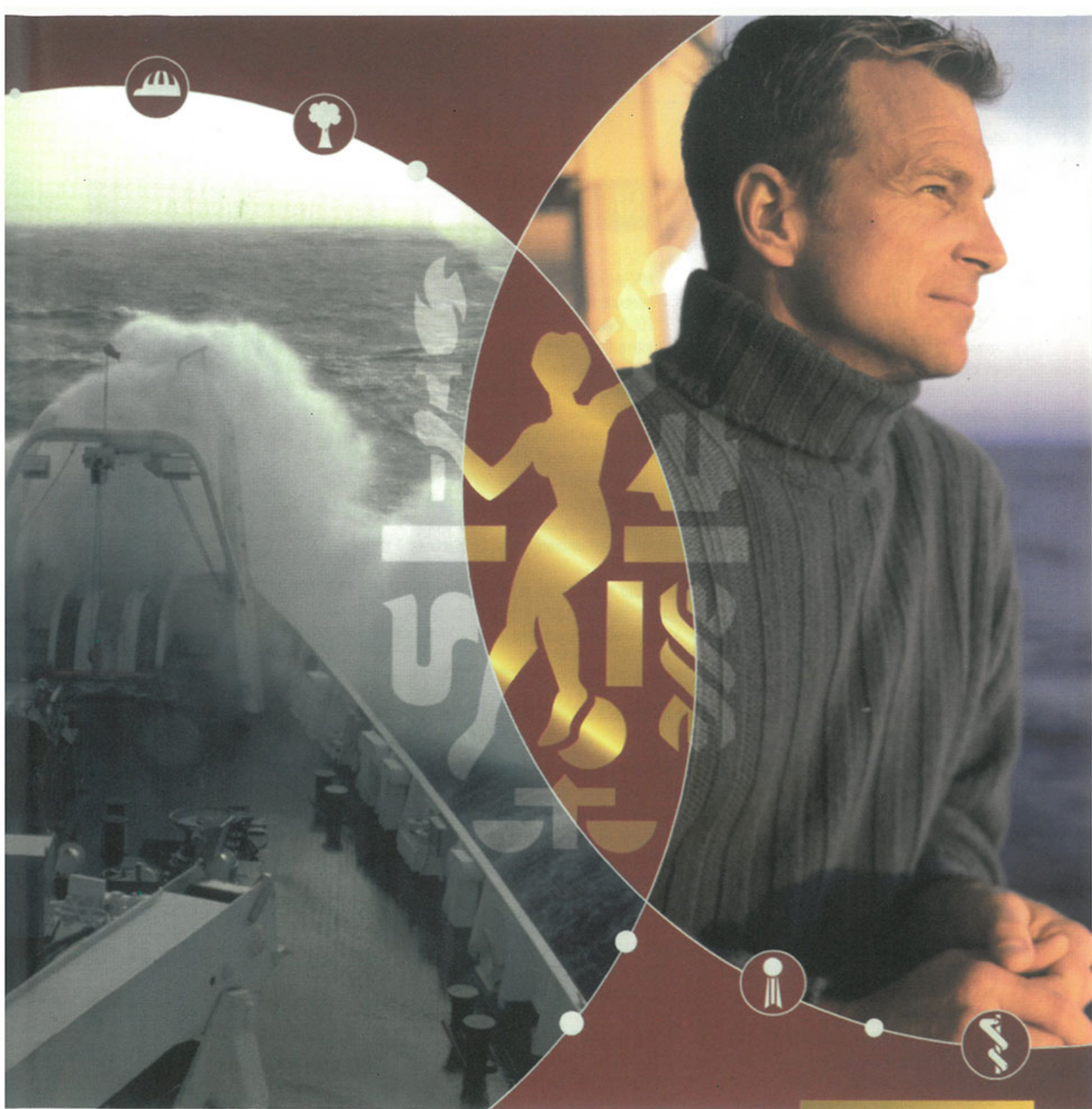
Η μέση τιμή χρονοναύλωσης ανά ημέρα (average time charter equivalent rate) για τις τέσσερις από τις πέντε κατηγορίες πλοίων (VLCC, Suezmax, Panamax και Handysize) ήταν υψηλότερη για το πρώτο εξάμηνο του 2005 σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2004.

Στο δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους τα καθαρά κέρδη της εταιρείας αυξήθηκαν κατά 39% και ανήλθαν σε 41,90 εκατ. δολ. (κέρδη ανά μετοχή 2,09 δολάρια) από 30,16 εκατ. δολάρια (κέρδη ανά μετοχή 1,62 δολ.) όπου είχε διαμορφωθεί την αντίστοιχη περίοδο του 2004.

Η TEN έχει σε εφαρμογή ένα σημαντικό επενδυτικό σχέδιο νέων ice class πλοίων ενώ από το 1997, οπότε ξεκίνησε το αναπτυξιακό της πρόγραμμα, έχει παραγγείλει 33 πλοία: 21 από τα οποία τα έχει ήδη παραλάβει και 12 νέα πλοία, τα οποία θα τα παραλάβει μέχρι το 2007.

Το Σεπτέμβριο αναμένεται, πάντως, η παραλαβή του ice class πλοίου τύπου Suezmax, «Eurohiki», το οποίο θα ναυλωθεί αμέσως από μεγάλη πετρελαϊκή εταιρεία για ένα χρόνο και με αρκετά ελκυστικό ναύλο.

Η TEN, επίσης, προχώρησε πρόσφατα σε επένδυση ύψους 5 εκατ. δολ. σε μια εταιρεία η οποία θα εκμεταλλεύεται ένα drilling rig, το οποίο βρίσκεται υπό κατασκευή στη Νότια Κορέα. ■



**Global technical excellence
closer to shipowners
closer to shipyards
wherever you are**

www.bureauveritas.com
www.veristar.com
www.bureauveritas.gr



Head Office: 92077 Paris-La Défense Cedex - France • Tel: 33(0)142915291 - Fax: 33(0)142915298 - email: info@bureauveritas.com
Greek Central office: 23, Etollkou str, 18545 Pireaus • Tel: +30(210)4063000 - Fax: +30(210)4063063 - email: grc_lpr@gr.bureauveritas.com

Πρότυπη συμφωνία για τον RINA



Οι κυπριακές αρχές στο πλαίσιο της διεύρυνσης των εξουσιοδοτήσεών τους προς τους αναγνωρισμένους οργανισμούς, μεταξύ των οποίων και του Ιταλικού Μηχανισμού (RINA), αναμένεται να υπογράψει τη σχετική νέα πρότυπη συμφωνία στις 29 Σεπτεμβρίου 2005 στη Λεμεσό. Η συμφωνία από την πλευρά του RINA θα υπογραφεί από τον κ. Stefano Bertilone, Business Area Manager for East Mediterranean, Black Sea and Middle East.

Η νέα πρότυπη συμφωνία, μεταξύ άλλων, θα διευρύνει τις υπάρχουσες εξουσιοδοτήσεις του RINA για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και έκδοση πιστοποιητικών σχετικών με τις ακόλουθες διεθνείς συμβάσεις:

- High Speed Craft Code - Res. MSC97 (73) -

MSC36(63)

- International Air Pollution Prevention (MARPOL Annex VI)
- International Convention on Harmful Antifouling System (AFS)
- ILO Convention on Crew Accommodation
- ILO Convention 147 - (DMS Circulars No 12/2002 and 19/2002)
- Harmonized safety Regime for Fishing Vessels >24 m (EU Directive 97/70/EC)

Ο RINA έχει παραδοσιακά μακροχρόνιες σχέσεις με την κυπριακή σημαία, αφού πολλά από τα πλοία που εντάσσονται στην κλάση του φέρουν τη σημαία αυτή.

Πρόσφατα παραδείγματα τα νεοεισελθόντα στη γραμμή Πάτρας - Ιταλίας E/G - O/G «Ionian King» και «Ionian Queen», καθώς και το Φ/Γ - O/G ■

Η αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης

Κοινή ευρωπαϊκή επιχείρηση κατά της λαθρομετανάστευσης με την επωνυμία «TRITON III» πραγματοποιήθηκε από τον επιχειρησιακό έλεγχο του Ευρωπαϊκού Κέντρου Θαλασσίων Συνόρων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.



Στην επιχείρηση, που έγινε σε περιοχές της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου, πήραν μέρος οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ελλάδας, Κύπρου, Ιταλίας και Μάλτας.

Στο συντονιστικό κέντρο της επιχείρησης, στο YEN, συμμετείχαν εμπειρογνώμονες από τη Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία και τη Ρουμανία, ενώ στα επιχειρησιακά μέσα επέβαιναν αξιωματικοί σύνδεσμοι από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με σκοπό την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης που διενεργείται μέσω θαλάσσης, αλλά και άλλων μορφών οργανωμένου εγκλήματος, διενεργήθηκαν αστυνομικοί έλεγχοι σε όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου σε προεπιλεγμένες θαλάσσιες περιοχές των χωρικών υδάτων των προαναφερόμενων κρατών.

Όσον αφορά τον ελλαδικό χώρο, πλωτά, χερσαία και εναέρια επιχειρησιακά μέσα του Λιμενικού Σώματος αναπτύχθηκαν στις θαλάσσιες περιοχές των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου και σε όλο το μή-

κος των νότιων ακτών της Κρήτης.

Οι ιταλικές Αρχές ανέπτυξαν τα επιχειρησιακά τους μέσα στις θαλάσσιες περιοχές της Κεντρικής Μεσογείου, σε όλη την έκταση νότια των νησιών Σικελίας, Παντελέριας και Λαμπετούσας.

Τα δε συγκεντρωτικά αποτελέσματα της επιχείρησης είναι τα εξής:

- Διενεργήθηκαν 210 έλεγχοι.
- Πραγματοποιήθηκαν 776 συλλήψεις λαθρομετανάστεων και
- Συνελήφθησαν 4 διακινητές.

Κοινή επιχείρηση

Εν τω μεταξύ, η Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για θέματα Δικαιοσύνης και Ασφάλειας με εκπρόσωπο τον J.L. De Brower και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με εκπρόσωπο το γενικό γραμματέα, καθηγητή Ιωάννη Τζώαννο, υπέγραψαν συμφωνία για τη χρηματοδότηση κοινής επιχείρησης με την επωνυμία «TRITON II».

Η επιχείρηση ανήκει στη Διαχειριστική Αρχή του ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού προγράμματος «ARGO» της Ε.Ε., το οποίο χρηματοδοτεί δράσεις σχετικές με τους τομείς της λαθρομετανάστευσης, των εξωτερικών συνόρων και του ασύλου.

Από το συνολικό προϋπολογισμό της επιχείρησης το 80% πρόκειται να καλυφθεί από πόρους της Ε.Ε. ■

Αύξηση του ορίου συμβάσεων



Τροποποίηση άρθρου του νόμου 2932/2001 προωθείται από τα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η προτεινόμενη τροποποίηση του άρθρου αφορά τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έως 5 χρόνια μέσω μειοδοτικών διαγωνισμών, αντί του ενός χρόνου που ισχύει σήμερα. Η ρύθμιση έχει σκοπό να προσφέρει την ευχέρεια στη Διοίκηση να σχεδιάζει και να υλοποιεί ολοκληρωμένες και μακροχρόνιες λύσεις σχετικά με την:

- Κάλυψη των αναγκών του επιβατηγού κοινού.
- Την εξασφάλιση της κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας με την ηπειρωτική και
- Την ακτοπολική εξυπηρέτηση συμπλεγμάτων νησιών. ■

Συνεχίζεται η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2005 ανήλθε στα 7.075,0 εκατομμύρια ευρώ έναντι 6.513,2 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου πενταμήνου του 2004.

Ειδικότερα, το μήνα Ιούνιο, το εισέρευσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.202,4 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.151,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Ιουνίου 2004, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 4,38%. ■

Να σταματήσει το Αιγαίο να βρίσκεται σε κατάσταση ημιπληγίας...

Συνάντηση με τον πρόεδρο του Συνασπισμού, Αλέκο Αλαβάνο, είχε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης. Η κοινή συνάντηση είχε στόχο την ενημέρωση του κ. Αλαβάνου σε θέματα όπως το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο των 3 δισ. ευρώ για την ανάπτυξη των λιμένων και τη ναυπήγηση νέων πλοίων στις άγονες γραμμές, η δρομολόγηση υδροπλάνων, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες του ΥΕΝ, του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, η εφαρμογή του προγράμματος ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και, τέλος, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Μετά τη συνάντηση, ο κ. Κεφαλογιάννης δήλωσε ότι ενημέρωσε τον πρόεδρο του Συνασπισμού για όλα τα θέματα του υπουργείου και ειδικότερα για το καυτό θέμα της ακτοπλοΐας, για το οποίο τον διαβεβαίωσε για την ασφάλεια των ακτοπλοϊκών γραμμών και την απρόσκοπτη

πρόσβαση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους των ταξιδιωτών προς τη νησιωτική Ελλάδα.

Στη συνέχεια, ο κ. Αλαβάνος επισήμανε ότι κεντρικό θέμα ήταν το ζήτημα των προβλημάτων στην ελληνική ακτοπλοΐα και δήλωσε χαρακτηριστικά: «Πρέπει να σταματήσει το Αιγαίο να βρίσκεται σε κατάσταση ημιπληγίας. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός νησιών, με έντονα προβλήματα κινητικότητας και σύνδεσης, είτε μεταξύ τους είτε με το κέντρο, τα οποία έχουν φτάσει σε ακραία σημεία. Αυτό είναι ιδιαίτερα αρνητικό για τους επισκέπτες, για τους κατοίκους των νησιών αυτών αλλά και για τον ίδιο τον τουρισμό, για την εξασφάλιση πόρων που είναι αναγκαίοι για την επιβίωσή τους το χειμώνα και



γενικότερα για την ανάπτυξή τους.

Να προσθέσω ότι είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό, εάν νησιά, όπως η Τήλος, η Λέρος ή η Αστυπάλαια, θα καταντήσουν να είναι βραχονησίδες στο Αιγαίο, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τη διάρθρωση των ζητημάτων εξωτερικής πολιτικής».

Καλώδια που ζυγίζουν έως 20% λιγότερο από αντίστοιχα της κατηγορίας

Προσέχουμε το ...

βάρος μας!

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

Τα επιχειρησιακά σχέδια του ΟΛΠ

Με σταθερά βήματα προχωράει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) στην υλοποίηση του επιχειρησιακού σχεδίου της εταιρείας σε όλους τους τομείς δραστηριότητάς της.

Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τις δηλώσεις του διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ, Νικόλαου Αναστασόπουλου, τα κέρδη του οργανισμού θα παρουσιάσουν σημαντική μείωση το α' εξάμηνο του 2005 σε σύγκριση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2004. Ο κ. Αναστασόπουλος αναφέρθηκε στις τελευταίες κινήσεις της διοίκησης, που στοχεύουν να κερδίσουν το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών εταιρειών, ανακοινώνοντας την απόκτηση αυτοκινούμενου γερανού που ήδη βρίσκεται στο Container Terminal και ο οποίος αναμένεται να αυξήσει κατά 10% την παραγωγική ικανότητα του ΣΕΜΠΟ.

Ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ ανακοίνω-



σε, επίσης, ότι το Δ.Σ. του Οργανισμού ενέκρινε τη μελέτη για την κατασκευή του προβλήτα Ι, ο οποίος θα μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία 5ης γενιάς. Η κατασκευή του προβλήτα Ι θα ενταχθεί στο Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο που υπογράφηκε μεταξύ του ΥΕΝ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Για τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν κατά τη διακίνηση των επιβατών τον Αύγουστο,

ο κ. Αναστασόπουλος υποστήριξε ότι ήταν εκτός φυσιολογικών πλαισίων και οφείλονταν σε «εισερχόμενη» καθυστέρηση από τη νησιωτική χώρα, η οποία δεν μπορούσε εύκολα να αντιμετωπιστεί.

«Το λιμάνι του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει τη διακίνηση ακόμα και 30-40% περισσότερων επιβατών. Φέτος τον Ιούλιο διακινήθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά άνω των 2 εκατ. επιβατών, ενώ τον Αύγουστο υπολογίζονται σε άνω των 2,5 εκατ. επιβατών», υπογράμμισε ο κ. Αναστασόπουλος.

Όσον αφορά την κρουαζιέρα, ο διευθύνων του Οργανισμού δήλωσε ότι η αύξηση είναι αρκετά ικανοποιητική, ενώ το 2006 προβλέπεται να εξεταστεί το ενδεχόμενο να λειτουργήσει και άλλος επιβατικός σταθμός εκτός από το σταθμό Ξαβερίου, ανάλογα με τη ζήτηση των εταιρειών, καθώς εκτιμάται ότι θα αυξηθεί περαιτέρω η τουριστική κίνηση. ■

50 χρόνια προσφοράς στη ναυτιλία



Σε κλίμα ιδιαίτερης συγκίνησης και με μεγάλη προσέλευση του ναυτιλιακού, και όχι μόνο, κόσμου της Χίου, γιορτάστηκαν τα 50 χρόνια από την ίδρυση της Σχολής Μηχανικών της Χίου. Την τελετή τίμησαν με την παρουσία τους οι απόγονοι των ιδρυτών της, οι κ. Ι. Κ. Καρράς με τη σύζυγό του, τα παιδιά του αείμνηστου Δημήτρη Χανδρή,

Γιάννης και Μιχάλης, καθώς και η κ. Μάρθα Γ. Πατέρα, σύζυγος του αείμνηστου ναυάρχου Λ.Σ. και εφοπλιστή Γεωργίου Μ. Πατέρα, δωρητή της Σχολής. Τον κ. Π. Τσάκο εκπροσώπησε ο διευθυντής του γραφείου της Χίου κ. Κ. Καραμανής.

Με την ευκαιρία αυτή επιδόθηκαν στους απογόνους των ιδρυτών και στους ευεργέτες της Σχολής αναμνηστικές πλακέτες. Αναμνηστικές πλακέτες επιδόθηκαν επίσης και σε δυο Α' μηχανικούς, οι οποίοι αποφοίτησαν πρώτοι από την πρώτη τάξη της Σχολής, στον κ. Δ. Κουτσουλιά για την περίοδο κατά την οποία

αυτή λειτουργούσε ως ιδιωτική και στον κ. Β. Μπουμπάρη για την περίοδο που λειτουργούσε ως δημόσια, καθώς και στο δήμαρχο Χίου, Μάρκο Μενή, απόφοιτο της Σχολής. Η έναρξη της τελετής πραγματοποιήθηκε από το Σεβασμιότατο Μητροπολίτη Χίου - Ψαρών και Οινουσσών κ. Διονύσιο.



Τις επετειακές ομιλίες παρουσίασαν οι κ. Ι. Θεοτοκάς, επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Αιγαίου, και ο πλοίαρχος Λ.Σ. Μιχαηλίδης Σταύρος, διοικητής της ΑΕΝ/Μ/Χίου. ■



CHARTWORLD SHIPPING CORPORATION



Η εταιρεία μας διαχειρίζεται φορτηγά, ψυγεία, χημικά πλοία με άριστη συντήρηση υπό Ελληνική και ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT.

Το 2002 ανανεώσαμε τον στόλο μας με την παραλαβή νεοαναπηγηθέντων πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας και υψηλών προδιαγραφών. Προσφέρουμε στα ικανά στελέχη μας συνεχή και σταθερή απασχόληση, ικανοποιητικούς μισθούς και επιδόματα, γρήγορη εξέλιξη και επιμορφωτικά σεμινάρια.

POSEIDONOS AVE. & ZISIMOPOULOU 2, GR - 166 74 ATHENS - GREECE. TEL: +30 210 8912000
TELEX: 214733-34-35, FAX: +30 210 8912049-50, www.chartworld.gr - e-mail: mail@chartworld.gr

Η ακτοπλοΐα σε αδιέξοδο

Σύμφωνα με προβλέψεις της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, τριάντα πέντε επιβατικά οχηματαγωγά, που σήμερα εξυπηρετούν νευραλγικές γραμμές, πρόκειται να αποσυρθούν ως το 2007.

Παρά τη μείωση, η οποία θα αγγίζει το 35% του σημερινού στόλου, οι παραγγελίες στα ναυπηγεία του εξωτερικού για καινούργια καράβια που θα εκτελούν δρομολόγια στο Αιγαίο, δεν υπερβαίνουν τις τρεις, ενώ μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει κινήσεις για αγορά μεταχειρισμένων.

Στόχος των ακτοπλοίων είναι η άρση του ορίου ηλικίας, αφού όπως υποστηρίζουν, πουθενά αλλού δεν ισχύει όριο ηλικίας και απόσυρσης για τα πλοία και η θέσπιση του στην Ελλάδα οδηγεί την ακτοπλοΐα σε αδιέξοδο.

Οι ακτοπλοίοι υποστηρίζουν, επίσης, ότι η 35ετία για την απόσυρση από τα δρομολόγια «θεσπίστηκε υπό ιδιαίτερα βεβαρημένες συναισθηματικά συνθήκες, λίγο μετά το ναυάγιο του "Εξπρές Σαμίνα" και σήμερα θα μπορούσε να επανεξεταστεί».

Από μεριάς του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας διαμηνύει ότι «ο νόμος δεν πρόκειται να καταργηθεί και αν νομίζουν οι εταιρείες ότι θα εκβιάσουν, "παγώνοντας" τις επενδύσεις τους και ακυρώνοντας τον εκσυγχρονισμό του στόλου, είναι γελασμένες».

Παρέμβαση στο ακτοπλοϊκό πρόβλημα έκανε και ο υπουργός Αιγαίου, Αριστοτέλης Παυλίδης, ο οποίος υποσχέθηκε λύσεις στα προβλήματα της ναυτιλίας και της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών. Ο κ. Παυλίδης ανέφερε χαρακτηριστικά, σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου στη Ρόδο, ότι «η κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή θα λύσει το ακτοπλοϊκό», ενώ δεσμεύτηκε ότι θα βρεθεί λύση για τα προβλήματα που παρατηρήθηκαν φέτος στην ακτοπλοΐα.

«Οι επεμβάσεις που γίνονται τώρα στο ακτοπλοϊκό σύστημα πιστεύω ότι θα συμβάλουν στην επίλυση του προβλήματος. Τονίζω τη λέξη πρόβλημα μελαγχολικά», είπε, «η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου να έχει πρόβλημα



πλοίων ακτοπλοϊκών.

»Το κληρονομήσαμε, βαριά κληρονομιά, και βεβαίως θα το λύσουμε. Θα μας βασανίσει, δεν επιλύεται εύκολα, αλλά η κυβέρνηση Καραμανλή θα λύσει το ακτοπλοϊκό. Και σύντομα», προσέθεσε ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Μιλώντας, δε, για τις συμβάσεις για τις άγονες γραμμές, ο κ. Παυλίδης τόνισε: «θα γίνουν συμβάσεις για ανάθεση υπηρεσίας δημόσιας, δηλαδή για τις λεγόμενες άγονες γραμμές, μέχρι πέντε χρόνια, αλλά με σύστημα, μέθοδο, προδιαγραφές».

Με τη σειρά τους οι ακτοπλοίοι απειλούν με αποκλεισμό επτά νησιών στη διάρκεια του χειμώνα, εάν δεν αρχίσουν το συντομότερο έργα αναβάθμισης των προβληματικών λιμανιών. Επί πλέον, προειδοποιούν ότι θα καταθέσουν αγωγές και μηνύσεις στην περίπτωση που τα πλοία παθαίνουν ζημιές εξαιτίας της ακαταληλότητας των λιμανιών.

Στο σχετικό υπόμνημα που απέστειλαν στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στους Ορ-

γανισμούς Λιμένων, επικαλούνται υπόμνημα και της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, σύμφωνα με το οποίο η κατάσταση στα περισσότερα λιμάνια της χώρας κρίνεται απαράδεκτη.

Τα λιμάνια που είναι προβληματικά είναι της Άνδρου, της Σύρου, της Σάμου, της Λέρου, της Πάτμου, της Φολεγάνδρου και των Κυθρήρων. Εκτός αυτών, προβληματικά χαρακτηρίζονται άλλα πέντε λιμάνια, μεταξύ αυτών, της Πάρου, της Σικίνου, της Καλύμνου και των Αντικυθήρων. Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ζητεί, επίσης, να γίνουν παρεμβάσεις και στο λιμάνι του Πειραιά.

Συγκεκριμένα, ζητούν τη δημιουργία χερσαίων υποδομών και επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των επιβατών, μέτρα καθαρισμού και εκβάθυνσης του λιμανιού σε ορισμένες περιοχές, καθώς και τη ματαίωση της εγκατάστασης του ΥΕΝ στο κτίριο της Ακτής Βασιλειάδης, επειδή -όπως υποστηρίζουν- θα δημιουργείται μεγάλος συνωστισμός αυτοκινήτων και πεζών. ■

Η MSC σαλπάρει για άλλα λιμάνια



Σε συμφωνία με την Αρχή Λιμένων της Λεμεσού προχώρησε η Mediterranean Shipping Company (MSC) για χρησιμοποίηση του κυπριακού λιμανιού ως διαμετακομιστικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η συμφωνία με τη

MSC, που σήμερα φέρνει στο λιμάνι της Λεμεσού 2.000 εμπορευματοκιβώτια την εβδομάδα, στο τελικό στάδιο της εφαρμογής πρόκειται να μετακινεί περί τα 400.000 εμπορευματοκιβώτια το χρόνο.

Σε ανακοίνωση της εταιρείας αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι «οι συνθήκες στο λιμάνι του Πειραιά συνεπάγονται για τη MSC ανυπολόγιστες ζημιές, το βάρος των οποίων η εταιρεία δεν έχει την πρόθεση να συνεχίσει να φέρει. Έχει βρει ήδη εναλ-

λακτικές λύσεις.

Εξασφάλισε την εκτέλεση μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων της και σε δύο ακόμα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα της Λεμεσού και της Βηρυτού». ■



Ask us about ... quality



DNV is the number one classification society in terms of

- > **Quality**
- > Technical competence
- > Customer care
- > Service delivery

Your reputation, your operations, your assets and your customers are the key factors in running a successful business. Your brand equity is important to you and your customers.

We operate in a partnership with our customers to support the quality of their operations with an unquestionable compliance with applicable rules, regulations and standards.

DNV is the number one quality provider of ship classification, with a focus on genuine customer care and advice. DNV-classed ships traditionally have a record of fewest port state detentions.

We aim to set the highest standards and we measure the results. That's quality.

Maritime Service Centre, Greece – 26-28, Akti Kondyli –
Piraeus 18545 – Greece
tel: +30 210 4100 200, fax: +30 210 4226 708 / 4220 621,
e-mail: Pirmar@dnv.com

MANAGING RISK



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

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

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



Your best investment in shipbuilding

26 - 29 sept. 2006



shipbuilding • machinery &
marine technology

international trade fair • hamburg



Hamburg Messe

Kyriaki Tsikalaki
Phone: (+ 30 - 2310) 32 77 33 · ahkthess@mail.ahk-germany.de

www.smm2006.com

ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Σε διαπραγματεύσεις η Alpha Tankers

Με τα ναυπηγεία Waigaoqiao της Σαγκάης βρίσκεται σε επαφές η ναυτιλιακή εταιρεία Alpha Tankers & Freighters για την κατασκευή δύο capsize, χωρητικότητας 177.000 dwt το κάθε ένα. Σε περίπτωση που ολοκληρωθεί η συμφωνία, η εταιρεία θα παραλάβει τα πλοία το β' εξάμηνο του 2008.

Το bulker «Bolina»

Έναντι 45 εκατομμυρίων δολαρίων αγόρασε η Diana Shipping το bulker Bolina, ναυπήγησε το 2004 και χωρητικότητας 73.000 dwt. Πρόκειται για την πρώτη αγορά πλοίου της εταιρείας μετά την είσοδό της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Στη συμφωνία περιλαμβάνεται διετές ναυλοσύμφωνο στην Bunge έναντι 25.000 δολαρίων την ημέρα.

Ρότα για το Nasdaq

Για το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης έβαλε πλώρη η ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Shipping. Η εταιρεία, που αυτήν την εποχή εξετάζει το ενδεχόμενο εισαγωγής της στο Nasdaq, διαθέτει έναν από τους ισχυρότερους ναυλωμένους στόλους containerships με 25 πλοία συνολικής χωρητικότητας 102.000 teu.



Η Danaos Shipping υπολογίζει ότι σε περίπτωση δημόσιας προσφοράς των μετοχών της μπορεί να ωφεληθεί κατά περίπου 300 εκατ. δολάρια. ■

Νέα παραγγελία του Ομίλου Καλλιμανόπουλου



Σε έναν εξειδικευμένο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας επενδύει, το τελευταίο διάστημα, η ναυτιλιακή εταιρεία Toisa Limited του Ομίλου Γρηγ. Καλλιμανόπουλου. Και αυτός είναι τα πλοία προηγμένης τεχνολογίας τα οποία μπορούν να αντιμετωπίσουν μελλοντικές παγκόσμιες ανάγκες σε πλοία υποστήριξης εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης, εξόρυξης πετρελαίου και αερίων.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Όμιλος Γρηγ. Καλλιμανόπουλου ανακοίνωσε από κοινού με τη διαχειρίστρια εταιρεία του, Sealion Shipping Ltd, που εδρεύει στη Μεγάλη Βρετανία, μια νέα παραγγελία τριών πλοίων DP PSV (Dynamically Positioned Platform Supply Vessel) στα ναυπηγεία Wuchang της Κίνας.



Τα τρία υπερμεγέθη πλοία τύπου VS483-MkII είναι προϊόν ενός ναυπηγικού σχεδίου της πλέον εξελιγμένης τεχνολογίας προγενέστερων τύπων πλοίων VS483-PSV που ήδη είναι δρομολογημένα στη Βόρεια Θάλασσα υπό τη διαχείριση της Sealion Shipping Ltd.

Η διαχειρίστρια εταιρεία της Toisa Limited σε συνεργασία με το ναυπηγικό γραφείο εκπόνησης κατασκευής των πλοίων υποστήριξης τύπου VIK

Sandvik ανέπτυξαν και βελτίωσαν το αρχικό σχέδιο και, όπως υπογραμμίζει ο Όμιλος, «τα πλοία αυτά θα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά στους ναυλωτές, οι οποίοι ήδη επεξεργάζονται σχέδια προκειμένου να επιτύχουν την καλύτερη εκμετάλλευσή τους».

Τα κύρια χαρακτηριστικά των τριών νέων πλοίων είναι:

Ολικό μήκος: 87,40 μ.
Πλάτος: 19,00 μ.
Βύθισμα: 8 μ.
DWT: 4.900 τόν.
Κύριες προωστήριες 2x3.000 kw
μηχανές: (8.200 BHP total)
Ωστικοί τριβείς
(Bow thrusters) 4x830 kw (1.100 BHP each)
Ελεύθερη επιφάνεια καταστρώματος: 1.020 m²
Ολικό βάρος φορτίου καταστρώματος: 3.000 tones
Χωρητικότητα δεξαμενής καυσίμων: 1.367 m³
Χωρητικότητα δεξαμενής
ποσίου ύδατος: 1.231 m³
Ξηρό φορτίο: 15.538 cu ft in 8 tanks
Χωρητικότητα δεξαμενής ιλύς (λάσπη): 5.805 bbls
Ήδη στα ναυπηγεία Wuchang της Κίνας ναυπηγούνται για λογαριασμό της Toisa Limited άλλα τρία πλοία παλλικών εφαρμογών υποστήριξης εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης (AHTS 12.000 BHP), εκ των οποίων τα δύο θα παραδοθούν εντός του τρέχοντος έτους και το τρίτο τον Ιανουάριο του 2006.

Επί πλέον, ο Όμιλος Γρηγ. Καλλιμανόπουλου έχει ήδη υπό ναυπήγηση στην Κίνα άλλα 9 πλοία, παραδοτέα από τέλη του 2005 έως και το 2007. ■

VISIT OUR NEW WEBSITE



www.hanseaticshipping.com

INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT - GLOBAL SERVICES



HANSEATIC
SHIPPING COMPANY LTD
Managing Owners & Operators

INTRANET



WEB MAIL



CONTACT US



HANSEATIC HOUSE,

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

Αποτελεσματικά μέτρα ζητεί η ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα



Η προώθηση και το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος είναι μία από τις βασικές προτεραιότητες της βρετανικής προεδρίας στον τομέα της πολιτικής των μεταφορών

Με δεδομένη αυτή την πολιτική βούληση αλλά και το γεγονός ότι σήμερα το ναυτικό επάγγελμα παρουσιάζει ύφεση στην Ε.Ε., αφού τα τελευταία χρόνια καταγράφεται σημαντική έλλειψη (30%) αξιωματικών ναυτικού και προσωπικού στους ευρωπαϊκούς στόλους, η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Ρόδη Κράτσα, μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ερωτά το Συμβούλιο Υπουργών για τα συγκεκριμένα μέτρα και χρονοδιαγράμματα όσον αφορά στην προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Η ευρωβουλευτής ζητεί επίσης και αποτελεσματικές πολιτικές για την καταπολέμηση της ανεργίας των ναυτικών, την προώθηση της εκπαίδευσης και καριέρας του προσωπικού των ευρωπαϊκών στόλων, την κινητικότητα και την εναρμόνιση των επαγγελματικών τους προσόντων. Ζητείται επίσης η διενέργεια μελετών και αναλύσεων για αποτίμηση της μέχρι σήμερα εφαρμογής του κοινοτικού κεκτημένου σε αυτό τον τομέα σε σχέση με την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ιδίως μάλιστα μετά τη διεύρυνση αφού η συμμετοχή ναυτικών κρατών-μελών, όπως η Κύπρος και η Μάλτα έχει αλλάξει τα δεδομένα και τις ανάγκες. «Για ναυτικές χώρες όπως η Ελλάδα, όπου η ανεργία των Ελλήνων ναυτεργατών αγγίζει το 25% τα τελευταία χρόνια και η απορρόφηση των σπουδαστών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού παραμένει χαμηλή, η λήψη και υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ενθάρρυνση των νέων, προκειμένου να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα, για καλύτερες συνθήκες εργασίας και επαγγελματικής εξέλιξης αποτελεί ουσιαστικό βήμα για την ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και οικονομίας.

Ήδη για το ναυτικό επάγγελμα έχουν δρομολογηθεί τους τελευταίους μήνες σημαντικές νομοθετικές ρυθμίσεις όπως η πρόσφατη τροποποίηση της Οδηγίας 2001/25/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών και η κύρωση της Σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας σχετικά με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών, αλλά πρέπει να αντιμετωπίσουμε το θέμα σφαιρικά και σε συνάφεια πάντα με την ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας», σημειώνει η κ. Κράτσα. ■



G&O SafePage 3000™



- Paging, Alarm & Info System
- EeX approved for use in hazardous areas
- Back-up of crew on duty
- Full freedom of movement
- Increased work efficiency
- Excellent coverage and sensitivity
- Various interfaces available to Alarm, Tank level, Valve control & PABX systems

The Wireless Info, Paging & (Dead Man) Alarm System

Gertsen & Olufsen AS

Savsvinget 4 · DK 2970 Hørsholm · Denmark · Tel: +45 45 76 36 00
Fax: +45 45 76 17 73 · info@gertsen-olufsen.dk · www.gertsen-olufsen.dk



**Sailing into the
next quarter.**

CYPRUS
Limassol

GERMANY
Hamburg

PHILIPPINES
Manila

UKRAINE
Odessa

LATVIA
Riga

USA
Miami

RUSSIA
St Petersburg



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

www.interorient.com

Σχετικά με άρθρο του καθηγητή κ. Αλκη Κορρέ, «Μειωμένος ο αριθμός των μικρών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών», που δημοσιεύτηκε στο 82ο φύλλο των «Ναυτικών Χρονικών», 08-09/2005, έχω να προσφέρω τις παρακάτω σκέψεις και γνώμες.

Ο ISM Code και ο Κώδικας ISPS έδωσαν τη χαριστική βολή στις μικρές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Υποθέτω ότι οι περισσότερες από όσες αναφέρονται στο έγκριτο άρθρο, έθεσαν τέρμα στη λειτουργία τους κατά την τελευταία κρίση της ναυτιλίας, 1998-2002, διότι δεν κατάφεραν να επιβιώσουν έως τη νέα άνοδο της αγοράς. Από τις μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αυτές που διαχειρίζονταν μεσογειακά πλοία είχαν ήδη δεχθεί τα πρώτα πλήγματα από προηγούμενες σο-

βαρές κρίσεις, όπως αυτή της 4ετίας 1983-1986. Πολλές από αυτές έθεσαν τότε τέρμα στη λειτουργία τους και σ' αυτό συνέτεινε κυρίως η κρατική αδιαφορία στο να ληφθούν άμεσα τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, η επιφυλακτικότητα των δανειοδοτριών τραπεζών και άλλοι γνωστοί λόγοι, συμπεριλαμβανομένης της αδυναμίας των φορέων να συμφωνήσουν σε θέματα κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η ελληνική ναυτιλία είναι πρόβλημα αναπόφευκτα του κράτους και των ιδιωτικών φορέων της. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου έχει σχέση με την απελευθέρωση της αγοράς εργασίας, τη δημιουργία ελληνικών φορέων δανειοδότησης και ναυτασφάλισης, την προώθηση της ναυτικής εκπαίδευσης, τη δημιουργία σύγχρονων ανταγωνιστικών λιμένων, ναυπηγικών και ε-

πισκευαστικών βάσεων και γενικά τη δημιουργία κατάλληλων ναυτιλιακών υποδομών, ώστε να διατηρηθούν στην Ελλάδα οι υπάρχουσες μικρές (και οι μεγάλες) ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά και να δημιουργηθούν κίνητρα για την εγκατάσταση νέων.

Η ιδέα του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής δεν είναι νέα. Ήταν και είναι απαραίτητη η υλοποίησή της για τη δημιουργία των υποδομών μιας εθνικής ναυτιλίας και την περιφρούρηση του σημαντικού αυτού εθνικού αγαθού. Σήμερα οι συνθήκες είναι πολύ ευνοϊκές. Απαραίτητο όμως είναι να ΟΜΟΝΟΟΥΜΕ, διαφορετικά και πάλι θα αποτύχουμε στους σκοπούς μας.

Μετά τιμής,

**Κώστας Θ. Γιαννακόπουλος, LL.M,
Δικηγόρος**

**Γεώργιος Κωνσταντίνου Σπανός
Ο δικός μας άνθρωπος**

Στις 26 Αυγούστου 2005 έφυγε από κοντά μας ένας δικός μας άνθρωπος της ναυτιλίας, ένας πολίτης του κόσμου, ο Γεώργιος Κωνσταντίνου Σπανός. Αυτοδημιούργητος, άρχισε να εργάζεται στη ναυτιλία από το 1960. Το 1972 ίδρυσε τον όμιλο επιχειρήσεων Spanos Maritime & Trading, του οποίου ήταν διευθύνων σύμβουλος. Αναπάντεχο, αιφνίδιο και απροσδόκητο, το άγγελμα του θανάτου του μας πόνεσε όλους. Ο εκλιπών γεννήθηκε στις 10 Φεβρουαρίου 1939 στην Ικαρία και ήταν άνθρωπος με πληθωρική προσωπικότητα. Μεγαλόθυμος, ευγενής, αλτρουιστής, ανυπερόβουλος, εργατικός, ευειδής, ευαίσθητος, ευθύς και υπερήφανος μέχρι το τέλος. Διακρινόταν ιδιαίτερα για την αγάπη του στη μάθηση και τη μόρφωση. Το ενδιαφέρον του δεν

περιοριζόταν μόνο σε θέματα οικονομικά ή της ναυτιλίας, αλλά επεκτεινόταν στη φιλοσοφία, τη λογοτεχνία και πάνω απ' όλα ήταν ένας σύγχρονος δέκτης της ιστορικής γνώσης. Συλλέκτης σπάνιων βιβλίων και χαρτών, άφησε πίσω του μια μεγάλη και ιδιαίτερα αξιόλογη πνευματική κληρονομιά.

Καλός οικογενειάρχης, εργοδότης, συνεργάτης και πάνω από όλα καλός φίλος με όλους.

Η ψυχραιμία του εντυπωσιακή ακόμα και στις πιο δύσκολες ώρες και το πείσμα του για συνέχεια, μια απάντηση πρόκλησης στις αντιξοότητες της ζωής.

Οι δραστηριότητές του, πολλές και ενδιαφέρουσες. Συμμετείχε ενεργά σε πολιτιστικούς ομίλους για την προώθηση θεμάτων ανάπτυξης, τέχνης και πολιτισμού και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς της ιδιαίτερης πατρίδας του της Ικαρίας.

Συμμετείχε ενεργά ως μέλος του Δ.Σ. των Θεσπιβάδ Ικαρίας, της Πανικαριακής Αδελφότητας, μέλος του συλλόγου Ικαρίων επιστημόνων. Επίσης, υπήρξε ιδρυτικό στέλεχος του Ινστιτούτου Ενέργειας και Φυσικών Πόρων, μέλος της Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, σύμβουλος σε θέματα μεταφορών του υπουργείου Εξωτερικών.

Επί σειράν ετών υπήρξε μέλος του συνδέσμου των Ελλήνων επιχειρηματιών που συνόδευσαν τον Έλληνα Πρόεδρο της Δημοκρατίας σε διάφορα ταξίδια και ειδικά σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

Η απουσία του άφησε πίσω κενό δυσαναπλήρωτο. Μ' αυτές τις λίγες γραμμές στέλνουμε το στερνό μας χαιρε, αποτινόντας φόρο τιμής στη μνήμη του. Ας είναι ελαφρύ το χέμα που τον σκεπάζει.

**Γιάννα Γκαβάκου
Δικηγόρος**

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρια 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





Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Του Γ. Γρηγοριάδη, Finance & Research
George Moundreas Company S.A.

Η αυξημένη συχνότητα στα ανεβο-κατεβάσματα της ναυλαγοράς τον τελευταίο καιρό κοντεύει να προκαλέσει... ναυτία, αλλά επιβεβαιώνει ότι η ναυλαγορά έχει δείξει τα χαμηλά της, ότι τα μέσα επίπεδα του τελευταίου μηνός είναι επίπεδα σταθερής στήριξης και ότι η ακλόνητη αναπτυξιακή πορεία των χωρών BRIC είναι σε θέση να υπερ-αντισταθμίζει, σε όρους όγκου μεταφορών, την αναπτυξιακή εξασθένηση που προκαλούν στις ανεπτυγμένες οικονομίες το πετρέλαιο και έκτακτα γεγονότα όπως αυτά στον αμερικανικό Νότο.



Πράγματι, δεν είναι τυχαίο ότι το νέο ισχυρό ανοδικό γύρισμα της ναυλαγοράς τις τελευταίες ημέρες, που είναι η τρίτη διακύμανση σε ένα μήνα, συμπίπτει με την ανακοίνωση της Asian Development Bank, πως αναθεωρεί την προ μηνών εκτίμηση για αύξηση του κινεζικού ΑΕΠ εφέτος από 8,5% σε 9,2%, και ότι η ινδική ανάπτυξη έφθασε το ρυθμό του 6,9%, παρά τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που μείωσαν ακόμα και την εντόπια παραγωγή του πετρελαίου. Εφ' όσον, λοιπόν, η σινοϊνδική ανάπτυξη, που τρέφεται με σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, δεν παρουσιάζει κανένα σύμπτωμα υποχώρησης και εφ' όσον οι ύλες αυτές αποτελούν το 70% των παγκόσμιων μεταφορών χύδην, η ζήτηση τονάζ Dry Bulk είναι τώρα πιθανότερο να παραμείνει ισχυρή. Υπάρχει, βέβαια, για την Κίνα και το αρνητικό στοιχείο της αύξησης του κόστους παραγωγής τους τελευταίους 12 μήνες, κατά 5,2%, κυρίως λόγω πετρελαίου, ενώ ο τιμάρθμος λιανικής αυξήθηκε μόνο 1,8%. Αυτό ερμηνεύεται από ορισμένους αναλυτές ως μείωση των επιχειρηματικών κερδών, που θα οδηγήσει σε μείωση των επενδύσεων και επιβράδυνση της ανάπτυξης. Η απάντηση είναι ότι αυτό το στοιχείο δεν μπορεί να υπερ-τονίζεται τόσο απλοϊκά και μεμονωμένα για τους παρακάτω λόγους:

1. Κάτι ανάλογο συνέβη και πέρυσι χωρίς συνέπειες, ενώ και εφέτος οι λιανι-

κές πωλήσεις αυξάνονται με το θωελλώδες 12,5%. Η υπερπαραγωγή βεβαίως ρίχνει τις τιμές στο εσωτερικό, αλλά επειδή η κινεζική οικονομία είναι προσανατολισμένη, έστω και υπερβολικά, στις εξαγωγές, εκεί διοχετεύουν την υπερπαραγωγή και από εκεί κερδίζουν περισσότερο οι επιχειρήσεις. Για παράδειγμα, οι εξαγωγές έφθασαν εφέτος μέχρι τον Αύγουστο τα \$ 60 δισ., έναντι \$ 32 δισ... για ολόκληρο το 2004.

2. Οι ξένες επενδύσεις δεν μειώνονται, γιατί δεν γίνονται με κριτήριο το έστω αυξανόμενο κινεζικό κόστος παραγωγής, αλλά με κριτήριο το απείρως υψηλότερο κόστος της χώρας προέλευσης των κεφαλαίων.
3. Η κερδοφορία των κεφαλαίων δεν είναι μόνο συνάρτηση του περιθωρίου κέρδους αλλά και άλλων παραγόντων που αφθονούν στην Κίνα, π.χ. όγκος παραγωγής και τζίρου, αύξηση παραγωγικότητας κ.λπ. Παράδειγμα περιθωρίων για αύξηση της παραγωγικότητας είναι η κατά 3,5 φορές μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας στην Κίνα από τις ΗΠΑ για την παραγωγή του ίδιου προϊόντος, εξαιτίας του απηρχαιωμένου εξοπλισμού, της ανεπιδέκτητης εργασίας, του καθυστερημένου management, του κρατισμού κ.ά.
4. Η οικονομική επέκταση σε μια οικονομία όπως η κινεζική θα συνεχίζεται αλματωδώς για πολλά χρόνια, όχι μόνον από τα κέρδη των επιχειρήσεων, αλλά και από την τεράστια προστιθέμενη αξία των έργων υποδομής και το μετασχηματισμό της οικονομίας από αγροτική σε βιομηχανική και υπηρεσίες, που αξιοποιούν ανυπολόγιστους αδρανείς σήμερα ανθρώπινους και φυσικούς πόρους.

Ως προς τις προοπτικές να προστεθεί και η πάσχουσα οικονομία των ανεπτυγμένων χωρών στον όγκο των μεταφορών κατά το προσεχές διάστημα, τα νέα θετικά στοιχεία των τελευταίων ημερών είναι:

- Η αποκατάσταση λιμένων και διακίνησης φορτίων στο Νότο των ΗΠΑ φαίνεται ότι είναι ταχύτερη του αναμενομένου. Ενθαρρυντική επίσης είναι η μείωση του εμπορικού ελλείμματος Αυγούστου, αλλά η πρώτη μέτρηση της μετα-«Κατρίνα» καταναλωτικής εμπιστοσύνης ήταν ανησυχητικά χαμηλή.
- Οι εξαγωγές της Γερμανίας παρουσιάζουν σημαντική ζωντότητα.
- Η επανεκκίνηση της κυβέρνησης Κοϊζούμι, που έβγαλε την Ιαπωνία από υπερ-δεκαετή ύφεση, εγγυάται συνέχιση της επιτυχούς πολιτικής. Επιβεβαιώνεται επίσης η δική μας πληροφορία για άλμα στο ρυθμό ανάπτυξης 3,3% το β' τρίμηνο και όχι 1,1% που ανέφεραν άλλες διεθνείς αναλύσεις.
- Η διεθνής κινητοποίηση επάνω από τη ερείπια της Νέας Ορλεάνης για την αντιμετώπιση της κερδοσκοπίας στα καύσιμα δεν θα μειώσει, βέβαια, την τιμή του πετρελαίου κατά \$ 30, που θεωρούν οι Γερμανοί ότι αντιπροσωπεύουν κερδοσκοπία, αλλά θα δώσει όπως φαίνεται ανάσα στην παγκόσμια οικονομία, την ανάπτυξη, την κατανάλωση και τις μεταφορές στους προσεχείς μήνες.

Η αντίληψη που άρχισε να επικρατεί πως ο σημερινός συσχετισμός ναύλων και τιμών τονάζ αντιπροσωπεύει ένα αποδεκτό επίπεδο ισορροπίας, και οι διαπραγματεύσεις, που υπέβρεσαν από εβδομάδες, άρχισαν να ζωηρεύουν τις συναλλαγές σε όλο το φάσμα του χύδην φορτίου.

Η πώληση του LOWLANDS TRADER, 172.500 dwt (2001, Nippon Kokan) προς \$ 62,25-63 εκατ. ίσως δεν είναι και τόσο αντιπροσωπευτική του επιπέδου τιμών, γιατί ήταν μια ανακύκλωση του πλοίου μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών. Πιο αντιπροσωπευτική ήταν η πώληση των THALASSINI AVRA και THALASSINI DOXA, 164.218 dwt (2001, Taiwan) en bloc προς \$ 68,4 το καθένα, με μοιρασμένα τα υπέρ και τα κατά της χρονοναύλωσης μέχρι το 2010 προς \$ 35.100/ημέρα. Είναι πάντως μακριά ο Φεβρουάριος που είχε πουληθεί το συνομήλο CAPE ARAXOS, 171.276 dwt (2001, Samho) προς \$ 75 εκατ., όμως το μεγαλύτερης ηλικίας τονάζ έχει προτιμηθεί πολύ περισσότερο. Το IKARIA, 129.237 dwt (1981, Mitsui) πουλήθηκε προς \$ 12,5 εκατ., σε σχέση με τα \$ 22 εκατ. που είχε πουληθεί τον Απρίλιο το συνομήλο LA MER, 138.166 dwt (1981, Mitsubishi).

Η μοναδική συναλλαγή Panamax, η πώληση του WELSPRING, 73.040 dwt (1996, Samsung) προς \$ 30,5 εκατ., φέρνει αναπόφευκτα στο νου τη συναλλαγή Απριλίου, οπότε Έλληνες αγόρασαν τα κατά μόλις ένα χρόνο νεότερα DENAK B και DENAK C, 73.370 dwt (1997, Halla) στο ύψος των \$ 42 εκατ. το καθένα συν \$ 1,5 εκατ. διαφυγόν κέρδος λόγω παράδοσης το Σεπτέμβριο.

Η τιμή πώλησης του Handymax TALISMAN, 45.693 dwt (1996, Tsuneishi) σε αγνώστους προς \$ 24 εκατ. είναι βέβαια ανάλογη με πρόσφατες συναλλαγές, αλλά σε σύγκριση με την προ διμήνου πώληση του παλαιότερου και μικρότερου



Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag



Agency, Brokerage, Bunkering

In 28 years GM International Services Limited has registered over 35 million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

28 years of professional service



**INTERNATIONAL
SERVICES
LIMITED**

GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04, Malta.
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821
Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 ECOCRD MW
e-mail: maritimeservices@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

Ναυτιλιακά Νέα



ATHINA SEA, 42.529 dwt (1994, Namura) προς \$ 24,75 εκατ. αντιπροσωπεύει μια μείωση των τιμών τουλάχιστον κατά \$ 4 εκατ., που εξηγεί γιατί τώρα οι συναλλαγές είναι ελκυστικές.

Το σημαντικότερο όμως στοιχείο των συναλλαγών των τελευταίων ημερών ήταν ότι η προσγείωση των τιμών τονάζ έφθασε και στα Handysize, που αντιστέκονταν σθεναρά επί τρίμηνο. Μεγάλος συμβιβασμός η τιμή των \$ 18,5 εκατ. που πουλήθηκε στην Pacific Basin το SOLAR OCEANIA, 28.251 dwt (1996, Kanasashi), όταν προ δύο εβδομάδων το παλαιότερο APEX GRANDEUR είχε πουληθεί προς \$ 23 εκατ. Επίσης, ένα προφανώς φτωχό TC Back έριξε την τιμή πώλησης σε Έλληνες του μοντέρνου CAPE JAFFA, 28.470 dwt (2001, Imabari) στα \$ 17 εκατ. Αλλά ούτε και το TETE OLDEDORFF, 31.651 dwt (2000, Saiki), που πουλήθηκε σε Έλληνες ψηλά στα \$ 27 εκατ., μπόρεσε να διατηρήσει ολόκληρη την πρόσφατη αξία του, αφού προ δύο εβδομάδων το μικρότερο συνομήλικο JOP, 28.075 dwt (2000, Bohai) είχε «πιάσει» τα \$ 29 εκατ. Τέλος, Έλληνες αγόρασαν en bloc τα MECTA SEA και TECAM SEA, 28.100 dwt (1984, Hitachi) προς \$ 16,5 εκατ. με 8 μήνες ναύλωση προς \$ 8.950/ημέρα, ενώ πολύ καλή τιμή για το μικρό του μέγεθος έπιασε το ARISTEOS, 17.832 dwt (1986, Osaka) που πουλήθηκε σε Ιταλούς προς \$ 8 εκατ.

Δεν υπάρχει εφέτος συγκρίσιμη Charter free συναλλαγή με την πώληση των VLCC's ELISABETH MAERSK, 308.491 dwt (1999, Hyundai) και ELSE MAERSK, 308.941 dwt (2000, Hyundai) προς \$ 115 εκατ. το καθένα. Τιμή όμως τόσο επάνω από τα \$ 100 εκατ. για VL της εξαιτίας είναι αντικειμενικά υψηλή και μπορεί να θεωρηθεί ανάλογη μόνο με την τιμή-ρεκόρ της πρόσφατης πώλησης του FOLK STAR, 300.000 dwt (1993, Daewoo) προς \$ 89,5 εκατ. Κατά τα άλλα, τα Products CAPELLA και GEMINI 1, 32.936 dwt (1995 & 1994, Ukraine) πουλήθηκαν en bloc σε Έλληνες προς \$ 24 εκατ., το χημικό IMO II III ILARIA D, 9.928 dwt (1993, Italy) πουλήθηκε προς \$ 18 εκατ. και το νεότευκτο KEMAL KA, 7.145 dwt (1/2005, China) πουλήθηκε προς \$ 14 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέσα στις μόνιμες πλέον συνθήκες σχεδόν ανύπαρκτης προσφοράς τονάζ για διάλυση και του άγριου ανταγωνισμού των Ινδών διαλυτών με το Bangladesh, οι Ινδοί συνέχισαν την... πατέντα που ξέρουν καλά, να αγοράζουν «as is» σε ικανοποιητικές τιμές. Έτσι, «άρπαξαν» πάλι το πλοίο της εβδομάδας, το M/T BAHIA DE POZUELOS, 63.911 dwt (1983, Hitachi) με παράδοση στη... Βενεζουέλα προς \$ 345/ldt.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ

Bulkcarriers

Owner	Builder	Type	DWT	Firm	Delivery	Price	Comments
Iolcos	Hudong	B/C	74.500	2	2008	\$ 36,5 m	
Metrostar*	Tsuneishi	B/C	82.000	3	2006/07		Resale
Metrostar	Imabari	B/C	180.000	2			
Drytank	CSBC Taiwan	B/C	75.000	2	2008	\$ 36 m	
T.B.N.	SWS Shanghai	B/C	177.000	2	2007	\$ 60 m+	Subject Signing

Tankers

Owner	Builder	Type	DWT	Firm	Delivery	Price	Comments
Roxana	GSI China	P/T	38.000	2	2008	\$ 40 m	

Φημολογείται επίσης η αγορά (resale) chemical tanker 16.500 DWT με παράδοση 2006 στα \$ 20 εκατ. Ελέγχουμε την ακρίβεια της σχετικής αναφοράς.

* Up to 8 units on order

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 • TOKYO

www.register-iri.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

- 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 ευρωπαϊκή ναυτιλία ως βιομηχανία και ως αγορά αποτελεί έναν συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο σε μια ιδιαίτερως παγκοσμιοποιημένη αγορά. Η έκρηξη του διεθνούς εμπορίου απέφερε θεαματικά κέρδη και συνεχή ζήτηση υπηρεσιών στις μεγάλες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ νέες μορφές συνεργασίας, συγχωνεύσεις εταιρειών και συμμαχίες μεταβάλλουν συνεχώς τα δεδομένα της αγοράς και αφορούν την Ε.Ε., αφού το 90% του εξωτερικού εμπορίου της και 43% του εσωτερικού πραγματοποιείται μέσω θαλασσίων μεταφορών. Η δε στρατηγική της Ε.Ε. για τις μεταφορές αποβλέπει στην αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα του τομέα αυτού. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ολοκληρώσει έναν κύκλο διαβουλεύσεων με τους ναυτιλιακούς παράγοντες και συνέταξε μια «Λευκή Βίβλο», στην οποία παρουσιάζονται οι προβληματισμοί όσον αφορά το ισχύον νομικό καθεστώς που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές.

Αναθεώρηση των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού των θαλασσίων μεταφορών



Της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα

Σήμερα, η ναυτιλιακή αγορά και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές κατατάσσονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες και η ενδεχόμενη αναθεώρηση αφορά ουσιαστικά αυτές: την αγορά liner, δηλαδή τις τακτικές γραμμές. Η κατηγορία αυτή από το 1875 έχει οργανωθεί στο σύστημα των Ναυτιλιακών Διασκέψεων με στόχο να εξασφαλισθεί μια σταθερότητα στην προσφορά, τη ζήτηση και τις τιμές στον κλάδο. Ναυτιλιακή διάσκεψη θεωρείται μια ομάδα τουλάχιστον δύο μεταφορέων-εφοπλιστών, που εκτελεί διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει οποιαδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στο πλαίσιο του οποίου τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους τους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών των υπηρεσιών.

Η απαίτηση των αναπτυσσόμενων χωρών για μεγαλύτερη συμμετοχή των στόλων τους σε τακτικά δρομολόγια οδήγησε τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) να υιοθετήσει, το 1974, τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων. Ο Κώδικας τέθηκε σε ισχύ το 1983, αποτελώντας την κύρια νομική βάση που διέπει τις τακτικές ναυτιλιακές γραμμές διεθνώς και τις διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ.

Από το 1986 ο κανονισμός 4056/86 του Συμβουλίου θεσπίζει απαλλαγή στις «διασκέψεις» από τους κανόνες της πολιτικής ανταγωνισμού (άρθρα 85 και

86 της ΣΕΚ) υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όρους και υποχρεώσεις. Η απαλλαγή επιτρέπει στις διασκέψεις να εφαρμόζουν διάφορες τακτικές όπως ο συντονισμός των ωραρίων των πλοίων, ο καταμερισμός και η συχνότητα των δρομολογίων, ο καταμερισμός φορτίου και εσόδων ανάμεσα στα μέλη, η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας κ.ά., αλλά και τη δυνατότητα για καθορισμό των ναύλων και της διαχείρισης της προσφοράς των πλοίων, που αποτελεί την ουσιαστική παρέκκλιση από τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Παράλληλα, επιτρέπει και τις ελεύθερες συναλλαγές, γεγονός που σημαίνει ότι διαφυλάσσεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (αουτσάιντερ). Στόχος του κανονισμού αυτού ήταν να εξασφαλισθεί η σταθερότητα στις μεταφορές χωρίς να παρακωλύεται ο ανταγωνισμός.

Σήμερα, συναντούμε 150 διασκέψεις διεθνώς, από τις οποίες 28 αφορούν προορισμούς από και προς την Ε.Ε. Από τα κράτη-μέλη που εμπλέκονται με τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών (liner) είναι η Δανία, η Γερμανία, η Ιταλία, οι Βαλτικές Χώρες και η Κύπρος. Βάσει των τελευταίων διαθέσιμων στοιχείων (UNCTAD - 2003, Storfjord - 2003), είναι σημαντικό να τονισθεί ότι το 60% της συνολικής αξίας του διεθνούς ναυτικού εμπορίου μεταφέρθηκε μέσω των τακτικών γραμμών (διασκέψεις) ενώ από τα 5,9 δισ. τόνους που μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης το 2002, κάτι παραπάνω του 25% μεταφέρθηκε από αυτές. Η δεύτερη μεγάλη κατηγορία αποτελείται από τις αγορές international tramp vessel services (υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία), δηλαδή τα μη προγραμματισμένα δρομολόγια. Οι υπηρεσίες αυτές πραγματοποιούνται ως μη προγραμματισμένα δρομολόγια ενώ οι ναύλοι υπόκεινται σε ελεύθερη διαπραγμάτευση βάσει της προσφοράς και της ζήτησης. Ο εν λόγω κανονισμός αναφέρεται και στις υπηρεσίες cabotage (θαλάσσιες ενδομεταφορές, μεταφορές δηλαδή αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους-μέλους), οι οποίες διέπονται από ένα ειδικό καθεστώς «ελεύθερου ανταγωνισμού» βάσει του κανονισμού 3577/92, που επιτρέπει δυνητικά κά-

ποιες παρεκκλίσεις στα κράτη-μέλη για την ικανοποίηση στόχων συνοχής και κοινωνικής πολιτικής στις μεταφορές (π.χ. κρατικές επιδοτήσεις για συγκεκριμένα δρομολόγια σε απομακρυσμένα νησιά, συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σε πλοιοκτήτες για επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών κ.ά.). Ας σημειώσουμε ότι για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής η Ελλάδα είχε δικαίωμα μη εφαρμογής του κανονισμού έως και την 1η Ιανουαρίου του 2004, οπότε και άρχισε να ισχύει το καθεστώς του.

Στο γενικότερο ευρωπαϊκό πλαίσιο απελευθέρωσης των υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές, όπως έχει ζητήσει από το 2000 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισαβώνας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της για την αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86.

Ως προς την αναθεώρηση των ναυτιλιακών διασκέψεων η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν αιτιολογείται πλέον η διατήρηση της απαλλαγής, αφού η σταθερότητα των τιμών μπορεί να επιτευχθεί από άλλες, λιγότερο περιοριστικές μορφές συνεργασίας. Θα αξιολογήσει αν είναι σκόπιμο να καταργήσει την ισχύουσα απαλλαγή κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις και εκτιμώντας τις προτάσεις του κλάδου και των ενδιαφερομένων.

Ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, η Επιτροπή προτείνει να υπαχθούν οι υπηρεσίες αυτές στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1/2003 (πλήρης ανταγωνισμός). Για να βοηθηθούν οι φορείς του κλάδου υπηρεσιών μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία να αξιολογούν ιδίως ορθά τις μεταξύ τους «συμφωνίες για από κοινού παροχή υπηρεσιών» και για να διευκολυνθεί η ατομική αξιολόγηση των συμφωνιών συνεργασίας από τους μεταφορείς και τις ομαδικές συμφωνίες συνεργασίας (μπαλκ πουλ), η Επιτροπή θα διερευνήσει το ενδεχόμενο έκδοσης κάποιας μορφής κατευθυντήριων γραμμών με τρόπο που απομένει να προσδιοριστεί.





Στα θέματα που εγείρει η αναθεώρηση, και ύστερα από επαφές με τους εμπλεκόμενους φορείς, ως εισηγήτρια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, κατέληξα στις παρακάτω θέσεις:

- Η υφιστάμενη εδώ και περίπου 19 χρόνια εξαίρεση για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών έχει επιτύχει να διασφαλίσει τακτικές και αξιόπιστες

πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Τακτικών Ναυτιλιακών Γραμμών (ELAA) περιέχει ενδιαφέροντα στοιχεία, τα οποία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τη σύνταξη του νέου κανονισμού, ο οποίος θα μπορούσε να έχει μια περιορισμένη χρονική ισχύ 5 ετών μέχρι τη νέα αξιολόγηση. Το χρονικό αυτό διάστημα θα μπορούσε να αποτελέσει την ευκαιρία για την Επι-

τροπή να επαναδιαπραγματευθεί τον Κώδικα της UNCTAD του 1974 για τις διασκέψεις. Χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή γιατί η αλλαγή αυτή στην Ε.Ε. μπορεί να επιφέρει διεθνή απορρύθμιση.

- Για την υπαγωγή των ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramp) στις διατάξεις του κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου, ο οποίος αφορά την «εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης» και θεωρώ ότι η προσέγγιση της «Λευκής Βίβλου», όπως παρουσιάζεται παραπάνω, μπορεί να γίνει αποδεκτή.

- Για τις υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών (cabotage), επειδή ακριβώς εκτελούνται μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους-μέλους και δεν επηρεάζουν το διακοινοτικό εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών (άρθρο 81 και 82), εκτιμώ ότι δεν συνίσταται ανάγκη και νομική υποχρέωση υπαγωγής του τομέα αυτού στις διατάξεις του κανονισμού 1/2003.

Εν κατακλείδι, πιστεύω ότι για την προσπάθεια αναθεώρησης των κανόνων ανταγωνισμού των θαλάσσιων μεταφο-

ρών θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο να μην πληγεί η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου, να εξασφαλισθούν τακτικές και αξιόπιστες δρομολογιακές συνδέσεις με ανταγωνιστικούς ναύλους για όλους, δηλαδή τα μέλη και μη μέλη των ναυτιλιακών διασκέψεων αλλά και τους ανταγωνιστές τους (ανεξάρτητοι φορείς), τους πελάτες τους (φορτωτές) και τους τελικούς καταναλωτές, αλλά και να προστατευθούν οι μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποφεύγοντας τα μεγάλα ολιγοπώλια. Παράλληλα, η αναθεώρηση θα πρέπει να συνάδει με την πολιτική που προωθεί η Ένωση για τη δημιουργία θαλάσσιων λεωφόρων, δηλαδή συγκεκριμένες θαλάσσιες συνδέσεις που παρέχουν ταχείες αποτελεσματικές υπηρεσίες για τους μεταφορείς αλλά και τους καταναλωτές. ■



δρομολογιακές συνδέσεις με ανταγωνιστικούς ναύλους. Παράλληλα, το σημερινό καθεστώς των διασκέψεων τακτικών γραμμών εμφανίζεται πολύ πιο «φιλελεύθερο» σε σχέση με το παρελθόν, ενώ διατηρεί παράλληλα την ισορροπία μεταξύ μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων και αποτρέπει τα ολιγοπώλια, τα οποία έχουν την τάση να δημιουργούνται στην αγορά αυτή.

- Η πρόθεση της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86, με τρόπο ώστε να διασφαλισθεί ο σεβασμός των κανόνων ανταγωνισμού, κυρίως με τον αποκλεισμό της δυνατότητας του εκ των προτέρων καθορισμού των ναύλων, βαδίζει στη σωστή κατεύθυνση. Η δημιουργία ενός συστήματος, το οποίο θα επιτρέπει την ελεύθερη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με την αγορά αποτελεί λογική οδό. Η



ALONGSIDE SINCE 1998

Thomas Miller (Hellas) Limited
5th Floor
93 Akti Miaouli
Piraeus 18538
Tel +30 210 429 1200



UK P&I CLUB



Η Gratia Εκδοτική ταξιδεύει και επικοινωνεί με τους απανταχού παρατηρητές της ελληνικής ναυτιλίας



οποίο διανέμεται δωρεάν εντός και εκτός της Ελλάδας, με σκοπό την προβολή της Αθήνας ως ενός αξιοσημείωτου ταξιδιωτικού προορισμού. Οι επισκέπτες στο περίπτερο της εταιρείας ήταν πολυάριθμοι και το ενδιαφέρον τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για την πόλη των Αθηνών αξιοσημείωτο. Είναι πασιφανές ότι οι διε-

Σε μία από τις διαρκείς και συνεχιζόμενες κινήσεις επικοινωνίας των «Ναυτικών Χρονικών» με τις σημαντικές ναυτιλιακές κοινότητες τόσο της Ευρώπης όσο και της Ασίας, η συντακτική και εμπορική ομάδα της Gratia Εκδοτικής επισκέφθηκε τη ναυτιλιακή έκθεση Ship & Port Arabia 2005 που διεξήχθη στο Ντουμπάι από 3 έως 5 Σεπτεμβρίου. Το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» συμμετείχε ως χορηγός επικοινωνίας αλλά και ως υποστηρικτής της έκθεσης με κύριο σκοπό την επικοινωνία της τοπικής οικονομικής κοινότητας με την ελληνική ναυτική και ναυπηγοεπισκευαστική οικογένεια.

Παράλληλα, στόχος της εκδοτικής εταιρείας ήταν η αειθαλής ενημέρωση της συγκεκριμένης περιφέρειας για την πορεία της ελληνικής οικονομικής και ναυτιλιακής ζωής. Τα «Ναυτικά Χρονικά» πρόβαλαν, επικοινωνώντας επίσης την αγγλική ιστοσελίδα του περιοδικού, αλλά και το δωρεάν μηνιαίο newsletter, που ήδη αποστέλλεται σε μια εξαιρετικά μεγάλη βάση συνδρομητών και αναφέρεται στα επιτεύγματα της ελληνικής πολιτείας και του ελληνικού εφοπλισμού. Επιπροσθέτως στην έκθεση συμμετείχε και το νέο περιοδικό της Gratia Εκδοτικής, «Life in Capital A», το



θνείς οικονομικοί κύκλοι παρακολουθούν και επιδιώκουν στενές συνεργασίες με τον ελληνικό εφοπλισμό και επικροτούν τις εξαιρετικές επιδόσεις του σε αυτή την εξαιρετικά κρίσιμη διεθνή πολιτική και οικονομική περίοδο.



Με αυτόν το γνώμονα η διεύθυνση της Gratia Εκδοτικής αποφάσισε τη διαρκή παρουσία του περιοδικού σε σημαντικές εκθέσεις του εξωτερικού με ουσιαστικό στόχο την προβολή της ελληνικής ναυτιλιακής, τεχνολογικής και βιομηχανικής δύναμης σε διεθνείς αγορές.

Ο ελληνικός ειδικός Τύπος, που καταγράφει και αναλύει τις αξιοσημείωτες επιδόσεις της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας -και ιδιαίτερα η νέα γενιά εκδοτών-, οφείλει να αποβάλει την εσωστρέφεια που διέκρινε τους παλαιότερους εκδότες του χώρου και να ανασυγκροτηθεί σε υγιείς οικονομικές και επιχειρηματικές βάσεις, που θα επικουρούν τις προσπάθειες του ελληνικού εφοπλισμού και δεν θα στηρίζονται ασφυκτικά στη γενναιόδωρη διάθεση για αρωγή του.

Στόχος λοιπόν της εταιρείας μας είναι η διαρκής συμμετοχή σε εκθέσεις στο Λονδίνο, στη Μέση Ανατολή, στα Βαλκάνια (Κωνσταντινούπολη) και στη Βόρεια Ευρώπη (Αμβούργο, Αγία Πετρούπολη). Σε αυτό το πλαίσιο η εταιρεία εξασφάλισε τη συμμετοχή της στην επόμενη έκθεση Ship & Port Arabia, που θα διεξαχθεί στην Ντόχα του Κατάρ το Σεπτέμβριο του 2006.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη συμμετοχή των περιοδικών της εταιρείας μας σε εκθέσεις εντός και εκτός των συνόρων μας, αλλά και για γενικότερες πληροφορίες σχετικά με τις διεθνείς ναυτιλιακές και τουριστικές εκθέσεις που λαμβάνουν χώρα, οι εκλεκτοί αναγνώστες μας μπορούν να επικοινωνούν με το εμπορικό τμήμα της Gratia Εκδοτικής. ■

Makes Sealing Fun!



Simplex-Compact Seals

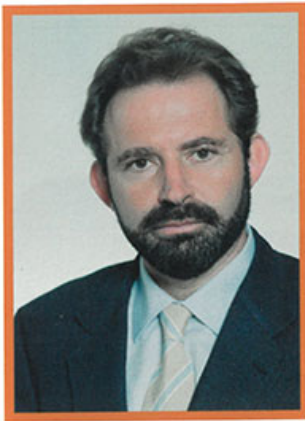
More than 50 years of know-how makes us one of the leaders in sterntube seals' technology. Safe and reliable, the right solution for your vessel. Go for it – contact us!

B+V Industrietechnik GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: salesms@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

B+V Industrietechnik



ThyssenKrupp



«Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης»

«Κοινωνοφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης»

Συνέντευξη στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Η ανανέωση της ηγεσίας

Πρόσφατα τα προεδρεία των Δ.Σ. των δύο ιδρυμάτων «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» και «Κοινωνοφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» ανανεώθηκαν μετά τις παραιτήσεις των κ. Στυλιανού Α. Παπαδημητρίου, Παύλου Ι. Ιωαννίδη και Απόστολου Γ. Ζαμπέλα. Τα ηνία των διοικήσεων ανέλαβε η νεότερη γενιά, πρόσωπα τα οποία επί σειράν ετών έχουν κριθεί ως προς την αποτελεσματικότητα και απόδοση των ικανοτήτων τους. Το νέο προεδρείο των Ιδρυμάτων απαρτίζεται πλέον από τους κ. Αντώνιο Σ. Παπαδημητρίου, 50 ετών, δικηγόρο και οικονομολόγο, ως πρόεδρο και ταμία και των δύο Ιδρυμάτων, Ιωάννη Π. Ιωαννίδη, 51 ετών, οικονομολόγο, αντιπρόεδρο και των δύο Ιδρυμάτων, και Γεώργιο Α. Ζαμπέλα, 49 ετών, αρχιτέκτονα, γραμματέα και των δύο Ιδρυμάτων.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» συνάντησαν στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας Springfield Shipping Co. Panama τη νέα ιεραρχία των ιδρυμάτων και συζήτησαν διεξοδικά για τις ανανεωμένες θέσεις τους, τις προοπτικές της ναυτιλιακής εταιρείας του ομίλου και τους προβληματισμούς τους για το ευρύτερο ναυτιλιακό περιβάλλον.



Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στην αλλαγή της κεφαλής του προεδρείου του Ιδρύματος, αυτή τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο;

Αντ. Παπαδημητρίου: Η συγκεκριμένη χρονική στιγμή επελέγη λόγω του οικονομικού έτους του Ιδρύματος, το οποίο έληγε στις 30.6.2005.

Η σκέψη για την ανανέωση της ηγεσίας του Ιδρύματος ουσιαστικά ξεκίνησε από το 1986. Η αρχή έγινε από την ίδια τη Χριστίνα Ωνάση, η οποία από τότε έλεγε, χαριτολογώντας, χαρακτηριστικά στους κ. Παύλο Ιωαννίδη, Στέλιο Παπαδημητρίου και Απόστολο Ζαμπέλα ότι: «You are not spring chickens». Από τότε, λοιπόν, ξεκίνησε ένα σχέδιο ανανέωσης με την εισδοχή νέων, χαμηλόβαθμων στην ιεραρχία, στελεχών.

Προσωπικώς το 1984 άρχισα ως νομικός σύμβουλος κατά περίπτωση σε ορισμένες υποθέσεις, ενώ το 1986 προσελήφθη με πάγια αντιμισθία. Ακολούθησαν οι κ. Ιωαννίδης και Γιώργος Ζαμπέλας. Όλοι μας αρχίσαμε από τις χαμηλότερες θέσεις και σιγά σιγά εξελιχθήκαμε παράλληλα με την πορεία του Ιδρύματος.

Κάποια στιγμή η παλαιότερη γενιά αποφάσισε ότι ήρθε η ώρα της ηλικιακής αλλαγής.

Όπως σε κάθε επιχείρηση που σέβεται τον εαυτό της, αυτή η εναλλαγή δεν έγινε στην τύχη αλλά βάσει προγραμματισμού, με άτομα που έχουν επιλεγεί εκ των προτέρων και έχουν ελεγχθεί ως προς την απόδοση της εργασίας τους και την πίστη τους στο Ίδρυμα.

Αυτή η αλλαγή του προεδρείου αντικατοπτρίζει τις αλλαγές προσωπών (νεότερων ηλικιών) που παρουσιάζονται και στο διεθνές σκηνικό τόσο στις πολιτικές όσο και στις οικονομικές ηγεσίες;

Αντ. Παπαδημητρίου: Η παρατήρησή σας είναι σωστή. Είναι η γενιά των «baby boomers», που αντικαθιστά σταδιακά τη γενιά όσων ανδρώθηκαν αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Και είναι φυσιολογικό. Είσαι σε μια ηλικία που έχεις παρουσιάσει το έργο σου και είσαι ώριμος πλέον να αναλάβεις περαιτέρω καθήκοντα και ευθύνες.

Ποιες είναι οι κυριότερες συνιστώσες που απασχολούν τη νέα διοίκηση; Ποια είναι τα θέματα που θέλετε να συνεχίσετε και ποιες αλλαγές θέλετε να προωθήσετε;

Αντ. Παπαδημητρίου: Όπως ανέφερα εμείς συμμετείχαμε ήδη στην ομάδα διοίκησης, δεν ξεκινήσαμε σήμερα. Έτσι η αλλαγή δεν ήταν επί της ουσίας, «αλλάξαμε καπέλο», αλλά τα καθήκοντα που είχαμε πριν, τα συνεχίζουμε και σήμερα.

Ο κ. Ιωαννίδης συνεχίζει να είναι ο επικεφαλής του ναυτιλιακού τμήματος του ομίλου, ο κ. Ζαμπέλας των ακινήτων και εγώ επικεφαλής του χρηματοοικονομικού τομέα, υπεύθυνος για τα μεγάλα προγράμματα και συντονιστής της εκτελεστικής επιτροπής.

Επομένως, δεν υπάρχει ουσιαστική αλλαγή όσον αφορά το επιχειρηματικό Ίδρυμα.

Κύριε Ιωαννίδη, ποιες είναι οι προοπτικές σχετικά με το ναυτιλιακό κομμάτι του ομίλου;

Ιω. Ιωαννίδης: Κύριο κομμάτι της δραστηριότητας του ομίλου είναι τα tankers, και ειδικότερα αυτά της μεταφοράς αργού πετρελαίου. Αυτή τη χρονική περίοδο με την άνοδο της ναυλαγοράς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες πήγαν αρκετά καλά, οι περισσότεροι δε έχουν εξυγιάνει τις επιχειρήσεις τους και η ελληνική ναυτιλία γενικότερα έχει πάρει ζωή τουλάχιστον για μια γενιά ακόμα.

Από τη δική μας πλευρά περιμένουμε, όπως και αρκετοί άλλοι, δοθείσης ευκαιρίας, να επενδύσουμε πάλι είτε σε νεότευκτα πλοία είτε σε μη. Άλλωστε, από τη διαθήκη του αείμνηστου Αριστοτέλη Ωνάση υπάρχει αυτός ο όρος, να συνεχίσει δηλαδή ο όμιλος την ενασχόλησή του με τη ναυτιλία.

Δεν έχουμε κάνει, βεβαίως, μεγάλα ανοίγματα και οι επιλογές μας είναι πολύ προσεκτικές. Γενικότερα, μια εταιρεία για να είναι υγιής πρέπει να επανεπενδύει μέρη των κερδών της. Γι' αυτόν το λόγο ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης είχε επισημάνει ότι μέρος των κερδών από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, της ακίνητης περιουσίας και της διαχείρισης του ρευστού θα είχε βάλει μια φόρμουλα: περίπου το 40% να εισρέει στο Ίδρυμα ενώ το υπόλοιπο 60% να μένει για επένδυση και επανεπένδυση μέσα στο καθαρά επιχειρηματικό σκέλος του ομίλου.

Ειδικότερα στο ναυτιλιακό κομμάτι, πολιτική του Ιδρύματος είναι η αποφυγή μείωσης του στόλου.

Η ναυτιλιακή εταιρεία αυτή τη στιγμή διαθέτει ένα μοντέρνο στόλο με μέση ηλικία, κυρίως στα tankers, 7-8 ετών, ενώ στα φορτηγά πλοία αναμένουμε την κατάλληλη ευκαιρία για να προβούμε σε ανανεώσεις.

Παράλληλα επιζητούμε να έχουμε συναλλαγές με τους καλύτερους ναυλωτές, ενώ όλα μας τα tankers είναι αποδεκτά από τις μεγαλύτερες πετρελαιοτικές εταιρείες. Απότοκο αυτής της προσπάθειας, που έχουμε επενδύσει όλα αυτά τα χρόνια στο όνομα της ασφάλειας και της ποιότητας, είναι το κάτωθι γεγονός: Όταν η μεγαλύτερη πετρελαιοτική εταιρεία του κόσμου, η Exxon Mobil, αποφάσισε κάποια στιγμή να χτίσει δύο πλοία, ήμασταν η πρώτη εταιρεία που επικοινωνήσαμε για συνεργασία. Τη δεδομένη στιγμή αποφασίσαμε από κοινού με τον κ. Πέτρο Ιω. Γουλανδρή να δημιουργήσουμε ένα συνεταιρισμό, ο οποίος και έφερε εις πέρας αυτό το έργο.

Όπως γνωρίζετε, ο Αριστοτέλης Ωνάσης ήταν ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Εδώ και 30 χρόνια μεταφέραμε στη ναυτιλιακή εταιρεία τον τρόπο σκέψης και λειτουργίας, ειδικά σε θέματα εκπαιδευτικά, της αεροπορίας. Μπορώ να πω ότι είμαστε πρωτοπόροι και καινοτόμοι σε πολλά θέματα: αν σκεφτείτε ότι προ 30 ετών ξεκινήσαμε να στέλνουμε τα πληρώματά μας σε simulators στο Σαουθάμπτον και στην Γκρενόμπλ προκειμένου να αυξήσουν την εμπειρία τους και τις ικανότητές τους. Είμαστε οι πρώτοι που εισαγάγαμε τα Manuals, τα Check Lists, Casualty Reports κ.λπ. Τότε γελούσαμε μαζί μας και έφτασε η δεκαετία του '90 για να μάθει να τα χρησιμοποιεί

και η υπόλοιπη ναυτιλία.

Ποιος ήταν ο εμπνευστής αυτών των πρωτοποριακών ιδεών, κ. Ιωαννίδης;

Ιω. Ιωαννίδης: Ήταν ο Παύλος Ιωαννίδης, που είχε μια σημαντική εμπειρία στην Ο.Α. Όταν αργότερα ήρθε στη ναυτιλιακή εταιρεία έφερε μαζί του όλες αυτές τις καινοτόμες ιδέες.

Ο αγώνας μας σήμερα είναι η συνέχιση της ποιότητας και ασφάλειας, ζητήματα για τα οποία επενδύουμε πολλά κεφάλαια. Πιστεύουμε ότι μόνο μέσω της εκπαίδευσης μπορεί να ελαχιστοποιηθεί η περίπτωση του ναυτικού ατυχήματος. Μόνο με την εκπαίδευση μπορείς να αναβαθμίσεις τις γνώσεις και την εμπειρία όσων χειρίζονται τα πλοία. Η δική μας υπόσχεση προς όσους συναλλασσόμαστε είναι ότι με τους μηχανισμούς που διαθέτουμε – σε όλο τον κόσμο – μπορούμε σε περίπτωση οιοδήποτε συμβάντος να το αντιμετωπίσουμε κατά τον πλέον επαγγελματικό και σωστό τρόπο.

Ποιοι είναι οι λόγοι που τα πλοία της ναυτιλιακής εταιρείας έχουν υψώσει την ελληνική σημαία;

Ιω. Ιωαννίδης: Η πραγματική απάντηση είναι ο πατριωτισμός.

Αντ. Παπαδημητρίου: Βασικά υπάρχει σε αυτό το θέμα έντονος συναισθηματισμός. Η ελληνική σημαία όπως ξέρετε δεν είναι οικονομική σημαία. Βέβαια, εμείς εργαζόμαστε με ένα συγκεκριμένο τρόπο και προσφέρουμε στους πελάτες μας ποιότητα – ασφάλεια. Αυτά τα δύο έχουν ένα υψηλό κόστος και η ελληνική σημαία είναι, ως γνωστόν, μια σημαία η οποία ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σίγουρα διαθέτει αυξημένο κύρος.

Μελλοντικά μπορεί να αλλάξετε άποψη;

Ιω. Ιωαννίδης: Ο πατριωτισμός ο δικός μας εκφράζεται κυρίως μέσα από το κοινωφελές έργο του Ιδρύματος Ωνάση. Και αυτό είναι η πρωταρχική μας υποχρέωση. Δηλαδή, επιζητούμε να είναι κερδοφόρο το Ίδρυμα ούτως ώστε από τα κέρδη να προχωρήσουμε στο κοινωφελές έργο. Εάν η ελληνική σημαία περάσει σε άλλο στάδιο το οποίο να είναι απαγορευτικό για μας, θα αναγκαστούμε ενδεχομένως να αναθεωρήσουμε τη στάση μας.

Αν το κάνουμε θα το πράξουμε με μεγάλη μας λύπη και πιεσμένοι από εξωγενείς παράγοντες.

Τη μείωση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα πώς την αντιμετωπίζετε;

Αντ. Παπαδημητρίου: Είναι ένα σοβαρό πρόβλημα. Εμείς, βεβαίως, έχουμε πληρώματα που είναι σχεδόν μόνιμα.

Ιω. Ιωαννίδης: Πάντως, σε αυτό το ερώτημά σας θα απαντούσα ότι υπάρχει μειωμένη προσέλευση, όχι τόσο ποσοτική αλλά ποιοτική. Εμείς ως εταιρεία αυτό το οποίο εφαρμόζουμε, ειδικότερα στις νεότερες γενιές, είναι η επένδυση στην εκπαίδευση πολύ περισσότερων χρημάτων απ' ό,τι στο παρελθόν. Είναι κατανοητό ότι, αν δεν επενδύσεις επάνω τους, πώς μπορείς μετά να τους εμπιστευθείς πλοία της τάξεως των 120-130 εκατομμυρίων δολαρίων;

Μπορούμε να εξειδικεύσουμε περισσότερο το θέμα της εκπαίδευσης και να σας ρωτήσω ποιος είναι ο διάλογος επικοινωνίας σας με τις Σχολές Ε.Ν.;

Ιω. Ιωαννίδης: Εμείς έχουμε μια μεγάλη ιστορία. Επί σειράν ετών επιχορηγούσαμε τη Σχολή Μηχανικών στο Ναυτικό Λύκειο Νέας Σμύρνης, το οποίο έφερε και το όνομα του Αλέξανδρου Ωνάση. Αυτό το Λύκειο έκλεισε τις πύλες του επειδή δεν μπορούσαν πλέον να δεχθούν νέους που είχαν ως όραμα να εξελιχθούν ως αξιωματικοί.

Όσον αφορά το θέμα της εκπαίδευσης, η προσφορά στους ναυτικούς μας

έγκειται στην παροχή περισσότερων εκπαιδευτικών προγραμμάτων από αυτά που υπαγορεύουν τα πτυχία τους. Επίσης, εμπλουτίζουμε τις γνώσεις τους οργανώνοντας στην εταιρεία διάφορα εξειδικευμένα και απαραίτητα σεμινάρια. Ειδικότερα, οι μηχανικοί ταξιδεύουν συχνά στο εξωτερικό προκειμένου να επισκεφθούν διάφορες κατασκευάστριες εταιρείες με γνώμονα τον εμπλουτισμό των εμπειριών και την εξειδίκευση των γνώσεών τους.

Δηλαδή, κύριε Ιωαννίδη, δίνετε περισσότερη έμφαση στο κομμάτι της μετεκπαίδευσης και της διαρκούς εκπαίδευσης;

Ιω. Ιωαννίδης: Όπως ακριβώς το είπατε. Διότι το επάγγελμα χρειάζεται διαρκή και συνεχή εκπαίδευση.

Να επανέλθω στο θέμα των ΑΕΝ και να σας ρωτήσω εάν υπάρχει διάλογος επικοινωνίας με τις Σχολές;

Ιω. Ιωαννίδης: Εμείς δεν μπορούμε να επέμβουμε σε αυτά που κάνει το κράτος. Μαζί με μερικές ακόμα εταιρείες, όταν μας ζητάνε επισήμως βοήθεια, τη δίδουμε. Όλα αυτά είναι στο πλαίσιο της προσφοράς μας στην ελληνική ναυτιλία.

Αντ. Παπαδημητρίου: Όλα αυτά που σημειώσαμε προηγούμενες για την ηγεσία του Ιδρύματος ισχύουν για όλους, περισσότερο δε για τους ναυτικούς. Δηλαδή, φροντίζουμε να προσλαμβάνουμε αποφοίτους και να τους παρακολουθούμε, ελπίζοντας οι καλύτεροι από αυτούς να μείνουν κοντά μας μια ζωή. Και πράγματι, στα γραφεία της εταιρείας θα διαπιστώσετε ότι συνεργαζόμαστε με καπετάνιους και μηχανικούς που εργάζονται 30 και 35 χρόνια κοντά μας. Δεν εγκαταλείπουμε τον κόσμο μας, ακόμα και μετά τη συνταξιοδότησή τους.

Στα εκπαιδευτικά ταξίδια είστε από τις κορυφαίες εταιρείες, που φιλοξενούν μεγάλο αριθμό πρωτοετών και δευτεροετών σπουδαστών. Οι υπεύθυνοι πώς σχολιάζουν το ποιόν των νέων παιδιών;

Ιω. Ιωαννίδης: Η ποιότητα αυτών των νέων βελτιώνεται χρόνο με το χρόνο.

Αντ. Παπαδημητρίου: Εδώ θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση. Πάρα πολλοί σπουδαστές που εισάγονται στις Σχολές αποφοιτούν και μετά εγκαταλείπουν το ναυτικό επάγγελμα. Αυτό όμως δεν είναι μοναδικό φαινόμενο των ΑΕΝ. Σε όλες τις επιστήμες παρατηρείται κάτι αντίστοιχο και αυτό είναι απολύτως φυσιολογικό και αναμενόμενο.

Ιω. Ιωαννίδης: Το πρόβλημα είναι το εξής: Ένας μεγάλος αριθμός σπουδαστών που εισάγονται στις ΑΕΝ δεν έχει καμία σχέση με το ναυτικό επάγγελμα, αλλά τις παρακολουθεί για να πάρει αναβολή από τη στρατιωτική θητεία. Η σκέψη των περισσότερων είναι στα γραφεία... Δεν βλέπει κανείς το πλοίο αλλά τη στεριά, ή οι πιο «δυνατοί» πώς θα πάνε στην Αγγλία για μεταπτυχιακό δίπλωμα.

Από την άλλη πλευρά, με την επικρατούσα διεθνή οικονομική κατάσταση οι οικονομικές απολαβές τους είναι πολύ ικανοποιητικές.

Τι θα προτείνατε σε ένα νέο σπουδαστή ΑΕΝ και τι σε ένα φοιτητή ναυτιλιακών σπουδών;

Αντ. Παπαδημητρίου: Σήμερα το πλοίο είναι ένα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο, το οποίο βρίσκεται στη θάλασσα και εξαρτάται από τις αποφάσεις και τις κρίσεις που παίρνει ένας άνθρωπος. Και αυτός ο άνθρωπος παρά την πρόοδο των επικοινωνιών είναι ουσιαστικά μόνος του. Πρέπει λοιπόν αυτό το άτομο να έχει συνείδηση του τι κάνει, να διαθέτει τη σοβαρότητα που απαιτεί η θέση του. Αυτό που πρέπει να συνειδητοποιήσουν όσοι επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, είναι ότι αναλαμβάν-



HEMPASIL silicone-based fouling release

The new dimension in surface contact

HEMPASIL silicone-based fouling release systems open up a new dimension in fouling release technology.

A HEMPASIL-coated hull features a "non-stick" surface that is smooth and flexible, with exceptionally low surface tension. The smoothness of this surface also reduces drag – which means savings on your fuel costs.

A silicone-based fouling release system is a biocide-free, environmentally sound solution that does not rely on chemical effects to combat fouling.

HEMPASIL fouling release systems feature the unique NEXUS tiecoat that finally makes it possible to apply a silicone-based topcoat on top of an anticorrosive coating with a safe result. You can even apply the NEXUS tiecoat and the HEMPASIL topcoat the same day, with significant dry dock savings.

HEMPASIL solutions also weigh less and last longer – normally only 3 full coats over a 10-year service period. So you get ahead, with a new dimension in cost reductions.

Comprehensive information about
Hempel products and services is
always available at www.hempel.gr



HEMPEL

Tel: +30 210 41 43 400 • www.hempel.gr • sales@gr.hempel.com



νουν θέσεις υψηλής ευθύνης, που είναι σοβαρή και ουσιαστική ενέργεια. Επίσης, παρά την πρόοδο των επικοινωνιών και των παροχών που προσφέρονται πλέον, το πλοίο παραμένει μια μικρή, κλειστή κοινωνία. Έτσι, τα μέλη του πληρώματος πρέπει να αποκτήσουν κάποιες διπλωματικές δεξιότητες για να μπορούν να επικοινωνήσουν, να συνεργαστούν για την ασφάλεια τη δική τους και του πλοίου.

Στο διοικητικό κομμάτι υπάρχουν κάποιες ιδιαιτερότητες στη ναυτιλία αλλά το ίδιο ισχύει για πολλές άλλες βιομηχανίες εξειδικευμένων γνώσεων και τεχνολογιών.

Η ναυτιλία χρειάζεται εξειδικευμένη γνώση;

Ιω. Ιωαννίδης: Σαφώς. Στα πανεπιστήμια διδάσκεισαι τα βασικά πράγματα. Μετά, μαθαίνεις αυτό που ονομάζουμε «ναυτιλία».

Αντ. Παπαδημητρίου: Σε οποιαδήποτε πανεπιστημιακή σχολή δεν μαθαίνεις πώς γίνεσαι διευθυντής, απλώς αποκτάς τα θεμέλια.

Ο πρωθυπουργός πρόσφατα επικοινωνήσε με ορισμένους πλοιοκτήτες από τους οποίους ζήτησε τα κονδύλια που προέρχονται από τις θαλασσινές δραστηριότητες να αρχίσουν να επενδύονται στην ξηρά. Ποιοι είναι οι τομείς που εσείς σκέπτεστε να επενδύσετε, εκτός του ναυτιλιακού χώρου, για παράδειγμα, σκέπτεστε τις αερομεταφορές;

Αντ. Παπαδημητρίου: Εμείς έχουμε μια ιστορία με την Ο.Α., η οποία όμως έληξε πριν από 30 χρόνια και δεν νομίζω ότι υπάρχουν σήμερα κάποιες αντίστοιχες βλέψεις. Δεν αποκλείουμε το να επενδύσουμε κάποια στιγμή στην Ελλάδα. Το αν θα γίνει μια επένδυση στη χώρα μας ή κάπου αλλού, αυτό είναι θέμα καθαρά οικονομικό. Δεν αρκεί ο πρωθυπουργός να μας καλεί. Πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες ώστε η επένδυση να είναι επικερδής για το Ίδρυμα ή για τον οιονδήποτε πλοιοκτήτη. Ήδη η κυβέρνηση έχει αρχίσει να λαμβάνει τα σωστά μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση. Υπάρχουν όμως και άλλα που πρέπει να γίνουν, και ορισμένα από αυτά είναι η γραφειοκρατία, η κατάλληλη υποστήριξη κ.ά.

Ιω. Ιωαννίδης: Το κάλεσμα του πρωθυπουργού ήταν βασικά «ελάτε να βοηθήσετε». Εμείς, ως όμιλος με 30 χρόνια δραστηριότητας στην Ελλάδα και ως κοινωνικός ιδρυμα, προσφέρουμε κάθε χρόνο πολλά εκατομμύρια δολάρια στον τόπο και αυτή η προσφορά δεν έχει τη μορφή της ανταποδοτικότητας.

Η «Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών» θα έχει κάποιο θαλασσινό χρώμα;

Γ. Ζαμπέλας: Έχουμε πάντα μια ευαισθησία με τη θάλασσα, αλλά προς το

παρόν δεν μπορώ να σας πω κάτι συγκεκριμένο. Σίγουρα κάποια στιγμή στα προγράμματα της Στέγης θα λάβουμε υπ' όψη ότι κατά βάση είμαστε μια ναυτιλιακή εταιρεία.

Υπάρχει κάποιος λόγος που επελέγη η Λεωφόρος Συγγρού για να κτισθεί η «Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών» και όχι ο Πειραιάς;

Γ. Ζαμπέλας: Έπρεπε να είναι σε κάποιο σημείο κεντρικό για να εξυπηρετεί κομμικά την ευρύτερη περιφέρεια Αττικής.

Ιω. Ιωαννίδης: Συγχρόνως το οικόπεδο ήταν ιδιοκτησία του Ίδρυματος.

Στις υποτροφίες του Ίδρυματος υπάρχουν ορισμένες καθαρά ναυτιλιακού περιεχομένου;

Γ. Ζαμπέλας: Βεβαίως υπάρχουν υποτροφίες για ναυτιλιακές σπουδές.

Πιστεύετε ότι η πόλη του Πειραιά εγκαταλείπεται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες; Υπάρχει νόημα, οι διάφορες ενώσεις να συνεχίζουν να εδρεύουν στο λιμάνι όταν τα κέντρα δραστηριοτήτων έχουν μεταφερθεί έως και στις Βρυξέλλες;

Αντ. Παπαδημητρίου: Εγώ προσωπικά ζούσα και εργαζόμουν στον Πειραιά γύρω στα 20 χρόνια. Ο Πειραιάς, όμως, έχει ορισμένα ενδογενή προβλήματα, τα οποία όλοι τα γνωρίζουμε. Προβλήματα όπως αυτό της ρύπανσης, κυκλοφοριακό, χώροι στάθμευσης, ελλιπείς υποδομές, παλιές κατασκευές κτιρίων κ.λπ. Θα πρέπει να γίνει μια ουσιαστική προσπάθεια για την αναδόμηση του Πειραιά, που παραμένει στη σημερινή του μορφή από την εποχή που έπεσε η δικτατορία. Από τότε έχει να αλλάξει κάτι.

Πιστεύετε ότι η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, οι εφοπλιστικές ενώσεις, ακόμα και εσείς ως Ίδρυμα, μπορούν να επηρεάσουν σήμερα τον τρόπο χάραξης της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής;

Ιω. Ιωαννίδης: Το πρόβλημα είναι ένα: ότι πάνω από το πραγματικό συμφέρον της ναυτιλίας εισέρχονται οι πολιτικές και με βάση αυτές και τις ψήφους τους λαμβάνονται οι αποφάσεις.

Αυτό που επιβάλλεται, είναι ο ΙΜΟ να συνεχίσει να διαδραματίζει το σημαντικό ρόλο του και όχι να αποφασίζουν για καθαυτού ναυτικά θέματα ορισμένοι πολιτικοί της Ευρώπης, οι οποίοι συχνά δεν γνωρίζουν το αντικείμενο. Από εκεί και πέρα ως προς το θέμα των Ελλήνων εκπροσώπων στην Ευρωβουλή, έχουν γίνει προσπάθειες της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών να ενημερώσει τους ευρωβουλευτές επί θεμάτων που η ελληνική αλλά και η ευρωπαϊκή ναυτιλία έχει συμφέροντα.

Νομίζω ότι θα πρέπει να δουν όλα τα πράγματα με ευρύτερο πνεύμα και να κατανοήσουν το συμφέρον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. ■

Do you focus on five star quality?

WE
DO

- 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 Pireaus - Greece, phone: +30 210 4060 300
fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail: info@katradis.com



Συνέντευξη του **Ευάγγελου Πιστιόλη**,
διευθύνοντος συμβούλου Top Tankers Inc.





Ευάγγελος
Πιστιόλης

Εκτοξεύοντας την Top Tankers στην κορυφή

Επέλεξε να δραστηριοποιηθεί σε υψηλών προδιαγραφών μεταχειρισμένα πλοία, double hull, και μέσα σε 97 ημέρες, χρόνο ρεκόρ, να εισάγει τη ναυτιλιακή εταιρεία του στο δείκτη Nasdaq επιβάλλοντας την Top Tankers στη διεθνή αγορά. Παράλληλα, ο ίδιος γίνεται αυτομάτως ο νεότερος διευθύνων σύμβουλος σε νεοεισερχόμενη εταιρεία που η αξία του στόλου της άγγιξε το 1 δισ. δολάρια.

Πρόκειται για τον κ. Ευάγγελο Πιστιόλη, διευθύνοντα σύμβουλο της Top Tankers Inc., ο οποίος σπούδασε μηχανικός-μηχανολόγος στη Γερμανία και shipping operations στο Southampton της Αγγλίας.

Το 1995, σε ηλικία 22 ετών, μαζί με τον πατέρα του αγοράζει δύο μικρά container-ships και το 1999 παίρνει το πρώτο δεξαμενόπλοιο από τον Όμιλο Νιάρχου.

Σήμερα ο στόλος της Top Tankers Inc. διαθέτει ένα στόλο 22 πλοίων, εκ των οποίων τα 9 είναι double hull Suezmax και τα 13 double hull Handymax.



Κύριε Πιστιόλη, με δεδομένο ότι δεν προέρχετε από ναυτιλιακή οικογένεια, πώς προέκυψε η εμπλοκή σας με το ναυτιλιακό κλάδο και η σύσταση ναυτιλιακής εταιρείας;

Το πώς δεν το ξέρω. Από δέκα-δώδεκα χρόνων είχα μια παθολογική αδυναμία στα πλοία. Μετά σπούδασα στη Γερμανία, έκανα μεταπτυχιακά στην Αγγλία και αργότερα ο πατέρας μου με βοήθησε και πήραμε το πρώτο μας πλοίο.

Η αντιμετώπιση των παραδοσιακών οικογενειών του χώρου απέναντι στο πρόσωπό σας ποια ήταν; Τα σχόλια της νεότερης γενιάς των πλοιοκτητών συγκλίνουν θετικά προς εσάς;

Ειδικότερα, μετά την εισαγωγή της Top Tankers στο χρηματιστήριο υπήρξαν δύο τάσεις: Αυτοί που σχολίαζαν με αρνητικά λόγια και οι άλλοι που αντέδρασαν θετικά, οι οποίοι ήταν οι περισσότεροι. . .

Από την αρχή της ενασχόλησής σας με τη ναυτιλία δραστηριοποιήκατε σε υψηλών προδιαγραφών μεταχειρισμένα πλοία double hull. Τι σας οδήγησε σε αυτήν την απόφαση;

Όντως, σχεδόν από την αρχή δραστηριοποιήθηκα στα βαπόρια double hull. Τα δύο πρώτα πλοία ήταν single hull, αλλά λίγο αργότερα, με την οικονομική άνοδο της εταιρείας, κατευθύνθηκα στην αγορά double hull, που αποδείχθηκε και σωστή απόφαση, αφού νωρίτερα απ' ό,τι περιμέναμε ήρθε η απόσυρση των single hull βαποριών.

Η αγορά των double ήταν ένα μεγάλο οικονομικό τόλμημα για μία νεοσύστατη εταιρεία, αλλά αισθανόμουν πολύ πιο ασφαλής με αυτά.

Κατορθώσατε σε χρόνο ρεκόρ να εισαγάγετε τη ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers στο αμερικανικό χρηματιστήριο. Πώς χειριστήκατε αυτήν την απόφαση και ποιες δυσκολίες αντιμετωπίσατε;

Οι δυσκολίες ήταν πάρα πολλές. Πολλά ρεκόρ καταρρίφθηκαν με αυτή την εισαγωγή. Η συνολική διαδικασία διήρκεσε μόλις 97 ημέρες αντί τουλάχιστον έξι μήνες που χρειάζεται συνήθως.

Αντλήσαμε 147 εκατομμύρια δολάρια, ρεκόρ για νεοεισαγόμενη εταιρεία, και πρωτοπορήσαμε όντας η νεότερη εταιρεία, με το νεότερο CEO στη λίστα των αμερικανικών εταιρειών.

Τις δυσκολίες που προέκυψαν στην πορεία δεν τις γνώριζα και δεν είχα φανταστεί το μέγεθος των απαιτήσεων της αμερικανικής χρηματογοράς. Απλώς με ώθησε το γεγονός της άντλησης μεγάλων κεφαλαίων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Με αυτόν τον τρόπο μπορούσε η εταιρεία να αναπτυχθεί γρήγορα, με ασφάλεια, χωρίς να υπερφορτωθεί με δάνεια, σε αντίθεση με τους παραδοσιακούς τρόπους μέσω των οποίων η ανάπτυξη είναι πολύ πιο αργή.

Οι δυσκολίες ήταν χιλιάδες. Θυμάμαι εκείνη την εποχή δούλευα 22-23 ώρες

την ημέρα. Στην Ελλάδα το πρωί, στην Αμερική το βράδυ. Η εταιρεία ήταν μικρή εκείνη την εποχή, η στελέχυσή της περιορισμένη, τα πάντα πέρναγαν από το χέρι μου. Αλλά δεν γινόταν αλλιώς. Το εγχείρημα ήταν μεγάλο. Μια εταιρεία με πέντε βαπόρια να μπει στο Nasdaq!

Πιστεύετε ότι «ανοίξατε» το δρόμο και για άλλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες;

Ναι, γιατί κατάλαβαν ότι ο στόχος είναι εφικτός. Παρ' όλα αυτά, οι επόμενοι που εισήχθησαν ήταν εταιρείες οικονομικά πιο εύρωστες, παλαιότερες στο χώρο. Το δικό μου όνομα ήταν ακόμα άγνωστο στο χώρο. Στην Αμερική με ρώταγαν ποιος είμαι, πόσα χρόνια έχω στη ναυτιλία και, όταν τους απαντούσα 2-3, όλοι σχολίαζαν το πού πάω. . . Τους απαντούσα ότι με την κίνησή μου ήθελα να επεκτείνω την Top Tankers και να αγοράσω 10 βαπόρια και γέλαγαν, λέγοντας αφού είσαι 5 ολόκληρος. Θέλω να πω ότι όλα αυτά ήταν δυσανάλογα, δεν ταίριαζαν στην ιστορία. Έπρεπε να τους πείσω και ευτυχώς πίστεψαν σε μένα.

Για ποιο λόγο πιστεύετε δεν έχουν ενδιαφερθεί και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης; Με τη σημερινή εμπειρία σας, θεωρείτε ότι είναι σημαντικό το Χρηματιστήριο των ΗΠΑ για την ελληνική ναυτιλία;

Αρκετές εταιρείες ενδιαφέρονται σήμερα να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Αλλά το γιατί ο αριθμός τους δεν είναι ικανοποιητικός, αυτό είναι ένα διαφορετικό θέμα.

Αυτή η ιστορία έχει ένα τρέξιμο αναμφισβήτητο.

Αλλά αν θέλεις να επεκτείνεις την επιχείρησή σου και να δημιουργήσεις κάτι σπουδαίο, πρέπει να επιταχύνεις τους ρυθμούς σου. Όποιος δεν έχει διάθεση να πιεστεί, αναπτύσσεται με βραδύτερους ρυθμούς, βάζει τους στόχους του και πραγματικά αυτοί μπορεί να είναι και καλύτεροι.

Υπάρχει και η θεωρία του φτασμένου ανθρώπου ή του αυτοδημιούργητου, ο οποίος δεν έχει κανένα κίνητρο για να δημιουργήσει κάτι περισσότερο. Υπάρχουν και άλλοι, που βασίζονται στα ήδη υπάρχοντα περιουσιακά τους στοιχεία και δεν ζητούν τίποτα παραπάνω.

Προσωπικά πιστεύω ότι δεν διαλέγουμε ορισμένα πράγματα στη ζωή, μερικά είναι μέσα μας, γεννιόμαστε με αυτά. Η βάση δεν αλλάζει. Ετσι κι εγώ δεν μπορώ να κάνω κάτι άλλο από αυτό που ήδη κάνω. Ένα μήνα διακοπές δεν θέλω να πάω. Και 500 βαπόρια να μου δώσετε και να μου πείτε είσαι ο μεγαλύτερος πλοιοκτήτης στον κόσμο, θα εργάζομαι το ίδιο. Θα προσπαθήσω να τα αυξήσω σε 600, σε χίλια ή και να τα χάσω. Αλλά, ένα μήνα διακοπές δεν θα πάω!

Σας απασχολεί το θέμα της στενής επιτήρησης των επιχειρησιακών σας δραστηριοτήτων από τους θεσμικούς φορείς και τα ελεγκτικά

COLOUR YOUR SKY   



The most exclusive First Class bed in the world

The finest things in life are never mass produced, so there are just 8 Sky Beds available in our First Class cabin. Upholstered in New Zealand wool with beech panelling, our Sky Beds are designed to be the most comfortable in the skies. Which makes them perfect to sleep off a leisurely lunch or dinner prepared by our Sky Chef. For more information and reservations contact your local travel agent, Gulf Air or visit us at www.gulfairco.com

Join our award winning Frequent flyer programme

OFFICIAL AIRLINE AND SPONSOR OF THE
BAHRAIN GRAND PRIX 2006


طيران الخليج
GULF AIR



όργανα που αναπόσπαστα συνοδεύονται με την εισαγωγή σας στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά; Επιβραδύνεται το έργο σας από τις συνεχείς επιτηρήσεις;

Κάτι τέτοιο δεν πιστεύω ότι ισχύει (The leading proof). Χωρίς τις επιτηρήσεις θα πηγαίναμε 10, 20 καμιά φορά και 50 φορές αργότερα. Όλο αυτό είναι ένα μύθευμα, μια κατάσταση τεχνητή, που πολλοί τη χρησιμοποιούν και σαν δικαιολογία γιατί δεν θέλουν ή δεν έχουν ενδιαφέρον με τα χρηματιστηριακά. Εγώ δεν βλέπω κανέναν πάνω από το κεφάλι μου, δεν βλέπω κάποιον να με κυνηγάει. Αν είσαι οργανωτικός και η εταιρεία σου είναι αξιόπιστη, δεν έχεις να φοβηθείς τίποτα. Τουναντίον, λίγη επί πλέον πίεση στο timing μόνο βοηθάει πολύ στην οργάνωση της εταιρείας.

Πώς σκιαγραφείτε το μέλλον της ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πρόσφατες τιμές της ναυλαγοράς και την αισιοδοξία που διακατέχει τις τράπεζες και τα ναυπηγεία αυτήν την περίοδο;

Δεν μου αρέσουν οι προγνώσεις, για μένα η πρόβλεψη είναι feeling. Ελπίζω και πιστεύω ότι τα επόμενα χρόνια θα είναι υγιής.

Και όταν λέω υγιής, εννοώ κάποια καλά κέρδη που μπορεί να μην είναι της τάξεως των 100.000 δολ. την ημέρα (που είχαμε φτάσει) αλλά 30 ή 40. Θα υπάρχουν σκαμπανεβάσματα, όπως και τώρα που είμαστε λίγο χαμηλά, αλλά ίσως το χειμώνα οι ναύλοι θα ξανανεβούν και κάπως έτσι θα συνεχίσουν τα επόμενα χρόνια.

Ίσως να ξαναδούμε και κάποιο ξαφνικό pick, τώρα που η Κίνα είναι στις αρχές

της και μέχρι να ισορροπηθεί όλο αυτό που γίνεται στον κόσμο με την κατανάλωση του πετρελαίου, φτιάχνει πλέον αυτοκίνητα, όλα αυτά θα δημιουργήσουν μια έκρηξη.

Η αίσθησή μου είναι θετική, αλλά στη ναυτιλία έχουν αποδειχθεί λάθος πάρα πολλές προβλέψεις. Γι' αυτό, όπως σας ανέφερα ήδη, αποφεύγω τις «μαντείες».

Η ναυτιλία, και πιο συγκεκριμένα η ναυτιλιακή οικονομία, διδάσκεται σήμερα στα πανεπιστήμια ως ξεχωριστή επιστήμη. Εάν σας πρότειναν μια ομιλία σε φοιτητές της συγκεκριμένης γνωστικής κατεύθυνσης, ποιο θέμα θα επιλέγατε να τους αναπτύξετε; Σε ποια σημεία θα εστιάζατε το ενδιαφέρον σας;

Γενικά τα οικονομικά στα ναυτιλιακά είναι πολύ εύκολα, πολύ πιο απλά από ό,τι είναι στις υπόλοιπες επιστήμες. Και ο λόγος είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες εδώ στην Ελλάδα δεν έχουν αποσβέσεις, ισολογισμούς κ.λπ. Έχουμε ένα απλό balance και όχι ένα πολύπλοκο οικονομικό σύστημα. Για παράδειγμα, μέχρι σήμερα αγοράζαμε ένα πλοίο, παίρναμε ένα δάνειο με οκτώ χρόνια αποπληρωμή, δηλαδή μαθηματικά δημοτικού ήταν όλο το banking στη ναυτιλία. Με το χρηματιστήριο αυτή η εικόνα έχει αλλάξει. Αντιλαμβάνεσθε ότι υπάρχουν και άλλες μορφές δανεισμού, υπάρχουν τα leasing, τα financial instruments, τα οποία δεν έχουν χρησιμοποιηθεί συχνά στο παρελθόν.

Η άποψή μου, λοιπόν, θα εστιαζόταν στην ανάπτυξη αυτών των πιο εξειδικευμένων οικονομικών προϊόντων, για να αποκτήσουν μια ευρύτερη, κατανοητή «δημόσια» εικόνα.



πόρου ναυτιλίας είναι ένας από τους σημαντικότερους της ελληνικής οικονομίας;

Θεωρώ ότι το Χ.Α. δεν θα μπορέσει ποτέ να γίνει ένα διεθνές χρηματιστηριακό κέντρο, γιατί είναι περιορισμένης εμβέλειας. Οι ισολογισμοί των Ελλήνων εφοπλιστών είναι δυσανάλογα μεγάλοι σε σχέση με το κράτος μας. Αγγίζουν ή και ξεπερνούν τον κρατικό προϋπολογισμό.

Υπήρξαν μέρες που ο τζίρος της δικής μου εταιρείας στο Nasdaq ήταν ο τζίρος που έκανε το Ελληνικό Χρηματιστήριο σε μία μέρα. Και αυτό δείχνει ότι η Top Tankers είναι μεγαλύτερη από ολόκληρο το Χ.Α. Έτσι πιστεύω πως δεν είναι θέμα καλού ή κακού, απλώς είναι θέμα μεγεθών. Η Top Tankers, που είναι εταιρεία μεσαίου μεγέθους στο αμερικανικό χρηματιστήριο, έχει παραπάνω τζίρο από το Χ.Α., με όλες τις εταιρείες μαζί, καταλαβαίνετε...

Εάν, δε, πιστεύουμε ότι θα έρθουν οι Αμερικανοί επενδυτές για να επενδύσουν στην Αθήνα, πρόκειται περί παιδαριώδους και ανέφικτης σκέψης. Σπίτι τους είναι οι άνθρωποι, εκεί θα δουλεύουν, εκεί είναι το χρήμα, εκεί είναι το

Ως νέος επιχειρηματίας θεωρείτε ότι η ναυτιλία «διδάσκεται» στα πανεπιστήμια ή απαιτείται μια σφαιρικότερη γνώση της οικονομίας και μετέπειτα πρακτική εμπειρία στο συγκεκριμένο χώρο;

Όπως συμβαίνει στις περισσότερες επιστήμες, θεωρώ ότι απαιτείται μια σφαιρικότερη γνώση και ειδικότερα μια πρακτική εμπειρία.

Σαφώς πρέπει να διδαχθείς ναυτιλιακές σπουδές για να εργαστείς σε κάποια εταιρεία, αλλά ειδικά στο χώρο μας, πρέπει να αισθάνεσαι το πώς κινείται αυτή η δουλειά, να έχεις την ικανότητα της διορατικότητας. Η ναυτιλία είναι τόσο απρόβλεπτη, εξαρτάται πολύ από τη σφαιρικότερη εικόνα της παγκόσμιας οικονομίας, με αποτέλεσμα να έχει πολλούς παράγοντες κίνησης ή δράσης. Ένα κατάστημα, για παράδειγμα, που πουλάει τηλεοράσεις το μόνο που το αφορά είναι η γενική πορεία της οικονομίας, αλλά η πορεία της Σιγκαπούρης δεν το αφορά. Η ναυτιλία, όμως, συνδέεται άμεσα με την οικονομία της Σιγκαπούρης, ταυτόχρονα με αυτή της Κίνας, παράλληλα με αυτές της Βραζιλίας και της Αμερικής.

Σε μια χώρα μπορεί κάποια δύσκολη στιγμή να σε βοηθήσει ένας πολιτικός, στη ναυτιλία, που ανήκει σε ολόκληρο τον κόσμο, ποιος θα σε βοηθήσει προσωπικά; Πιστεύω ότι στη δουλειά μας δεν υπάρχουν δυνατοί. Είμαστε όλοι αδύναμοι και χρειαζόμαστε ως εφόδια τη διορατικότητα, την τύχη και πολλή δουλειά.

Για ποιο λόγο το Χ.Α. δεν έχει κατορθώσει να γίνει ένα διεθνές χρηματιστηριακό κέντρο, τη στιγμή μάλιστα που ο κλάδος της ποντο-



χρηματιστήριο. Είναι σαν να λέμε το καζίνο είναι εκεί, αλλά εμείς θα «στήσουμε χαρτί» εδώ...

Ποια μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν από την ελληνική Πολιτεία προκειμένου το ελληνικό νηολόγιο να γίνει πιο ανταγωνιστικό; Πιστεύετε ότι η δημιουργία ενός παράλληλου διεθνούς νηολογίου θα ήταν μια άμεση λύση για την ανανέωση του υπό ελληνική σημαία στόλου;



Θα χρησιμοποιήσω σκληρή λέξη. Είναι ντροπή απέναντι στους Έλληνες εφοπλιστές, που τόσο καιρό η πολιτική ηγεσία της χώρας δεν έχει δημιουργήσει ένα παράλληλο διεθνές νηολόγιο.

Από μικρός, θυμάμαι, άκουγα ιστορίες για παράλληλο νηολόγιο που θα δημιουργηθεί στα Ψαρά, αλλά τα «θα» και οι υποσχέσεις των πολιτικών επιβιώνουν μια ζωή στην Ελλάδα.

Τόσες χώρες, οι οποίες σήμερα δεν έχουν στόλο ούτε για δείγμα, έχουν δημιουργήσει παράλληλο νηολόγιο, όπως: Ολλανδία, Αγγλία, Γερμανία, Νορβηγία κ.ά.

Όσον αφορά το θέμα του νηολογίου, δεν πιστεύω ότι μπορεί να αλλάξει κάτι. Είναι καθαρά θέμα εποχής. Και η εποχή έχει αλλάξει. Είναι φυσικό επακόλουθο, όπως συνέβη ήδη στη Γερμανία, στην Αγγλία... Οι ναυτικοί δεν προσανατολίζονται πια στη θάλασσα αφού βγάζουν τα ίδια χρήματα ή, έστω, λίγο λιγότερα στην ξηρά. Στη θάλασσα πάει ο άνθρωπος μόνον όταν υπάρχει απόλυτη ανάγκη, όταν δεν έχει καθόλου έσοδα. Οι Φιλιππίνες σήμερα είναι το νούμερο ένα στο ναυτικό επάγγελμα. Όταν αναπτυχθούν οι Φιλιππίνες, δεν θα υπάρχει ούτε ένας ναυτικός τους για δείγμα.

Οι μισθοί στη θάλασσα πρέπει να είναι πολύ πιο ανταγωνιστικοί από αυτούς της ξηράς. Δεν είναι αρκετά τα 500 ή τα 1.000 ευρώ επί πλέον για να δελεάσεις ένα νέο άνθρωπο να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα. Πρέπει ο μισθός να είναι 5 ή 10 φορές μεγαλύτερος, όπως συνέβαινε παλιά, που στην ξηρά έπαιρνες 50 δρχ. ενώ αντίστοιχα, στη θάλασσα, 500 δολάρια. Τότε, μετά το μπάρκο αγόραζες σπίτι. Σήμερα, μετά το μπάρκο με δυσκολία αγοράζεις ένα αυτοκίνητο.

Πιστεύω ότι όλα τα υπόλοιπα είναι παραμύθια. Δεν βάζουμε, λέει, ελληνικές

σημαίες στα καράβια μας. Αφού δεν υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί. Και το κράτος λέει ότι πρέπει να έχεις 60% ελληνικά πληρώματα και, αν εγώ έχω 50 βαπόρια, πώς θα τα επανδρώσω με Έλληνες ναυτικούς αφού δεν υπάρχουν;

Ποιοι είναι, κατά τη γνώμη σας, οι λόγοι που οδηγούν τόσο μικρό αριθμό πλοιοκτητών σε στρατηγικές συμμαχίες; Εσείς, ως νέος επιχειρηματίας, κρίνετε απαραίτητη τη συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες;

Νομίζω πως δεν έχω σοβαρούς λόγους για να αλληλοϋποστηρίχθω με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Θεωρώ ότι η ναυτιλία είναι τόσο μεγάλη σε μέγεθος, που δεν είναι εφικτή η επίτευξη κοινού στόχου. Απαραίτητη συνεργασία κατά την άποψή μου είναι να βρεις ικανό ναυλωτή για να παίρνεις ικανοποιητικούς ναύλους.

Όσο για τα pools, όπου μαζεύονται 5-10 ναυτιλιακές εταιρείες με σκοπό τη συνεργασία για επέκταση των δραστηριοτήτων τους, δεν έχω καταλάβει ακόμη ποιους επηρεάζουν.

Ποιοι είναι οι επιχειρηματικοί σας στόχοι τα επόμενα χρόνια; Θεωρείτε εποικοδομητική την παράλληλη ενασχόλησή σας και με άλλους τομείς της οικονομίας με λιγότερο επενδυτικό ρίσκο;

Σίγουρα η βασική ενασχόλησή μου είναι η ναυτιλία. Ασχολούμαι όμως και με τις κατασκευές, κάνοντας real estate εντός και εκτός Ελλάδας.

Τα μελλοντικά μου σχέδια είναι να αναπτυχθεί περισσότερο η Top Tankers και μετά βλέπουμε. ■



WORKING FOR SHIPPING AND ENVIRONMENT

The Green Star Design logo identifies ships which are designed, constructed and operated in such a way as to ensure maximum respect for the environment.

The Green Star Design logo will give passengers an assurance that the ship on which they are sailing through areas of outstanding natural beauty is helping to maintain the cleanliness of the air and seas.

Together for excellence.

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD 47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece,
Tel: +30 210 4292144, Fax. +30 210 4292950, E-mail : Piraeus.Office@rina.org



RINA

www.rina.org

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μικρών Αποστάσεων

Την περίοδο που οι όγκοι του εξαγωγικού εμπορίου αυξάνονται και η οικονομική ανάπτυξη γειτονικών χωρών βρίσκεται σε ανοδική πορεία, η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία συνεχίζει την προβληματική πορεία της, καθηλωμένη από τα γνωστά αλλά άλυτα προβλήματα της, και τους ανθρώπους πέριξ αυτής να συνεχίζουν την προσπάθεια επιβίωσης του τόσο σημαντικού αυτού κλάδου.



Για να έχει ο αναγνώστης μια πληρέστατη εικόνα της δεύτερης εν δυνάμει εφοπλιστικής ένωσης μάς εστάλησαν από τη Γραμματεία της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων τα πιο κάτω ενδιαφέροντα στοιχεία, τα οποία σας παραθέτουμε.

- Οι εταιρείες-μέλη της ένωσης ανέρχονται την τελευταία πενταετία σε περίπου 70 και τα πλοία που διαχειρίζονται ανέρχονται σε 120 υπό ελληνική και ξένη σημαία. Το τوناζ που αντιπροσωπεύουν είναι της τάξεως των 250.000 κοχ περίπου.
- Έχοντας υπόψη ότι η πλειοψηφία των πλοίων-μελών της ένωσης δραστηριοποιείται (πάνω από το 80%) υπό ελληνική σημαία, επειδή εκτελούν σχεδόν αποκλειστικά ή και εθνικές μεταφορές και το κάθε πλοίο απασχολεί κατά μέσον όρο 12 Έλληνες ναυτικούς υποχρεωτικά, ο αριθμός των πληρωμάτων εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 1.500 περίπου.





- Η παρουσία της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας στη Μεσόγειο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί σημαντικά. Έτσι, κατ' εκτίμηση και μέσα στο όριο των 3.000 κοχ που είναι τα Μεσογειακά, η ελληνόκτητη παρουσία κινείται μεταξύ 10-20%.
- Η έδρα σχεδόν όλων των εταιρειών είναι ο Πειραιάς και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό για την τοπική και την εθνική οικονομία γενικότερα.
- Είναι γνωστό ότι τα Μεσογειακά φ/γ πλοία είναι υπερήλικα, με μέσον όρο ηλικίας άνω των 30 ετών. Γι' αυτό άλλωστε μία από τις προτεραιότητες της ένωσης, εδώ και πολλά χρόνια, είναι η ανανέωση του στόλου.
- Δεν έχουν αναφερθεί περιβαλλοντικά ατυχήματα από Μεσογειακά φ/γ πλοία εδώ και πολλά χρόνια, τουλάχιστον σε έκταση που θα μπορούσε να εκληφθεί ως οικολογική καταστροφή.
- Ποσοστό άνω του 50% των Μεσογειακών φ/γ πλοίων δραστηριοποιείται στη μεταφορά πετρελαιοειδών. Τα υπόλοιπα είναι πλοία Bulks, δηλ. μεταφοράς πρώτων υλών και οικοδομικών υλικών, γενικού φορτίου, Ro-Ro αλλά και Containers, έστω και σε περιορισμένο αριθμό.
- Σημειώνεται, πάντα κατ' εκτίμηση, ότι το σύνολο των Μεσογειακών φ/γ πλοίων, ανεξαρτήτως αν είναι γραμμένα στην ένωση ή όχι, ανέρχονται σε 400 περίπου, από τα οποία περίπου 150 με ελληνική σημαία απασχολούν περίπου 2.000 Έλληνες ναυτικούς.

Οι διατροφικές μεταφορές χρειάζονται τη βοήθεια **χρηματοδοτικών προγραμμάτων**



Σας παραθέτουμε το β' απόσπασμα από την ομιλία του κ. Κασουλίδη, όπως παρουσιάστηκε στο Forum που διοργάνωσε το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» και είχε ως θέμα «**Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής**».

Ομιλία του κ. **Ιωάννη Κασουλίδη**,
Υ. υπουργού της Κυπριακής Δημοκρατίας,
μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού





Η παγκοσμιοποίηση και η αφαίρεση των προστατευτικών εμποδίων με αποφάσεις όπως ο Γύρος της Ουρουγουάης του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου είχαν αποτέλεσμα την αύξηση της διακίνησης εμπορευμάτων μέσω των οδικών αρτηριών. Σήμερα, οι οδικές μεταφορές έχουν διπλασιαστεί σε όγκο από το 1998, ενώ προβλέπεται ότι η αύξηση αυτή θα είναι μεγαλύτερη του 60% έως το 2013 στην Ε.Ε. ως σύνολο. Οι συνέπειες εμφανίζονται φυσιολογικά. Κυκλοφοριακή συμφόρηση, υποβάθμιση του περιβάλλοντος, ατυχήματα και ο κίνδυνος να χάσει η ευρωπαϊκή βιομηχανία την ανταγωνιστικότητά της, η οποία χρειάζεται οικονομικά και αξιόπιστα συστήματα μεταφορών για τη διαχείριση της αλυσίδας του εφοδιασμού της. Από πλευράς κατανάλωσης ενέργειας, χρειάζεται ολοένα περισσότερη χρήση ορυκτών καυσίμων και εκπέμπεται με όλες τις συνέπειες περισσότερο διοξείδιο του άνθρακα.

Για να αντιμετωπισθεί η κατάσταση, υπάρχουν δύο εναλλακτικές λύσεις: Είτε η κατασκευή και άλλων αυτοκινητόδρομων, λύση πολυδάπανη και χρονοβόρα χωρίς απαντήσεις στα περιβαλλοντικά και ενεργειακά προβλήματα που αναφύονται, είτε η μεγαλύτερη στήριξη των διατροφικών μεταφορών. Να γίνει, δηλαδή, καλύτερη χρήση των υποδομών και των πόρων εξυπηρέτησης που ήδη υπάρχουν, ενσωματώνοντας τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές στην αλυσίδα της εφοδιαστικής διεργασίας. Αυτός ήταν ο στόχος του προγράμματος «Μάρκο Πόλο 1» κατά την περίοδο 2003-2006, για το οποίο προβλέπονται δαπάνες από τον κοινοτικό προϋπολογισμό της τάξης των 100 εκατομμυρίων ευρώ.

Με βάση τις εμπειρίες του πιο πάνω προγράμματος, προτείνεται σήμερα το πρόγραμμα «Μάρκο Πόλο 2» για τη δημοσιονομική περίοδο 2007-2013, όπου προβλέπονται ως νέοι τύποι δράσης οι θαλάσσιες αρτηρίες και οι δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας. Το πεδίο κάλυψης του προγράμματος διευρύνεται για να συμπεριλάβει και τις γειτονικές χώρες, τόσο στην ηπειρωτική Ευρώπη όσο και τους γείτονές μας της Μεσογείου. Προτείνεται συνολικά προϋπολογισμός 704 εκατ. ευρώ, δηλαδή χοντρικά 106 εκατ. ευρώ το χρόνο. Κατ' αυτόν τον τρόπο προβλέπονται να στραφούν προς τις εναλλακτικές διατροφικές μεταφορές περισσότερα από 140 δισ. τονοχιλιόμετρα



εμπορευμάτων από τις οδικές μεταφορές -που ισοδυναμούν με 7 εκατομμύρια ταξίδια φορτηγών των 1.000 χιλιομέτρων- και θα μειωθούν οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα κατά 8.400 εκατ. χιλιόγραμμα. Υπολογίζεται ακόμα ότι θα εξοικονομηθούν περί τα 6 δισ. ευρώ από την αποφυγή περαιτέρω οδικών δυστυχημάτων και από τις επιπτώσεις της μόλυνσης της ατμόσφαιρας.

Για να αποδώσουν όμως οι διατροφικές μεταφορές, χρειάζεται να ενθαρρυνθούν οι οικονομικοί παράγοντες να διακινδυνεύσουν αυτή τη στροφή, με σαφή τη βοήθεια χρηματοδοτικών προγραμμάτων βασισμένων στις ανάγκες της αγοράς.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες αφορούν την αναβάθμιση θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ώστε με την κατάλληλη ενίσχυση και χρηματοδότηση της υποδομής από την Ε.Ε. και τα κράτη-μέλη να καταστούν τακτικές λεωφόροι και διαδρομές χρονικής ακρίβειας οι διατροφικές μεταφορές διά θαλάσσης. ΘΜΜΑ θεωρούνται οι μεταφορές μεταξύ λιμένων εντός της Ε.Ε., οι οποίες με το πρόγραμμα «Μάρκο Πόλο 2» θα διευρυνθούν για να περιλάβουν και τρίτες χώρες εντός ευρωπαϊκής ηπείρου και τρίτες χώρες της Μεσογείου. Αυτό το τελευταίο γίνεται ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την Κύπρο, όπως είμαι σίγουρος και για την Ελλάδα, λόγω της αντίστοιχης προνομιακής γεωγραφικής μας θέσης. Από το 1995 μέχρι το 2002 το μερίδιο των ΘΜΜΑ επί του συνόλου των ενδοευρωπαϊκών μεταφορών αυξήθηκε κατά 25% σε τονοχιλιόμετρικούς όρους και αντιπροσωπεύει το 40% του συνόλου των μεταφορών εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ε.Ε., έναντι 45% των οδικών μεταφορών. Εκτιμάται πως ο αριθμός των τακτικών γραμμών ΘΜΜΑ στην Ευρώπη ανέρχεται σήμερα στις 1.600.

Για την προώθηση των ΘΜΜΑ λήφθηκαν και λαμβάνονται μέτρα για εγκεκριμένες γραμμές θαλασσιών μεταφορών, οι οποίες επιτρέπουν:

- Την αποφυγή του εκτελωνισμού κοινοτικών εμπορευμάτων μεταξύ δύο λιμένων της Ε.Ε.
- Την εγκατάσταση ενιαίων διοικητικών θυρίδων σε ολόκληρη τη διαδρομή με στόχο την απλούστευση των διοικητικών και τελωνειακών διαδικασιών.
- Την εγκατάσταση νέου σύγχρονου μηχανογραφημένου διαμετακομιστικού συστήματος.
- Την προσαρμογή του κώδικα τελωνειακών διαδικασιών για την εφαρμογή της ηλεκτρονικής επεξεργασίας δηλώσεων.
- Τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της αποδοτικότητας της διατροφικής αλυσίδας, μέσω της εναρμόνισης των χαρακτηριστικών διατροφικών μονάδων φόρτωσης.

Υπάρχουν όμως και σαφή εμπόδια που πρέπει να υπερπηδηθούν.

1. Χρειάζεται επαρκής αύξηση του όγκου, των τόπων δηλαδή που μεταφέρονται, για να μπορέσει να προκληθεί κερδοφορία των μεγάλων επενδύσεων που απαιτούνται για τη διασφάλιση γραμμών, οι οποίες θα προσφέρουν τακτικές και συχνές μεταφορικές υπηρεσίες με χρονική ακρίβεια.
2. Η απουσία ενός ομοιόμορφου συστήματος ευθύνης δημιουργεί σημα-

ντική νομική ανασφάλεια για τη φόρτωση και επιχείρηση διατροφικών μεταφορών.

3. Πρέπει να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η σύνδεση των λιμένων με τα επίγεια μέσα μεταφοράς.

Η συγκριτική ανάλυση του κόστους μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα αποδεικνύει ότι είναι φθηνότερη η διαμετακόμιση με διατροφικούς τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων απ' ό,τι η αποκλειστική χρήση των οδικών μεταφορών. Εξακολουθεί, όμως, να παραμένει το ζήτημα του χρόνου παράδοσης και της χρονικής ακρίβειας, θέματα που θα βοηθηθούν σημαντικά με επενδύσεις υποδομής για τις θαλάσσιες αρτηρίες.

Ενώπιον του Ευρωκοινοβουλίου βρίσκεται για δεύτερη φορά πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ελευθεροποίηση των λιμενικών υπηρεσιών. Όπως ξέρετε, το Ευρωκοινοβούλιο απέρριψε προηγούμενη πρόταση της Επιτροπής, η οποία επανέρχεται τώρα με τροποποιημένες προτάσεις. Είναι γεγονός ότι η σημερινή και προβλεπόμενη αύξηση του θαλάσσιου διαμετακομιστικού εμπορίου επιβάλλει τη βελτίωση των επιδόσεων των λιμένων.

Δύο είναι τα ζητούμενα σε αυτό το επίπεδο:

Πρώτον, ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός. Οι λιμενικές υπηρεσίες είναι υπηρεσίες με εμπορική αξία και αφορούν τις ναυτικές - τεχνικές υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης και ελλιμενισμού, τις υπηρεσίες διακίνησης του φορτίου (φορτοεκφόρτωση, στοιβάση, μεταμόρφωση και λοιπές μεταφορές εντός του τερματικού σταθμού) και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών.

Δεύτερον, ο διαλιμενικός ανταγωνισμός που επιβάλλει διαφάνεια των οικονομικών συναλλαγών σε όλους τους λιμένες και ομοιομορφία των κρατικών ενισχύσεων σχετικά με τη χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών.

Τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι πολλά και οι απαντήσεις, που θα συνθέτουν το καλώς νοούμενο δημόσιο συμφέρον, θα πρέπει να δοθούν αφού ακουστούν οι απόψεις όλων των ενδιαφερομένων, των stakeholders.

Το ότι οι λιμένες μας πρέπει να καταστούν πιο ανταγωνιστικοί είναι γεγονός. Αλλά, απαντήσεις θα πρέπει να δοθούν στο κατά πόσο:

Η φιλελευθεροποίηση όλων των υπηρεσιών πρέπει να είναι υποχρεωτική ή δυνητική ανάλογα με την περίπτωση και ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες σε κάθε λιμάνι ή χώρα;

Πρέπει να γίνουν αυτές οι αλλαγές και εκεί που υπάρχουν σήμερα καλώς κείμενα;

Πώς διασφαλίζεται η ασφάλεια των διαφόρων δραστηριοτήτων και ποια πρόσωπα με τις σχετικές επαγγελματικές άδειες πρέπει να έχουν τα νέα πρόσωπα που θα δικαιούνται να λάβουν μέρος στην προσφορά τέτοιων υπηρεσιών;

Πώς απαντούμε στις ανησυχίες των εργατικών συνδικάτων για κινδύνους απώλειας εργασίας των σημερινών λιμενεργατών και πώς πείθουμε ότι, απεναντίας, θα δημιουργηθούν και νέες θέσεις εργασίας μεταξύ των μελών τους; Τι γίνεται με το θέμα των αποζημιώσεων των όσων έχουν ήδη επενδύσει, γνωρίζοντας ότι η απόσβεση θα έπαιρνε συγκεκριμένο χρόνο χωρίς το δικαίωμα πρόσβασης σε άλλους που θα προσφέρουν την ίδια υπηρεσία;

Μήπως η Οδηγία θα πρέπει να περιοριστεί στο θέμα του διαλιμενικού ανταγωνισμού μόνο;

Η Οδηγία δίνει μόνο μερικές απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα.

Οι απόψεις είναι ευπρόσδεκτες και ο προβληματισμός για να ληφθούν οι σωστές αποφάσεις, θα πρέπει να συνεχιστεί. ■





trans•it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

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

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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

Εγκαταλείπουμε τη σημαία μας για λόγους επιβίωσης

Ο ρόλος που διαδραματίζει η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) είναι καθοριστικός για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές. Πάραυτα, αντί να αποτελεί προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παραμένει ένας κλάδος σε μοναχικό, περιθωριακό ρόλο. «Δεν αποτελεί μυστικό ότι η κοινοτική πρωτοβουλία εν σχέσει με τη NMA έχει αποδειχθεί φιάσκο και ο λόγος που έγινε αυτό είναι ότι δεν προβλέφθηκε καμία χρηματοδότηση για πλοία», αναφέρει χαρακτηριστικά στη συνέντευξη που ακολουθεί ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ), Νίκος Βαρβατές.

Συνέντευξη του **Νίκου Βαρβατέ**,
προέδρου Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων





Ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ ερευνά τα πολύπλοκα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες, αναφέρεται στις τρέχουσες εξελίξεις του κλάδου, προτείνοντας ριζοσπαστικές αλλαγές με στόχο την προώθηση της ΝΜΑ.

Ποιες είναι οι τρέχουσες εξελίξεις στα πάγια προβλήματα της ανταγωνιστικότητας και της ανανέωσης του Μεσογειακού Φορτηγού στόλου;

Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού Μεσογειακού πλοίου συνοψίζεται στα εξής, μείζονος σημασίας, θέματα:

- Υψηλότατο κόστος επάνδρωσης λόγω σύνθεσης (100% Έλληνες, υποχρεωτικές συνθέσεις) και συχνότητα εναλλαγής προσωπικού στα πλοία.
- Αδυναμία ανανέωσης του Μεσογειακού στόλου παρά τις υποσχέσεις του παρελθόντος.

Δηλαδή, το ελληνικό Μεσογειακό πλοίο είναι μη βιώσιμο στην εκτός του ελληνικού cabotage αγορά γι' αυτό και δεν υπάρχουν πλοία στη Μεσόγειο υπό ελληνική σημαία. Το ημερήσιο κόστος είναι το υψηλότερο που υπάρχει σήμερα στην Ευρώπη, καθώς όλες οι άλλες χώρες έχουν πάρει γενναία μέτρα για την ανταγωνιστικότητα των δικών τους πλοίων.

Να σημειωθεί ότι το ημερήσιο κόστος ενός πλοίου 3.000 τόνων είναι ίσον με το κόστος ενός PANAMAX (κυριολεκτώ).

Οι λόγοι είναι ευνόητοι, τα συνδικαλιστικά σωματεία θέλοντας να δικαιολογήσουν τη μαχητικότητά τους επιμένουν στη μόνη κατηγορία που δεν μπορεί να αντιδράσει, και οι κυβερνήσεις θυσιάζουν τον κλάδο για να κρατούν τις ισορροπίες.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι προφανές ότι είναι αδύνατη και η ανανέωση του στόλου, οδεύοντας στην εξαφάνιση του κλάδου.

Επαναλαμβάνω ότι όλα αυτά ισχύουν για πλοία με ελληνική σημαία.

Η ένωση και ο κλάδος θα συνεχίσει να υπάρχει με πλοία υπό ξένη σημαία, γιατί και ο κλάδος είναι δυναμικός και οι πλοιοκτήτες εξίσου ικανοί με τους



συναδέλφους των άλλων κλάδων της πλοιοκτησίας.

Αυτά τα δύο κύρια ζητήματα έχουν πολλές προεκτάσεις, που δεν αφορούν τους πλοιοκτήτες μόνον, αλλά και το εξυπηρετούμενο κοινό, ανεβάζοντας το κόστος των εισαγόμενων και εξαγόμενων προϊόντων σε δυσβάσταχτα επίπεδα.

Σε πρόσφατο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» είχε δημοσιευθεί συνέντευξη του καθηγητή Άλκη Κορρέ, στην οποία ανέλυε διεξοδικά τη μελέτη που παρουσιάστηκε από κοινού με τον καθηγητή ΕΜΠ δρ. Χαρ. Ψαραύτη στο συνέδριο της SNAME, σύμφωνα με την οποία, πλοία ιδίου μεγέθους μπορούν να έχουν ίδιες πλώρες, ίδιες πρύμνες κ.λπ. Η εν λόγω καινοτομία, που αφορά τόσο τον κατασκευαστικό όσο και το χρηματοδοτικό χώρο, σας βρίσκει σύμφωνο;

Η μελέτη των Κορρέ/Ψαραύτη που παρουσιάστηκε φέτος στο SNAME αποτελεί το αποτέλεσμα εργασίας δύο - τριών ετών στην ΕΣΥΑΝ (Επιτροπή για την Ανανέωση του Μεσογειακού Φορτηγού Στόλου) και του ενδιαφέροντος που έχει επιδειχθεί από το σχεδιαστικό ινστιτούτο ICEPRONAV. Φέτος, προστέθηκε το ενδιαφέρον ενός νέου σημαντικού παίκτη, του οποίου η παρουσία έδρασε καταλυτικά στη δημιουργία μιας σειράς επαφών με δανειοδοτικούς οργανισμούς και στη διατύπωση ενός επιχειρηματικού σχεδίου. Από ναυπηγικής πλευράς η ιδέα είναι απόλυτα εφαρμόσιμη και δύναται να μειώσει το κόστος κατασκευής σημαντικά.

Ποιοι λόγοι συντελούν στη χρόνια πολιτική δυσκαμψία σχετικά με τη σύνθεση στα Μεσογειακά πλοία και ειδικότερα στα δεξαμενόπλοια;

Συνήθως η δυσκαμψία στη λήψη αποφάσεων έχει σχέση με πολιτικές ισορροπίες. Το κόστος της δυσκαμψίας στο χώρο των Μεσογειακών πλοίων μπορεί να προσεγγιστεί από τη συμμετοχή τους στην ελληνική σημαία. Χωρίς υπερβολή, όποιο πλοίο μπορεί να υψώσει άλλη σημαία, το κάνει για να επιβιώσει στο δύσκολο στίβο της Μεσογείου. Δεν γνωρίζω γιατί φθάσαμε σ' αυτό το σημείο, όπου Έλληνες πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να εγκαταλείπουν τη σημαία τους για λόγους επιβίωσης.

Τελευταία, σε λόγο που είχατε εκφωνήσει στο συνέδριο των «Λιμένων» στη Θεσσαλονίκη, είχατε αναφέρει ότι τα μέλη της Ένωσης Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων ελέγχουν 300 πλοία μεγέθους από 1.000 έως 15.000 τόνους dwt και η δραστηριότητά τους είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ελληνική οικονομία. Παρ' όλα αυτά, το ευρύ κοινό αγνοεί την ύπαρξή τους. Ποιοι είναι οι λόγοι αυτής της άγνοιας και τι μέτρα προτίθεστε να λάβετε για να την άρετε;

Τα Μεσογειακά πλοία είναι οι αθώροβοι υπηρέτες του κοινού και είναι απόλυτα λογικό που το κοινό αγνοεί την ύπαρξή τους, μια και δεν είχαν ποτέ με-



γάλο ατύχημα, δεν κατέβηκαν ποτέ σε απεργία και δεν έπαψαν ούτε στιγμή να εξυπηρετούν. Από την άλλη πλευρά, σας διαβεβαιώ, όταν αυτά αρχίσουν να αποσύρονται λόγω ηλικίας, το κοινό θα είναι το πρώτο που θα υποστεί τις συνέπειες.

Ποιοι λόγοι συντελούν που μέχρι σήμερα η ΝΜΑ δεν έχει αποτελέσει καρποφόρο αντικείμενο κοινοτικού ενδιαφέροντος και δεν έχει χρηματοδοτηθεί από τα προγράμματα της Ε.Ε.; Για ποιο λόγο το project έχει χαρακτηριστεί από την Κομισιόν μακροπρόθεσμο. Δεν αποτελεί μυστικό πως η κοινοτική πρωτοβουλία εν σχέσει με το SSS έχει αποδειχθεί φιάσκο και ο λόγος που έγινε αυτό, είναι ότι δεν προβλέφθηκε καμία χρηματοδότηση για πλοία. Αυτή η παράλειψη -αδικοιολόγητη κατά τη γνώμη μου- μαζί με την κατάρρευση των ευρωπαϊκών ναυπηγείων οδήγησε σε μια τρομακτική υστέρηση στις ναυπηγήσεις. Για να σωθεί η κοινοτική πρωτοβουλία εφευρέθηκαν οι θαλάσσιες Λεωφόροι, οι οποίες έχουν μεν πρόσβαση σε χρηματοδότηση από την Κοινότητα, αλλά δεν προβλέπον ξεκάθαρα χρηματοδοτήσεις πλοίων.

Πώς μπορεί το ελληνικό κράτος να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις που θα βοηθήσουν στην προώθηση του ανταγωνισμού μέσα στα λιμάνια και ιδίως στον τομέα της φορτοεκφόρτωσης, προκειμένου να βοηθηθούν οι εισαγωγές και οι εξαγωγές; Έχετε προσωπική εμπειρία από εξοικονόμηση κόστους κατά τις φορτοεκφορτώσεις;

Έχω προσωπική εμπειρία για τις εξοικονομήσεις που συνεπάγεται η απελευθέρωση των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης. Στην Ιταλία συμμετέχω σε μια εταιρεία που λειτουργεί ένα τέρμιναλ. Το κόστος ανά τόνο μειώθηκε στο ένα τρίτο με βελτίωση της εξυπηρέτησης μετά την απελευθέρωση των υπηρεσιών. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η εξοικονόμηση κόστους είναι πολύ σημαντική, αλλά εδώ έχουμε ήδη μπει στο χώρο της πολιτικής συναλλαγής που φθάνει μέχρι το Ευρωκοινοβούλιο. Αργά ή γρήγορα, πάντως, αυτό το ζήτημα θα πρέπει να διευθετηθεί με τρόπο που να ικανοποιούνται οι σύγχρονες απαιτήσεις. ■

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



GIBRALTAR

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

JAMAICA

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ



Η ποντοπόρος ναυτιλία μας πετάει από επιτυχία σε επιτυχία, η ακτοπλοΐα ανανεώνεται παρά τα προβλήματα, **τι συμβαίνει τέλος πάντων με τη Μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία;** Πού είναι ο δυναμισμός και η αγορά του παρελθόντος; Τι συνέβη με όλες αυτές τις αγορές και τα φορτία; Γιατί, τέλος πάντων, τα Μεσογειακά πρέπει να σέρνονται όταν οι άλλοι πετάνε; Δεν μπορεί να είναι μυστικό, κάποια προφανής αιτία πρέπει να υπάρχει η οποία δεν είναι ορατή από εμάς, που την κοιτάμε από πολύ κοντά.

Του καθηγητή Άλκη Κορρέ





Κοιτώντας τη Μεσογειακή ναυτιλία προς τα πίσω, δεν μπορεί κανείς παρά να νιώσει νοσταλγία για ένα ένδοξο παρελθόν, αλλά ταυτόχρονα και μια πικρία για ένα αμφίβολο μέλλον. Πού είναι η υπεσχημένη ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, που πήγε όλη η ανάπτυξη της ΝΑ. Μεσογείου, τι συνέβη με τη Μαύρη Θάλασσα και τις χώρες γύρω απ' αυτή; Είναι ποτέ δυνατόν ολόκληρη αυτή η περιοχή να κάθισε κάθισμα βαθύ; Είναι ποτέ δυνατόν το διεθνές εμπόριο να μειώθηκε σε τέτοιο βαθμό στην περιοχή μας ώστε να αναγκάζει τον ελληνικό Μεσογειακό στόλο να συρρικνώνεται; Η απάντηση είναι, όχι. Οι όγκοι εξαγωγικού εμπορίου αυξάνονται συνεχώς, οι οικονομίες της περιοχής βελτιώνονται με γρήγορα βήματα με προεξάρχουσα την οικονομία της Τουρκίας, τα ρωσικά πετρέλαια δεν σταμάτησαν ούτε στιγμή να κατεβαίνουν το Βόσπορο και οι οικονομίες χωρών όπως η Βουλγαρία, η Ουκρανία, η Ρωσία και η Ρουμανία βρίσκονται σαφώς σε ανοδική πορεία. Το παραδουνάβιο εμπόριο καλά κρατεί, όπως και η κάθε είδους εμπορία μέσα στο ποτάμιο δίκτυο της τέως Σοβιετικής Ένωσης.

«Με τον ήλιο τα βγάζω, με τον ήλιο τα μπάζω, τι θέλουν και ψοφάν τα έρμα;» θα έλεγε η λαϊκή παροιμία.

Η Ένωση των Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της οποίας έχω την τιμή να διατελώ μέλος του Δ.Σ., συνέχεια παραπονείται για τις ασύμφορες συνθέσεις, το υψηλό κόστος, τη μεγάλη μέση ηλικία του στόλου και τη δυσκολία αντικατάστασής του, τα υψηλά ασφάλιστρα, το ακριβό NAT. Δεν έχει άδικο, έτσι είναι τα πράγματα. Ο ναύλος έρχεται τσίμα τσίμα και δεν περισεύει τίποτα για να συζητήσουμε για αντικατάσταση πλοίων. Η αγορά γενικότερα δίνει μια εικόνα στασιμότητας, με στόλο που υποαμειβεται, υποαπασχολείται και γενικότερα υποφέρει. Τι συμβαίνει, τέλος πάντων; Γιατί να είναι έτσι τα πράγματα; Χρειάζεται επείγοντως μια διάγνωση. Δεν είμαστε μεν έτοιμοι για ακρίβεια αυτή τη στιγμή, αλλά ας συνοψίσουμε τα ποιοτικά, για την ώρα, στοιχεία που έχουμε:



- Τα φορτία της περιοχής σε τόνους, αν όχι και σε τονομίλια, σαφώς αυξάνονται.
- Ο ελληνόκτητος Μεσογειακός στόλος συρρικνώνεται αργά.
- Οι αντίστοιχοι στόλοι των Ρωσίας, Βουλγαρίας και Ρουμανίας έχουν μειωθεί σε ένα κλάσμα του εαυτού τους.
- Ο τουρκικός Μεσογειακός στόλος αυξάνεται σε αριθμό και μέγεθος γοργά και το ίδιο συμβαίνει -σε μικρότερη βέβαια κλίμακα- με τους στόλους της Συρίας και της Αιγύπτου.
- Ο ιταλικός Μεσογειακός στόλος μειώνεται υπό το βάρος του κόστους.

Επίσης:

- Ένα μέρος των εμπορευμάτων μεταφέρεται πλέον με κοντέινερ και δεν εμφανίζεται καν στην αγορά φορτηγών πλοίων. Το ποσοστό αυτό έχει αυξητική τάση και συνδυάζεται με εξυπηρέτηση door to door.
- Τα Ro-Ro και τα Ro-Pax κάνουν και αυτά την παρουσία τους αισθητή, επεκτείνοντας τα όρια της οδικής μεταφοράς στην Ανατολική Μεσόγειο, με πρωταθλήτρια τη UNL.
- Ένα σημαντικό μέρος της αύξησης των εμπορευμάτων διακινείται πλέον από πλοία μεγαλύτερου μεγέθους του παραδοσιακού Μεσογειακού, γεγονός που καθιστά τη μεταφορά φθηνότερη για τον παραλήπτη και τον τοπικό καταναλωτή.

Ας διακινδυνεύσουμε λοιπόν μια παρατήρηση, η οποία όταν -και αν- τεκμηριωθεί μπορεί να αποτελέσει διάγνωση.

Η αύξηση του όγκου μεταφορών για φορτηγά πλοία στην περιοχή μας, ΝΑ. Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα, είναι γεγονός και έχω την αίσθηση ότι τα κομμάτια που παίρνουν τα Ro-Ro, Ro-Pax, Containerships δεν αντιστρέφουν την τάση. Κατά συνέπεια, η αγορά στο σύνολό της εξελίσσεται θετικά στην περιοχή.



Η συνολική συρρίκνωση των στόλων που αναφέρουμε παραπάνω δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από την αύξηση στους στόλους Συρίας/Αιγύπτου/Τουρκίας. Αυτό, αν ισχύει, θα έπρεπε να εξασφαλίζει επάρκεια και πλέον στα από Έλληνες ελεγχόμενα Μεσογειακά πλοία. Αυτό όμως δεν συμβαίνει. Τι μένει λοιπόν;

Μένει ο τελευταίος παράγων, αυτός που λέει ότι πιθανότατα πολλά από τα φορτία μας έχουν ανέβει κάποια σκαλοπάτια στην κλίμακα χωρητικότητας και εμείς οι Μεσογειακοί δεν το πήραμε έγκαιρα χαμπάρι, με αποτέλεσμα να πρέπει να προσαρμοζόμαστε συνεχώς σε μια αγορά που διαρκώς μικραίνει. Αυτός ο παράγων μόνος του επαρκεί για να εξηγήσει όσα συμβαίνουν. Είναι έτσι όμως;

Είναι προφανές ότι οι ποιοτικές επισημάνσεις μου πρέπει να αντικατασταθούν από ποσοτικές, για να μπορέσουν να βγουν αξιόπιστα συμπεράσματα. Παρά ταύτα, καταθέτω αυτή την άποψη με γνώση του τι ενδεχομένως να συνεπάγεται για την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, η οποία από δεκαετίες έχει καθηλωθεί στο όριο μεγέθους 4.500 dwt. ■



200^η €ΚΔΟΣΗ

ΕΘΝΙΚΟ ΛΑΧΕΙΟ

σχέση εμπιστοσύνης
συνεχώς...

36 ΚΛΗΡΩΣΕΙΣ

Ξεκινούν 22-23 Σεπτεμβρίου

και για τον ΥΠΕΡΤΥΧΕΡΟ

3.000.000€

Μέτρα ασφάλειας λιμένων: Θεωρία και πρακτική



Έκλεισε ήδη ένας χρόνος από την εφαρμογή του ISPS Κώδικα και τα λιμάνια σε όλο το κόσμο εφαρμόζουν τα μέτρα ασφαλείας όπως ορίζει η νομοθεσία. Δεν υπάρχουν σήμερα λιμάνια που δεν έχουν πιστοποιηθεί.

Η υλοποίηση των μέτρων αυτών, όπως είναι γνωστό, απαιτεί την εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση υλικού -καμιά φορά εξειδικευμένου και ακριβού- και την εφαρμογή λειτουργικών διαδικασιών και συγκεκριμένου σχεδίου.



Του Σταύρου Κεχρή,

αντιναύρχου (ε.α.) Π.Ν., K.C. Lyrantzis Group of Companies

Η όλη διεργασία, όπως από την αρχή εξελίχθηκε, πήρε θα λέγαμε μάλλον θεωρητικές διαστάσεις με αναλύσεις ρίσκου και διάφορους «ειδικούς» επί του θέματος, ενώ ίσως τα αντικείμενα στα οποία τελικά καταλήξαμε αποδείχθηκαν πιο απλά και πρακτικά - όπως θα έπρεπε να είναι.

Αν υποθέσουμε ότι το υλικό ως άψυχο στοιχείο αποτελεί σταθερό παράγοντα και συγκεντρωθούμε στις ανθρώπινες λειτουργικές διαδικασίες, τότε μπορούμε να κάνουμε τις ακόλουθες εκτιμήσεις κρίσεως.

Ελλείψεις σε απλά θέματα, όπως είναι η ενημέρωση, η οργάνωση, η εγρήγορση και η εκπαίδευση του προσωπικού λιμένων, δεν θα πρέπει σήμερα να υπάρχουν έπειτα από τόσο διάστημα.

Αδυναμίες σε στοιχειώδη προληπτικά μέτρα ασφαλείας -όπως επαρκής φωτισμός, περιφράξεις, κλείδωμα μη χρησιμοποιούμενων χώρων, ύπαρξη σκοπών στις εισόδους, εκτέλεση περιπόλων, αποτελεσματική ενδοεπικοινωνία και διοικητική οργάνωση και δειγματοληπτικός έλεγχος εισερχομένων ατόμων, οχημάτων και φορτίων- δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται διότι είναι εκτελούμενες ήδη οργανωτικές διαδικασίες.

Τα σχέδια αρχικών ενεργειών του λειτουργικού προσωπικού λιμένων (και όχι των αρχών ασφαλείας και δράσεως) σε περίπτωση κάποιου περιστατικού και απλά θα πρέπει να είναι -γιατί περιορίζονται στο μεγαλύτερο μέρος τους στην εκκένωση χώρων και στη γρήγορη αναφορά συμβάντος- και θα έχουν ήδη δοκιμασθεί μέχρι τώρα.

Εσωτερικές επιθεωρήσεις και έλεγχοι και λήψη διορθωτικών μέτρων θα έχουν γίνει ήδη μέρος της ρουτίνας. Εμπειρίες και ανταλλαγές απόψεων με άλλα λιμάνια και θα έχουν αποκτηθεί και θα έχουν ήδη καθιερωθεί.

Από τις παραπάνω εκτιμήσεις κρίσεως και από την έλλειψη κάποιων αναφορών περί του αντιθέτου, φαίνεται εκ των πραγμάτων ότι όλα βαίνουν καλώς. Και ευτυχώς, δηλαδή, γιατί μετά τα πρόσφατα περιστατικά τρομοκρατικών

επιθέσεων σε χώρους μαζικών συγκεντρώσεων κοινού, όπως π.χ. το μετρό του Λονδίνου, οι ανησυχίες και για άλλους παρόμοιους χώρους είναι δικαιολογημένες. Όλα λοιπόν βαίνουν καλώς. Έτσι δεν είναι; Συμφωνείτε; Την ίδια εκτίμηση δεν έχετε κι εσείς; Αν ναι, τότε η καταγραφή των σκέψεων αυτών περατώθηκε. Απλώς μας πέρασαν από το μυαλό και για να σιγουρευτούμε τις εξωτερικεύσαμε. Αν όμως έχουμε αμφιβολίες, τότε θα πρέπει να βρούμε τις πρακτικές λύσεις και να χρησιμοποιήσουμε τις εκτιμήσεις αυτές ως οδηγό και ερωτηματολόγιο για έλεγχο.

Εκείνο το οποίο είναι το ζητούμενο από όλους τους εμπλεκόμενους στα θέμα-

τα ασφαλείας λιμένων είναι η γνώση του αντικείμενου και των διαδικασιών, η εγρήγορση, η ανησυχία, η γρήγορη αναφορά και η σωστή αντίδραση. Η ορθότητα αυτής της επισήμανσης αποδεικνύεται, δυστυχώς, από την εξέταση του ιστορικού διαφόρων τραγικών δυστηχημάτων που κατά καιρούς συνέβησαν.

Προς αυτή, λοιπόν, την κατεύθυνση πρέπει να εστιάσουμε τη προσοχή μας. Τον ανθρώπινο παράγοντα. Αυτόν θα πρέπει να οργανώσουμε, προετοιμάσουμε και να εμπνεύσουμε. Και το μέσο είναι ανέκαθεν γνωστό: Αποτελεσματική και ποιοτική εκπαίδευση.

Το έργο αυτό, σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη, το έχουν αναλάβει κατά περίπτωση διάφοροι φορείς. Αλλού το εκτελούν οι ίδιες οι κυβερνήσεις, αλλού εκτελείται κατά το δοκούν από τους ίδιους τους οργανισμούς λιμένων, αλλού από ιδιωτικά εκπαιδευτικά κέντρα, αλλού πάλι έχει ανατεθεί σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας, τους λεγόμενους RSOs. Όλες αυτές οι επιλογές είναι κατάλληλες, αλλά με την προϋπόθεση να γίνει σωστή και προσεκτική επιλογή αυτών που θα φέρουν σε πέρας αυτό το έργο, γιατί δεν είναι πάντοτε όλοι κατάλληλοι.

Ας βρούμε, λοιπόν, τους κατάλληλους και ας τους χρησιμοποιήσουμε. ■





Προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών (SUPPLY SHIPPING SERVICES)

Της Δήμητρας Κοντραφούρη

Financial Officer της Autovie Del Mare Maritime Way Ltd

Είναι γνωστό ότι ο μηχανισμός της αγοράς ακολουθεί ένα συγκεκριμένο μοντέλο. Το μοντέλο αυτό εξαρτάται από τους δύο μακροοικονομικούς παράγοντες που υπάρχουν σε κάθε αγορά, την προσφορά (supply) και τη ζήτηση (demand). Όμως, πρέπει να δούμε τι είναι ναυτιλιακή αγορά; Είναι μια αγορά που έχει κύριο χαρακτηριστικό τη διεθνοποίηση, μεγάλο κόστος ευκαιρίας, μεγάλο κόστος δαπανηθέντος κεφαλαίου για την επένδυση, υψηλό κίνδυνο και υψηλές προσδοκίες.

Η ναυτιλιακή αγορά, ως διεθνής αγορά, πλήττεται από πάρα πολλούς παράγοντες, που ποικίλλουν μεταξύ τους και έχουν χαρακτηριστεί 11 ως σπουδαιότεροι από τους άλλους, 6 με επιρροή στην προσφορά, 5 στη ζήτηση. Το μοντέλο αποτελείται από την προσφορά, τη ζήτηση και το επίπεδο τιμών των ναύλων. Οι ναύλοι είναι αυτοί που καθορίζουν το επίπεδο των χρηματοροών που θα διαμορφωθούν με τη μετακίνηση της ισορροπίας (equilibrium) τότε από/προς το ένα σημείο στο άλλο. Η αγορά ναύλων συνδέει την προσφορά με τη ζήτηση. Ο μηχανισμός καθορισμού των ναύλων δείχνει το ποσόν των χρημάτων που θα πληρώσουν οι ναυλωτές στους πλοιοκτήτες για την παρεχόμενη υπηρεσία.

Στην προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι: τα κέντρα λήψης των επιχειρηματικών αποφάσεων (decision makers), το διαθέσιμο tonnage (χωρητικότητα) των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο, οι παραδόσεις των νεότευκτων πλοίων, οι διαλύσεις των παλιών (scrapping), που αυτόματα και για τις δύο περιπτώσεις συνεπάγεται επιρροή από την παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων, και από τις προσδοκίες (expectations), που δημιουργεί στους επενδυτές η τιμή των ναύλων.

Προσφορά

Σε βραχυχρόνιο ορίζοντα η αποστολή του διαθέσιμου εμπορικού στόλου είναι η σταθερή θαλάσσια μεταφορά. Όμως σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, οι επιχειρηματικές αποφάσεις των πλοιοκτητών επηρεάζουν το διαθέσιμο tonnage είτε προς την αύξηση είτε προς τη μείωση. Υπάρχουν εποχές που πολλά πλοία θα δεθούν (laid up) ή θα χρησιμοποιηθούν σαν αποθήκες ή θα «σκοτωθούν» ή θα παραγγελθούν.

Ένας από τους σπουδαιότερους νόμους της προσφοράς είναι ότι, όταν υπάρχει έλλειψη σε οποιονδήποτε τομέα του εμπορίου, αυξάνεται η τιμή προσφοράς του είδους λόγω της αυξανόμενης ζήτησης. Ομοίως, όπου υπάρχει μεγάλη προσφορά, ο μηχανισμός της αγοράς θα λειτουργήσει με τέτοιο τρόπο ώστε να επέλθει ισορροπία μειώνοντας την τιμή των ναύλων αντίστοιχα με τον περιορισμό του μεγέθους της ζήτησης.

Όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων είναι μεγαλύτερη από την προσφορά διαθέσιμου tonnage, τότε αυξάνονται οι τιμές των ναύλων και επέρχεται η κερδοφορία στην εταιρεία και η υπεραξία στη μετοχή για τους επενδυτές. Ως συνέπεια, λόγω του ευνοϊκού κλίματος της αγοράς, αυξάνονται οι προσδοκίες των πλοιοκτητών, οι οποίοι ερμηνεύοντας τις συμπεριφορές και το γε-

νικό κλίμα διαμορφώνουν προσδοκίες για μελλοντικές υψηλές αποδόσεις και επενδύουν σε παραγγελίες πλοίων ή αγοράς μεταχειρισμένων. Με αυτόν τον τρόπο, η κάθε κίνηση συμπεριφοράς εκ μέρους των πλοιοκτητών ερμηνεύεται αντίστοιχα σε όλους αυτούς που σχετίζονται με το εμπόριο καθότι όλα ακολουθούν τους νόμους της γραμμικής συνάρτησης.

Ο κάθε πλοιοκτήτης, αυξάνοντας τη συνολική χωρητικότητα του στόλου του, αυξάνει και το μερίδιό του στη ναυτιλιακή πίτα και περιορίζει τον ανταγωνισμό του από το παιχνίδι. Όμως, πάρα πολλές φορές η εκτίμηση των πραγμάτων έχει και άλλη άποψη με δυσάρεστα αποτελέσματα, καθότι προγνωστικά και ακριβείς προβλέψεις δεν είναι δυνατόν να γίνουν στον τομέα της ναυτιλίας και μόνο η τάση της αγοράς είναι δυνατόν να προβλεφθεί.

Αντίστοιχα οι φορτωτές, προσπαθώντας να επιτύχουν το μεγαλύτερο κέρδος, επιδιώκουν μείωση του κόστους μεταφοράς του φορτίου. Έτσι είτε επιδιώκουν στενότερες σχέσεις με προμηθευτές - πλοιοκτήτες, είτε επιδιώκουν μορφές κάθαρσης ολοκλήρωσης - από προμηθευτές να γίνονται και πελάτες -, είτε επιδιώκοντας οικονομίες κλίμακας χρησιμοποιούν μεγαλύτερες χωρητικότητας πλοία.

Όταν η τιμή των ναύλων είναι μικρή και βρισκόμαστε σε ύφεση (recession) ο κάθε πλοιοκτήτης επιδιώκει τη μείωση λειτουργικού κόστους, τη διαχείριση με τον πλέον αποτελεσματικό και εφικτό τρόπο, την πρόσπιση των αποθεμάτων κέρδους, αλλάζοντας τον τρόπο πληρωμής των υποχρεώσεων του προς τρίτους, τη μερισματική του πολιτική, την αλλαγή τρόπου ναύλωσης από hire σε freight. Ας μην ξεχνάμε ότι τα πλοία είναι εντάσεως κεφαλαίου και επένδυση μακράς πνοής με απόσβεση σε 20-30 έτη. Η απόδοση της επένδυσης (ROI) είναι μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Αναπόφευκτα σε περιόδους ύφεσης, πολλοί εξ αυτών πιεζόμενοι πωλούν τα πλοία τους, έστω και με το ενδεχόμενο να μην είναι το σωστό timing της πώλησης. Όσο οι ναύλοι ανεβαίνουν τόσο ανεβαίνουν και οι τιμές των μεταχειρισμένων ή αυτών που πηγαίνουν scrap. Οι εισερχόμενες ροές από την πώληση είτε στο ένα πεδίο είτε στο άλλο καλυτερεύουν τη ρευστότητά τους.

Συμβαίνει ακόμη, τα διαλυτήρια πλοίων σε περιόδους ύφεσης των τιμών των ναύλων να προσφέρουν υψηλές τιμές ώστε να προσελκύσουν όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία για διάλυση. Με αυτόν τον τρόπο μειώνουν την προσφορά των θαλασσιών μεταφορών. Η ζήτηση των θαλασσιών μεταφο-

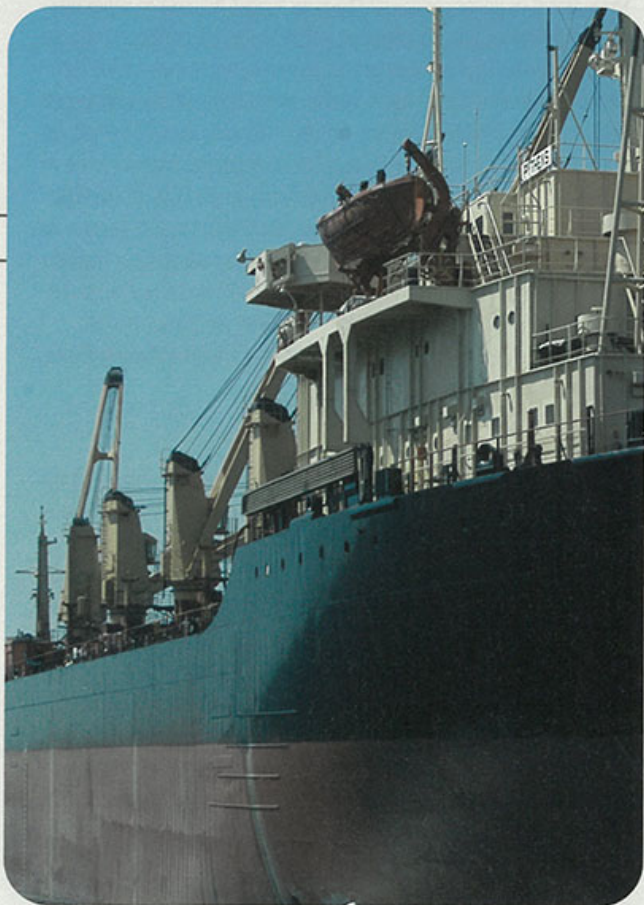
ρών είναι ευμετάβλητη, ευπροσάρμοστη στις διεθνείς μεταβολές και απρόβλεπτη εν αντιθέσει με την προσφορά που είναι δυσκίνητη, υψηλού κόστους, δυσμετάβλητη και δυσπροσάρμοστη. Έχουν παρομοιάσει την προσφορά με χελώνα που προσπαθεί να πιάσει το λαγό - τη ζήτηση -, χωρίς ποτέ να μπορεί στην πράξη να τη φτάσει και να φέρει σε ισορροπία το επίπεδο των ναύλων.

Ομάδες λήψης αποφάσεων της προσφοράς πλοίων (Decision Makers)

Η προσφορά πλοίων ελέγχεται ή επηρεάζεται από 4 ομάδες λήψης αποφάσεων: τους πλοιοκτήτες, τους φορτωτές/ναυλωτές, τις ναυτιλιακές τράπεζες και τις διεθνείς αρχές θέσπισης κανονισμών.

Οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που λαμβάνουν πρωτογενείς τις καθοριστικές αποφάσεις για το ποιες ενέργειες θα πραγματοποιήσουν. Οι ναυλωτές/φορτωτές με την πολιτική ναυλώσεων που ακολουθούν

επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών και κατά συνέπεια την προσφορά πλοίων. Η πολιτική των ναυτιλιακών τραπεζών καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το επενδυτικό κλίμα στην αγορά με την παροχή ή μη των σχετικών δα-
νειών. Οι διάφοροι παγκόσμιοι νομοθετικοί οργανισμοί επηρεάζουν την



προσφορά πλοίων διαμέσου των διαφόρων νομοθετικών κανονισμών που επιβάλλουν σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον.

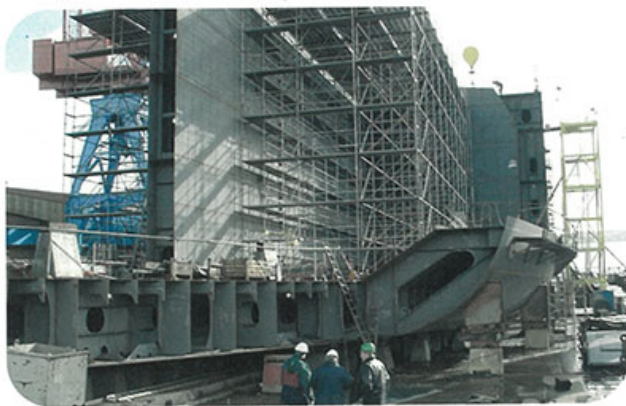
Η συνήθης τάση είναι να αυξάνονται οι παραγγελίες όταν η ναυλαγορά βρίσκεται σε άνοδο και, αντίστοιχα, όταν βρίσκεται σε ύφεση υπάρχει απουσία παραγγελιών. Μερικές φορές υπάρχει διάθεση για speculation (κερδοσκοπία) από μερικούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι ερμηνεύουν κάποιες μικρές ανοδικές κινήσεις των ναύλων σαν ανάκαμψη της αγοράς.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει πάντα κάποιος μικρός αριθμός πλοιοκτητών που ακολουθούν αντικυκλική συμπεριφορά, αγοράζοντας πλοία σε περιόδους ύφεσης της ναυλαγοράς όταν οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλές. Η συμπεριφορά αυτή των πλοιοκτητών είναι επιτυχής όταν γίνεται σε τέτοια έκταση ώστε η πρόσθετη αυτή προσφορά χωρητικότητας να μην είναι ικανή να μειώσει το επίπεδο των ναύλων. Η συμπεριφορά των decision makers είναι συνήθως απρόβλεπτη και η συμπεριφορά τους δεν μπορεί να ενταχθεί σε προκαθορισμένο πλαίσιο.

Παγκόσμιος εμπορικός στόλος

Η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου στα έτη 1970-2000 είχε μεγάλες μεταβολές, καθώς χαρακτηρίστηκε αρχικά από μια περίοδο ραγδαίας ανάπτυξης και στη συνέχεια από περιόδους στασιμότητας, μείωσης και βαθμιαίας ανάπτυξης του στόλου.

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, οι διαλύσεις πλοίων και οι παραδόσεις νέων πλοίων καθορίζουν το ρυθμό της ανάπτυξης. Επειδή η μέση οικονομική ζωή του πλοίου είναι περίπου 25 χρόνια, ένα μικρό ποσοστό σε συνθήκες καταστάσεις καταλήγει στα διαλυτήρια και, επομένως, ο ρυθμός προσαρμογής της προσφοράς στις μεταβολές της αγοράς δεν μετράται σε μήνες αλλά σε χρόνια. Βασικό χαρακτηριστικό του μοντέλου είναι ο μηχανισμός προσαρμογής της προσφοράς όταν η ζήτηση δεν κινήθηκε σύμφωνα με τις προσδοκίες. Εκεί παρατηρούνται φάσεις ανάπτυξης πλούτου, συρρίκνωσης, αναδιάρθρωσης



του παγκόσμιου στόλου.

Παρόλο που υπάρχει μεγάλη εξειδίκευση στη ναυτιλιακή αγορά, υπάρχει και μεγάλος βαθμός υποκατάστασης ανάμεσα στους τύπους των πλοίων. Τα πλοία μπορεί σε δύσκολες καταστάσεις ναύλων να αποχωρήσουν από τον έναν τομέα της αγοράς στον άλλο, που μπορεί να είναι πιο ευεσταθής.

Παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου

Η παραγωγικότητα μετράται σε τόνους μιλίων ανά dwt ανά μονάδα χρόνου και εξαρτάται, κυρίως, από τους τέσσερις κύριους παράγοντες του στόλου: την ταχύτητα των πλοίων, το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, τον τρόπο χρησιμοποίησης της χωρητικότητας του πλοίου και τον αριθμό των έμφορτων ημερών στη θάλασσα. Άλλοι δευτερογενείς παράγοντες είναι: η

συνολική απόσταση μεταφοράς, τα μεσολαβούμενα λιμάνια προσέγγισης, η ταχύτητα και ο χρόνος φόρτωσης.

Η ταχύτητα καθορίζει το χρόνο που χρειάζεται ένα πλοίο για να εκτελέσει ένα ταξίδι. Έχει αποδειχθεί ότι λόγω διαφόρων επιχειρηματικών αποφάσεων των πλοιοκτητών μπορεί τα πλοία να ταξιδεύουν με ταχύτητα κατώτερη από την ταχύτητα σχεδίασής του πλοίου, ακόμη και σε περιόδους καλών αγορών προς εξοικονόμηση καυσίμων. Σε μια πεσμένη ναυλαγορά η πρώτη αντίδραση του στόλου είναι η ελάττωση του ρυθμού λειτουργίας του με σκοπό τη μείωση των καυσίμων, οπότε οι πλοιοκτήτες μειώνουν την ταχύτητα των πλοίων τους.

Γενικά η ταχύτητα ενός στόλου μεταβάλλεται στο χρόνο. Όταν παραδίδονται στην αγορά νέα πλοία με μεγαλύτερη ταχύτητα, τότε αναλογικά αυξάνεται σε στάδια η μεταφορική ικανότητα του στόλου.

Αντίθετα, καθώς η ηλικία του στόλου αυξάνεται, εκτός των εξαιρετικών περιπτώσεων πολύ καλής συντήρησης, η μέγιστη λειτουργική ταχύτητα του στόλου βαθμιαία μειώνεται. Ο χρόνος διακρίνεται σε παραγωγικές ημέρες στη θάλασσα και σε μη παραγωγικές. Ο χρόνος που ξοδεύουν τα πλοία στα λιμάνια είναι σημαντικός παράγοντας στην παραγωγικότητα του στόλου. Είναι αυτονόητο ότι όσο καλύτερη οργάνωση υπάρχει στο λιμάνι και προσφέρονται υψηλές απόδοσης υπηρεσίες τόσο λιγότερος χρόνος παραμονής απαιτείται. Η μείωση του μη παραγωγικού χρόνου επιτρέπει την αύξηση στον αριθμό των έμφορτων ημερών στη θάλασσα.

Ο τρόπος χρησιμοποίησης της χωρητικότητας του στόλου αναφέρεται στην ωφέλιμη μεταφορική ικανότητα των πλοίων και στη χωρητικότητα που χάνεται εξ αιτίας των καυσίμων εφοδιασμού.

Ναυπηγήσεις και παραδόσεις πλοίων

Η ναυπηγική παραγωγή προσαρμόζεται στις μεταβολές της ζήτησης και αυτό συμβαίνει σε μακροχρόνιο επίπεδο. Η ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται από κύκλους μακράς διάρκειας, καθώς η χρονική υστέρηση ανάμεσα στην παραγγελία (ζήτηση) και την παράδοση ενός νεότευκτου πλοίου (προσφορά) κυμαίνεται από 1 έως 4 χρόνια. Η προσαρμογή της προσφοράς πλοίων στην απότομη μείωση της ζήτησης είναι οικονομικά οδυνηρή και εξαιρετικά αργή. Ο τύπος του πλοίου αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη ναυπηγική βιομηχανία αλλά και για τη ναυτιλιακή αγορά. Η ναυπηγική παραγωγή δεξαμενοπλοίων εμφανίζει τις ακραίες μεταβολές που είναι δυνατόν να συμβούν στη ναυτιλιακή επένδυση. Δηλαδή αυξήσεις και μειώσεις ανάλογα με την πορεία των τιμών του πετρελαίου. Η ναυπηγική αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου έχει παραμείνει σταθερή από τα μέσα της 10ετίας του '60.

Η ναυπηγική αγορά άλλων τύπων πλοίων, όπως ro-ro, εμπορευματοκιβώτια, ρυμουλκά, παραμένει σταθερή.

Διαλύσεις και απώλειες πλοίων

Ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου σε παγκόσμια κλίμακα εξαρτάται από την ισορροπία ανάμεσα στις παραδόσεις των νέων πλοίων και στις διαγραφές, είτε αυτές προέρχονται από διαλύσεις, από ναυάγια ή από ατυχήματα.

Η ηλικία που ένα πλοίο θα διαλυθεί εξαρτάται από την επιλογή του πλοιοκτήτη. Οι κυριότεροι λόγοι που οδηγούν έναν πλοιοκτήτη σε διάλυση είναι, εκτός της ηλικίας, η τεχνική απαξίωση του πλοίου, οι τιμές στα διαλυτήρια και οι μελλοντικές προσδοκίες της αγοράς.

Η ηλικία είναι καθοριστικός παράγων του τόνάζ που θα διαλυθεί. Η απόδοση των πλοίων είναι γεγονός ότι μειώνεται καθώς «γεραίνει» το πλοίο και χρειάζεται περισσότερο κόστος συντήρησης. Επίσης, εκ των πραγμάτων είναι σίγουρο ότι ο παραγωγικός του χρόνος μειώνεται στο πέρασμα των ετών. Γενικώς μια μέση συνήθης ηλικία είναι αυτή των 25 ετών για τα πλοία ξηρού φορτίου και 20 για τα τάνκερ. ■

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

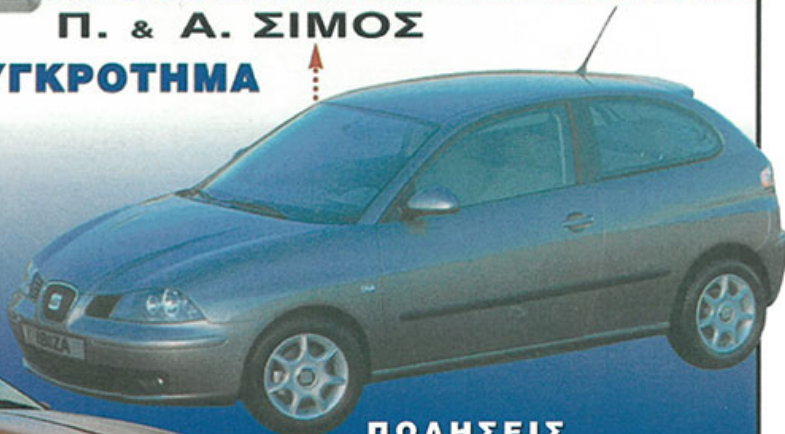


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**Εως 60 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ**

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

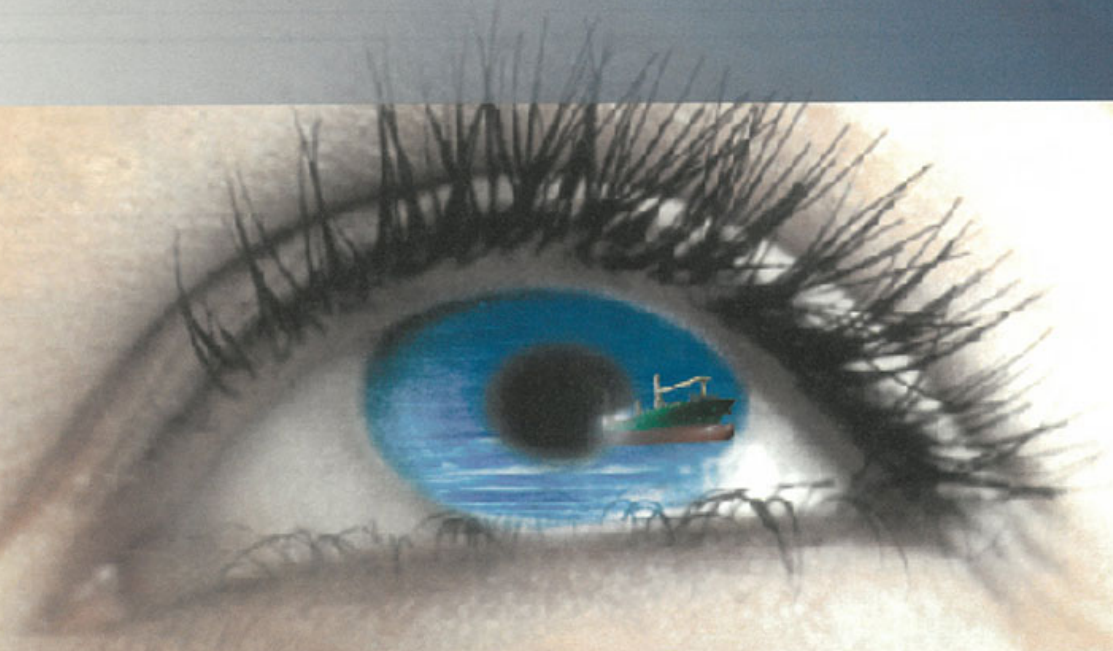


Maritime Cyprus 2005 Conference

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

Ναυτιλιακή Κύπρος 2005

Με την ευκαιρία του συνεδρίου «Ναυτιλιακή Κύπρος 2005», που θα διεξαχθεί στη Λεμεσό από 25 έως 28 Σεπτεμβρίου και θα συμμετέχουν τα «Ναυτικά Χρονικά», διερευνούμε, στο αφιέρωμα που ακολουθεί, την ανάπτυξη της Κύπρου ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τους νέους ορίζοντες που ανοίχτηκαν, την ποιοτική αναβάθμιση του νηολογίου της, αλλά και τους προβληματισμούς γύρω από τα περιοριστικά μέτρα που έχουν υιοθετηθεί από την Τουρκία και κατά πόσον αυτά επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής ναυτιλίας.

Τις απόψεις διατυπώνουν πρόσωπα της δημόσιας διοικητικής, πολιτικής και ρυθμιστικής ζωής της Μεγαλονήσου.





Συνέντευξη του **Χαράλαμπου Μουλανά,**
προέδρου της Cyprus Union of Shipowners

Δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ ελληνικής και κυπριακής σημαίας

Πρόσφατα οι τρεις πλοιοκτήτριες ενώσεις της Κύπρου ένωσαν τις δυνάμεις τους σε μία με την επωνυμία Cyprus Union of Shipowners. Επίτιμος πρόεδρος εκλέγει ο κ. Πόλυς Λ. Χατζηγιάννου και πρόεδρος ο κ. Χαράλαμπος Μουλανάς. Η νέα ένωση αντιπροσωπεύει τους πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν την κυπριακή σημαία ενώ τα αποτελέσματα της ενοποίησης είναι ήδη φανερά με κύριο την εκπροσώπησή της στην Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Οργανώσεων (ECSA). Ο πρόεδρος της Cyprus Union of Shipowners κ. Χαράλαμπος Μουλανάς μάς αναλύει τις επιδιώξεις και τους στόχους, που έχουν μοναδικό γνώμονα την ανταγωνιστικότητα του κυπριακού νηολογίου.

Η ενοποίηση των κυπριακών εφοπλιστικών ενώσεων, που έως πρόσφατα ήταν διαιρεμένες, ποιο όφελος έφερε τόσο στον κυπριακό εφοπλισμό όσο και στην κυπριακή σημαία;

Η ενοποίηση των τριών κυπριακών εφοπλιστικών οργανώσεων ήτο ένα από καιρού αναμενόμενο αποτέλεσμα έχοντας υπόψη τις συνεχείς προσπάθειες της Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών. Η ενοποίηση θα αποβεί προς όφελος τόσο των εφοπλιστών όσο και του κυπριακού νηολογίου.

Ήδη τα αποτελέσματα είναι φανερά.

Η νέα ένωση αντιπροσωπεύοντας όλους ανεξαιρέτως τους πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν την κυπριακή σημαία, έχει μια ισχυρή φωνή σε όλα τα διεθνή φόρα και ήδη αντιπροσωπεύει επίσημα την κυπριακή ναυτιλία στην Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Οργανώσεων (ECSA).

Όσον αφορά το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και το υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, θα υποχρεωθούν εκ των πραγμάτων να ακούσουν τα προβλήματα των πραγματικών πελατών του νηολογίου που δεν είναι άλλοι από τα μέλη της νέας ένωσης πλοιοκτητών.

Πιστεύουμε ότι τα συμφέροντα του νηολογίου συμβαδίζουν με τα καλώς νοούμενα συμφέροντα των πλοιοκτητών και αναμένεται ότι τόσο οι αρμόδιες κυπριακές αρχές όσο και η Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστών θα αφουγκρασθούν τις ανησυχίες και θα λάβουν υπόψη τις απόψεις της ενωμένης πια Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών.

Ποιες είναι οι σχέσεις της Cyprus Union of Shipowners με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών;

Με αφορμή την ανάγκη για κοινό μέτωπο στα διάφορα θέματα που απασχολούν την ελληνική και την κυπριακή πλοιοκτησία στα διάφορα διεθνή συνέδρια, οι ενώσεις των Ελλήνων και Κυπρίων εφοπλιστών έθεσαν ήδη τις βάσεις μιας ειλικρινούς και αμοιβαίως επωφελούς συνεργασίας.

Εδώ πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι η πρωτοβουλία ξεκίνησε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και είμαστε ευγνώμονες στη διοίκηση της ΕΕΕ για τη βοήθεια και συμπαράστασή της στα πρώτα βήματα της Κυπριακής Ένωσης Εφοπλιστών.

Εδώ πρέπει επίσης να τονίσουμε το σημαντικό ρόλο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας και ιδιαίτερα του υπουργού κ. Μ. Κεφαλογιάννη για τη συνεχή και συνεπή προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των δύο κυβερνήσεων στις διάφορες διεθνείς συναντήσεις.

Εάν υπολογίσουμε ότι ο υπό ελληνική και κυπριακή σημαία στόλος μαζί με τον ελληνόκτητο στόλο υπό σημαία Μάλτας αποτελεί την πλειοψηφία του ευρωπαϊκού στόλου, τότε φαίνεται τόσο η δυναμική όσο και η αναγκαιότητα μιας τέτοιας συνεργασίας η οποία πάντοτε έχει περιθώρια να αναπτυχθεί.

Από πλευράς της Κυπριακής Ένωσης Εφοπλιστών μπορούμε να βεβαιώσω επίσης την ηγεσία της ελληνόκτητης ναυτιλίας για την αμέριστη συμπαράστασή μας στα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ενώσεις μας.



Θεωρείτε ότι η ελληνική σημαία μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. είναι ανταγωνιστική ως προς την κυπριακή;

Δεν πιστεύω ότι υφίσταται κάποιος ανταγωνισμός μεταξύ ελληνικής και κυπριακής σημαίας.

Τουναντίον μπορούμε κάλλιστα να πούμε πως η κυπριακή σημαία αποτελεί το φυσιολογικό συμπλήρωμα της ελληνικής. Ο εφοπλιστής που απεφάσισε να εγκαταλείψει την ελληνική σημαία θα το είχε πράξει και αν ακόμα δεν υπήρχε η κυπριακή σημαία. Η ύπαρξη της κυπριακής σημαίας λειτουργεί σαν φυσιολογική διέξοδος γι' αυτούς που υπό διαφορετικές συνθήκες θα έγραφαν τα πλοία των στον Παναμά, στη Μάλτα ή αλλού.

Οι πολιτικές ηγεσίες των τριών χωρών, Κύπρου, Ελλάδας, και Μάλτας, φαίνονται διατεθειμένες να συνεργαστούν στενά στην Ε.Ε., στον τομέα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Υπάρχει παρόμοια σκέψη για κοινές προσπάθειες των εφοπλιστικών ενώσεων των αντίστοιχων χωρών;

Είμαστε ευτυχείς που οι κυβερνήσεις Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας αναγνώρισαν την ανάγκη για μια στενότερη συνεργασία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είμαστε ακόμα ευτυχέστεροι γιατί αυτή η συνεργασία σε κυβερνητικό επίπεδο άρχισε δειλά δειλά, ως αποτέλεσμα των συνεργασιών και των εφοπλιστικών ενώσεων των Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας.

Πιστεύω ακράδαντα πως μια τέτοια συνεργασία σε κυβερνητικό επίπεδο με την υποστήριξη των τριών εφοπλιστικών οργανώσεων που καλύπτουν την πλειοψηφία του ευρωπαϊκού στόλου θα αποβεί προς όφελος όλης της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Ως πρόεδρος της Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών πιστεύετε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα λάβει μέτρα για ενίσχυση του κοινοτικού στόλου;

Η ενίσχυση του κοινοτικού στόλου είναι μονόδρομος για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα διάφορα ανοικτά νηολόγια, όπως αποκαλούνται σήμερα, ασκούν μια τεράστια πίεση στη δομή και λειτουργία των εθνικών νηολογίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εκτός εάν ληφθούν πρακτικά μέτρα αντιμετώπισης του ανταγωνισμού τα εθνικά νηολόγια της Ευρώπης είναι καταδικασμένα σε μαρασμό.

Προσωπικά πιστεύω ότι ο χρόνος ωρίμασε και ότι οι εφοπλιστικές ενώσεις κά-

τω από την ομπρέλα της ECSA θα βρουν τον τρόπο να αξιοποιήσουν τις δυνατότητες του Ευρωπαϊκού στόλου.

Με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και την υποχρεωτική πλέον διαφάνεια των οικονομικών συναλλαγών των εταιρειών που εδρεύουν στη Μεγαλόνησο, θεωρείτε ότι η Κύπρος θα χάσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της σε σχέση με άλλα νέα ναυτιλιακά κέντρα της Μέσης Ανατολής;

Ευρίσκομαι στην ευτυχή θέση να πω πως τα φορολογικά μέτρα για τη ναυτιλία και τις υπεράκτιες εταιρείες στην Κύπρο έχουν βρει μια πολύ ενδιαφέρουσα λύση σε καταπληκτική αρμονία με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά τη φορολογία πλοίων παραμένει το σύστημα του φόρου χωρητικότητας που άλλωστε άρχισε να εφαρμόζεται και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ο φόρος των πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών με μία καταπληκτική ευρεσιτεχνία του τότε υπουργού Οικονομικών ορίστηκε στο ένα τέταρτο του φόρου χωρητικότητας των πλοίων που διαχειρίζονται. Τι το καλύτερο;

Οι υπόλοιπες υπεράκτιες εταιρείες (offshore companies) έχουν εξομοιωθεί με τις εγχώριες εταιρείες με εταιρικό φόρο 10% επί των «δεδηλωμένων» κερδών. Σε καμία χώρα της Ευρώπης δεν υπάρχει καλύτερο σύστημα.

Αφού το φορολογικό σύστημα της Κύπρου είναι το καλύτερο σε σύγκριση με άλλα νηολόγια γιατί το κυπριακό νηολόγιο συνεχώς φθίνει και από την 5η θέση που κατείχε διεθνώς υποβιβάστηκε στην 7η θέση με κίνδυνο σύντομα να είναι στην 8η θέση;

Είναι λυπηρό ότι το κυπριακό νηολόγιο άρχισε να παίρνει την κατηφόρα.

Η παλιά θεωρία ότι ο αριθμός των πλοίων έχει μειωθεί γιατί «διώξαμε» τα υποβαθμισμένα πλοία είναι στάχτη στα δικά μας μάτια.

Το πρόβλημά μας είναι γιατί δεν μπορέσαμε να προσελκύσουμε άλλα πλοία.

Δεν μπορέσαμε να ανταποκριθούμε στις ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας. Δυστυχώς η πολιτική μας έμεινε καρφωμένη στις παρωχημένες διατάξεις του περί Εμπορικής Ναυτιλίας νόμου του 1963.

Το νηολόγιο έχει πάρει την κατηφορική πορεία και αυτή η πορεία δεν σταματά με ευκολία. Χρειάζονται έργα. Οι εφοπλιστές ζητούν να τους δοθεί αυτό που δικαιούνται και από χρόνια η διοίκησή του αγνοεί. Τόσο το νηολόγιο όσο και το υπουργείο είναι επάξια επανδρωμένο. Οι επιτελείς είναι γνώστες και ευέλκτοι. Χρειάζεται πολιτική απόφαση. Ελπίζω. ■



Η ανάπτυξη της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας

Του Σέργιου Σεργίου, διευθυντή τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας
υπουργείου Μεταφορών και Έργων Κύπρου

Η κυπριακή εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα δυναμικό τομέα για την εθνική οικονομία της Κύπρου. Η ανάπτυξη της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας άρχισε ουσιαστικά με την ίδρυση του κυπριακού νηολογίου το 1963, ενώ οι προσπάθειες της κυβέρνησης για ανάπτυξη και αναβάθμιση της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας έγιναν πιο έντονες μετά την τουρκική εισβολή του 1974. Συγκεκριμένα, στις αρχές της δεκαετίας του 1980 δημιουργήθηκε το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, το οποίο είναι υπεύθυνο μεταξύ άλλων για τη νηολόγηση πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο, την ασφάλεια των πλοίων, τη ναυτική εκπαίδευση, τη χορήγηση πιστοποιητικών, τις διεθνείς σχέσεις και την εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας.

Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας υιοθέτησε πολιτική που στόχευε στην ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού εμπορικού στόλου και την προσέλευση εταιρειών που να χρησιμοποιούν την Κύπρο ως βάση για τις διεθνείς τους δραστηριότητες.

Τα μέτρα αυτά αποτέλεσαν το θεμέλιο μιας εποχής για την κυπριακή ναυτιλία, η οποία εξελίχθηκε τόσο ώστε η Κύπρος να αποτελεί σήμερα μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο και ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πλοιοκτητριών και πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών. Η Κύπρος είναι η τρίτη μεγαλύτερη ναυτική δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κατέχοντας το 16% του στόλου των 25 κρατών-μελών της.

Στο τέλος του 2004 ήταν εγγεγραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο 1.913 πλοία συνολικού εκτοπίσματος 23 εκατ. κόνων. Το τονάζ αυτό δίνει στην Κύπρο την ένατη θέση διεθνώς, γεγονός που αποδεικνύει την εμπιστοσύνη της διεθνούς ναυτιλίας στην κυπριακή σημαία.

Η κυπριακή κυβέρνηση, μέσα στο πλαίσιο της ποιοτικής αναβάθμισης του κυπριακού στόλου, έχει ενισχύσει το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας με περισσότερους επιθεωρητές και έχει προβεί σε προσλήψεις εποπτών κυπριακών πλοίων που εδρεύουν σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού με σκοπό την αύξηση των ελέγχων και των επιθεωρήσεων στα κυπριακά πλοία, περιορίζοντας τόσο τις κατακρατήσεις σε ξένα λιμάνια όσο και τα ατυχήματα. Έχει, επίσης, επανεξετάσει την πολιτική της για εγγραφή πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο σε μια προσπάθεια ποιοτικής αναβάθμισης και βελτίωσης της ασφάλειας και της εικόνας που παρουσιάζει ο κυπριακός στόλος, μειώνοντας το όριο ηλικίας των πλοίων που έχουν τη δυνατότητα να εγγραφούν στο κυπριακό νηολόγιο χωρίς πρόσθετους όρους αναφορικά με την ασφάλεια, από 17 σε 15 χρόνια. Επί πλέον, έχει προβεί στη διαγραφή υπερήλικων πλοίων και πλοίων των οποίων τα επίπεδα ασφαλείας δεν είναι σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

Τα μέτρα αυτά έχουν αποδειχθεί επιτυχημένα και αυτό φαίνεται καθαρά από



την πτωτική τάση των ναυτιλιακών ατυχημάτων καθώς επίσης και των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε ξένα λιμάνια λόγω ελλείψεων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις τελευταίες στατιστικές του Μνημονίου των Παρισίων (Paris MOU), η Κύπρος έχει εξέλθει από τη Μαύρη Λίστα του Μνημονίου.

Με την υιοθέτηση του ευρωπαϊκού κεκτημένου και την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων έχει εκσυγχρονισθεί σημαντικά η νομοθεσία που διέπει την εμπορική ναυτιλία, ιδιαίτερα σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, πρόληψης κατά των τρομοκρατικών επιθέσεων, προστασίας του περιβάλλοντος και αναβάθμισης των επιπέδων εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. έχει τροποποιηθεί η νομοθεσία που διέπει τη νηολόγηση πλοίων, ούτως ώστε Ευρωπαίοι πολίτες και εταιρείες των κρα-

τών-μελών της Ε.Ε. και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου να δικαιούνται επίσης να εγγράψουν πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Η τροποποίηση αυτή εναρμονίζει τη νομοθεσία με το ευρωπαϊκό κεκτημένο και, ταυτόχρονα, ανοίγει καινούργιες προοπτικές για εγγραφή πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην αντιπροσώπευση της Κύπρου στη Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς επίσης και στην ενεργό παρουσία του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας στις διάφορες επιτροπές και τις ομάδες εργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν ναυτιλιακά θέματα.

Η ανταγωνιστικότητα της Κύπρου, τόσο ως νηολογίου όσο και ως βάσης για τις διεθνείς δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών, είναι σημαντική. Για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και με σκοπό να εκλείψει η διάκριση μεταξύ κυπριακών και ξένων ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στην Κύπρο, έχει τροποποιηθεί ο περί φορολογίας του εισοδήματος νόμος έτσι που οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων να έχουν την επιλογή είτε να φορολογηθούν με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζονται είτε με βάση τα εισοδήματά τους. Τα περιοριστικά μέτρα που έχουν υιοθετηθεί από την Τουρκία επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής ναυτιλίας αλλά και την ελκυστικότητα της Κύπρου ως βάσης για διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες. Με την άρση των τουρκικών περιοριστικών μέτρων αναμένεται αύξηση του αριθμού των πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο, καθώς επίσης και αύξηση της εμπορικής κίνησης των κυπριακών λιμανιών αφού πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που προέρχονται από/ή κατευθύνονται σε τουρκικά λιμάνια θα μπορούν να προσεγγίζουν τα κυπριακά λιμάνια.

Αυτό δανοίγει καινούργιες προοπτικές, για να καταστούν και πάλι τα κυπριακά λιμάνια κέντρα διαμετακομιστικού εμπορίου.

Στόχος του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας είναι η συνεχής αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός, που είναι απαραίτητα για τη διατήρηση της Κύπρου ως ενός από τα σημαντικότερα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο. ■





Ο απόηχος της ένταξης στην κυπριακή ναυτιλία

Του Θωμά Καζάκου, γενικού γραμματέα Cyprus Shipping Council

Τα τελευταία 30 χρόνια, η Κύπρος, και πιο συγκεκριμένα η Λεμεσός, εξελίχθηκε σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Κύπρο επιτεύχθηκε λόγω της κοινής προσπάθειας της κυπριακής κυβέρνησης και της εγχώριας ναυτιλιακής κοινότητας. Σήμερα, η Κύπρος αποτελεί τον 9ο μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως και τον 3ο μεγαλύτερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κυπριακός στόλος με βάση τις τελευταίες στατιστικές της εφημερίδας Lloyd's List συμπεριλαμβάνει 1.084 ποντοπόρα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 21,5 εκατ. κόρων. Αξίζει να αναφερθεί ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την 1 Μαΐου του 2004, άνοιξε νέους ορίζοντες για την κυπριακή ναυτιλία και εξασφάλισε την ανταγωνιστικότητα της Κύπρου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Κύπρος, έχοντας βελτιώσει σημαντικά το γόητρό της σε θέματα ασφάλειας των κυπριακών πλοίων με τη συνεχιζόμενη -εδώ και χρόνια- μείωση στις κατακρατήσεις πλοίων υπό κυπριακή σημαία και έχοντας επιτύχει να διατηρήσει το θεσμό του ανοικτού νηολογίου και την ανταγωνιστική φορολογία των πλοιοκτητριών και πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών, έχει πραγματικά εισέλθει πολύ δυναμικά στην αρένα του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού και γενικότερα του ευρωπαϊκού σκηνικού και κατάφερε μόλις πρόσφατα να εξέλθει από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η κυπριακή ναυτιλία σήμερα και που επηρέασε την περαιτέρω ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου είναι το τουρκικό εμπόριο, δηλαδή η απαγόρευση, από το 1987, προσέγγισης πλοίων σε τουρκικά λιμάνια τα οποία έχουν οποιαδήποτε διασύνδεση με την Κύπρο. Μεγάλος αριθμός πλοίων θα μπορούσε να είχε εγγραφεί στο κυπριακό νηολόγιο, πράγμα που δεν έγινε, και ένας σημαντικός αριθμός πλοίων

έχει διαγραφεί από το κυπριακό νηολόγιο καθ' ότι, λόγω του εμπόργκο της Τουρκίας, οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να συνάψουν ναυλοσύμφωνα που να προβλέπουν στην ελεύθερη πρόσβαση των πλοίων τους σε όλα τα λιμάνια του κόσμου ανεξαιρέτως. Πιστεύουμε ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα συμβάλει ουσιαστικά στην άρση του τουρκικού εμπόργκο για τον απλούστατο λόγο ότι τώρα επηρεάζονται όχι μόνο τα συμφέροντα της κυπριακής ναυτιλίας αλλά και τα συμφέροντα της ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Κύπρος, λοιπόν, τώρα ως ανοικτό νηολόγιο μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα προσφέρεται ως το ιδανικό νηολόγιο για την εγγραφή πλοίων, τόσο από Ευρωπαίους πλοιοκτήτες όσο και από πλοιοκτήτες από την Ασία, την Αμερική κ.ά.

Δύο λειτουργικά προβλήματα, τα οποία ήταν φυσικό να παρουσιαστούν με την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι η επιχορήγηση αδειών εργασίας από το υπουργείο Εσωτερικών σε υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιρειών που κατάγονται από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το ζήτημα της κατα-



βολής κοινωνικών ασφαλίσεων των Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία υπό κυπριακή σημαία. Η κυπριακή κυβέρνηση σε συνεργασία με την ντόπια ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν θέσει ως στόχο την επίλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων το συντομότερο δυνατό με την εφαρμογή των κατάλληλων διαδικασιών.

Όσον αφορά τα θέματα φορολογίας πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών, η Κύπρος κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση κατάφερε, ότι πολλοί ανταγωνιστές της Κύπρου περιέγραψαν ως αδύνατο, να πείσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επεκτείνει την εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας πλοίων (tonnage tax) αντί του κανονικού φόρου εταιρειών (corporate tax), όχι μόνο για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες αλλά επίσης και για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες. Ένα χρόνο τώρα, ύστερα από αυτή την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι οι πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες μπορούν επίσης να φορολογούνται βάσει του φόρου χωρητικότητας πλοίων, πολλές άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σκέφτονται πολύ σοβαρά το ενδεχόμενο να εγκαταστήσουν ένα τέτοιο σύστημα φορολογίας στη χώρα τους, με στόχο να προσελκύσουν τις πολύ κερδοφόρες για την κρατική τους οικονομία πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες.

Τα 4 σημεία που βοήθησαν στην επιτυχία της κυπριακής ναυτιλίας έχουν ως ακολούθως:

- 1) **Διατήρηση του θεσμού «ανοικτό νηολόγιο».** Η κυπριακή σημαία θα καταβάλει την απαιτούμενη προσπάθεια να διατηρήσει τους υφιστάμενους πλοιοκτήτες και την ίδια στιγμή να προσελκύσει περισσότερους Ευρωπαίους καθώς επίσης και μη-Ευρωπαίους πλοιοκτήτες που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια ποιότητας.
- 2) **Διατήρηση του φόρου χωρητικότητας πλοίων.** Η κυπριακή ναυτιλιακή διοίκηση θα προβεί στα κατάλληλα μέτρα ούτως ώστε να διατηρήσει το παρόν καθεστώς φορολογίας πλοίων (tonnage tax) και να

προσελκύσει περισσότερες πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες στην Κύπρο.

- 3) **Συνέχιση της συνεισφοράς στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της οικονομίας της Κύπρου.** Η ναυτιλία είναι η μόνη παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία που λειτουργεί στην Κύπρο και η οποία εργάζεται χωρίς καμία άμεση κρατική οικονομική ενίσχυση υπό τη μορφή κρατικής επιχορήγησης. Επίσης, η ναυτιλία είναι ίσως η μόνη βιομηχανία στην Κύπρο, η οποία ανταγωνίζεται με τόση επιτυχία όχι μόνο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Τέλος, η ναυτιλία προσφέρει ίσως τη δεύτερη μεγαλύτερη οικονομική συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της οικονομίας της Κύπρου με τεράστιες αναπτυξιακές και επεκτατικές προοπτικές για το μέλλον, εργοδοτεί χιλιάδες Κυπρίους πολίτες και έχει έδρα της τη Λεμεσό, που θεωρείται το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ίσως στον κόσμο.

- 4) **Συνεργασία σε ναυτιλιακά θέματα μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας.** Η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα μαζί συναποτελούν περίπου το 55% σε τονοχωρητικότητα του στόλου ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάτι που δίνει τη δυνατότητα στη συνεργασία αυτή να παίξει σημαντικό ρόλο στα ναυτιλιακά δρώμενα της ευρωπαϊκής καθώς επίσης και της διεθνούς ναυτιλίας. Επίσης, η πρόσφατη ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που μαζί αποτελούν το 7% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, προσφέρει πολύ περισσότερη πολιτική επιρροή στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία.

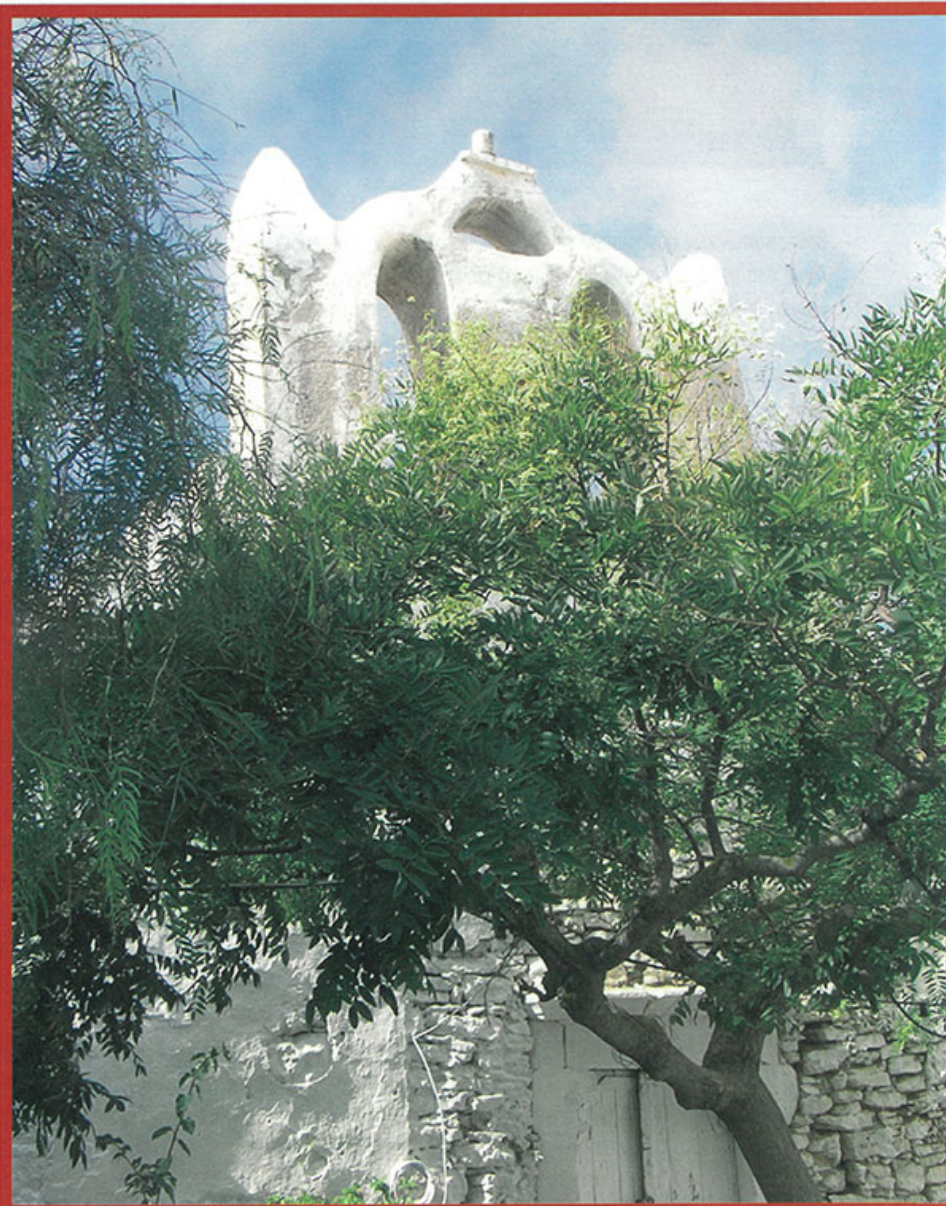
Έχοντας τώρα βελτώσει σημαντικά το γόητρό της σε θέματα ασφάλειας των κυπριακών πλοίων και με την άρση των τουρκικών απαγορεύσεων στο άμεσο μέλλον, η κυπριακή σημαία και γενικότερα η κυπριακή ναυτιλία έχει μπροστά της ένα λαμπρό μέλλον, ειδικότερα τώρα με την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. ■

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ Ο Παράδεισος μπορεί να περιμένει:

**Πολιτικές μυθολογίες και κοινωνική πραγματικότητα
στην άγονη γραμμή
του 21ου αιώνα**

Τα δημοφιλή ΜΜΕ με τη δύση του καλοκαιριού αποτραβιούνται από τη θεματογραφία που σχετίζεται με τα νησιά του Αιγαίου. Είναι πασιφανές πως στο γνωστικό αντικείμενο του σύγχρονου δημοσιογράφου το Αιγαίο αποτυπώνεται σχεδόν αποκλειστικά ως ένας τόπος διακοπών. Δεν αποτελεί, δηλαδή, σημείο εμβάθυνσης ως προς μια σύγχρονη «ιδιότροπη» κοινωνική πραγματικότητα, που κάθε χειμώνα αλλάζει προσώπιο και ξεχνά την καλοκαιρινή έκρυθμη καθημερινότητά του.

Σε μια πρόσφατη επίσκεψή μας σε έναν υπέροχο, ξεχασμένο και μυστηριακό τόπο, τη Φολέγανδρο, θελήσαμε να ανακαλύψουμε και να αποτυπώσουμε συνοπτικά την πραγματική διάσταση της άγονης γραμμής, μακριά από πολιτικές προκηρύξεις και ακαδημαϊκές προσεγγίσεις.





admore

Ευχαριστούμε για την προτίμησή σας!

**Σχεδόν για 60 χρόνια
σας προσφέρουμε πείρα, συνέπεια και
επαγγελματισμό.**

**Ταξιδέψτε με το σύγχρονο στόλο μας
με AIRBUS A319, A320, A330.**



**Για κρατήσεις θέσεων απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα
ή στο τμήμα κρατήσεων της Cyprus Airways, τηλ.: 210 37 22 722**

www.cyprusairways.com



Ο όρος «άγωνα γραμμή» είναι προκλητικά άδοξος. Είναι επίσης άδικος για τους κατοίκους των μικρών νησιών που δεν απολαμβάνουν τα προνόμια της αειθαλούς τουριστικής και εμπορικής ανάπτυξης άλλων μεγαλύτερων γειτόνων τους. Η Φολέγανδρος, η Σίκινος, η Ανάφη, η Κάσος, η Σαμοθράκη, όλα αυτά τα διασκορπισμένα νησιά δεν είναι «άγωνα» αλλά οικονομικώς άδοξα, εξαιτίας του γεωγραφικού χαρακτήρα τους και του ελάχιστου αριθμού κατοίκων τους. Είναι άδοξα εξαιτίας -κυρίως- της κυβερνητικής και ίσως περιφερειακής ραθυμίας, που τους εξοστρακίζει στην απομόνωση και τους βυθίζει ακόμη και σήμερα, μάλλον προκλητικά, σε ακούσια χειμερία νάρκη.

Η Φολέγανδρος είναι μαγική

Παραμένει μαγική ακόμα και σήμερα, που οι Κυκλάδες έχουν διαβρωθεί, λίγο έως πολύ, από τη μανία της τουριστικής βιομηχανίας που ισοπεδώνει μονομερώς την παράδοση και τη θαλασσινή ηρεμία στο βωμό του γρήγορου θερινού κέρδους. Η Χώρα, με τα μεσαιωνικά της τείχη, τα κατάσπρα μικρά σπιτάκια της και τις συνεχόμενες πλατείες της, παραμένει σιωπηλή μάρτυρας μιας ήσυχης μικρής κοινωνίας που σε πείσμα των καιρών αναζητά την ταυτότητά της μακριά από προκλήσεις και προοπτικές άλλων περιοχών της χώρας μας.

Οι κάτοικοι είναι ελάχιστοι, μόλις 500, αν και παρατηρείται μια μικρή αυξητική πορεία την τελευταία δεκαετία. Ο τοπικός πληθυσμός δεν χωρίζεται σε προύχοντες και μη, αλλά παραμένει μια ήσυχη αγροτική - τουριστική κοινότητα που εξερευνά τρόπους και προοπτικές για να πορευθεί στο άμεσο μέλλον.

Η ναυτιλία δεν έχει αγγίξει τον τόπο αυτό. Δεν υπάρχει ναυτική παράδοση αφού το μικρό νησάκι ήταν αιώνια αποκομμένο από το εμπόριο και τις μεταφορές του Αιγαίου. Η Φολέγανδρος δεν έχει και δεν είχε για πολλά χρόνια τακτική, σταθερή και γρήγορη σύνδεση ούτε με τη Σύρο (την πρωτεύουσα και διοικητικό κέντρο των Κυκλάδων) αλλά ούτε -κυρίως- με την Αθήνα. Οι παλιότεροι θυμούνται ότι πριν από δεκαετίες υπήρχε απευθείας σύνδεση μεταξύ της πρωτεύουσας και του νησιού που διαρκούσε 6,5 ώρες. Σήμερα, κατά

τους χειμερινούς μήνες, και συγκεκριμένα 9 μήνες το χρόνο το ταξίδι κρατάει από 11 έως και 14 ώρες, ενώ ο επιβάτης αντιμετωπίζει τη σύγχρονη ακτοπλοϊκή πραγματικότητα που μεταφράζεται σε παλαιά, τάλαιπωρηνά πλοία χωρίς καμπίνες!..

Εκφάνσεις της χειμερινής ραθυμίας και της καιρικής απομόνωσης Η άγωνα υγεία

Η Φολέγανδρος, όπως στα περισσότερα νησιά του κεντρικού και νότιου Αιγαίου, αντιμετωπίζει εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες διαβίωσης κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Το νησί έχει μόνο έναν αγροτικό γιατρό και κανέναν ειδικευμένο - έμπειρο γενικό ιατρό ή παθολόγο. Η θέση έχει προκηρυχθεί αλλά δεν υπάρχει ενδιαφέρον από την ελληνική, μητροπολιτική ιατρική κοινότητα. Δεν υπάρχει επίσης οδοντίατρος, παιδίατρος ή γυναικολόγος... ούτε καν ιδιώτης. Δεν υπάρχει και κτηνίατρος...

Οι κάτοικοι αντιμετωπίζουν ουσιαστικά μόνοι τους τα θέματα υγείας τους και κυριολεκτικά

προσεύχονται η «ατυχής στιγμή» να μην τους βρει σε μια δύσκολη περίοδο, όταν η κακοκαιρία παραλύει το μικρό νησάκι και το απομονώνει από τους γείτονές του. Οι ηλικιωμένοι με σημαντικά προβλήματα υγείας αναγκάζονται να μετακινηθούν στις μεγάλες πόλεις αφού η ιατρική περίθαλψη είναι εντελώς βασική. Οι υπουργοί Υγείας, εδώ και χρόνια αμέτοχοι, νομοθετούν αποκλειστικά και μόνο για το «Ιπποκράτειο» και το «Λαϊκό» νοσοκομείο, αφού οι κάτοικοι των νησιών αυτών είναι παιδιά ενός κατώτερου θεού...

Η αειθαλής εκπαίδευση... Το νησί διαθέτει νηπιαγωγείο, δημοτικό,

γυμνάσιο και λύκειο. Η διεύθυντριά του σχολείου είναι ένας νέος άνθρωπος, που κατάγεται και έχει μεγαλώσει στο νησί, γνωρίζοντας τις ιδιοτροπίες του Αιγαίου και τις αναζητήσεις των κοινωνιών του. Το σχολείο είναι σε καλή κατάσταση και οι καθηγητές αρκετοί με αποτέλεσμα τα ολιγάριθμα τμήματα να έχουν εξαιρετική α-ναλογία μαθητών - καθηγητών. Μειονέκτημα είναι βεβαίως το γεγονός ότι οι περισσότεροι καθηγητές παραμένουν ένα ή δύο εκπαιδευτικά έτη στο νησί με αποτέλεσμα τη συνεχόμενη αλλαγή της εκπαιδευτικής πορείας των μαθητών. Συζητήσαμε με τη νέα γενιά του νησιού και παρατηρήσαμε ότι οι αθηναϊκές νεανικές ανησυχίες δεν συμπίπτουν με την αγωνία αλλά και την καθημερινότητα του νησιώτη εφήβου.



WE FEEL AT HOME IN THE MARITIME WORLD



Instinctive Understanding

XRTC Limited is a leading financial advisor for shipping investors as well as for maritime finance providers.

We have an excellent track record of helping companies enter or expand in the Greek shipping market, offering creative solutions for all market conditions. Our local experience and global know-how combined with the support of our international partner are the means for supporting successful business initiatives in the Maritime world.



Consultants to





...και ο έφηβος του νησιού

Ο νευρικός Αθηναίος θα αποδοκίμαζε

εύκολα, ίσως και αβίαστα, τον ιθαγενή ως ράθυμο και νωχελικό που αρκείται σε λίγη απασχόληση τους θερινούς μήνες και ατελείωτη νηνεμία κατά τους χειμερινούς. Η κοινωνική πραγματικότητα είναι όμως εντελώς διαφορετική: η ζωή εδώ είναι ήσυχη, οι ταχύτητες χαλαρές, οι αποστάσεις ασήμαντες, οι οικογένειες και οι γειτονιές δεμένες - ενιαίες, οι αλλοδαπές επιρροές ελάχιστες, σιωπηλές.

Ο Φολεγάνδριος έφηβος δεν γνωρίζει και δεν επιδιώκει σε γενικές γραμμές να αντιμετωπίσει την έκρυθμη πραγματικότητα της πόλης: είναι ολιγαρκής, απλός, φιλήσυχος, χωρίς βιαστικές και επιπόλαιες αναζητήσεις. Η αλήθεια είναι ότι λίγα παιδιά σπουδάζουν και λίγα γνωρίζουν σε ικανοποιητικό βαθμό αγγλικά ή Η/Υ. «Πού να φεύγουμε από τα σπίτια μας», μας λένε οι έφηβοι της Χώρας... Η γενικότερη τάση είναι οι γνώσεις τους να καλύπτουν επαρκώς τις βασικές τους ανάγκες.

Όσο για τη ναυτική εκπαίδευση και για μια πιθανή καριέρα στη θάλασσα μάθαμε ότι τα σχολεία λαμβάνουν κάποια φυλλάδια, που δεν διαβάζονται όμως! Ενημέρωση μηδέν, προβληματισμός μηδέν, προοπτική μηδέν... Αν και διαπιστώσαμε ότι υπάρχουν έφηβοι που θα μπορούσαν να φοιτηθούν από το επάγγελμα... παρά την αδιαφορία του ΥΕΝ.



Η σημασία της ναυτιλίας

Η ήρεμη νωχελικότητα του τόπου αυτού συνδυάζεται, κατά την άποψή μας, με τη χρόνια ακτοπλοϊκή της απομόνωση. Δεν αποδοκίμαζουμε ή, μάλλον, δεν κρίνουμε τη νωχελικότητα αυτή, απλώς την παρατηρούμε... Ένας τόπος χωρίς εμπόριο, χωρίς μεταφορές, χωρίς λιμάνι με κίνηση και εγρήγορση, ακολουθεί άλλους ρυθμούς, άλλες ταχύτητες και διέπεται από άλλες συνιστώσες σε σχέση με τις νήσους με μεγάλη άνθηση του εμπορίου και της ναυτιλίας. Οι μεταφορές είναι πολιτισμός και η ναυτιλιακή απομόνωση του συγκεκριμένου νησιού επικούρησε στη διαφοροποίησή του από μεγαλύτερα νησιά με φιλοπρόδοους και ανήσυχους λαούς. Η Φολεγάνδρος δεν έχει ούτε εφοπλισμό ούτε ναυτικούς. Δεν έχει καν εμπόρους σε περιφερειακό επίπεδο, αφού όλες οι εμπορικές συναλλαγές εξυπηρετούσαν την τοπική κοινότητα, την ήσυχη κλειστή και ήρεμη κοινωνία του νησιού. Το λιμάνι της δεν αποτελεί πέρασμα ανάμεσα σε κομβικά σημεία και ο δυσπρόσιτος κόλπος που το φιλοξενεί δεν αποτέλεσε ποτέ σημείο αναφοράς για την περιφερειακή ναυτιλία. Σε άλλα ελληνικά νησιά το πέρασμα των πλοίων, αλλά και κυρίως οι ναυτικοί τους έφεραν γνώσεις, πολιτισμούς, ιδεολογίες, ανησυχίες και αναζητήσεις που μεταδόθηκαν και επηρέασαν τον τρόπο ευδοκίμησης των νησιωτικών κοινωνιών. Η ναυτιλία είναι συνυφασμένη με την ουσιαστική πολιτισμική, κοινωνική (και όχι μόνο οικονομική) αναζωογόνηση και μετεξέλιξη ενός τόπου.

Η σύγχρονη πολιτική

Μη ρωτήσετε κάποιον κάτοικο στα μικρά νησιά της άγονης γραμμής αν οι αιρετοί του Συντάγματος γνωρίζουν τα προβλήματά τους. Τη Φολεγάνδρα δεν την έχει επισκεφθεί κανένας πολιτικός και κανένας υπουργός. Ούτε καν ο υπουργός Αιγαίου! Το Αιγαίο μπορεί να είναι ελληνικό αλλά τα μικρά νησιά με μικρό εκλογικό σώμα δεν αφορούν κανέναν...

Η απορία μας είναι μόνο η ακόλουθη: πώς μπορούν νομοθέτες και πολιτικοί με ανούσιο ρομαντισμό και φλύαρο συναισθηματισμό να στοχάζονται για τα νησιά του Αιγαίου όταν δεν έχουν ποτέ επισκεφθεί τα νησιά αυτά; Πώς μπορεί ο υπουργός Ναυτιλίας να μιλάει για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα όταν τα μικρά νησιά του Αιγαίου δεν γνωρίζουν τη σημασία του πλοίου και της ναυτιλίας για τη χώρα μας; Στο ίδιο μήκος κύματος οφείλουμε να φανούμε αυστηροί και με τους αιρετούς της Ευρώπης, που αν και νομοθετούν για την περιφερειακή πολιτική, εντούτοις δεν έχουν ποτέ επισκεφθεί τους τόπους αυτούς. Μεγάλα λόγια πολιτικών με μικρές καρδιές τελικά! ■



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

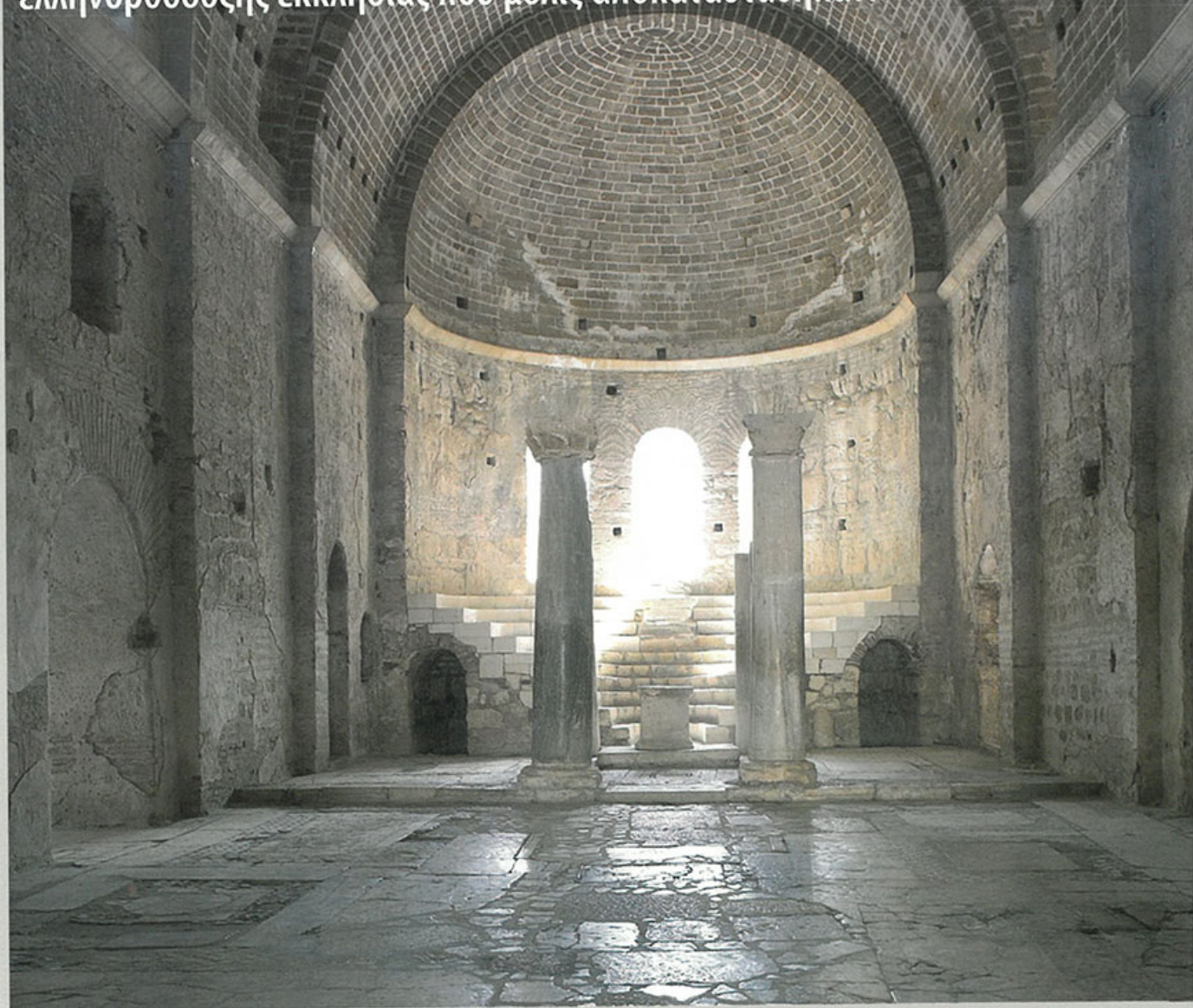


Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt



Η αποκατάσταση ενός πολύτιμου μνημείου

Σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στην εκκλησία του Αγίου Νικολάου στα Μύρα/Ντέμρε της Τουρκίας, παρουσιάσθηκαν για πρώτη φορά στο κοινό οι τοιχογραφίες του πολύτιμου αυτού μνημείου της ελληνορθόδοξης εκκλησίας που μόλις αποκαταστάθηκαν.





Η συντήρηση της πλούσια διακοσμημένης νότιας αίθουσας Ταφής αποτελεί σημαντικό μέρος των εργασιών καταγραφής και συντήρησης-αποκατάστασης των τοιχογραφιών, που πραγματοποιούνται από το έτος 2000. Το έργο χρηματοδοτείται με 25.000 δολάρια ετησίως από το Ίδρυμα Vehbi Koc με αντίστοιχη χρηματοδότηση και από άλλες πηγές. Στο πλαίσιο αυτό, το έργο έχει υποστηριχθεί από το Κοινωνικό Ίδρυμα «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» (2003-2004), από τη διοίκηση Αττάλειας (2002), από το Ελληνορθόδοξο Πατριαρχείο της Κωνσταντινουπόλεως (2001) και από το Παγκόσμιο Ταμείο Μνημείων - Ίδρυμα Samuel H. Kress (2000). Χάρη στα Ιδρύματα Ωνάση και Κος, σε μια πολύ ενδιαφέρουσα περίπτωση ελληνοτουρκικής συνεργασίας, το σημαντικό αυτό έργο θα συνεχιστεί και κατά το τρέχον έτος.



Η εκκλησία και ο περιβάλλον χώρος της χαρακτηρίστηκαν αρχαιολογικό μνημείο υψίστης σημασίας το 1982 και συμπεριλήφθηκαν στον προσωρινό κατάλογο των Αρχαιολογικών Χώρων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς από το τουρκικό υπουργείο Πολιτισμού. Οι ανασκαφές ξεκίνησαν το 1989 και οι σχετικές δημοσιεύσεις γίνονται από την καθηγήτρια Yıldız Ötügen του πανεπιστημίου Hacettepe της Άγκυρας, η οποία είναι επικεφαλής των ανασκαφών. Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου σώζεται σήμερα ως βασιλική μετά τρούλου της Μέσης Βυζαντινής περιόδου και θεωρείται από τους ειδικούς το τρίτο σε σπουδαιότητα βυζαντινό κτίσμα της Ανατολίας. Είναι κεφαλαιώδους σημασίας αρχιτεκτονικό και θρησκευτικό μνημείο και πήρε το όνομά του από τον Άγιο Νικόλαο, ο οποίος ήταν αρχιεπίσκοπος Μύρων κατά τον 4ο αιώνα και απέκτησε μεγάλη φήμη για τα θαύματα που έκανε, κυρίως υπερασπιζόμενος απλούς και αδύναμους ανθρώπους. Την περίοδο από τον 6ο έως τον 11ο αιώνα η λατρεία του ξεπέρασε τα όρια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και τιμήθηκε κυρίως από την Ανατολική Εκκλησία. Σε κατοπινούς αιώνες τιμήθηκε επίσης ιδιαίτερα από τη ρωσική αυτοκρατορική αυλή. Η βασιλική του Αγίου, με τη σημερινή της μορφή, κτίστηκε το 520 μ.Χ. στα θεμέλια παλαιότερου πρωτοχριστιανικού ναού, στον οποίο λειτουργούσε ο Άγιος ως επίσκοπος. Η σημασία της εκκλησίας του Αγίου Νικολάου οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις αξιολογές τοιχογραφίες, που απεικονίζουν θρησκευτικές σκηνές σε πολλές αίθουσες, στις πτέρυγες, στο νάρθηκα, στην αίθουσα ταφής και σε

Αριστερά: Κεντρικό κλίτος βασιλικής Ιερού Ναού Αγίου Νικολάου (διακρίνονται στο βάθος το Σύνθρονο και η Αγία Τράπεζα)

Επάνω: Είσοδος Ι.Ν. Αγίου Νικολάου κατά την εκδήλωση των εγκαίνιων. Από αριστερά ο καθηγητής κ. Δημήτριος Κωνσταντίνος, διευθυντής του Βυζαντινού και Χριστιανικού Μουσείου Αθηνών, ο κ. Αντώνης Παπαδημητρίου, πρόεδρος του Κοινωνικού Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, και ο κ. Γεώργιος Γεννηματάς, πρέσβης της Ελλάδας στην Τουρκία

Κάτω: Ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση κ. Αντώνης Παπαδημητρίου με τον επίτιμο πρόεδρο του Ομίλου κ. Rahmi Koc Τουρκίας



Κάτω: Στιγμιότυπο από την εκδήλωση των εγκαίνιων της αναπαλαιωθείσας πτέρυγας του Ι.Ν. Αγίου Νικολάου, η οποία έλαβε χώρα στο κεντρικό κλίτος της βασιλικής του Ναού. Διακρίνονται στην πρώτη σειρά από αριστερά η κα Αθηνά Γεννηματά, σύζυγος του πρέσβευς της Ελλάδας στην Τουρκία, ο κ. Αντώνης Παπαδημητρίου, πρόεδρος του Κοινωνικού Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ονάνσης, και ο κ. Γεώργιος Γεννηματάς, πρέσβης της Ελλάδας στην Τουρκία

Επάνω: Τοιχογραφία που βρίσκεται στο νοτιοδυτικό παρεκκλήσι του Ι. Ν. Αγίου Νικολάου

Στιγμιότυπο κάτω: Από την ξενάγηση των προσκεκλημένων στο βόρειο τμήμα του ναού και συγκεκριμένα στο χώρο των προσκισμάτων και του Επισκοπείου. Διακρίνονται από αριστερά η καθηγήτρια κ. Yildiz Otuken, διευθύντρια του προγράμματος ανασκαφών του ναού, ο κ. Αντώνης Παπαδημητρίου, πρόεδρος του Κοινωνικού Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ονάνσης, και ο κ. Γεώργιος Γεννηματάς, πρέσβης της Ελλάδας στην Τουρκία



παρεκκλήσια. Ο κύκλος του Νικολάου που είναι το πρώτο και μοναδικό παράδειγμα που υπάρχει στην Τουρκία, είναι εξαιρετικά σημαντικός για την εξέλιξη της βυζαντινής τοιχογραφίας.

Η πρόσοψη της βορειοανατολικής αψίδας είναι επίσης σημαντική, δεδομένου ότι είναι η μοναδική του είδους στην Ανατολία. Επί πλέον, τα δάπεδα της εκκλησίας είναι χαρακτηριστική λιθοδομή opus sectile και cosmati. Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου εξακολουθεί να είναι τόπος προσκυνήματος. Τα εγκαίνια τέλεσαν με την παρουσία τους ο



αναπληρωτής διοικητής της Αττάλειας κ. Erkan Isilgan, ο πρέσβης της Ελλάδας στην Τουρκία, Α.Ε. Γεώργιος Γεννηματάς, ο πρόεδρος του Κοινωνικού Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ονάνσης» Αντώνης

Παπαδημητρίου, ο επίτιμος πρόεδρος του ομίλου κ. Rahmi Koc, η επικεφαλής των ανασκαφών καθηγήτρια Yildiz Otuken του πανεπιστημίου Hacettepe, ο μητροπολίτης Μύρων κ. Χρυσόστομος Καλαϊτζής κ.ά. ■

Quality, Reliability, Knowledge

CHARTERS • SALVAGE & TOWAGE

SHIPAGENTS •

SHIPBROKERS •

GIGILINIS SHIPPING

SHIPOWNERS •

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



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



Νίκη για το σκάφος της Navarino Telecom

Στην Κέρκυρα διεξήχθη ο ετήσιος αγώνας Offshore - ανοικτής θαλάσσης, στον οποίο συμμετείχαν 31 αγωνιστικά φουσκωτά σκάφη. Την πρώτη θέση κατέκτησε για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά το σκάφος τύπου Revenge 29S, μήκους 9 μέτρων με συνολική ιπποδύναμη 500 αλόγων, αποκλειστικός χορηγός του οποίου ήταν η Navarino Telecom.

Οδηγός του σκάφους ήταν ο κ. Πάνος Τσικόπουλος, ένας από τους ιδρυτές της Navarino, και συνοδηγός ο κ. Βασίλης Πατέρας, διευθυντής της Energy Marine S.A., οι οποίοι έχουν πολυετή πείρα στην ταχυπολία.

Η εκκίνηση του αγώνα δόθηκε κανονικά χωρίς απρόοπτα και η διαδρομή ήταν γρήγορη μέχρι και μετά την πρώτη σηματοδότη, με υψηλές ταχύτητες που ξεπερνούσαν τους 75 κόμβους. «Μετά την πρώτη σηματοδότη, οι συνθήκες επιδεινώθηκαν και αποφασίσαμε να χαμηλώσουμε το σκάφος και να μειώσουμε ταχύτητα, θέλοντας να προφυλάξουμε το σκάφος και τις μηχανές από πιθανές ζημιές. Μέχρι εκείνο το σημείο βρισκόμασταν στη δεύτερη θέση. Οι προβλέψεις μας επαληθεύτηκαν στο συγκεκριμένο σημείο και, σε συνδυασμό με κάποια μεγάλα απόνερα, σημειώθηκαν εγκαταλείψεις και ατυχήματα σε άλλα σκάφη», δήλωσε ο κ. Πάνος Τσικόπουλος.



«Μετά τα μέσα της διαδρομής, όταν σταθεροποιηθήκαμε στην πρώτη θέση με ασφαλή απόσταση από το υπόλοιπο group και επειδή οι συνθήκες ολοένα χειροτέρευαν προς τα βόρεια του νησιού, αποφασίσαμε να κάνουμε μια συντηρητική διαδρομή θέλοντας να εξασφαλίσουμε την πρώτη θέση, διατηρώντας σταθερή ταχύτητα πάνω από τους 55 κόμβους, αλλά και αρκετά χαμηλότερη από τα όρια του σκάφους και των μηχανών. Γενικά, είμαστε πολύ ευχαριστημένοι από τη νίκη μας και από την απόδοση του σκάφους μας στις συγκεκριμένες άσχημες συνθήκες», δήλωσε ο κ. Βασίλης Πατέρας. «Τέλος, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την οργανωτική επιτροπή και τον κ. Κρητικό που με τις προσπάθειές τους βοήθησαν στην επιτυχή πραγματοποίηση του αγώνα. Επίσης, συγχαρητήρια αξίζουν σε όλη την ομάδα υποστήριξης, τον κ. Χάρη Μανουσαρίδη, αντιπρόσωπο της Revenge, τον τεχνικό υπεύθυνο της ομάδας κ. Άγγελο Καραλή και τον κ. Ανδρέα Μαγουλά από την ομάδα υποστήριξης», συνέχισε ο κ. Πάνος Τσικόπουλος.

Η Stratos εξαγοράζει την Xantic

Προσύμφωνο υπέγραψε η Stratos Global Corporation, μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες στο χώρο των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, για την εξαγορά του 100% των μετοχών της Xantic B.V.

Με αυτήν την επιχειρηματική κίνηση, το αντίτιμο της οποίας θα φτάσει περίπου τα 191 εκατομμύρια δολάρια, η Stratos Global Corporation διευρύνει την πελατειακή της βάση και επεκτείνει τη γεωγραφική κάλυψη των υπηρεσιών της τόσο στην Ευρώπη όσο στην Αμερική και στην Ασία, δημιουργώντας το μεγαλύτερο παροχέα δορυφορικών τηλεπικοινωνιών παγκοσμίως.

Τα οφέλη από αυτή την εξαγορά θα είναι πολλαπλά, όχι μόνο για τη Stratos αλλά και για τη Navarino Telecom A.E., το μεγαλύτερο διανομέα των υπηρεσιών της παγκοσμίως και αποκλειστικό εκπρόσωπό της στην Ελλάδα, στην οποία συμμετέχει μετοχικά και η Stratos.

Για τη Navarino Telecom θα δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες, καθώς θα αντιπροσωπεύει τον παροχέα με το μεγαλύτερο μερίδιο (περίπου 50%) της παγκόσμιας αγοράς των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών. Η Navarino θα συνεχίσει να προσφέρει όχι μόνον αρίστης ποιότητας προϊόντα και υπηρεσίες, αλλά επί πλέον θα τα εμπλουτίσει με τον αρτιότερο τρόπο. Οι πελάτες της θα έχουν τη δυνατότητα να επωφεληθούν από τις προηγμένες δυνατότητες για επικοινωνία φωνής, fax και μεταφοράς δεδομένων που θα αποφέρει η συνεργασία των δύο εταιρειών.

Η διαδικασία της εξαγοράς πρόκειται να ολοκληρωθεί πριν από τα τέλη του 2005.

• • • • •

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

Συγγραφέας: Νέλλη Καψή / Εκδόσεις Κέρκυρα

Η βασική υπόθεση του βιβλίου έχει να κάνει με το ρόλο των επενδύσεων των ναυτιλιακών οικογενειών στην ξηρά, στη διαμόρφωση και ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας με έμφαση στον 20ό αιώνα. Άραγε οι επενδύσεις αυτές επηρέασαν την πορεία που ακολούθησε η ελληνική οικονομία και, αν ναι, σε ποιο βαθμό; Ή μήπως το γεγονός πως οι επενδύσεις αυτές ήταν σποραδικές και

σε κάποιες περιπτώσεις ευκαιριακές (πολλές από τις σημαντικές επενδύσεις των εφοπλιστών στις δεκαετίες 1950-1960 δεν υφίστανται πλέον) οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο ρόλος τους δεν ήταν ουσιαστικός για την πορεία της ελληνικής οικονομίας;

Η απαντήρηση, θεματική κατάταξη και, σε κάποιες περιπτώσεις, ανάλυση των επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών στην ξηρά μπορεί να δώσει την απάντηση σε αυτό το ερώτημα. Διαφαίνεται έτσι ο όγκος αλλά και οι κλάδοι της οικονομίας στους οποίους κατευθύνθηκαν οι επενδύσεις, ενώ μέσα από παραδείγματα επενδύσεων που είχαν διαφορετικά κίνητρα και στόχους, παρουσιάζονται η επενδυτική φιλοσοφία των εφοπλιστικών οικογενειών και οι προσδοκίες τους σε σχέση με την πορεία των επενδύσεών τους στην Ελλάδα.



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

Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών «Ας βοηθήσουμε τα παιδιά να σώσουν το περιβάλλον!»

Στη φετινή 20ή επέτειο της Παγκόσμιας Ημέρας Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών (17 Σεπτεμβρίου) χιλιάδες εθελοντές οργάνωσαν καθαρισμούς ακτών, βοηθώντας να διατηρήσουμε το περιβάλλον καθαρό.



Πρόκειται για τη μεγαλύτερη εθελοντική εκδήλωση στο είδος της, την οποία συντονίζει σε παγκόσμιο επίπεδο η οργάνωση Ocean Conservancy που εδρεύει στην Ουάσιγκτον των ΗΠΑ. Τα 20 αυτά χρόνια, περισσότεροι από 5,8 εκατομμύρια εθελοντές σε 120 χώρες μάζεψαν πάνω από 45.000 τόνους απορριμμάτων! Τα τελευταία στατιστικά στοιχεία αποδεικνύουν την ανάγκη για αλλαγή της συμπεριφοράς μας προς το περιβάλλον, αφού το 61% των απορριμμάτων που βρίσκουμε σε θάλασσες και ακτές προέρχονται από εμάς τους ίδιους που τις επισκεπτόμαστε κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος - HELMEPA πρώτη, το 1983, ξεκίνησε εθελοντικούς καθαρισμούς ακτών στην Ελλάδα με παιδιά για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Από το 1991, η Ένωση συντονίζει την Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών στη



χώρα μας, ενώ την πλειοψηφία των εθελοντών κάθε χρόνο αποτελούν μαθητές που συμμετέχουν στο πρόγραμμα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης Παιδικής HELMEPA.

Αυτή τη χρονιά, η συγκεκριμένη πρωτοβουλία αποτελεί συνέχεια του Παγκόσμιου Συνεδρίου των Παιδιών για το Περιβάλλον, που διοργάνωσε το περιβαλλοντικό πρόγραμμα του ΟΗΕ (UNEP) τον περασμένο Ιούλιο στο Αίχτι της Ιαπωνίας. Στο συνέδριο συμμετείχαν μέλη των Παιδικής HELMEPA, CYMEPA στην Κύπρο και TURMEPA στην Τουρκία, εκπροσωπώντας και το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), δείχνοντας σε όλους μας ότι η προστασία του κοινού μας περιβάλλοντος δεν γνωρίζει φυλετικές, θρησκευτικές και εθνικές διαφορές.

Το κύριο μήνυμα του συνεδρίου ήταν «Εμείς, τα παιδιά, χρειαζόμαστε τη βοήθειά σας για να σώσουμε το Περιβάλλον!»



Είστε βέβαιοι ότι γνωρίζετε πώς παίζεται το ναυτιλιακό παιχνίδι;



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Άλκης Κορρές - Γιάννης Θανόπουλος

Βιβλιοπωλείο Office Point, Ψαρών 23,
Πειραιάς 185 46,
τηλ. 210-46.22.680, fax 210-46.27.399,
email officepoint@softway.gr

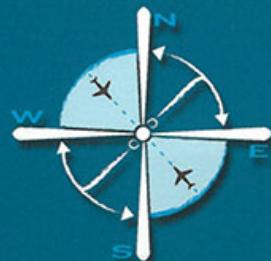
Αν όχι, ή τουλάχιστον αμφιβάλλετε, υπάρχει κάτι που θα σας βοηθήσει να αποκτήσετε τη συνολική εικόνα λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας από τη σκοπιά του επιχειρηματία. Η κλασική θεωρητική ανάλυση των ναυτιλιακών αγορών -όσο σημαντική και αν είναι- δεν επαρκεί για την πλήρη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο κινούνται οι επιχειρήσεις. Στις αποφάσεις τους συμβάλλουν αποφασιστικά το κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας, οι ενεργοί παίκτες που το προσαρμόζουν, το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο σε μια σειρά περιοχών δράσης και τα όργανα που επιλύουν διαφορές. Όλα αυτά, και κάποια ακόμα, οριοθετούν τις προτεραιότητες και καθορίζουν την ιεράρχησή τους.

Για πρώτη φορά στην ελληνική βιβλιογραφία έχουμε ένα πόνημα που συνδυάζει όλα τα παραπάνω, με τον εσωτερικό τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεων σε ενιαίο πλαίσιο: ISM Code και η σχέση του με την επιχειρηματική ηθική, ναυτιλιακό μάρκετινγκ και χρηματοδοτικές αποφάσεις, οι σύνθετες μορφές ανταγωνιστικότητας, η έννοια της επιχειρηματικότητας και πώς κανείς μπορεί να τη διαχειριστεί.

Ένα βιβλίο στο οποίο σίγουρα ο καθένας θα ανακαλύψει πτυχές που δεν γνώριζε και στο οποίο θα καταφεύγει με κάθε ευκαιρία για να λύσει επείγουσες απορίες ή να καθοδηγηθεί στον τρόπο προσέγγισης θεμάτων με γενικότερο ή ειδικότερο ενδιαφέρον.

Κατά τη γνώμη μας, ένα must για τη βιβλιοθήκη κάθε δραστηριοποιούμενου στη ναυτιλία ή σε συναφές προς αυτήν επάγγελμα.

5η Διεθνής Έκθεση Λιμένων, Ναυτιλιακής Έρευνας & Τεχνολογίας

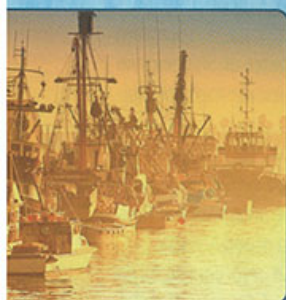


ΛΙΜΕΝΕΣ
2005

Υπό την Αιγίδα :
Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Δήμου Πειραιά



24, 25 & 26 Νοεμβρίου 2005
Εκθεσιακό Κέντρο Ο.Λ.Π., Πειραιάς



ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ:
Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΙΔΑ
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ



Τα εμπορικά και επιβατικά λιμάνια της χώρας μπαίνουν σε μια νέα τροχιά ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού. Το Πρωτόκολλο Χρηματοδότησης Λιμένων προβλέπει την διάθεση 3 δισ. ευρώ για τα επενδυτικά προγράμματα που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την περίοδο 2005-2015, δημιουργώντας τις ευνοϊκότερες συνθήκες για την ανάπτυξη των Ελληνικών λιμενικών υποδομών.

Η έκθεση "ΛΙΜΕΝΕΣ" ως ο καθιερωμένος τόπος συνάντησης, σύναψης συνεργασιών, ανταλλαγής απόψεων και ενημέρωσης όλων όσοι ασχολούνται με την κατασκευή, ανάπτυξη και διαχείριση λιμένων, καθιστάται όχι μόνο πιο επίκαιρη από ποτέ αλλά και απόλυτα αναγκαία.

Για όσους θέλουν να βρίσκονται μέσα στις εξελίξεις, η παρουσία τους στην "ΛΙΜΕΝΕΣ 2005" είναι κάτι περισσότερο από επιβεβλημένη.

ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ:

- Οργανισμοί διαχείρισης λιμένων
- Τεχνικές και κατασκευαστικές εταιρίες
- Μελετητικά και τεχνικά γραφεία
- Προμηθευτές εξειδικευμένων δομικών υλικών
- Εξοπλισμός και υπηρεσίες για λιμάνια και μαρίνες
- Συστήματα και υπηρεσίες για την προστασία του περιβάλλοντος
- Συστήματα μεταφοράς και αποθήκευσης εμπορευμάτων και container
- Logistics και αποθήκευση
- Λιμενικά ταμεία
- Εταιρείες διαχείρισης μαρινών
- Αρμόδια Υπουργεία και φορείς
- Συστήματα και υπηρεσίες ασφάλειας (Security)
- Συστήματα διάσωσης και επιβίωσης (Safety)
- Τράπεζες
- Ασφαλιστικές εταιρίες
- Εταιρείες Real Estate
- Ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες
- Εταιρείες χονδρικής και λιανικής πώλησης
- Συστήματα επικοινωνίας και Ναυσιπλοΐας
- Προμήθειες (catering, καύσιμα κλπ) και αποκομιδή απορριμάτων
- Εταιρείες διαχείρισης και χρηματοδότησης πλοίων
- Σύμβουλοι επιχειρήσεων και εκπαίδευσης
- Νομικές υπηρεσίες
- Ποιοτικός έλεγχος
- Υπηρεσίες έρευνας και ανάπτυξης
- Εξειδικευμένα έντυπα.

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**

ΚΕΡΔΟΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

FORUM

ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

EuroPartners
QUALITY BUSINESS EVENTS

Λεωφ. Συγγρού 101, 117 45 Αθήνα
Τηλ: 210 92 21 254, 210 92 21 589

E-mail: info@europartners.gr • www.europartners.gr



Χελώνες και Τίγρεις

**Ποια ανάπτυξη θέλουμε;
Πώς θα την πετύχουμε;
Και πώς εγγράφεται το Δ' ΚΠΣ
στη γενικότερη στρατηγική μας;**

Το βιβλίο των Κωστή Χατζηδάκη και Νίκου Γεωργιάδη παρουσιάστηκε σε ευρύ κοινό στην Αίγλη του Ζαπτείου. Πρόκειται για ένα βιβλίο-παρέμβαση, το οποίο φιλοδοξεί να συμβάλει στη συζήτηση για το αναπτυξιακό μέλλον της χώρας μας, με αφορμή την υπό εξέλιξη διαπραγμάτευση για το Δ' ΚΠΣ. Οι συγγραφείς γνωρίζουν ότι για τη σωστή αξιοποίηση των αναπτυξιακών πόρων χρειάζονται τομές. Απαιτούνται ρήξεις. Εξ ου και οι ρηξικέλευθες -έως και αιρετικές- προτάσεις τους, που σίγουρα θα ξαφνιάσουν.

Ο λόγος για δύο νέους πολιτικούς, το βουλευτή Κerkύρας της Ν.Δ. Νίκο Γεωργιάδη και τον ευρωβουλευτή της Ν.Δ. Κωστή Χατζηδάκη. Το βιβλίο τους, με τον... προκλητικό τίτλο «ΧΕΛΩΝΕΣ ΚΑΙ ΤΙΓΡΕΙΣ», αμφισβητεί χωρίς περιστροφές κάποιες αμαρτωλές «σταθερές» στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας και αναδεικνύει τις πραγματικές προκλήσεις για το μέλλον της χώρας μας. Εισηγείται ιδέες για μια άλλη πορεία της ελληνικής οικονομίας, ιδωμένες μέσα από το πρίσμα της φιλελεύθερης αντίληψης. Εξετάζει υπό καινούργιο φως το Δ' ΚΠΣ - όχι απλώς ως «πακτωλό» χρημάτων, αλλά ως συμπληρωματικό εργαλείο για την επίτευξη των εθνικών μας στόχων. Όπως μάλιστα γράφουν οι ίδιοι, «σημασία δεν έχει τόσο πόσα λεφτά θα πάρουμε από το Δ' ΚΠΣ, όσο το τι θα τα κάνουμε».

Επαρκώς τεκμηριωμένο αλλά όχι αυστηρά τεχνοκρατικό, αναλυτικό αλλά κάθε άλλο παρά πληκτικό, το βιβλίο εκθέτει τα προβλήματα μιας οικονομίας που σέρνεται σαν χελώνα, όταν στον πλανήτη μας πολλαπλασιάζονται οι τίγρεις... Αλλά οι συγγραφείς δεν αρκούνται στην περιγραφή - διατυπώνουν συγκεκριμένες ιδέες για το πώς η χώρα μας θα μπορούσε να κάνει το «άλμα προς τα μπρος», αν το θελήσει!

Το βιβλίο παρουσίασαν ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών Γιώργος Αλογοσκούφης, η βουλευτής Επικρατείας του ΠΑΣΟΚ Άννα Διαμαντοπούλου και ο δημοσιογράφος Παύλος Τοίμας.

Τέσσερις υποτροφίες και τρία βραβεία από την ΕΕΕ

**Με δύο νέες υποτροφίες μεταπτυχιακών σπουδών
προδιδακτορικού επιπέδου, ενισχύεται το σχετικό
πρόγραμμα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών το
ακαδημαϊκό έτος 2005-2006.**

Πρόκειται για χορηγίες της εταιρείας CARRAS (HELLAS) SA ύψους 12.500 δολαρίων η κάθε μία, για μεταπτυχιακές σπουδές σχετιζόμενες με τη ναυτιλία σε αγγλόφωνα πανεπιστήμια εκτός Ελλάδας.

Το ίδιο ακαδημαϊκό έτος, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θα χορηγήσει την ετήσια υποτροφία της εīs μνήμη Αντωνίου Χανδρή, επίσης για μεταπτυχιακές σπουδές που σχετίζονται με τη ναυτιλία, προδιδακτορικού επιπέδου, ύψους 10.000 δολαρίων.

Εξ' άλλου, μέσω της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών θα χορηγηθεί και εφέτος, η υποτροφία του Lloyd's Register of Shipping για σπουδές σε τομείς της ναυτιλίας μεταπτυχιακού και προδιδακτορικού επιπέδου ύψους 10.000 Λιρών Αγγλίας.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τις δύο υποτροφίες της εταιρείας CARRAS (HELLAS) SA, μπορούν να διεκδικήσουν εκτός των αποφοίτων των ΑΕΙ και ΤΕΙ, πλοίαρχοι και μηχανικοί, απόφοιτοι των Ναυτικών Ακαδημιών, εφ' όσον έχουν αποκτήσει πτυχίο Α' τάξης.

Επίσης, το 2006 θα απονεμηθεί το ανά διετία μέχρι σήμερα, Περιβαλλοντικό βραβείο εīs μνήμην του εφοπλιστή Γεωργίου Π. Λιβανού, χορηγία από κοινού του Ιδρύματος Γ. Π. Λιβανού και της ΕΕΕ. Το βραβείο θα απονεμηθεί σε ελληνικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο για την αποφασιστική του παρέμβαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τέλος, θα απονεμηθούν και τα δύο βραβεία σε ναυτικούς με τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία, που συνταξιοδοτήθηκαν το 2002.

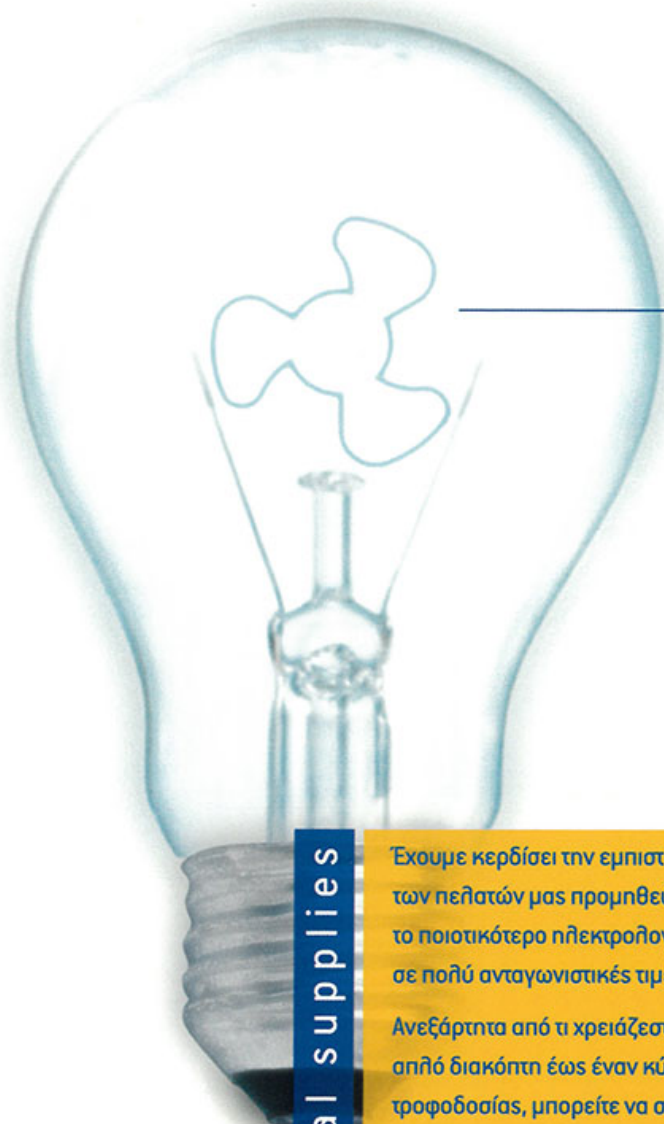
Εφοπλιστικές δωρεές

Η οικογένεια του εφοπλιστή Δημητρίου Κ. Λω δώρισε εīs μνήμην του στο «Σκυλίτσειο» Γενικό Νοσοκομείο της Χίου έναν υπερσύγχρονο υπερηχοτομογράφο προηγμένης τεχνολογίας, για την επιτόπια διάγνωση των ασθενών του νησιού.

Επίσης, η κυρία Μέλπω Λαιμού και ο κ. Μιχάλης Μ. Λαιμός δώρισαν, εīs μνήμην του εφοπλιστή Κώστα Μ. Λαιμού, σύγχρονη Μονάδα Αφαλάτωσης για τις ανάγκες υδρεύσεως των Οινουσσών. Πρόκειται για προηγμένης τεχνολογίας συγκρότημα παραγωγής 600 κ.μ. ποσίου ύδατος ημερησίως. Τα εγκαίνια λειτουργίας της μονάδας έγιναν τον περασμένο μήνα παρουσία εκπροσώπων των δωρητών, του υπουργού Αιγαίου, των τοπικών Αρχών και των κατοίκων του ακριτικού νησιού.

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

Ακροδέκτες | Αποθήκες | Διακόπτες | Διακόπτες Ισχύος | Καλώδια & Υποστηρικτικά Υλικό | Μεγάρωνα & Σημειώσεις | Μπαταρίες | Οργανά Μετρήσεων | Πίνακες & Ερμάρια | Συνδεσμοί & Φιάλια | Υλικά Αυτοματισμών | Φίλτρες & Πρίζες | Φωτιστικά ασφαλείας - LLL & Ναυπηγείας



εξειδίκευση

marine electrical supplies

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

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

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

CH 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



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



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