

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 84 • 11/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

ο Jacques Barrot
μιλάει στα «Ν.Χ.»
«Θέλω να είμαι
ο Επίτροπός σας»



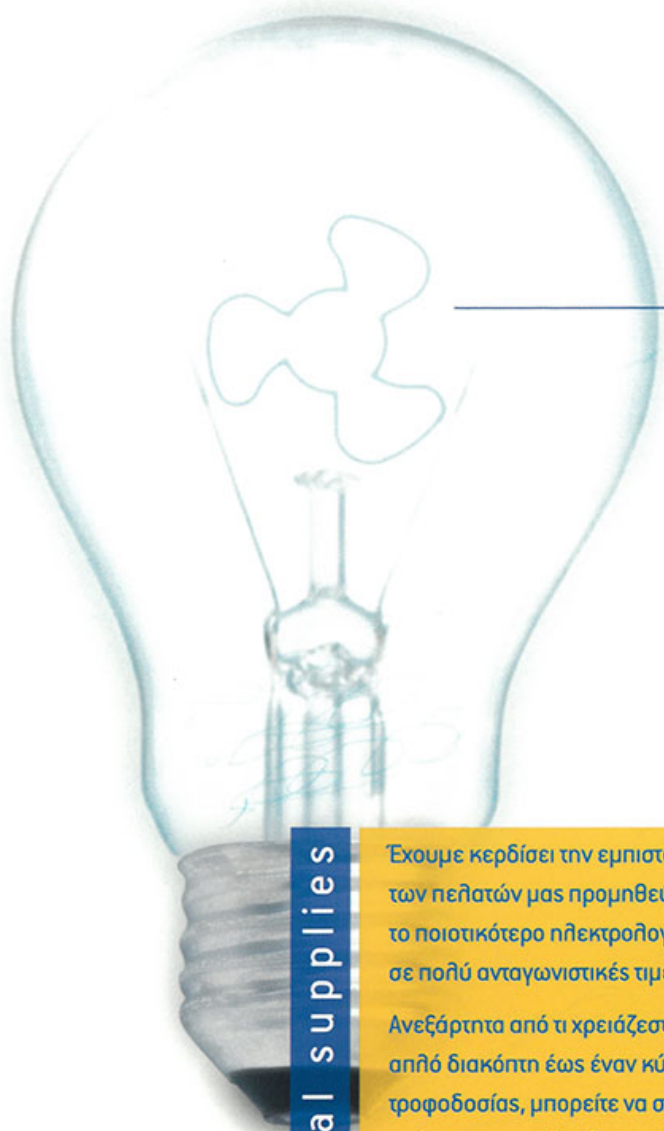
Αφιέρωμα

Λιμένες
Ναυπηγοεπισκευαστική
Ζώνη

Ας συνεργαστούμε
χωρίς προκαταλήψεις
Συνέντευξη
του **Rahmi Koc**

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

Ακροβέκτες | Αερόβητες | Διακόπτες | Διακόπτες ταχύος | Καλώδια & Υποστατηρικό Υλικό | Μεγάφωνα & Σήμανση | Μπαταρίες | Οργανα Μετρήσεων | Πίνακες & Εργαλεία | Σύνδεσμοι & Φασάνια | Υψικά Αυτοματισμών | Φω & Πρίζες | Φωτιστικά | 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 κινητήρια δύναμη σας, που καινοτομεί και προλαμβάνει συνεχώς τις ανάγκες σας.



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

ON TIME ...ANY TIME!



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.



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



Keep on running

The state of the art in bulk carriers

When it comes to bulk carriers, there's no better or more technically qualified address than Germanischer Lloyd. Our extensive know-how can help improve the operational safety and profitability of your bulk carriers. We look forward to hearing from you.

Area Office Mediterranean/South Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus/Greece
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290357
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com



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

Jacques Barrot:
**Θα καταστείλουμε
συμπεριφορές**
που αμαυρώνουν την εικόνα
της ευρωπαϊκής ναυτιλίας



46

Editorial **8**

Άποψη **14**

Ναυτιλιακά Νέα **16**

Διεθνή Ύδατα **38**

Η μάχη των ευρωπαϊκών
μεταφορών μεταφέρεται
στις θαλάσσιες λεωφόρους
του Άλκη Κορρέ **44**

Θα καταστείλουμε συμπεριφορές
που αμαυρώνουν την εικόνα της
ευρωπαϊκής ναυτιλίας
Συνέντευξη του αντιπροέδρου
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
Jacques Barrot **46**



52

Να δείξουμε κατανόηση
και να συνεργαστούμε χωρίς
προκαταλήψεις
Συνέντευξη του Rahmi Koc **52**

Έρευνα:
Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη
Περάματος

Μονόδρομος για τη βιωσιμότητα
των επιχειρήσεων η λειτουργία του
Μητρώου
Συνέντευξη του νομάρχη Πειραιά,
Γιάννη Μίχα **56**

Είναι πλέον καιρός οι εξαγγελίες να
γίνουν πράξη
Συνέντευξη του Δημήτρη Μεταξά,
προέδρου Ένωσης
Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά **60**

Πιστεύω ότι θα προσελκύσουμε
πάλι τους Έλληνες πλοιοκτήτες
Συνέντευξη του Θεόδωρου
Πιτσιρίκου, προέδρου KIMI S.A. **64**



Γ. Μίχας
Μονόδρομος
για τη
βιωσιμότητα
των επιχειρήσεων
η λειτουργία του
Μητρώου **56**



Θ. Πιτσιρίκος

64

Πιστεύω ότι θα
προσελκύσουμε
πάλι τους **Έλληνες**
πλοιοκτήτες

Γ. Βλάχος
Σταθερή
επιδίωξη είναι η
ανάδειξη
του Πειραιά
ως διεθνούς
ναυτιλιακού κέντρου **78**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 84, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931/ Κωδικός: 1449

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου / Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικό Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκη Κορρέ, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαρούτης / Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
/ Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Υπεύθυνη Γραμματείας & Συνδρομών: Μαίρη Ευθυμίου / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακίης / Μετάφραση: Κυριάκος Καραεράς
/ Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS

via
inmarsat


NAVARINO
telecom

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

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

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



Όλες οι βιομηχανίες εμπεριέχουν παράγοντες κινδύνου και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση
Συνέντευξη του Richard Coxall 68

Μικρά δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και χημικών
Άρθρο του Βασίλη Γαλανομάτη 72



Αφιέρωμα: Λιμένες 77

78. Σταθερή επιδίωξη είναι η ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου
Συνέντευξη του Γ. Βλάχου, Γ.Γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ 78

Τα επενδυτικά προγράμματα των Οργανισμών Λιμένων 84

Τα όρια έχουν κι αυτά τα όριά τους
Σχόλιο του Ευάγγελου Κούζιλου, προέδρου ΠΕΠΕΝ 93

Τα παλαιά υλικά και τα νέα προϊόντα
Άρθρο του Χρήστου Ντούνη 94



Το θέμα της ολικής αναθεώρησης του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
Άρθρο του Μιχαήλ Μαλέρμπα 98

Παραναυτιλιακά 102



Δ. Μεταξάς
Είναι πλέον καιρός οι **εξαγγελίες** να γίνουν **πράξη** 60



R. Coxall
Όλες οι βιομηχανίες εμπεριέχουν **παράγοντες κινδύνου** και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση 68

Ευ. Κούζιλος
Τα **όρια** έχουν κι αυτά τα **όριά τους** 93



Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 53 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 62 € / Χώρες Ε.Ε.: 95 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 105 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

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



new factory

new dimensions

international cooperations

ENERGETIC
PARTNERSHIP

*Welcome
on board...*



Η ευρωπαϊκή πορεία της Τουρκίας:

Η ελληνική ναυτιλία, αρωγός μιας ιστορικής προσπάθειας συμβιβασμού και συνεύρεσης



Η ευρωπαϊκή κοινή γνώμη, τον περασμένο μήνα, προβληματίστηκε αρκετά ως προς το θέμα των ενταξιακών διαπραγματεύσεων της Ε.Ε. με την Τουρκία. Η ευρωπαϊκή πορεία της γειτονικής μας χώρας είναι ένα θέμα που απασχολεί έντονα τους Ευρωπαίους πολιτικούς και διπλωμάτες, αλλά πολύ περισσότερο τους Ευρωπαίους επιχειρηματίες. Οι σχέσεις της Γηραιάς Ηπείρου με την Ανατολή δεν είναι θέμα που εστιάζεται μόνο στον τραυματισμένο συναισθηματισμό μας, αλλά εξίσου στην οικονομική μας πορεία και στην ανησυχία για την οικονομική και πολιτική σταθερότητα της ευρύτερης περιοχής.

Στο παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» έχουμε την τιμή να φιλοξενούμε μια αποκλειστική συνέντευξη του Τούρκου πολυπράγμονος επιχειρηματία κ. Rahmi Koc. Ο πρόεδρος της Tuzla Shipyard, φίλος του αείμνηστου Γεώργιου Λιβανού, μας μιλάει για την ελληνοτουρκική συνεργασία αλλά και για τις προοπτικές της χώρας του στην ευρωπαϊκή οικογένεια. Είναι σαφές, ξεκάθαρο και ειλικρινές.

Η συγκεκριμένη συνέντευξη όπως και η επίσκεψη του κ. Kemal Sadikoglu, ιδιοκτήτη της Tuzla Shipyard, στην πατρίδα μας αποτελεί την εφελκυστική σκέψη για τον ακόλουθο προβληματισμό μας.

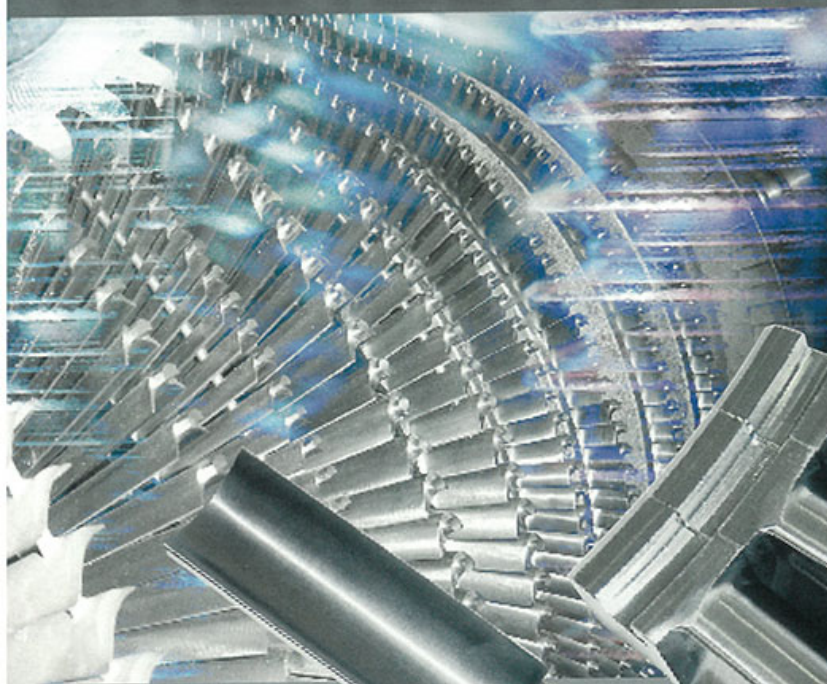


Κατά την άποψη πολλών παρατηρητών, οι σχέσεις της χώρας με την Τουρκία είναι ένα «αγκάθι» που αντικατοπτρίζει ή, μάλλον, συσσωρεύει μια ιστορική αντιπαλότητα και παράλληλη καχυποψία, που αγκυλώνει οποιαδήποτε τάση για προσέγγιση και εποικοδομητική συνομιλία. Εντούτοις, ο ελληνικός εφοπλισμός, η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια, έχει καταφέρει να απομονώσει την ενίοτε ρηξικέλευθη πατριωτική ευαισθησία και να επιτύχει την

εξισορρόπηση και ανέλιξη των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο κοινοτήτων. Ο εφοπλισμός, η ναυπηγική κοινότητα, με μια μακροχρόνια εμπειρία από το διεθνή προσανατολισμό τους, συνεργάζεται με την τουρκική επιχειρηματικότητα και αναζητεί τρόπους ευδοκίμησης μιας αειθαλούς συνδιαλλαγής.

Είναι γεγονός ότι τα ναυπηγεία της Tuzla στέκονται σήμερα στο επίκεντρο αυτής της συνεργασίας, καθώς οι ανταγωνιστικές τιμές και η τεχνογνωσία είναι αρκετά

ENERGETIC PARTNERSHIP



Mechanical production and repairs of parts and equipment for industry and shipping.

steam turbine machine shop fuel injection

- Rotating & Stationary Blades
- Rotor shafts
- Nozzles
- Bearings
- Labyrinths
- Balancing
- Engine fuel pump overhauling
- Fuel pump plunger and barrel manufacture
- Governor repairing and testing
- Fuel injector overhauling and testing
- Cylinder Heads
- Liners & Jackets
- Pistons
- Connecting Rods



Industrial Park of SHISTO 2nd Block, 2nd Street Perama 188 63, Greece

Tel: +30(210) 4004757 Fax: +30(210) 4326399 Web: www.kimi-sa.com



δελεαστικές τόσο για τη ναυπηγοεπισκευή όσο και για τις νέες κατασκευές συγκεκριμένων τύπων. Και ενώ αρκετοί πλοιοκτήτες ακόμα παραμένουν ενάντιοι σε παρόμοιες συνεργασίες, οι περισσότεροι ανταποκρίνονται στα καλέσματα των καιρών.

Ας αναλογιστούμε το εξής: Η θάλασσα ενώνει και χωρίζει την Ελλάδα με την Τουρκία. Η θάλασσα είναι το σημείο αναφοράς και συνήθως το σημείο έριδος των δύο κρατών.

Η ναυτιλιακή πολιτική και, κυρίως, η ναυτιλιακή διπλωματία σε αυτό το σημείο μπορεί να είναι προς όφελος και των δύο πλευρών, αφού το μέλλον ανήκει στην οικονομική συνεργασία και στην κοινή συμμετοχή-συνεκμετάλληση οικονομικών ευκαιριών και γνωστικών αντικειμένων, που συμφέρουν οικονομικά αλλά και πνευματικά τα δύο έθνη.

Οι προσπάθειες προσέγγισης και διαλόγου έχουν ήδη προβληματίσει εκτενώς τους φορείς της ναυτιλίας μας. Το Ναυτικό Επιμελητήριο, η Helmera, αλλά και πολυάριθμοι σύλλογοι, ενώσεις και ιδρύματα έχουν προσπαθήσει -και εν μέρει καταφέρει- να επιτύχουν σε βάθος χρόνου το ακατόρθωτο: τη θεμελίωση ενός πλαισίου επικοινωνίας όπου σκέψεις, θέσεις και προτάσεις βρίσκουν ανταπόκριση και αμοιβαίο προβληματισμό.

Η Τουρκία, ο τεράστιος γείτονας, είναι αγκυλωμένη στις εσωτερικές της αναταραχές και αντιπαράθεσεις. Η ευρωπαϊκή της πορεία δεν αφορά τόσο την επιχειρηματικότητα των φιλόδοξων οικογενειών της όσο την πολιτική ή, μάλλον, στρατιωτική της οικογένεια, που χαρακτηρίζεται από μίαν ακανθώδη στάση σε χρόνια κοινωνικά και αμυντικά θέματα, που την καθιστούν «κυκλοθυμική» και «δυσκίνητη».

Η ελληνική ναυτική οικογένεια, με το διεθνή προσανατολισμό και τις παγκόσμιες επιδιώξεις της, μπορεί και πρέπει να είναι ο αρωγός της προσπάθειας προσέγγισης της Ε.Ε. (αλλά και της Ελλάδας) με την Τουρκία. Θέματα που εντοπίζονται στο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, στη Συνθήκη του Montreux, αλλά και πιο πρόσφατα στην Ευρωπαϊκή Συνθήκη του Άμστερνταμ, αφορούν την τεχνονομία και την

εμπειρία όχι μόνο των νομομαθών της θάλασσας αλλά και των επιχειρηματιών της. Οι συγκεκριμένες ομάδες οφείλουν να είναι η αιχμή του δόρατος της διεθνούς πολιτικής μας. Ας είμαστε επίσης ακριβείς: η ναυτιλία είναι, εξάλλου, ο μόνος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας που μέσα στην εξαιρετική του διεθνή πορεία μπορεί και πρέπει να εκφράσει μια ολοκληρωμένη θέση για το εμπόριο και την τεχνολογική συνεργασία των δύο κοινοτήτων.

Ο πατριωτικός συναισθηματισμός μας πολλές φορές μάς επιτρέπει να έχουμε ιστορική μνήμη και εθνική συνείδηση. Οι εικόνες του παρελθόντος και οι γνώσεις της παράδοσής μας μας δημιουργούν ακατέργαστα συναισθήματα υπερηφάνειας αλλά και καχυποψίας, ταυτότητας αλλά και μισαλλοδοξίας. Στην Ενωμένη Ευρώπη, όμως, στην Ευρώπη της εξαντλητικής οικονομικής ανταγωνιστικότητας -αντιπαράθεσης, ο σύγχρονος πολιτικός και διπλωμάτης οφείλει να αναλογιστεί ab initio τις προεκτάσεις μιας σύγκλισης με τη γειτονική χώρα. Δεν είναι θέμα «φιλίας» αλλά «συνεργασίας». Δεν είναι θέμα ιδεολογικής ή θρησκευτικής «ταύτισης» αλλά επιχειρηματικής «συμμετοχής» και «συνεύρεσης». Ο Rahmi Koc μάς δήλωσε χαρακτηριστικά: «Ο καλός μου φίλος, ο Γιώργος Λιβανός, με συμβούλευσε να ιδρύσω την Turmera έτσι ώστε να συνεργαστούμε με την Helmera, διότι, ως πρόεδρος του Ελληνο-Τουρκικού Επιχειρηματικού Συμβουλίου, είχα αποθαρρυνθεί αφού όλες οι συνεργασίες μας "ναυάγησαν" πριν καν ξεκινήσουν».

Η τουρκική πορεία προς την Ευρώπη θα ωφεληθεί τη ναυτιλία μας και την οικογένεια που την περιβάλλει, σε όλες τις παραμέτρους της. Χρειάζεται διάλογος και ουσιαστική διάθεση για συνεργασία. Η πλοιοκτησία και η ναυπηγική κοινότητα έχουν ήδη ανοίξει την πρώτη «θαλάσσια οδό».

Ηλίας Μπίσιος



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



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 Ημέρα Ναυτιλίας στα αζήτητα του διεθνούς στερεώματος

Του **Ηλία Μπίσια**

Η 29η Σεπτεμβρίου πιθανώς να είναι γνωστή σε μερικούς αναγνώστες μας ως Ημέρα της Διεθνούς Ναυτιλίας. Εντούτοις, σε μια εποχή που οι ναυτικές κοινότητες απολαμβάνουν σημαντικά κέρδη και καλές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης, αλλά και οι ενώσεις τους μιλούν για διαφάνεια και προβολή των θέσεων και απόψεών τους, η Ημέρα Ναυτιλίας δεν φαίνεται να συγκινεί τελικά κανέναν πολιτικό, νομοθέτη, αξιωματικό του Λιμενικού, αλλά ακόμα και επιχειρηματία ή εκπαιδευτικό. Σε παρόμοιο άρθρο - editorial του διεθνούς περιοδικού Fairplay επισημαίνεται πως σε καμία χώρα με σημαντική ναυτική δύναμη δεν παρατηρούνται εορταστικές εκδηλώσεις που αντικατοπτρίζουν τη σημαντικότητα της ναυτιλίας για τις τοπικές κοινότητες ή τις εθνικές οικονομίες.

Με αυτόν το γνώμονα παρατηρούμε ότι στη χώρα μας τόσο οι φορείς της ναυτιλίας όσο και η ηγεσία του υπουργείου Ε.Ν. (αλλά και του υπουργείου Αιγαίου) ή δεν γνωρίζουν τη συγκεκριμένη ημερομηνία ή δεν επιθυμούν να τη γιορτάσουν με την πρέπουσα σημασία. Ένα δελτίο Τύπου δεν φτάνει! Καμία επίσκεψη σε σχολεία της Μέσης Εκπαίδευσης, καμία εκπομπή στην τηλεόραση, καμία πολιτιστική εκδήλωση σημαντικής εμβέλειας, καμία επιβράβευση ναυτιλιακής εταιρείας, αξιωματικών ή σπουδαστών που «δίνουν» τον καλύτερό τους εαυτό.

Μπορεί ορισμένοι κύκλοι της ναυτιλίας να μιλούν για διάλογο με τους νομοθέτες και πολιτικούς, για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, για καλύτερευση της εικόνας της ναυτιλίας στην κοινή γνώμη, αλλά τελικά διαφαίνεται μια απροθυμία ή νωχελικότητα στον προγραμματισμό μιας σειράς εκδηλώσεων που θα προωθούν τα συμφέροντα και τις αναζητήσεις της ναυτιλίας μας και των παραγόντων της.

Στο ίδιο μήκος κύματος οι ημέρες των Ενόπλων Δυνάμεων εορτάζονται με εξαιρετική λαμπρότητα και με σειρά εκδηλώσεων που πραγματικά τιμούν τα

Σώματα. Είναι μάλιστα σημαντικό να επισημάνουμε ότι συγκεκριμένες Διεθνήσεις του Πενταγώνου, που συνήθως ηγούνται από ανώτατους αξιωματικούς, αναλαμβάνουν σημαντικές πρωτοβουλίες ως προς το σχεδιασμό και την περάτωση των συγκεκριμένων και πολυήμερων εορταστικών εκδηλώσεων.

Στο YEN ειλικρινά απορούμε, ποιο σκοπό έχουν τα τμήματα δημοσίων σχέσεων και των διαφόρων «συμβούλων» που κατά καιρούς εμφανίζονται όταν σε μια τόσο σημαντική ημερομηνία η καμπάνια αρχίζει και τελειώνει με μια ανακοίνωση Τύπου που επαναλαμβάνει τα γνωστά και μάλλον βαρετά ευχολόγια.

Η σιωπή των παραγόντων, φορέων, ενώσεων, πολιτικών και εκπαιδευτικών είναι πραγματικά εντελώς αντίθετη προς την εικόνα που παρουσιάζουν στις προγραμματικές τους δηλώσεις ή στις ανακοινώσεις Τύπου τους.

Εάν τελικά μας ενδιαφέρει η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, οφείλουμε να επιχειρήσουμε μια καλύτερη προβολή της και να μην αρκούμαστε σε μια τυπική δεξίωση στην έδρα του IMO στο Λονδίνο. Τα ηχηρά συνθήματα που ακούγονται κατά καιρούς οφείλουν να συνοδεύονται από συστηματική δράση και πρωτοτυπία. Αλλιώς... ■

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED



A PERFECT TEN TURNS 12



TEN LTD

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

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



Fleet Manager: Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE.

Δημόσια εγγραφή μετοχών για τη Stealthgas



Την κατοχή ενός από τα δέκα πλοία που σκοπεύει να αποκτήσει στο εγγύς μέλλον, ανακοίνωσε η νεοεισερχόμενη στην αγορά του δείκτη Nasdaq, ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas, του Ομίλου Βαφειά.

Πρόκειται για το πλοίο με την ονομασία «Gas Sincerity», που ναυπηγήθηκε το 2002 στην Ιαπωνία, χωρητικότητας 4.100 κ.μ.

Τα πλοία πρόκειται να παραληφθεί το Νοέμβριο του 2005, έναντι 15,1 εκατ. δολαρίων και θα απασχολείται με χρονοναυλοσύμφωνο μέχρι τον Ιούλιο του 2006.

Η Stealthgas υλοποιεί το επενδυτικό της σχέδιο που έχει ήδη ανακοινώσει, το οποίο προ-

βλέπει την αγορά 10 πλοίων μεταφοράς υγραερίου, σύμφωνα πάντα με το δελτίο εισαγωγής της στο δείκτη Nasdaq. Έτσι, μέχρι τέλος του έτους η εταιρεία θα αγοράσει ακόμα οκτώ πλοία ενώ το ένατο θα περάσει στην κατοχή της το Φεβρουάριο του 2006.

Αναλυτικότερα, πρόκειται για τα πλοία «Gas Cathar» (7.517 κ.μ.), «Gas Chios» (6.562 κ.μ.), «Marathon» (6.550 κ.μ.), «Sweet Dream» (5.018 κ.μ.), «Gas Sincerity» (4.100 κ.μ.), «Gas Eternity» (3.500 κ.μ.), «Gas Legacy» (3.500 κ.μ.), «Gas Crystal» (3.211 κ.μ.), «Gas Prodigy» (3.014 κ.μ.) και «Gas Oracle» (3.014 κ.μ.). Τα πλοία διαθέτουν συ-

νολική χωρητικότητα 45.986 κ.μ., η οποία μαζί με τα ήδη εννέα πλοία που διαθέτει η Stealthgas δίνει ένα στόλο 19 πλοίων με συνολικό χωρητικότητα 81.916 κ.μ.

Η νέα ναυτιλιακή εταιρεία, που πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος είναι ο κ. Χάρης Βαφειάς, δραστηριοποιείται στη θαλάσσια μεταφορά προϊόντων πετρελαίου και κυρίως στη μεταφορά υγραερίου, προπανίου και βουτανίου. Επισημαίνεται πως η μετοχή της Stealthgas, που υπερκαλύφθηκε τρεις φορές, εισήλθε στην αγορά του Nasdaq στις 6 Οκτωβρίου με τιμή εκκίνησης τα 14,5 δολάρια. ■

Αγορά δύο double-hulled Panamax



Η ναυτιλιακή εταιρεία Aries Maritime προχώρησε στην αγορά δύο πλοίων double-hulled Panamax 72.750 dwt το κάθε ένα, μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, από τη Stena Group. Τα πλοία ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Dalian της Κίνας και θα παραληφθούν το ένα το Νοέμβριο του 2005 και το δεύτερο το Μάρτιο του 2006. Η συνολική αξία των πλοίων ανέρχεται στα 112 εκατ. δολάρια. Μετά την παραλαβή τα πλοία θα δοθούν bareboat στη Stena Group για 2,5 χρόνια, έναντι ημερησίου ναύ-

λου περίπου 24.500 δολαρίων. Αξίζει να σημειωθεί πως το συμφωνητικό προβλέπει για περίπτωση επιπρόσθετου κέρδους η Aries Maritime να συμμετέχει με ποσοστό 30% στα επιπλέον κέρδη. ■

Pacific & Atlantic



Η ναυτιλιακή εταιρεία του κ. Πατέρα Pacific & Atlantic πώλησε έναντι οκτώ εκατομμυρίων δολαρίων το bulk carrier «Aristeos», ναυπήγησης 1986 και χωρητικότητας 17.800 dwt, σε εταιρεία ιταλο-ελβετικών συμφερόντων. ■

Ανανέωση ναυλοσυμφώνων



Σε ανανέωση των ναυλοσυμφώνων για δύο από τα πλοία της προχώρησε η Diana Shipping του πλοιοκτήτη Συμεών Παληού. Ειδικότερα, το πλοίο «Nifers», ναυπήγησης 2001

και χωρητικότητας 75.000 dwt, θα συνεχίσει να δραστηριοποιείται για την BHP Billiton για ακόμα 15 μέρες έναντι 11.750 δολαρίων την ημέρα, καθώς και το πλοίο «Clio», ναυπήγησης 2005 και χωρητικότητας 73.600 dwt, έκλεισε με την Cargill έναντι 17.500 δολαρίων την ημέρα.

Η Diana Shipping επιβεβαίωσε την υπογραφή αρχικής συμφωνίας για την αγορά του Panamax bulk carrier «Bolina» έναντι 44,25 εκατ. δολαρίων, ναυπήγησης 2004, που είναι ναυλωμένο από την Bube της Γενεύης μέχρι τον Ιούλιο του 2007, έναντι 25.000 δολαρίων την ημέρα. ■

Η Excel Maritime Carriers (EXM) στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης



Η Excel Maritime Carriers Ltd (Amex: EXM), εταιρεία μεταφοράς ξηρού φορτίου με δραστηριότητα στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, εισήχθη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE), ύστερα από 16 χρόνια στο American Stock Exchange (AMEX).

Η Excel, αν και θα αποσύρει τις μετοχές της από το AMEX, διαπραγματεύεται στο NYSE με το ίδιο σύμβολο «EXM».

Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, κ. Χριστόφορος Γεωργιάκης, σχολίασε: «Παράλληλα με την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του σχεδίου ανάπτυξης της εταιρείας, που είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση του στόλου της σε 18 πλοία ξηρού φορτίου, άρχισε η εφαρμογή μιας σειράς πρωτοβουλιών με στόχο την ενίσχυση της διαφάνειας και της αξιοπιστίας της εταιρείας, την αύξηση της εμπιστοσύνης των επενδυτών και τη μεγιστοποίηση των ωφελειών για τους μετόχους μας.

Σε αυτό το πλαίσιο, η εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας μας στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης σηματοδοτεί ένα σημαντικό σταθμό στην πορεία ανάπτυξής της. Το NYSE αποτελεί κυρίαρχη επιλογή εταιρειών από όλο τον κόσμο για την εισαγωγή τους στην αμερικανική κεφαλαιαγορά.

Είμαστε σίγουροι ότι η εισαγωγή μας στο NYSE, όπου βρίσκονται οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του χώρου, θα ενισχύσει τη θέση και την αναγνωρισιμότητα της εταιρείας μας στο επενδυτικό κοινό.

Επίσης, πιστεύουμε ότι η διεθνής εμβέλεια του NYSE θα αυξήσει την εμπορευσιμότητα και την

ποιότητα διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας μας, αποφέροντας σημαντικά οφέλη για τους μετόχους της.

Αυτή η νέα σημαντική πρωτοβουλία είναι μέσα στο πλαίσιο της στρατηγικής μας για τη μεγιστοποίηση της μετοχικής αξίας, δίνοντας βάρος όχι μόνο στην ποιότητα των εμπορικών δραστηριοτήτων αλλά και στην ποιότητα της εταιρικής διακυβέρνησης και των σχέσεων της εταιρείας μας με τους επενδυτές.

Ο διευθύνων σύμβουλος του NYSE, κ. A. Thain, σχολίασε: «Καλωσορίζουμε την Excel Maritime στην οικογένεια των εισηγμένων εταιρειών του NYSE. Το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης φιλοξενεί πολλές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως.

Αναμένουμε ότι με την εισαγωγή της στο NYSE η Excel θα διευκολύνει την πρόσβαση της στο ευρύ επενδυτικό κοινό και θα επιτύχει τους στόχους που έχει θέσει, όπως μεγαλύτερη αναγνωρισιμότητα και αυξημένη εμπορευσιμότητα των μετοχών της».

Η εταιρεία

Η Excel Maritime Carriers εισήχθη στο αμερικανικό χρηματιστήριο AMEX το 1989, ως B+H Maritime Carriers. Το 1998 εξαγοράστηκε από το μέτοχο κ. Γαβριήλ Παναγιωτίδη και μετονομάστηκε σε Excel Maritime Carriers Ltd. Ο κ. Παναγιωτίδης είναι σήμερα πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας.

Τη διαχείριση των πλοίων της Excel Maritime έχει αναλάβει η 100% θυγατρική της εταιρεία Maryville Maritime Inc. Η Maryville ιδρύθηκε και εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 89/67, το 1983, όπου και ξεκίνησε τις δραστηριότητές της ως διαχειρίστρια εταιρεία από τον κ. Γαβριήλ Παναγιωτίδη.

Εκτοτε έχει εξελιχθεί σε μια από τις πιο γνωστές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, έχοντας διαχειριστεί πάνω από 70 πλοία ξηρού φορτίου όχι μόνο της Excel Maritime Carriers Ltd αλλά και εταιρειών διαφορετικών συμφερόντων. Γενικός διευθυντής της Maryville από το 1992 είναι ο κ. Γεώργιος Αγα-

δάκης, ο οποίος έχει ηγετικό ρόλο στην εταιρεία από την ίδρυσή της και κατέχει επίσης τη θέση του αντιπροέδρου της Excel Maritime Carriers Ltd.

Η πρόσφατα έντονη ανάπτυξη της Excel Maritime Carriers Ltd, μεγαλομέτοχοι της οποίας είναι τα μέλη της οικογένειας Παναγιωτίδη, οφείλεται στην πλήρη εκμετάλλευση κεφαλαίων \$176 εκατομμυρίων που αντλήθηκαν από την αμερικανική κεφαλαιαγορά μέσω δύο δημοσίων εγγραφών μετοχών, το Δεκέμβριο του 2004 και το Μάρτιο του 2005. Ως αποτέλεσμα, ο στόλος της Excel Maritime Carriers Ltd αυξήθηκε σε 18 πλοία ξηρού φορτίου συνολικού τόνάζ 1,1 εκατομμυρίων dwt.



Παράλληλα με τη μεταφορά της Excel στο NYSE και την αύξηση του στόλου της, η διοίκηση έχει αρχίσει να υλοποιεί μια σειρά από άλλες επιχειρηματικές κινήσεις και πρωτοβουλίες. Ήδη έχει δημιουργηθεί τμήμα εσωτερικού ελέγχου και έχει έγκαιρα ξεκινήσει η διαδικασία συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του αμερικανικού νόμου «Sarbanes-Oxley», η τήρηση του οποίου καθίσταται υποχρεωτική από τα μέσα του 2006 για όλες τις διεθνείς εταιρείες εισηγμένες στην αμερικανική κεφαλαιαγορά.

Σε αυτό το πλαίσιο, με σκοπό την ενίσχυση της αξιοπιστίας της εταιρείας, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη συχνότητα, ποιότητα και διαφάνεια της πληροφόρησης προς το επενδυτικό κοινό καθώς και στην εταιρική διακυβέρνηση, στο πλαίσιο της οποίας εντάχθηκε η υπευθυνότητα των μελών του Δ.Σ. και αυξήθηκε ο αριθμός των ανεξάρτητων μελών του έτσι ώστε να αποτελούν την πλειοψηφία του. ■

Ποιοτική διάκριση στην AVIN International



Η AVIN International του Ομίλου Βαρδινγιάννη πιστοποιήθηκε με επιτυχία με το OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series), από το νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping.

Η AVIN International είναι η πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία και ανάμεσα σε τρεις σε παγκόσμιο επίπεδο που λαμβάνει τη συγκεκριμένη πιστοποίηση.

Η εταιρεία, που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια, βρίσκεται για άλλη μια φορά σε πρωτοποριακή θέση, χαράσσοντας πορεία στην ελληνική ναυτιλία και υψώνοντας διαρκώς τον πήχυ σωστής λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

Το OHSAS 18001, το οποίο διαχειρίζεται θέματα υγιεινής και ασφάλειας, είναι προαιρετικό. Όπως

υπογραμμίζει η διοίκηση της AVIN International: «Με αυτή τη νέα πιστοποίηση αποδεικνύεται ακόμη μια φορά η αφοσίωση και η προσηλωση της εταιρείας στην επίτευξη των καλύτερων και ασφαλέστερων όρων υγείας - υγιεινής και ασφάλειας των ανθρώπων της τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία».

Η απόκτηση του OHSAS 18001, μαζί με τις άλλες επίσης προαιρετικές πιστοποιήσεις, όπως ISO 14001 (περιβαλλοντική ποιότητα), ISO 9001 (διασφάλιση ποιότητας), τη θέσπιση του Συστήματος Διαχείρισης Κινδύνου (Risk Management) και άλλα, κατατάσσουν την AVIN International ανάμεσα στις ελάχιστες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως με τόσο υψηλά επίπεδα ποιότητας σε όλο το φάσμα των διεθνών στάνταρ. Θα πρέπει να επιση-

Ο κ. Γεώργιος Μυλωνάς Γενικός Διευθυντής της AVIN INTERNATIONAL S.A. και ο κ. David Rule Γενικός Διευθυντής, υπεύθυνος για την περιοχή της Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής του Νηογνώμονα LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING με το Πιστοποιητικό ISO 18001 (OHSAS).

μανθεί ότι, όπως και στις άλλες περιπτώσεις πιστοποίησης, η όλη προετοιμασία έγινε από το προσωπικό της εταιρείας.

Το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρείας απαρτίζεται σε ετήσια βάση από 1.500 ναυτικούς και 120 διοικητικούς υπαλλήλους. Είναι άρτια καταρτισμένο και λειτουργεί σε άριστο εργασιακό περιβάλλον, που ενσωματώνει την πλέον σύγχρονη τεχνολογία και οργανωτική δομή. ■

Η TEN έγινε δώδεκα ετών



Τα 12 χρόνια λειτουργίας της γιόρτασε η Tsakos Energy Navigation (TEN). Στην εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Marine Money Greek Shipping Finance Forum, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος αναφέρθηκε στην πορεία της εταιρείας και στους μελλοντικούς στόχους, που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων αγορές LPG αλλά και περαιτέρω ανάπτυξη σε περιοχές όπως η Αλάσκα, ο Καναδάς και η Ρωσία.

Ειδικότερα, η πορεία της TEN στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης έχει ικανοποιητικές αποδόσεις με κέρδη, για το πρώτο εξάμηνο του 2005, ύψους 81,75 εκατ. δολαρίων ή 4,06 δολ. ανά μετοχή έναντι 63,55 εκατ. δολαρίων ή 3,54 δολ. ανά μετοχή το αντίστοιχο εξάμηνο του 2004.

Το ίδιο διάστημα τα καθαρά κέρδη της TEN ανήλθαν σε 120,52 εκατ. δολ., πόσον ελαφρώς μειωμένο σε σχέση με το περυσινό αντίστοιχο εξάμηνο, που ήταν 122,88 εκατ. δολ., λόγω του μειωμένου μέσου όρου αριθμού πλοίων τα οποία το α' εξάμηνο του 2005 ήταν 26,6 σε αντιπαράθεση με το α' εξάμηνο του 2004 που ήταν 27,7.



Επίσης, η TEN διένειμε στο α' εξάμηνο του τρέχοντος έτους μέρισμα 1 δολ. ανά μετοχή, το οποίο αντιπροσωπεύει μια μερισματική απόδοση 5,7%.

Όσον αφορά το στόλο της TEN, πρόσφατα η εταιρεία παρέλαβε το δεξαμενόπλοιο «Euroniki», χωρητικότητας 164.608 dwt, τύπου 1C ice-class, διπλού τοιχώματος, που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Hyundai της Νοτίου Κορέας.

Το δεξαμενόπλοιο «Euroniki», όπως και το αδελφό πλοίο «Eurochampion 2004», έχει τις απαραίτητες

προδιαγραφές για να διασχίσει τις παγωμένες θάλασσες του Βορρά. Το «Euroniki» είναι δεσμευμένο με χρονοναυλοσύμφωνο διάρκειας ενός έτους σε διυλιστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος, με την παραλαβή του νεότευκτου, δήλωσε ότι ολοκληρώθηκε η παραλαβή των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αργού πετρελαίου και η εταιρεία περνάει τώρα στην επόμενη φάση του προγράμματός της, που είναι τέσσερα suezmaxes 1A ice-class και τέσσερα Handysize 1A ice-class δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαιοειδών, τα οποία θα παραληφθούν το 2006-2007. ■

50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπεια και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

Πέτρου Ράλλη 42, Αιγάλεω, Τ.Κ. 122 41, Τηλ.: 210 3475370, Φαξ: 210 3475372

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: Κ. Μουρομικόλη 7, Πειραιάς

e-mail: sales@gioxas.gr - purchases@gioxas.gr

www.gioxas.gr



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

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Οι κινεζικές και διεθνείς στατιστικές και τα σχετικά σχόλια αυτές τις ημέρες για μειώσεις σε μεγέθη της κινεζικής οικονομίας δεν είναι ανησυχητικά. Η μείωση του ρυθμού αύξησης των άμεσων ξένων επενδύσεων εννεαμήνου 2005, κατά 2,1%, σημαίνει επενδύσεις \$ 43,3 δισ. έναντι 44,6 δισ. το 2004.

Ακόμα και αυτή η μικρή μείωση φαίνεται ότι οφείλεται σε συγκυριακή χρονική καθυστέρηση της εκτέλεσης των επενδύσεων και όχι σε ελάττωση του επενδυτικού ρεύματος, αφού οι νέες συμβάσεις για ξένες επενδύσεις που υπογράφηκαν το εννεάμηνο αυξήθηκαν κατά 22%, στα 120 δισ. Ακόμα και η μείωση του ρυθμού αύξησης της βιομηχανικής παραγωγής στο 27,6% από 32,6% πέρυσι και του εξωτερικού εμπορίου στο 23,5% από 38 % πέρυσι γνωρίζουμε ότι οφείλεται κυρίως στη σχεδόν ολοκληρωτική διακοπή των εισαγωγών πρώτων υλών το καλοκαίρι για λόγους εμπορικής τακτικής, με αποτέλεσμα τη συσσώρευση πιεστικής ζήτησης κατά το τρέχον δ' τρίμηνο, εξ ου και η ανάκαμψη της ναυλαγοράς. Άλλωστε, μια σειρά από άλλους δείκτες και γεγονότα επιπλέον του ρυθμού αύξησης του ΑΕΠ κατά 9,4% δείχνουν την απρόσκοπτη ανοδική πορεία της χώρας, η οποία κινεί τα νήματα της ναυτιλίας. Το πλεόνασμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών κινείται προς το ύψος-ρεκόρ των \$ 120 δισ., οι επισφάλειες των τραπεζών μειώθηκαν στα \$ 197 δισ. από \$ 265 δισ. πέρυσι, το δε εσωτερικό και εξωτερικό χρέος της χώρας αναβαθμίστηκε από τον οίκο Fitch σε A+ και A αντίστοιχα.

Τα προβλήματα της κινεζικής οικονομίας, που ευρίσκονται σε λανθάνουσα κατάσταση αλλά θα μπορούσαν κάποια στιγμή να υπονομεύσουν την ανάπτυξη και συνεπώς τις μεταφορές, είναι άλλα. Το ένα είναι ότι συνεχίζεται η υπέρ το δέον εξάρτηση από τις εξαγωγές, όπως γράφει ο Economist, θυμίζοντας παλαιά σχόλια αυτής της ανασκόπησης πως πρέπει η Κίνα να ανατιμήσει το νόμισμά της, όχι για να κάνει το χατίρι των ΗΠΑ που το ζητούν επίμονα και δικαίως, αλλά για όφελος της ίδιας της Κίνας, αυξάνοντας τα ερείσματα της οικονομίας

στις απεριόριστες καταναλωτικές δυνατότητες της εσωτερικής αγοράς για σταθερότητα της ανάπτυξης. Το άλλο πρόβλημα είναι ότι η ισόρροπη ανάπτυξη που είχαμε αναφέρει στο παρελθόν, δεν είναι μόνο θέμα μισθολογικό και γεωγραφικό, στα οποία οι επιδόσεις μέχρι τώρα είναι καλές. Είναι και θέμα συνθηκών και ωρών εργασίας, εργατικής νομοθεσίας, προστασίας από τα χιλιάδες θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα που έχουν γίνει διαβόητα κυρίως στα ανθρακωρυχεία κ.λπ. Πρόσφατο ρεπορτάζ του National Labor Committee των ΗΠΑ με συνεντεύξεις εργατών, που είχαν καλυμμένα πρόσωπα, και που αναφέρει ότι τις συνθήκες αυτές τις εκμεταλλεύονται και επώνυμοι Δυτικοί επενδυτές, δείχνει ότι το πρόβλημα είναι υπαρκτό, επιτακτικό και δυνητικό σοβαρών συνεπειών κοινωνικής αναταραχής.

Σχετικά με τους άλλους καθοριστικούς παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας και των μεταφορών, θεωρούμε ότι οι αρνητικοί δείκτες Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ, που αποτελούν την πρώτη αντανάκλαση των συνεπειών του κυκλώνα Κατρίνα, δεν μπορεί να είναι αντιπροσωπευτικοί των πραγματικών τάσεων της οικονομίας, οπότε πρέπει να αναμένονται οι επιδόσεις των επομένων μηνών. Όσο για τις άλλες ανεπτυγμένες οικονομίες, τα μηνύματα είναι αρνητικά μόνο για τη βρετανική οικονομία (π.χ. δείκτες ανεργίας, κατανάλωσης κ.λπ.), η οποία πληρώνει όπως ήταν αναμενόμενο τη βιασύνη της να αυξήσει τα επιτόκια, γι' αυτό και άρχισε πρόσφατα πάλι να μειώνει. Ακόμα και η ασθενέστερη Ιταλία ανακοίνωσε άλμα βιομηχανικής παραγωγής και εξαγωγών τον Αύγουστο. Στη Γερμανία, το βελτιωμένο κλίμα φαίνεται να συνεχίζεται και στον Οκτώβριο, με το δείκτη ZEW για την επενδυτική εμπιστοσύνη να ανεβαίνει στο 42 από 38,6. Μετά την αναπτυξιακή σταθεροποίηση της Ιαπωνίας, οι ενδείξεις πυκνώνουν ότι και η οικονομία της Ευρωζώνης άφησε πίσω τα χειρότερα. Αυτό είναι ανεξάρτητο από την τρέχουσα χρηματιστηριακή πτώση, που είναι αποτέλεσμα της συχνής «εξαέρωσης» των πετρελαιοικών, μεταλλευτικών και τεχνολογικών μετοχών.

Συνήθως ήταν κατά το επτάημερο ο όγκος των συναλλαγών, σε τιμές που μάλλον συνεχίσαν την πολύμηνη αργή διόρθωση του τονάζ χύδην.

Παράδειγμα η πώληση του «New Halcyon», 149.477 DWT (1993, Taiwan), σε



κινεζικά συμφέροντα προς \$35 εκατ., σε σύγκριση με την προ μηνός πώληση του αδελφού σκάφους «KWK Legacy», 149.505 DWT (1993, Taiwan) προς \$ 37 εκατ. Η πληροφορία όμως «επί του πιστηρίου» που είχαν οι brokers της George Moundreas & Co., πως το «Orient Alliance», 152.065 DWT (1990, Mitsui), πωλήθηκε σε Κινέζους προς \$ 30-31 εκατ. δείχνει μάλλον μια σκληρυνση της τελευταίας στιγμής στην τιμή, ίσως λόγω της ανόδου των spot ναύλων των Capers την περασμένη εβδομάδα, αφού και το TCB 30.000/ημέρα για 13 μήνες που το συνοδεύει δεν είναι τίποτα το εξαιρετικό.

Η μεταπώληση των δύο Kamsarmax 82.000 DWT της Kambara Kisen, παράδοσης 2006 και 2007 από τα ναυπηγεία Tsuneishi, που αναφέραμε την περασμένη εβδομάδα χωρίς λεπτομέρειες, έγινε προς την ιταλική Bottiglieri προς \$ 40,5 το καθένα. Η τιμή μπορεί να θεωρηθεί ανάλογη με την πώληση τριών αδελφών σκαφών τον Απρίλιο στη Metrostar προς \$ 45 εκατ. το καθένα αλλά



με πολύ συντομότερη παράδοση όλων μέσα σε πέντε μήνες. Κατά τα άλλα, Έλληνες αγόρασαν με αισθητή έκπτωση το Panamax «Chinese Phoenix», 69.337 DWT (1991, Imabari) προς \$ 21,3 εκατ., αφού προ διμήνου το παλαιότερο «Maritime Light», 71.037 DWT (1990, Namura) είχε πουληθεί προς \$ 23 εκατ. Στην ίδια κατηγορία, τα \$ 12 εκατ. που «έπιασε» το «Ever Blessing», 66.734 DWT (1984, China SB) αντιστοιχεί σε τιμή που προ

τριμήνου πωλούνταν παρόμοια πλοία παλαιότερα κατά ένα χρόνο. Τέλος, η πώληση του «Vassilios», 64.282 DWT (1989, Hyundai) προς \$ 18,6 εκατ. θυμίζει τιμή Μαΐου για Panamax του 1985.

Στις μικρότερες κατηγορίες, η μεταπώληση 2x52.000 DWT (5&8/2006, Tsuneish Cebu) από την Kambara Kisen στη γερμανική Orion προς \$ 33,25 εκατ. το καθένα, δείχνει ότι στο μοντέρνο τονάζ Handymax η διόρθωση των τιμών σταμάτησε στα επίπεδα Αυγούστου - Σεπτεμβρίου. Η πώληση του «Sea Cattleya», 38.885 DWT (1984, IHI) στην TBS προς \$ 10 εκατ., θυμίζει ότι εάν είχε γίνει τον Ιούλιο, η τιμή θα ήταν τουλάχιστον \$ 13 εκατ. Τέλος, ανάλογα συμπεράσματα προκύπτουν και από την πώληση του «Antiochos», 17.777 DWT (1986, Shikoku) προς \$ 7,5 εκατ., σε σύγκριση με την προ μηνός πώληση του «Aristeos», 17.832 DWT (1986, Osaka) προς \$ 8 εκατ.

Στις συναλλαγές δεξαμενόπλοιων κυριάρχησε η πώληση 4 single και 6 double sided Suezmax από την Genmar στο συγκρότημα Ofer. Τα «Genmar Alta» 146.251 DWT (1990, Mitsubishi), «Genmar Macedon» 155.547 DWT (1990, IHI), «Genmar Spartiate» 155.150 DWT (1991, Ishibras), «Genmar Zoe» 155.103 DWT (1991, Ishibras), «Genmar Ariston» 149.999 DWT (1989, Daewoo), «Genmar Conqueror» 159.878 DWT (1993, Portugal), «Genmar Honor» 159.719 DWT (1992, Portugal), «Genmar Kestrel» 149.999 DWT (1989, Daewoo), «Genmar Prometheus» 152.412 DWT (1988, Daewoo) και «Genmar Sky» 151.803 DWT (1988, Daewoo) πωλήθηκαν en bloc προς \$ 293-295 εκατ., τιμή που σταθεροποιεί τις πτωτικές τον τελευταίο καιρό τιμές των μη διπλοκέλυφων δεξαμενόπλοιων. Κατά τα άλλα, το Product «Giorgos M», 39.989 DWT (1988, Hyundai) πωλήθηκε σε ρωσικά συμφέροντα στην ελαφρά μειωμένη double sided τιμή των \$ 16,25 εκατ., ενώ άγνωστοι αγόρασαν τα products «Atair Star» 17.550 DWT (1984, Split) και «Alioth Star» 17.617 DWT (1985, Split) προς \$ 6 εκατ. το καθένα en bloc. Τέλος, η μεταπώληση του «μικρού» Panamax 61.000 DWT (2/2006) στην Polyar Shipping που

αναφέρθηκε την περασμένη εβδομάδα, στη χαμηλότερη της αναμενόμενης τιμή των \$ 39 εκατ. λόγω της πενταετούς δέσμευσης με TC \$ 15.000 ημέρα, ήταν το Hull No 1321 της Sumitomo.

Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

Η σχετικά περιορισμένη δραστηριότητα του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών κατά το μήνα Σεπτέμβριο μάς επιτρέπει την εστίαση της προσοχής και το σχολιασμό ορισμένων παραμέτρων που διαμορφώνουν το ναυπηγικό κόστος και, επομένως, τις ναυπηγικές τιμές, και που, σαν τέτοιες, ενδιαφέρουν άμεσα τον Έλληνα επίδοξο αγοραστή.

Πρώτη παρατήρηση, οι τιμές

του ναυπηγικού χάλυβα σταμάτησαν την ανοδική πορεία τους και μάλλον τείνουν προς κάπως χαμηλότερα επίπεδα. Το γεγονός αντικατοπτρίζεται σε υπερεθνικές συμφωνίες σχετικά μακράς ισχύος. Επιπροσθέτως, φαίνεται ότι ο παράγων «συναλλαγματικές ισοτιμίες» παύει πλέον να παίζει τον πρωταρχικό ρόλο που είχε μέχρι και πρότινος. Παράλληλα, η

παγκόσμια ναυλαγορά, αν και ιστορικά υψηλή σε όλους τους βασικούς τομείς των μεταφορών, δεν ενθαρρύνει πλέον υπερεκτετατές απαιτήσεις και, χωρίς αυτό να προοιωνίζεται σημαντική πτώση, τείνει να διαμορφώσει νηφάλια ατμόσφαιρα, μέσα από την οποία μπορεί κανείς να προσμένει κάποια εξομάλυνση του τομέα.

Σε αντίθεση με τα παραπάνω έρχεται ο αριθμός αλλά και ο όγκος των ήδη υφισταμένων παραγγελιών, που αποτρέπει κάθε ιδέα πανικού και ιαχυροποιεί τη θέση των ναυπηγών σε βαθμό επιτρέποντα τη στήριξη των τρεχουσών ναυπηγικών τιμών ή, τουλάχιστον, τη βραδεία ανέλιξή τους.

Κρίνουμε σκόπιμο επ' ευκαιρία να παραθέσουμε, όχι χωρίς κάποιες επιφυλάξεις ως προς την απόλυτη ακρίβεια, φυσικά, τρέχουσες τιμές για ορισμένους τύπους και μεγέθη ενίων «συμβατικών» πλοίων με σκοπό την απλή ενημέρωση (guidance) του αναγνώστη της παρούσας ανασκόπησης με όλη την καλή πίστη:



<i>Bulkcarriers</i>	<i>Capesize</i>	<i>Panamax</i>	<i>Handymax</i>	<i>Handysize</i>	
Price US \$	59/60 m	36 m	32 m	25 m	
<i>Tankers</i>	<i>VLCC</i>	<i>Suezmax</i>	<i>Aframax</i>	<i>Panamax*</i>	<i>Handymax*</i>
Price US \$	123 m	71 m	58 m	50 m	40 m
<i>Containerships**</i>	4.300 TEU	3.500 TEU	1.100 TEU		
Price US \$	68 m	53 m	24 m		

* About US\$ 1.5/2.5 m plus, if products version.

** Larger sizes vary according specifications & yard. Levels not clearly established.

Πιθανό είναι ο «μάχιμος» ανταγωνιστής να έχει ορισμένες αντιρρήσεις ως προς τα παραπάνω στοιχεία. Διανύουμε άλλωστε περίοδο μεταβολών, που αδύνατον είναι να μην επιδράσουν επί των τιμών έστω και αν οι μακροπρόθεσμες προοπτικές (έως και 5 ετών) ομιλούν για μια «καλή» και σταθερή αγορά. Δεν πρέπει επίσης να παραβλέπουμε και το πρόβλημα της υπάρχουσας παλαιάς και αμφίβολης ποιότητας (τόσο από εμπορική όσο και την άποψη της ασφάλειας) χωρητικότητας, που, εις πείσμα των σοβαρών μειονεκτημάτων της, παραμένει εν πλήρη ενεργεία εφ' όσον ακόμη εξασφαλίζει ναύλους/μισθώματα άκρως ικανοποιητικά σε σχέση με το κεφάλαιο που υποβαστάζει.

Σχετικά λίγες και, εν πολλοίς, με αβέβαια έκβαση οι εντολές του Σεπτεμβρίου. Ελλείπει η επιβεβαίωση της παραγγελίας της Alpha Tankers από τη Shanghai Waigaoqiao (SWS) για 2 capesize bulkcarriers, με τις κινεζικές διακοπές 1-9 Οκτωβρίου να παρατείνουν την αβεβαιότητα. Το αυτό συμβαίνει και με τη φημολογούμενη παραγγελία 2 LPG των 3.500 m³ της Stealthgas στην Ιαπωνία. Η αγορά της Metrostar από τη Universal (Ιαπωνία) ενός bulkcarrier των

176.000 dwt με παράδοση τέλος του 2006 έναντι US\$ 66 m σαφώς αναφέρεται σε resale. Πλέον βεβαία η παραγγελία της Anangel από την Daewoo 2 LPG των 84.000 m³ με παράδοση 2008-09 αντί US\$ 90 m ανά μονάδα.

Δεν θα παραλείψουμε τις μέσω της εταιρείας μας κυοφορούμενες παραγγελίες σε προηγμένο στάδιο διαπραγμάτευσης, που υπερβαίνουν σε αριθμό τις 25 μονάδες διαφόρων τύπων και μεγεθών, ολίγων options περιλαμβανομένων, και επί των οποίων σύντομα θα επανέλθουμε.

Σαν τελευταία παράγραφο και προς αποφυγήν παρανοήσεων, υπενθυμίζουμε ότι η παρούσα μηνιαία ανασκόπηση κατά βάσιν επικεντρώνεται στην ελληνική ναυπηγική δραστηριότητα με όλες τις δυσκολίες που το εν λόγω αντικείμενο περιλαμβάνει, δεδομένης της παγίας τάσης της πλειονότητας των εμπλεκόμενων φορέων να τηρούν μυστικότητα ή και ανωνυμία. Ως εκ τούτων, πάσα εν καλή τη πίστει ανακρίβεια είναι συγχωρητέα και εκ προοιμίου διορθώσιμη. ■

Σχόλιο από την Overseas Agency Ltd

Ποικίλα συναισθήματα προκαλεί η εικόνα της ναυλαγοράς όπως αυτή διαμορφώνεται στις πρώτες εβδομάδες του Σεπτεμβρίου. Από την τελευταία μας ανασκόπηση του Ιουνίου, όλοι οι δείκτες παρουσίασαν κάμψη κατά την καλοκαιρινή περίοδο και βελτιώθηκαν, ως επί το πλείστον, τις τελευταίες εβδομάδες.

Πιο συγκεκριμένα, ο δείκτης BDI έπεσε από τις 2.636 μονάδες στις 1.747 για να ξανανέβει στις 2.636, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται τώρα ενισχυμένος κατά 341 μονάδες (περίπου 13%). Εντυπωσιακή ήταν η πορεία του δείκτη των Capes (BCI), ο οποίος κατ' αυτή την περίοδο έπεσε από τις 2.847 μονάδες στις 2.319 για να διορθώσει και να ανέβει στις 4.295, βελτιωμένος κατά 2.319 μονάδες (περίπου 51%). Ο δείκτης των Panamax (BPI) βρίσκεται στα ίδια περίπου επίπεδα με αυτά της τελευταίας μας ανασκόπησης. Από τις 2.673 μονάδες έπεσε στις 1.488, για να ακολουθήσει ανοδική πορεία μέχρι τις 2.671 μονάδες, έχοντας απολέσει δηλαδή μόλις 2 μονάδες από τα μέσα Ιουνίου. Τέλος, ο δείκτης των Handymax (BHMI) ήταν αυτός που παρουσίασε μεγάλη διόρθωση πέφτοντας από τα 21.441 δολάρια ημερησίως στα 12.401 για να επανακάμψει μέχρι τα 17.667 και να σημειώσει απώλειες της τάξεως των 3.774 δολαρίων ημερησίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο (περίπου 17,5%).

Ο χώρος των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρουσίασε περιορισμένη κινητικότητα κατά την περίοδο, καθώς τόσο οι πωλητές όσο και οι αγοραστές προτίμησαν να διατηρήσουν στάση αναμονής εν όψει μιας πιθανής μεταβολής της αγοράς από το Σεπτέμβριο. Παρ' όλα αυτά, όσες πράξεις σημειώθηκαν ήταν σε επίπεδα αρκετά χαμηλότερα από τα αντίστοιχα που προηγήθηκαν της καλοκαιρινής περιόδου.



Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, το αγοραστικό ενδιαφέρον παρέμεινε υψηλό, ιδιαίτερα για σύγχρονες διπλού τοιχώματος μονάδες, γεγονός που σε συνδυασμό με τη σχετικά μειωμένη προσφορά διαθέσιμων μονάδων διατήρησε τις τιμές καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου σε σταθερά υψηλά επίπεδα.

Μειωμένη παρατηρήθηκε η δραστηριότητα στο χώρο των ναυπηγήσεων, καθώς οι τιμές δέχονται πιέσεις, αλλά από την άλλη τα ναυπηγεία, προς το παρόν, δεν δείχνουν διατεθειμένα να προβούν σε ουσιαστικές «εκπτώσεις». Αξίζει να σημειωθεί η ιδιαίτερα περιορισμένη ζήτηση για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγάλης χωρητικότητας, γεγονός που προβληματίζει τα ναυπηγεία.

Τέλος, εξετάζοντας τον τομέα των διαλύσεων, η «ροή» πλοίων προς τα διαλυτήρια εξακολουθεί να είναι περιορισμένη. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Μπανγκλαντές, το οποίο ήταν ο μόνος αγοραστής που είχε υπερβεί σταθερά τα 400 δολ./Ιδτ, σημείωσε δραματική διόρθωση της τάξεως των 50 δολ./Ιδτ σχεδόν αυθημερόν μετά την ανακοίνωση της ίδρυσης ενός «συνεταιρισμού» των τοπικών αγοραστών για τον έλεγχο της πορείας των τιμών. Με τις τιμές στο Μπανγκλαντές να κυμαίνονται γύρω στα 370 δολ./Ιδτ για δεξαμενόπλοια, η Ινδία παραμένει ο μόνος ουσιαστικός ανταγωνιστής, σε επίπεδα γύρω στα 365 δολ./Ιδτ. ■

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

Ανάγκη λήψης μέτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Είναι γνωστό ότι η ναυτιλία αντιμετωπίζει προβλήματα, ένα από τα σημαντικότερα των οποίων είναι ο πτωτικός αριθμός των νέων που ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα και καριέρα στη θάλασσα.

Η εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος θα πρέπει να βελτιωθεί. Δεν γίνεται να πεισθεί κάποιος να ακολουθήσει ένα επάγγελμα, το οποίο δεν είναι γενικά σεβαστό ή αναγνωρισμένο, οποιαδήποτε μέσα, υποσχέσεις ή διαφημιστικά κόλπα και να χρησιμοποιηθούν.

Σύμφωνα με μελέτη της ISF BIMCO, υπάρχει σήμερα παγκόσμια έλλειψη αξιωματικών, που αντιστοιχεί στο 4% του συνολικού εργατικού δυναμικού -16.000 αξιωματικοί- και η πρόβλεψη είναι ότι μέχρι το 2010 η έλλειψη θα αυξηθεί σε 46.000 αξιωματικούς.

Τα στοιχεία αυτά παρουσίασε σε ημερίδα που διοργάνωσε στο Λονδίνο η βρετανική προεδρία της Ε.Ε., με θέμα την απασχόληση των ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στο πλαίσιο του διεθνούς συνεδρίου *Seatrade London 2005*, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος.

Ο κ. Τζωάννος στην εισήγησή του έδωσε έμφαση στην ανάγκη λήψης μέτρων σε πα-
νευρωπαϊκό επίπεδο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, καθώς πλοία υπό σημαία της Ε.Ε. δεν θα μπορούν να επανδρωθούν με Ευρωπαίους ναυτικούς και αξιωματικούς εάν η σημερινή κατάσταση δεν αντιστραφεί.

Με επιστημονικές που δημιουργήσαν ποικίλους προβληματισμούς στους παρευρισκομένους, ο γενικός γραμματέας ανέφερε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει σε σοβαρότερο βαθμό το ίδιο πρόβλημα με εκτιμώμενη έλλειψη 13.000 αξιωματικών το 2001, που θα αυξηθεί σε περίπου 36.000 το 2010. Βασικός παράγων που επιδεινώνει την εμφανή έλλειψη Ευρωπαίων αξιωματικών επί των πλοίων, είναι οι ναυτικοί από τρίτες χώρες, οι οποίοι είναι πιο ελκυστικοί για τους πλοιοκτήτες της Ε.Ε. λόγω του χαμηλού κόστους εργασίας τους.

«Αφού αυτό δεν μπορεί να αλλάξει», τόνισε ο κ.



Ο κ. Τζωάννος με την Πριγκίπισσα Άννα της Μ. Βρετανίας και τον συντονιστή του Συνεδρίου *Seatrade* κ. Chris Heyman.

Τζωάννος, «πρέπει να αποδειχθεί ότι οι ναυτικοί της Ε.Ε. αξίζουν το κόστος εργασίας τους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί χωρίς στη συνεχή αναβάθμιση του επιπέδου εκπαίδευσής τους, τον προσανατολισμό τους προς την ασφάλεια και την ποιότητα, τις ικανότητες και την εμπειρία στην τεχνολογία και τη σταθερή ικανότητα να υποστηρίζουν πλήρως την υψηλού κεφαλαίου επένδυση, που αντανακλά ένα σύγχρονο πλοίο».

Ο κ. Τζωάννος πρόσθεσε ότι πρωταρχικός παράγοντας που επηρεάζει την επαγγελματική επιλογή των ανθρώπων είναι η ικανοποίηση που αντλούν από την εργασία τους και απορρέει από το αίσθημα επιτυχίας, ουσιαστικού έργου και απαιτούμενης ευθύνης, αναγνώρισης της προσφοράς και προσωπικής εξέλιξης.

Επιπλέον, η εμπιστοσύνη του εργοδότη, το αίσθημα υπερηφάνειας για επιτέλεση της εργασίας, το αίσθημα πληρότητας στην εργασία, καθώς και οι συνθήκες εργασίας είναι τα βασικά κριτήρια επιλογής εργοδότη ή εργασίας. Προβλήματα που παρουσιάζονται και επηρεάζουν το θέμα είναι:

Η κριτική και η αρνητική δημοσιότητα από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης που προσελκύει η ναυτιλία, η ελλιπής πληροφόρηση σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση ή ακόμα και την ύπαρξη και το μέγεθος της ναυτικής βιομηχανίας. Αυτή η έλλειψη πληροφοριών αφορά στη θέση των ναυτικών επαγγελματιών στη σημερινή αγορά εργασίας, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους και τις απαιτήσεις

εκπαίδευσης των Ναυτικών Επιμορφωτικών Εκπαιδευτικών Επαγγελματιών (MET Institutes).

Επίσης, οι άνθρωποι σήμερα θεωρούν το ναυτικό επάγγελμα σκληρό, πεπαλαιωμένο και, ως εκ τούτου, δεν τους ελκύει το ενδιαφέρον, πιστεύουν δε ότι η ναυτική αγορά έχει κορεστεί.

Σύμφωνα με τα στοιχεία έρευνας, είναι φανερός ο κορεσμός στη σημερινή αγορά εργασίας και είναι εξαιρετικά δύσκολο για νέους ανθρώπους που πρέπει να αγωνίζονται για μία θέση «κάτω από τον ήλιο». Τα ποσοστά ανεργίας είναι υψηλά. Παράλληλα, οι νέοι και οι γονείς τους απογοητεύονται για την επαγγελματική τους εξέλιξη, ενώ το προφίλ του ναυτικού επαγγέλματος παρουσιάζεται ως «αδύναμο» με περιορισμένο ενδιαφέρον, γοητεία και έλλειψη εκτίμησής.

Σύμφωνα με τον κ. Τζωάννο, οι προσπάθειες προσέλκυσης θα πρέπει να έχουν στόχο τη βελτίωση της εικόνας και την ενίσχυση του γοήτρου του ναυτικού επαγγέλματος, την άνοδο της δημοτικότητάς του και την ανάπτυξη ροής των νέων προς αυτό, την προώθηση των θετικών πλευρών και την καθιέρωση διαφημιστικής εκστρατείας, η οποία θα πρέπει να είναι συνεχής και σταθερή.

Ο γενικός γραμματέας, αναφερόμενος στα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, επισήμανε πως το ΥΕΝ αναγνώρισε την πτωτική τάση στον αριθμό των νεοεισερχομένων στις ΑΕΝ.

Αυτά τα ανησυχητικά ευρήματα οδήγησαν σε άμεσα και αποφασιστικά μέτρα για την αναστροφή της

Οι δηλώσεις του γενικού γραμματέα στα «N.X.»

Ο γενικός γραμματέας YEN κ. Τζωάννος, σε ερώτημα που του θέσαμε σχετικά με τα συμπεράσματα που αποκόμισε από τις επαφές που είχε στη βρετανική πρωτεύουσα, μας δήλωσε τα εξής: Κύριο συμπέρασμα ήταν το θέμα του «Image of Shipping». Αυτό αποκομίσαμε οι συμμετέχοντες που καλύψαμε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Συνεπώς αρχίζει και δημιουργείται μια δυναμική, που ουσιαστικά πρέπει να πάρουμε πρωτοβουλίες τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Το δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι υπάρχει μια ανησυχία σχετικά με τα οικονομικά κέντρα. Κάτι που εμείς από καιρό το έχουμε επισημάνει, χωρίς όμως να χάσουμε το συγκριτικό μας πλεονέκτημα. Διότι, για παράδειγμα, οι Άγγλοι μπορεί να έχουν στη στεριά ασφαλιστικές εταιρείες, εμείς όμως έχουμε τη ναυτιλία. Άρα, δεν μπορούμε να αναφέρεσαι σε «maritime clusters» και να αγνοείς τη ναυτιλία. Το συγκριτικό μας πλεονέκτημα για το ναυτιλιακό «cluster» του Πειραιά είναι η ναυτιλία.

Ένα άλλο συμπέρασμα ήταν η διάχυτη ανησυχία των Άγγλων σχετικά με τη Σιγκαπούρη, διότι την αντιμετωπίζουν ως ανταγωνιστικό κέντρο το οποίο μπορεί να προσφέρει ένα ευρύτατο φάσμα υπηρεσιών, με χαμηλό κόστος και πλεονεκτική γεωγραφική θέση.

κατάστασης. Το έτος 2000 οι υποψήφιοι ήταν μόλις 633 για 935 προσφερόμενες θέσεις εκπαίδευσης. Το 2003 ο αριθμός των υποψηφίων έφτασε τους 3.032 για 1.446 προσφερόμενες θέσεις και έκτοτε ο ετήσιος αριθμός υποψηφίων παραμένει υψηλός, με τα σημερινά δεδομένα οπότε φοιτούν 4.300 σπουδαστές.

Πλέγματα οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικά κέντρα

Στο πλαίσιο της επίσκεψής του στο Λονδίνο, ο κ. Τζωάννος έλαβε επίσης μέρος σε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης για τις σχέσεις ανάμεσα στα παραδοσιακά και τα νέα ναυτιλιακά και χρηματοδοτικά κέντρα του κόσμου (Λονδίνο, Πειραιάς, Σιγκαπούρη, Ντουμπάι κ.ά.) ως προσκεκλημένος του δημάρχου του Λονδίνου, κ. Michael Savory.

Ο κ. Τζωάννος στην ομιλία του τόνισε τη σημασία συνεργασιών ανάμεσα στα κέντρα αυτά για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή δραστηριότητα μέσα σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον. Τέτοιες προκλήσεις είναι η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η ενίσχυση της θετικής εικόνας της ναυτιλίας στο ευρύτερο κοινό και η καταπολέμηση του προστατευτισμού. Ειδικότερα ο γενικός γραμματέας του YEN στην ομιλία του τόνισε τα εξής:

Οι σημαντικές αλλαγές στη γεωγραφία της ναυτιλίας την τελευταία δεκαετία, που δημιούργησαν νέους ομίλους ναυτιλιακής δραστηριότητας ανά τον κόσμο, εγείρουν αναπόφευκτα το ζήτημα της φύσης της σχέσεως μεταξύ αυτών των γεωγραφικών συγκεντρώσεων και του Λονδίνου, που είναι το παγκόσμιο μεγαλύτερο κέντρο των καλύτερων ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η κυρίαρχη άποψη είναι πως αυτή η σχέση εμπεριέχει ισχυρό ανταγωνισμό για την απόσπαση μεριδίου της αγοράς του ενός από τον άλλον.

Η πιο πρόσφατη μελέτη εργατικού δυναμικού BIMCO/ISF δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, αλλά από προηγούμενες μελέτες είναι εμφανές η παγκόσμια έλλειψη προσοντούχων αξιωματικών επί πλοίων και πιστεύεται ότι αυτή η τάση δεν είναι πιθανόν να αλλάξει.

Η τρέχουσα βρετανική προεδρία έχει δώσει έμφαση στη ναυτιλιακή απασχόληση και ειδικότερα σε

μέτρα που αντιμετωπίζουν την απειλή των πτωτικών αριθμών ναυτιλιακού δυναμικού, που ακολουθώντας μια καριέρα στη θάλασσα καταλήγει σε υπηρεσίες ξηράς.

Ο κ. Τζωάννος επεσήμανε ότι οι ναυτικοί όμιλοι σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα πρέπει να εργάζονται από κοινού και σε συνεργασία με κυβερνήσεις στη σχεδίαση και παράδοση διαθέσιμων δεξιοτήτων. Ιδιαίτερα σχετική είναι η ανταλλαγή γνώσης ναυτικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης τόσο για εργασίες επί των πλοίων όσο και για σχετικά ναυτιλιακά επαγγέλματα, λαμβανομένων υπ' όψιν των ταχέων εξελίξεων στην τεχνολογία.

Ένα σημαντικό εμπόδιο στην προσέλκυση νέων ανθρώπων είναι η υποβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος ως σταδιοδρομίας ενώ ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην προσπάθεια βελτίωσης συλλογικών καθηκόντων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο γ.γ. YEN κλείνοντας την ομιλία του τόνισε ότι εν όψει των ποικίλων δημογραφικών τάσεων σε διάφορα μέρη του κόσμου, θα πρέπει να απευθυνθούμε από κοινού στο φαινόμενο των αλλοδαπών ναυτικών προς όφελος όλων των εμπλεκόμενων χωρών. Σε μια παγκόσμια δραστηριότητα όπως των ναυτιλιακών υπηρεσιών υπάρχει μεγάλη δυνατότητα εξειδίκευσης σύμφωνα με τη συγκριτική υπεροχή και τις τοπικές συνθήκες, αποφεύγοντας την αρνητική ανταγωνιστική πίεση, που στοχεύει στη διάσπαση των ομίλων. ■

Αντιπροσωπεία της Intertanko στο YEN



Με αντιπροσωπεία της Διεθνούς Ένωσης Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko) συναντήθηκε ο γενικός γραμματέας του YEN, καθηγητής Ιω. Τζωάννος. Κατά τη συνάντηση συζητήθηκαν θέματα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το ναυτικό επάγγελμα, ενώ έγινε ανασκόπηση των εξελίξεων σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής. Στη συνάντηση παρεμβήκαν ο γενικός διευθυντής της Intertanko, Peter Swift (αριστερά), και ο πρόεδρος του Hellenic Forum της Intertanko, Νικόλαος Φιστές (δεξιά)

CYPRUS MARITIME

«Θέλω να είμαι ο επίτροπός σας»

**Ο αντιπρόεδρος Barrot ζητεί διάλογο
και συνεργασία, σε μια πρωτοφανή
(και αισιόδοξη) αλλαγή στάσης και
προοπτικής για επίτροπο Μεταφορών**



Το συνέδριο Cyprus Maritime κατάφερε για μία ακόμα φορά, στην άκρη της Ευρώπης, να συγκεντρώσει πολύτιμους παράγοντες της διεθνούς ναυτιλίας αλλά και κυρίως πρωταγωνιστές της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας. Σε μια από τις ελάχιστες εμφανίσεις του σε ελληνόφωνο κοινό αλλά και σε ναυτιλιακές κοινότητες της Ανατολικής Μεσογείου, ο σχετικά νέος αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Jacques Barrot, ανέπτυξε τις πρωτοβουλίες και ανησυχίες του και συνομίλησε με τους δημοσιογράφους. Οι εντυπώσεις μας από την πρώτη επαφή με τον αντιπρόεδρο Barrot θα λέγαμε ότι είναι θετικές. Ο Γάλλος επίτροπος εμφανίστηκε συγκρατημένος, μετριοπαθής και ανθρώπινος. Μίλησε για διαφάνεια, για συνεργασία και αμοιβαία εμπιστοσύνη. Με τσαλακωμένα αγγλικά, ο επίτροπος ζήτησε τη συνεργασία του εφοπλισμού αλλά και σύσσωμης της ναυτικής οικογένειας και δήλωσε χαρακτηριστικά: «Η Ευρώπη δεν μπορεί να δρα ως ηλεκτρική σκούπα, χρειάζομαι τη συνεργασία όλων σας».

Ο αντιπρόεδρος μίλησε χαρακτηριστικά για το θέμα της πολυνομίας στους κόλπους της Ε.Ε. και εξέφρασε την άποψη πως σε ορισμένα σημεία οι απόψεις των ευρωπαϊκών βιομηχανιών και πολιτών σχετικά με το θέμα αυτό έχουν βάση. Σε προσωπικό επίπεδο ο κ. Barrot επισήμανε ότι η Γενική Διεύθυνση που επιβλέπει δεν θα προτείνει νέες νομοθεσίες, παρά μόνον εάν αυτό κριθεί απολύτως απαραίτητο. Το Κολέγιο των Επιτρόπων, μάλιστα, ήδη έχει προτείνει την απόσυρση 70 σχεδίων νομοθετικών προτάσεων.

Ο κ. Barrot επισήμανε ότι η ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητα στην Ευρώπη περνούν κάποια σοβαρή κρίση και ότι οι ρυθμοί ανέλιξης δεν είναι οι αναμενόμενοι. Φαίνεται πως τα πρόσφατα δημοψηφίσματα έχουν θορυβήσει την πυρραμίδα της Ε.Ε. και οι ηγεμόνες έχουν μετριοπαθείς στις απόψεις τους: Δεν υπάρχει σωστή ανάπτυξη σήμερα, δήλωσε χαρακτηριστικά, ενώ επισήμανε ότι οι Βρυξέλλες είναι περήφανες για το μεταφορικό τομέα αφού είναι στο επίκεντρο της οικονομίας της.

Σε γενικό πλαίσιο, έμφαση κατά τον επίτροπο θα πρέπει να δοθεί στους τομείς της τεχνολογίας, της έρευνας, αλλά και της εκπαίδευσης. Ο ανθρώπινος παράγοντας, η συνεχής και επιτυχής εκπαίδευση και μετεκπαίδευση, αλλά και η εξειδίκευσή του οφείλεται να υποστηριχθούν από τον Ευρωπαϊκό πολιτικό και νομοθέτη, ειδικά στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στη συνέντευξη Τύπου, ο Γάλλος επίτροπος δήλωσε ότι το τουρκικό εμπάργκο πιθανόν να βρει δυναμική αντίδραση από τον Ευρωπαϊκό νομοθέτη και το θέμα αυτό παρακολουθείται στενά από τον Ιρλανδό επίτροπο αρμόδιο για τη Διεύθυνση. Σε ερώτησή μας σχετικά με την ίδρυση ενός κοινού πανευρωπαϊκού νηολόγιου, ο Γάλλος πολιτικός απάντησε ότι η ομάδα του επιτρόπου Borg εξετάζει όλα τα ζητήματα που ίσως επηρεάζουν την ευρωπαϊκή ναυτιλία - δεν απέκρουσε, δηλαδή, μια τέτοια σκέψη. Για το θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ο επίτροπος αναφέρθηκε στο χώρο των αερομεταφορών, όπου η νέα «μαύρη λίστα» θα προκαλέσει μεγάλο πονοκέφαλο σε νηολόγια αεροσκαφών και εταιρείες που δεν συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Μια τέτοια στρατηγική πιθανώς να υιοθετηθεί και στην Ε.Ε. (Οπότε ίσως υπάρχει ένα ανοικτό ενδεχόμενο για την αντικατάσταση του Paris MoU ή την απαξίωση - υποβάθμισή του.)

Για το θέμα της συνεργασίας IMO και Ε.Ε., ο επίτροπος υποστήριξε τη θέση ότι η Επιτροπή επιθυμεί να αναλάβει μια θέση παρατηρητή στο διεθνή οργανισμό, αλλά ότι δεν πρόκειται να αμφισβητήσει το δικαίωμα ψήφου των κρατών-μελών. Μίλησε πάντως με σεβασμό και εκτίμηση τόσο για το έργο του IMO όσο και προσωπικά για τον γ.γ. κ. Ευ. Μητρόπουλο.

«Χρειάζομαι συνεργασία με όλους σας. Χρειάζομαστε διάλογο, διάλογο και πάλι διάλογο». Με αυτές τις σκέψεις, ο επίτροπος έκλεισε την ομιλία του. ■



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

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

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



Στο επίκεντρο της αξιωματικής αντιπολίτευσης το ΥΕΝ



Σωρεία ερωτήσεων εκ μέρους του ΠΑΣΟΚ κατατέθηκαν πρόσφατα στη Βουλή για όλα σχεδόν τα θέματα που αφορούν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, οι βουλευτές της αξιωματικής αντιπολίτευσης Ελπίδα Τσουρή, Ιωάννης Διαμαντίδης, Ιωάννης Μανιάτης, Χρήστος Πρωτόπαπας, Ροδόλα Ζήση και Άννα Διαμαντοπούλου κατέθεσαν συνολικά τέσσερις ερωτήσεις με παράλληλες αιτήσεις κατάθεσης εγγράφων προς τον ΥΕΝ, που αφορούν την ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, την εκπαίδευση, τη λιμενική πολιτική και την ακτοπλοΐα.

Σε ό,τι αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία, οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ ζητούν από τον κ. Κεφαλογιάννη να απαντήσει εάν προτίθεται να προχωρήσει, στο εγγύς μέλλον, στην εξαγγελία και την υλοποίηση των μέτρων σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των υπό ελληνική σημαία πλοίων, καθώς και τα στοιχεία που αφορούν την πορεία του νηολογίου. Επίσης ρωτούν το τι συμβαίνει με τη θεσμοθέτηση κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου για τη χρηματοδότηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέσω του Χ.Α. και, ειδικότερα, για τη Μεσογειακή Φορτηγό Ναυτιλία.

Όσον αφορά την ακτοπλοΐα, οι βουλευτές εστιάζουν στις άγονες γραμμές αλλά και στην αναθεώρηση του νόμου 2932/2001.

Τι απαντά ο ΥΕΝ

Σε απάντησή του ο κ. Κεφαλογιάννης επισημαίνει, μεταξύ άλλων, ότι ο σημερινός δυναμισμός της ελληνικής ναυτιλίας και το γεγονός ότι αποτελεί το βασικό πυλώνα στήριξης της εθνικής οικονομίας, φαίνεται από την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ανέφερε επίσης την υιοθέτηση των ελληνικών θέσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μετά την απειλή του βέτο, για την ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας, την υπογραφή του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου των 3 δισ. ευρώ με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας, την αναγέννηση της κρουαζιέρας με

την επιδότηση των ανέργων Ελλήνων ναυτικών και τη δραστική μείωση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών με πρωτοβουλίες όπως η προνομιακή πρόσληψη των ναυτικών μας στα ελληνικά λιμάνια.

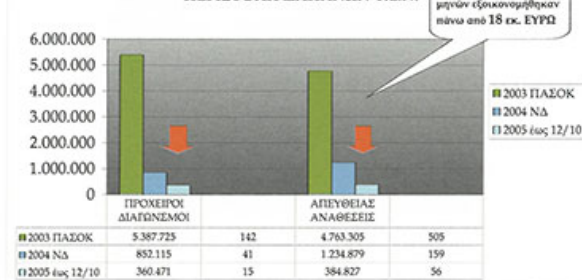
Ειδική αναφορά έκανε ο ΥΕΝ για την ανωτατοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, με το νομοσχέδιο που κατατίθεται στη Βουλή των Ελλήνων προς ψήφιση, καθώς και για τα μέτρα που αφορούν την περιστολή των δαπανών και τη διαφάνεια στην ανάθεση των προμηθειών και στις δημόσιες σχέσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ (σε εκατομμύρια ΕΥΡΩ)

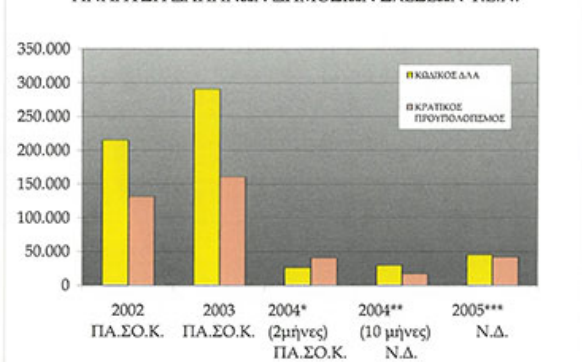
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2005*	8.247,9
2004	13.307,0
2003	9.569,8
2002	8.523,4

* Έως και τον Ιούλιο 2005

ΠΕΡΙΣΤΟΛΗ ΔΑΠΑΝΩΝ Υ.Ε.Ν.



ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΑΠΑΝΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ Υ.Ε.Ν.



* Δαπάνες Δημοσίων Σχέσεων Υ.Ε.Ν. δύο (2) μηνών, επί κυβερνήσεως Π.Α.Σ.Ο.Κ.

** Δαπάνες Δημοσίων Σχέσεων Υ.Ε.Ν. δέκα (10) μηνών, επί κυβερνήσεως Ν.Δ.

*** Δαπάνες Δημοσίων Σχέσεων Υ.Ε.Ν. έως 7/10/2005

Έλληνας επικεφαλής στην τράπεζα Fortis

Ο Έλληνας τραπεζίτης Χάρης Αντωνίου τοποθετήθηκε επικεφαλής του τομέα ναυτιλιακής τραπεζικής του βελγο-ολλανδικού τραπεζικού και ασφαλιστικού οργανισμού Fortis.

Ο κ. Αντωνίου είναι 37 ετών, εργάζεται στη Fortis τα τελευταία 13 χρόνια στο Ρότερνταμ και το Λονδίνο, ενώ από το 1997 μέχρι σήμερα διετέλεσε αντιπρόσωπος της τράπεζας στην Ελλάδα.



Είναι απόφοιτος του Πανεπιστημίου Πειραιά με μεταπτυχιακά διοίκησης επιχειρήσεων από το Πανεπιστήμιο Erasmus της Ολλανδίας.

Η τράπεζα Fortis είναι μία από τις 20 μεγαλύτερες τράπεζες της Ευρώπης, απασχολεί 51.000 εργαζομένους σε όλο τον κόσμο και το ενεργητικό της υπερβαίνει τα 700 δισ. ευρώ. Στον τομέα

της ναυτιλίας κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως με συνολικό χαρτοφυλάκιο \$5 δισ. και φυσική παρουσία σε όλα τα μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, ενώ στην Ελλάδα το χαρτοφυλάκιό της ανέρχεται σε περίπου \$700 εκατ.

Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής της ανάπτυξης, η Fortis πρόκειται να αναβαθμίσει την παρουσία της στην Ελλάδα με την ίδρυση πλήρους υποκαταστήματος από τον Ιανουάριο 2006 και επέκταση των εργασιών σε χρηματοδοτήσεις μεγάλων

επιχειρήσεων (Corporate), Treasury και Private Banking. Γενικός διευθυντής της τράπεζας στην Ελλάδα θα αναλάβει ο κ. Γιώργος Αρκάδης, ο οποίος εργάζεται στην τράπεζα από το 1997 και αναπληρωτής γενικός διευθυντής ο κ. Δημήτρης Χριστακόπουλος.

Η Fortis είναι ένας διεθνής οργανισμός παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών και δραστηριοποιείται στον τραπεζικό και τον ασφαλιστικό τομέα. Η τράπεζα προσφέρει σε ιδιώτες, επιχειρήσεις και θεσμικούς πελάτες της ένα εκτεταμένο πακέτο προϊόντων και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας μέσω των δικών της δικτύων διανομής ή σε συνεργασία με ενδιάμεσους διανομείς-συνεργάτες, καλύπτοντας κατά τον καλύτερο τρόπο τις εκάστοτε ανάγκες των πελατών της.

Η εξειδίκευση της Fortis σε καιρίες αγορές, όπως η ναυτιλία, τα εμπορεύματα (commodities), η χρηματοδότηση εξαγωγών και επιχειρηματικών εγχειρημάτων (export and project finance), καθώς και η διαχείριση κεφαλαίων (asset management), την έχουν αναδείξει σε έναν παγκόσμιο ηγέτη σ' αυτούς τους τομείς. Η Fortis επίσης συνδυάζει επιτυχώς την τραπεζική και ασφαλιστική της εξειδίκευση (bancassurance) σε αναπτυσσόμενες αγορές της Ευρώπης και της Ασίας.

Η Fortis είναι εισηγμένη στα Χρηματιστήρια των Άμστερνταμ, Βρυξελλών και Λουξεμβούργου και έχει παράλληλη εισαγωγή (μέσω ADR) στις Ηνωμένες Πολιτείες. ■



ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΤΕΧΝΗ

 **ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.**

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Αυταλληακτικά



Montero®

Η ανάπτυξη των Θαλάσσιων Λεωφόρων στη Μεσόγειο



Στη Λεμεσό διοργανώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Technical Assistance Information Exchange Office - TAIEX), σε συνεργασία με την Αρχή Λιμένων Κύπρου, συνάντηση με θέμα «Θαλάσσιες Λεωφόροι στη Μεσόγειο».

Σκοπός της συνάντησης ήταν η μεταφορά τεχνολογίας σε Κύπρο, Μάλτα Σλοβενία και Κροατία για την ανάπτυξη των Θαλάσσιων Λεωφόρων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και την υλοποίηση σχετικών έργων στην περιοχή της Μεσογείου.

Η προσέγγιση αυτή έρχεται σε συνέχεια των

Μνημονίων Συνεργασίας του YEN με την Κύπρο, την Ιταλία και τη Μάλτα, καθώς επίσης, με συντονισμό από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, στην υποβολή δύο κοινών προτάσεων έργων στην πρόσκληση που δημοσιεύθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και την ανάπτυξη των Θαλάσσιων Λεωφόρων στις 25-05-2005, που αφορούν στην εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Διευρωπαϊκών Διαδρόμων Ανατολικής Μεσογείου και στην ανάπτυξη της υποδομής για τη μεταφορική σύνδεση Ελλάδας - Κύπρου.

Στη συνάντηση έγινε αποδεκτό ότι για την ανάπτυξη των Θαλάσσιων Λεωφόρων απαιτείται η πολιτική δέσμευση όλων των μερών για το σκοπό αυτό, όπως έχουν ήδη δεσμευτεί η Ελλάδα και η Κύπρος, και παράλληλα τονίστηκε η σημασία της ελεύθερης προσέγγισης όλων των κοινοτικών πλοίων στους λιμένες των θαλασσίων Λεωφόρων και των προεκτάσεών τους που θα υιοθετηθούν από την Ε.Ε., σε αντιδιαστολή με τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί

από την απαγόρευση προσέγγισης κυπριακών πλοίων στους λιμένες της Τουρκίας.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσωπήθηκε στη συνάντηση από το γενικό γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, Γεώργιο Βλάχο. Ο κ. Βλάχος ανέπτυξε τις θέσεις και την πολιτική του υπουργού Ε.Ν. για την προσέλευση ιδιωτικών επενδύσεων και την κινητοποίηση των επιχειρηματικών κύκλων στο πλαίσιο της ανάπτυξης των λιμένων με την αξιοποίηση του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου μεταξύ YEN και Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, καθώς επίσης και τη σπουδαιότητα του ρόλου των ελληνικών λιμένων για την ανάπτυξη των θαλάσσιων Λεωφόρων στην περιοχή.

Στη συνάντηση παρευρέθησαν, εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς επίσης πολιτικοί και υπηρεσιακοί παράγοντες και εμπειρογνώμονες από την Ελλάδα, την Ισπανία, την Κύπρο, τη Μάλτα, τη Σλοβενία και την Κροατία. ■

Διαστάσεις παίρνει το θέμα πλοηγικών υπηρεσιών

Την απόφαση του YEN για τις πλοηγικές υπηρεσίες στηρίζει με επιστολή που απέστειλε στον υπουργό Ε.Ν. ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου (Ενωσ.) Ναυτικών Πρακτόρων, (ΠΣ(Ε)ΝΠ), Γιάννης Θεολογίτης.

Η ιστορία ξεκίνησε όταν με απόφαση του κ. Κεφαλογιάννη δίνεται η δυνατότητα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών σε ιδιώτες, και συγκεκριμένα στην Αστακός Τέρμιναλ Α.Ε. ως φορέα διαχείρισης του λιμένα Πλατύγιαλου στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας. Η απόφαση αυτή προκάλεσε την έντονη αντίδραση της Πανελληνίας Ένωσης Πλοηγών, η οποία υπογραμμίζει σε επιστολή της προς τον YEN ότι θα έχει επιπτώσεις στο Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας, του οποίου μοναδικοί πόροι είναι η εισπραχθείσα πλοηγικών δικαιωμάτων. Παράλληλα, η επιστολή επισφαιρίζει πως η απόφαση αυτή εκδόθηκε τη στιγμή που είναι σε εξέλιξη η ευρωπαϊκή οδηγία για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, στην οποία είναι αντίθετες οι ευρωπαϊκές πλοηγικές υπηρεσίες αφήνοντας ανοικτό το ενδεχόμενο απεργιακών κινητοποιήσεων.

Η απάντηση του ΠΣ(Ε)ΝΠ δηλώνει «ανακούφιση» για την απόφαση του κ. Κεφαλογιάννη, επισημαίνοντας ότι πάγιο αίτημα των χρηστών λιμένων είναι η αντιμετώπιση προβλημάτων ιδιαίτερα κατά τις αφίξεις, μεθορμίες, δεξαμενισμούς - αποδεξαμενισμούς και αναχωρήσεις όλων των πλοίων.

Η μεταβίβαση ευθυνών των πλοηγικών υπηρεσιών (πλοηγών) σε τρίτους όπως ο ΟΛΠ Α.Ε., β) το VTS, Πειραιά ΤΡΑΦΙΚ, γ) το Κεντρ. Λιμ. Πειρ., όλα τα λιμενικά τμήματα, δ) ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας, τα πολεμικά κ.λπ., είναι ο κανόνας. Η εξαίρεση είναι όταν μία από τις ανωτέρω κινήσεις πλοηγήσεως γίνει ομαλά. Οι χρή-

στες πάντα πληρώνουν το κόστος, με καθυστερήσεις, εργατώρες, ταλαιπωρίες και πολύ συχνά με κλονισμό της υγείας τους, ανήμποροι να υπερασπιστούν το αυτονόητο, την εξυπηρέτησή τους και τα πλοία που εκπροσωπούν. Το πλοίο με υπουργικές αποφάσεις, νόμους και προεδρικά διατάγματα επιβαρύνεται με πλοηγικά δικαιώματα, ακόμη και όταν δεν χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες της Πλοηγικής Υπηρεσίας, π.χ. διερχόμενα τράνζιτ πλοία εκτός λιμένα και τα θαλαμηγά. Τα πλοηγικά δικαιώματα αυξήθηκαν πολλαπλάσια την τελευταία τριετία και οι παρεχόμενες υπηρεσίες, αντί να βελτιωθούν, έγιναν χειρότερες με επιβαρύνσεις των ναυτικών πρακτόρων, σε μεταβάσεις και επιστροφές των πλοηγών με μεταφορικά μέσα των χρηστών. Αρκετές φορές οι ναυτικοί πράκτορες, εκτός από τις μεταφορές των πλοηγών, γίνονται καβοδέτες και αναλαμβάνουν οικονομικές δαπάνες που προκύπτουν από τις καθυστερήσεις τρίτων, π.χ. πλοηγών.

Ξέρουμε εκ των προτέρων ότι η επιστολή μας θα δημιουργήσει πολλές δυσάρεστες και ίσως μια απεργία των πλοηγών θα προσπαθήσει να σας πιέσει για την άρση της απόφασης που πιλοτικά εφαρμόζεται στην Αστακός Τέρμιναλ Α.Ε. Ο ΠΣ(Ε)ΝΠ προτείνει οι πλοηγοί να ενταχθούν στους Οργανισμούς Λιμένων και οι αμοιβές των πλοηγικών δικαιωμάτων να εισπράττονται σαν λιμενικά τέλη. Οι δε πλοηγοί να ενταχθούν στο προσωπικό λιμένων χωρίς να χαθούν κεκτημένα τους δικαιώματα.

Και η επιστολή κλείνει τονίζοντας ότι οι χρήστες είναι πρόθυμοι να υποβάλουν προτάσεις που να εναρμονίζονται με τις θέσεις και τη λειτουργία άλλων λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. ■



**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



Παρά τις προσπάθειες το ελληνικό νηολόγιο συνεχίζει να μειώνεται

Τη σταθερή αναπτυξιακή πορεία της συνέχισε η ελληνική ναυτιλία τους τελευταίους εννέα μήνες του 2005, παρά τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς και του εγχειρήματος ανανέωσης του στόλου της.

Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξαν τα διοικητικά συμβούλια της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), στην κοινή συνάντηση που έγινε στην Αθήνα.

Τα δύο συμβούλια στις εισηγήσεις τους σημείωσαν ότι «η ελληνική ναυτιλία, ως ηγετική κοινοτική δύναμη, διατηρεί το βαρύνοντα λόγο της στη διαμόρφωση υγιών συνθηκών λειτουργίας του θαλάσσιου μεταφορικού έργου, ενώ ως ο πλέον δυναμικός κλάδος της εθνικής παραγωγής στηρίζει την οικονομία της Ελλάδας με την εισροή καθαρής συναλλαγματικής προσόδου, που οι ενδείξεις τη φέρουν και εφέτος στα υψηλά επίπεδα του 2004».

Οι πρόεδροι της ΕΕΕ και του Committee, κ. Νίκος Ευθυμίου και Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, στη διάρκεια της β' συνάντησής τους για το 2005, ασχολήθηκαν με θέματα που απασχολούν τον κλάδο τόσο στη διεθνή όσο στην ευρωπαϊκή και την εθνική τους διάσταση.

Οι εκτενείς συζητήσεις των δύο συμβουλίων επικεντρώθηκαν κατ' αρχάς στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, θέμα για το οποίο διαπιστώθηκε ότι παρά τις κατά καιρούς κυβερνητικές εξαγγελίες, η αντιμετώπισή του εξακολουθεί να παραμένει άλυτο, σοβαρότατο και χρονίζον πρόβλημα για το ελληνικό πλοίο.

Ειδικότερα, στην ανακοίνωση που εξεδόθη, επισημαίνεται πως «αν και ο δραστήριος κύκλος της ανανέωσης του στόλου σε συνδυασμό με το ενδιαφέρον της πλοιοκτησίας, έφεραν αξιόλογο αριθμό σύγχρονων μονάδων στο εθνικό νηολόγιο, αυτό παραμένει ισχύον σε σχέση με τον όγκο της ελλειμνότητας χωρητικότητας. Και το πλέον ανησυχητικό, είναι ότι παρά αυτές τις προσπάθειες το νηολόγιο συνεχίζει να μειώνεται».

Εάν η Πολιτεία αναγνωρίζει πράγματι τη ναυτιλία ως δυναμικό παράγοντα της οικονομίας της χώρας, τότε είναι απορίας άξιο, η διατήρηση μιας τόσο κρίσιμης, όχι μόνο ναυτιλιακής, αλλά και



εθνικής εκκρεμότητας. Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση, η εφοπλιστική πλευρά εξακολουθεί να περιμένει και να αισιοδοχεί. Η ναυτιλία με τη διασφάλιση της προϋπόθεσης αυτής μπορεί να προσφέρει στην πατρίδα πολύ περισσότερα από όσα προσφέρει σήμερα, που στερείται μιας τέτοιας αναπτυξιακής δυνατότητας, την οποία όμως δεν στερούνται οι Ευρωπαίοι ανταγωνιστές της.

Για τη ναυτική εκπαίδευση, τα μέλη των δύο συμβουλίων επισήμαναν το μείζον ενδιαφέρον του εφοπλισμού για την κατάλληλη προετοιμασία του νέου στελεχικού δυναμικού των πλοίων. Στο νομοσχέδιο που αναμένεται να ανακοινώσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προβλέπουν να έχουν ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν οι προτάσεις της εφοπλιστικής πλευράς. Πρόκειται για προτάσεις που αποσκοπούν στη διαμόρφωση σύγχρονου προτύπου ναυτικής παιδείας, καθαρά επαγγελματικών προδιαγραφών.

Όσον αφορά τις σχέσεις εργοδοσίας και εργασί-

ας του κλάδου, διαπιστώθηκε η καλή συνεργασία των δυο πλευρών στο πλαίσιο σεβασμού των αμοιβαίων συμφερόντων, αλλά και της κοινής επιθυμίας για περαιτέρω ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας. Απόρροια αυτής της συνεργασίας υπήρξε και η νέα συλλογική σύμβαση που υπεγράφη έπειτα από εποικοδομητικό διάλογο.

Τα συμβούλια της ΕΕΕ και του Committee ασχολήθηκαν διεξοδικά με τις διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις, στις οποίες ο ελληνικός εφοπλισμός συνεχίζει να διαδραματίζει καίριο ρόλο, με σειρά δυναμικών πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στην απρόσκοπτη και ασφαλή λειτουργία του θαλάσσιου μεταφορικού έργου ανά τον κόσμο.

Σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανησυχία προκαλεί η πολιτική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τη λήψη περιφερειακών μέτρων και κανονισμών, που υπερβαίνουν ή αγνοούν τις αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και τις διεθνείς συμβάσεις, καθώς



επίσης και την προσπάθεια περιορισμού της ενεργού συμμετοχής των κρατών-μελών στον IMO. Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση, πρόκειται για τάση αντίθετη προς τα πραγματικά συμπεριφέροντα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και της Ευρωπαϊκής Ενώσεως γενικότερα, ενώ παράλληλα υποβαθμίζει το ρόλο, το κύρος και το έργο του IMO. Ιδιαίτερη έμφαση στις σχετικές συζητήσεις δόθηκε στη διαμόρφωση από τον IMO βασικών τεχνικών προδιαγραφών που θα εφαρμόζονται από τους νηογνώμονες, για τη ναυπήγηση εύρωστων πλοίων, θέμα που από το 1992 αποτελεί πάγια ελληνική θέση, ενώ κρίθηκε απολύτως ουσιαστική η συμμετοχή της ελληνικής πλοιοκτησίας στις διεργασίες για την υιοθέτηση από τους νηογνώμονες κοινών κανόνων κατασκευής δεξαμενόπλοιων και μπαλκ-κάριερ. Εξ άλλου, αντικείμενο συζητήσεως αποτέλεσε η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος μέσω

της κοινοτικής οδηγίας για κυρώσεις στις περιπτώσεις ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης. Η οδηγία αυτή, χωρίς να συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, παραβιάζει τις διεθνείς συμβάσεις MARPOL και UNCLOS και θα οδηγήσει νομοτελειακά στη συρρίκνωση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι πολύχρονοι φυλακίσεις για τους ναυτικούς που προβλέπει η οδηγία, θα αποβούν ισχυρό αντικίνητρο για την προσέλκυση και γενικώς την άσκηση του επαγγέλματος. Ένα άλλο θέμα που απασχόλησε τα δυο συμβούλια, ήταν η αναθεώρηση του κοινοτικού κανονισμού 4056/86 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την ανάγκη να ληφθούν υπ' όψιν οι ιδιαίτερες συνθήκες που ισχύουν για τις μικρές και μεσαίες εταιρείες τακτικών γραμμών, οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως την ευρωπαϊκή Ναυτιλία των Μικρών Αποστάσεων. ■

Νέο διοικητικό συμβούλιο

Συνήλθε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο του Propeller Club.

Στη θέση του προέδρου εξελέγη ο κ. Βλάσης Ν. Κατράντζος, ενώ στη θέση των α' και β' αντιπροέδρου οι κ. Νικόλαος Παπαδόκης και Χρήστος Κοκκίνης αντίστοιχα. Γενική γραμματεύς εξελέγη η κ. Μαρίαννα Μόσχου και ταμίας ο κ. Αντώνης - Στάμος Φαράκλας.

Μέλη του νέου διοικητικού συμβουλίου είναι οι κ. Απόστολος Δούκας, Νίκος Φιστές, Μάρκος Φόρος, Γιάννης Γραμματιδής, Θεόδωρος Κόντες, Κώστας Κουτσουμπέλης, Δαμιανός Λως, Βασίλης Μαντζαβίνος, Στρατής Μολίνος, Νίκος Τσαβλέρης και Δημήτρης Ζορμπαλάς.

Εξελεγκτική επιτροπή εξελέγησαν οι κ. Γιώργος Δικαίος, Γιώργος Γοργίας και Δημήτρης Παπακοσμάς.

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: sales@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

B+V Industrietechnik



ThyssenKrupp

Η ομάδα του Germanischer Lloyd Hellas



Στο πλοίο των Μινωικών Γραμμών «Κνωσός Παλλάς» συνεδρίασε η ελληνική επιτροπή του Germanischer Lloyd. Στη συνάντηση ήταν παρών και το μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Γερμανικού Νηογνώμονα dr Hermann J. Klein, ο οποίος συναντήθηκε με τους παρευρισκόμενους πλοιοκτήτες. Σύμφωνα με τον dr Klein περισσότερα από 1.000 πλοία που θα κατασκευαστούν μέχρι το 2009 θα

Παράλληλα, ο Γερμανικός Νηογνώμονας για να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες των Ελλήνων εφοπλιστών προχώρησε στη σύσταση νέας ομάδας ειδικών σε θέματα που σχετίζονται με δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Η νέα ομάδα παρέχει υπηρεσίες, οι οποίες περιλαμβάνουν τεχνική υποστήριξη για προβλήματα σχετικά με νεότευκτα πλοία, επιθεωρήσεις, αξιολογήσεις κ.ά.



ταξινομηθούν στην κλάση του Germanischer Lloyd, ενώ το τوناζ που είναι εγγεγραμμένο μέχρι στιγμής στο Γερμανικό Νηογνώμονα ξεπερνά τα 50 εκατ. grt. Το μερίδιο του Germanischer Lloyd στην ελληνική αγορά είναι περίπου 25% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ενώ σχεδόν το 90% των παραγγελιών των ελληνικών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι κλάσης GL.

Στη γενικότερη προσπάθεια «άμεσης ανταπόκρισης» συγκαταλέγονται τέσσερις επιπλέον μηχανικοί, οι οποίοι προστέθηκαν στην ομάδα υποστήριξης του επικεφαλής Area Management, κ. Αθανάσιου Ρεϊζόπουλου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Νότια Αφρική προστέθηκε στην ευθύνη των γραφείων του Germanischer Lloyd στον Πειραιά. ■

Κοινός στόχος ο ποιοτικός θαλάσσιος τουρισμός



Στο πλαίσιο της στενής συνεργασίας και για θέματα κοινού ενδιαφέροντος συναντήθηκαν οι υπουργοί Τουριστικής Ανάπτυξης Δημήτρης Αβραμόπουλος και Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης.

Μετά τη συνάντηση, ο κ. Αβραμόπουλος επισήμανε ότι τα δύο υπουργεία θα προχωρήσουν από κοινού σε μια σειρά από μέτρα, που ενισχύουν το θαλάσσιο τουρισμό και ανοίγουν νέους δρόμους για την αξιοποίηση των νέων δυνατοτήτων, στον τομέα της θάλασσας, όπως κρουαζιέρες και μαρίνες. Τα δύο υπουργεία φιλοδοξούν να διαμορφώσουν ένα καινοτόμο πλαίσιο με σκοπό την ενδυνάμωση αλλά και τη βελτίωση της τουριστικής δραστηριότητας.

«Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση και προσοχή σε έναν τομέα μέσα από τον οποίο μπορεί να ενισχυθεί ποιοτικά ο ελληνικός τουρισμός. Βέβαια, απαιτούνται συνεργασίες και κυρίως υψηλής ποιότητας υποδομές. Οι μαρίνες, λοιπόν, η ενίσχυση της κρουαζιέρας, η προώθηση προγραμμάτων υποστηριζόμενων από νομοθετήματα για το θαλάσσιο και τον ιαματικό τουρισμό, ανοίγουν ένα κεφάλαιο πολύ σημαντικό για τον ελληνικό τουρισμό», δήλωσε ο υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης επισήμανε την προσπάθεια δημιουργίας δικτύου από μαρίνες σε όλη τη νησιωτική Ελλάδα, εκμεταλλευόμενοι το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο που υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την ελληνική κυβέρνηση, ύψους 3 δισ. ευρώ.

Ο κ. Κεφαλογιάννης, αναφερόμενος στις ποιοτικές υπηρεσίες στο χώρο της ναυτιλίας, του τουρισμού στη θάλασσα, τόνισε ότι ζητούμενο είναι η συνέχεια της προσπάθειας για καθαρές ακτές με γνώμονα το ευρωπαϊκό βραβείο που πήρε η Ελλάδα, έχοντας το 98% των θαλάσσιων της με μπλε σημαίες. ■

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

- *συρματοσχοινα*
- *αλυσίδες*
- *σχοιινιά*
- *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



Η ακτοπλοΐα στη δίνη κομματικών αντιπαραθέσεων

Τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στα λιμάνια, οι καθυστερήσεις και οι συχνές βλάβες των πλοίων της ακτοπλοΐας, στη διάρκεια του καλοκαιριού, πυροδότησαν την κόντρα ΥΕΝ και αξιωματικής αντιπολίτευσης με ανταλλαγές ανακοινώσεων, οξείς τόνους στη Βουλή και σωρεία αντιπαραθέσεων.



Μέτρα κατόπιν εορτής χαρακτήρισε το ΠΑΣΟΚ το πακέτο μέτρων για την ακτοπλοΐα που εξήγγειλε, στα μέσα Σεπτεμβρίου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, στα οποία, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται μερική απελευθέρωση των ναύλων και από το λιμάνι του Πειραιά, αξιοπλοΐα των πλοίων, χάρτα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών καθώς και τήρηση αρχείου μηχανικών βλαβών με αφαίρεση άδειας και αυτόματη κατακύρωση στον επόμενο μειοδότη. Στη συνέχεια, κυβέρνηση και αξιωματική αντιπολίτευση διασταύρωσαν τα πυρά τους στη Βουλή στο πλαίσιο συζήτησης επίκαιρης επερώτησης του ΠΑΣΟΚ για τα πρόβλημα που επεβλήθησαν στους ακτοπλοϊκούς πλοιοκτές -και μέχρι σήμερα δεν έχουν εισπραχθεί-, σχετικά με τις καθυστερήσεις και τις αλλαγές δρομολογίων, κατηγορώντας τον υπουργό Ε.Ν. ότι γύρισε την ακτοπλοΐα 30 χρόνια πίσω.

Ο κ. Κεφαλογιάννης απάντησε για «στημένα» δημοσιεύματα εφημερίδων τα οποία καλλιεργήθηκαν από συγκεκριμένους βουλευτές της αξιωματικής αντιπολίτευσης.

Απάντηση στην έντονη κομματική αντιπαράθεση έδωσε η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας με ανακοίνωσή της προς τα ΜΜΕ, την οποία και σας παραθέτουμε. Τα συμπεράσματα δικά σας... «Τους τελευταίους μήνες παρατηρήθηκε μια γενική, επικριτική διάθεση απέναντι στις ελληνικές

ακτοπλοϊκές εταιρείες συλλήβδην, η οποία μεταφέρθηκε και στα έδρανα της ελληνικής Βουλής. Με λύπη παρατηρούμε να μετατρέπεται ένα τόσο σοβαρό θέμα όπως οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας σε πεδίο κομματικής αντιπαράθεσης, χωρίς να θίγονται πραγματικά τα καίρια θέματα και χωρίς να γίνονται ουσιαστικές προτάσεις για την επίλυση των χρονιζόντων προβλημάτων της ακτοπλοΐας. Στις συζητήσεις που έγιναν δεν ακούσαμε τίποτα για την πραγματικότητα της ελληνικής ακτοπλοΐας:

- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ότι το 2005 τα ακτοπλοϊκά πλοία θα διακινήσουν προς και από τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου περισσότερους από 14 εκατομμύρια επιβάτες σε 80.000 προσεγγίσεις και 26.000 δρομολόγια, από τα οποία σε λιγότερα από 10 παρουσιάστηκαν βλάβες όλο τον χρόνο.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ότι τόσο οι καθυστερήσεις όσο και μέρος των βλαβών για τις οποίες τόσο πολύς λόγος έγινε, οφείλονται κυρίως στην ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών να εξυπηρετήσουν τα πλοία και στην ιδιαίτερα αυξημένη επιβατική κίνηση της καλοκαιρινής περιόδου.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ τίποτα για τις λιμενικές μας εγκαταστάσεις, που έχουν παραμεληθεί από όλες ανεξαιρέτως τις κυβερνήσεις των τελευταίων 30 χρόνων και που είναι πηγή συνεχών προβλημάτων, καθώς δεν προ-

σφέρουν δυνατότητα εξυπηρέτησης περισσότερων ή μεγαλύτερων πλοίων, συνεπώς και δυνατότητα να εξυπηρετήσουν μια αύξηση της κίνησης στα αμέσως επόμενα χρόνια.

- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ότι το καλοκαίρι του 2005 η επιβατική κίνηση εξυπηρετήθηκε ικανοποιητικά με αποτέλεσμα να αυξηθεί το μεταφορικό έργο μέχρι και 20%.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ τίποτα για την έλλειψη τοπικών περιφερειακών μετεωρολογικών σταθμών που μπορούν με ακρίβεια να πληροφορούν για τις πραγματικές καιρικές συνθήκες ανά περιοχή, κατά τρόπο που να παύσουν οι ανατιολογητές γενικές ακινητοποιήσεις πλοίων λόγω καιρικών συνθηκών που διακόπτουν την επικοινωνία με τα νησιά.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ τίποτα για τα πολύ σοβαρά προβλήματα που θα προκύψουν από τη μετεγκατάσταση του ΥΕΝ μέσα στο λιμάνι του Πειραιά, γεγονός που θα το καταστήσει ακόμα πιο προβληματικό και ανασφαλές.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ότι οι λεγόμενες «επιδοτήσεις» δεν είναι τίποτα άλλο παρά αποζημιώσεις για εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου το κράτος να επιτελέσει τον κοινωνικό του ρόλο, όπως εξάλλου κάνει, και μάλιστα πλουσιοπάροχα, και στα άλλα συγκοινωνιακά μέσα, εκ των οποί-

ων μάλιστα τα αεροπλάνα ανταγωνίζονται άμεσα την ακτοπλοΐα.

- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ καταγγελίες για τις αδικαιολόγητες κρατήσεις υπέρ τρίτων που επιβαρύνουν τους επιβάτες και που αυξάνουν αδικαιολόγητα και μέχρι 32% τις τιμές των εισιτηρίων, επεμβαίνοντας ταυτόχρονα στρεβλωτικά στην ανταγωνιστικότητα του ακτοπλοϊκού πλοίου.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ότι, λόγω μη τήρησης και εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, το 43% των τακτικώς δρομολογημένων πλοίων αποσύρονται μέχρι το 2007 και το 59% μέχρι το 2008.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ κανένα προβληματισμό για το γεγονός ότι από το 2000 έχει σταματήσει κάθε επενδυτική δραστηριότητα και υπάρχει έλλειψη ενδιαφέροντος από ελληνικές και ξένες εταιρείες να επενδύσουν στην ακτοπλοΐα.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ τίποτα για τις εκκλήσεις ελληνικών και ξένων εταιρειών για την ανάγκη εκσυγχρονισμού του αναχρονιστικού θεσμικού πλαισίου που εξακολουθεί να διέπει την ακτοπλοΐα για 10ετίες τώρα, και για

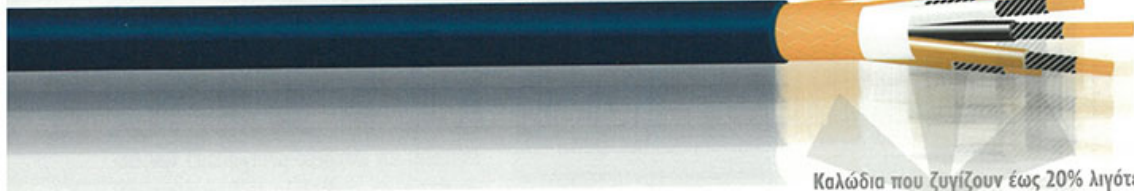
την ανασφάλεια δικαίου σε ό,τι αφορά το επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο καλούνται να λειτουργήσουν οι εταιρείες στα αμέσως επόμενα χρόνια.

- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ τίποτα για την επικείμενη παραπομπή μας στα ευρωπαϊκά δικαστήρια για τη μη εφαρμογή ευρωπαϊκών κανονισμών που αποτελούν νόμους του ελληνικού κράτους, γεγονός που πλην των άλλων, δεν επιτρέπει στα ελληνικά πλοία να λειτουργούν ισότιμα με τα ευρωπαϊκά.
- ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ούτε δυστυχώς τονίζεται από κανέναν ότι στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας, χωρίς κρατικές παρεμβάσεις, θεσμικά πλαίσια και ατελέσφορες συζητήσεις, είναι σήμερα δρομολογημένα ολοκαίνουργα ελληνικά πλοία, που αποτελούν έναν από τους πλέον σύγχρονους στόλους στον κόσμο.

Η ελληνική ναυτιλία, και ειδικά η ελληνική ακτο-



πλοία και οι άνθρωποί της, αποτελεί παράγοντα υπερηφάνειας για την Ελλάδα και για τον Έλληνα πολίτη. Ας τολμήσουμε να εκσυγχρονίσουμε τη νομοθεσία μας κατά τα ισχύοντα στην υπόλοιπη Ευρώπη, για να λειτουργήσει ο ελεύθερος ανταγωνισμός και να δημιουργηθούν συνθήκες ανάπτυξης και, τέλος, αντί για στείρα κριτική και δηλώσεις εντυπώσεων, ας στραφούμε επιτέλους στα επιμέρους προβλήματα του κλάδου, με πραγματική διάθεση να βρούμε λύσεις». ■



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

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



COMMERCIAL HARMONY
MARINE ELECTRICAL COMPONENTS SUPPLY COMPANY

Απελευθέρωση του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές

Υγίη και δίκαιο ανταγωνισμό για όλους, μικρούς και μεγάλους, στις θαλάσσιες μεταφορές, που ανταποκρίνεται στις σημερινές προκλήσεις, ζητεί η έκθεση της ευρωβουλευτού της Ν.Δ. Ρόδης Κράτσα, που ψηφίσθηκε στις 11/10 από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αναφέρεται στη Λευκή Βίβλο «για την αναθεώρηση των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές». Το θέμα είναι εξαιρετικά σημαντικό για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας, αφού το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 43% του εσωτερικού πραγματοποιούνται μέσω θαλασσιών μεταφορών. Η παρούσα μάλιστα στρατηγική Ε.Ε. στοχεύει στην ανάπτυξη ακόμη περισσότερο των θαλασσιών μεταφορών, αφού εστιάζεται στις μεταφορές και στο εμπόριο των κοντινών αποστάσεων.



Το ενδιαφέρον των ευρωβουλευτών στράφηκε ιδιαίτερα στις μεταφορές τακτικών γραμμών μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών-μελών ή μεταξύ Ε.Ε. και τρίτων χωρών και ιδιαίτερα στο σύστημα των «Διασκέψεων» (Conferences), που συνιστά μια μορφή συνεργασίας με καθορισμό μεταξύ άλλων τιμών και δρομολογίων, και το οποίο αποτελεί το περιεχόμενο του κανονισμού υπ' αριθμ. 4056/86, κάτι που έχει δημιουργήσει αντιδράσεις στον εμπορικό και βιομηχανικό κόσμο.

Η εισηγήτρια ευρωβουλευτής του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, Ρόδη Κράτσα, τόνισε ότι η ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο σε μια ιδιαίτερος παγκοσμιοποιημένη αγορά. Παράλληλα, επισήμανε πως νέες μορφές συνεργασίας, συγχωνεύσεις εταιρειών και συμμαχίες μεταβάλλουν συνεχώς τα δεδομένα της αγοράς, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στην πολιτική της Ε.Ε. για την

ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας των κρατών-μελών και για την εξυπηρέτηση των εμπορικών μεταφορών. Την περίοδο 1997-2006 η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου αγαθών υπολογίζεται κατά μέσον όρο της τάξης του 6,9% ετησίως (Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου), η δε ζήτηση για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχει υπερβεί την προσφορά, παρά την αύξηση της χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου περίπου κατά 10,6% ετησίως (2000-2004). Η ευρωβουλευτής παρουσίασε επίσης την τάση συγκέντρωσης σε εταιρείες-κολοσσούς (π.χ. η δανέζικη Maersk Sealand με την εξαγορά της P&O Nedlloyd ελέγχει το 18% των παγκόσμιων μεταφορών κοντέινερ, η ελβετική Mediterranean Shg ελέγχει το 5,4%, η Evergreen το 5,2% και η γαλλική CMA-CGM το 4,9%) με αποτέλεσμα να απειλείται η ύπαρξη και λειτουργία των μικρομεσαίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και καταλήγει ότι:

«Το σύστημα οργάνωσης των τακτικών γραμμών χρειάζεται προσαρμογή στις νέες συνθήκες με αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86 για την εξασφάλιση ευελιξίας, ανταγωνιστικότητας στις τιμές, ποιότητας στις υπηρεσίες και παράλληλα τη δυνατότητα ανάπτυξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στο πλαίσιο του νέου διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος».

Η βασική πρόταση της εισηγήτριας συνίσταται στο να υπάρχει μία θεσμοθετημένη δυνατότητα για συζήτηση και αλληλοενημέρωση σε ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να συνεργαστούν ως προς τις μεταφορικές ικανότητες στα διάφορα δρομολόγια (ανάγκες για επενδύσεις σε συγκεκριμένα δρομολόγια), το μέγεθος της αγοράς (προσφορά - ζήτηση, χωρητικότητα), την κίνηση των εμπορευμάτων, την εξόλιξη, τους δείκτες των ναύλων. Αντίθετα, ο καθορισμός των τιμών μεταφοράς αλλά και των ναύλων φόρτωσης χωρίς εκ των προτέρων διάλογο με τους πελάτες από τη βιομηχανία και το εμπόριο με διαφανή και συστηματικό τρόπο, θα πρέπει να εγκαταλειφθεί.

Στο ζήτημα των θαλασσιών ενδομεταφορών (cabotage), που αφορά κατεχορήγητη χώρα μας, η κ. Κράτσα υποστηρίζει τη διατήρηση του κανονισμού (ΕΚ) υπ' αριθμ. 3577/92, ο οποίος επιτρέπει τον ελεύθερο ανταγωνισμό των επιχειρήσεων και, παράλληλα, τη δυνατότητα μιας χώρας να επιδοτεί γραμμές οι οποίες θεωρούνται δημοσίου συμφέροντος, όπως είναι αυτές των ακριτικών νησιών ή της άγονης γραμμής. ■





In greek waters JETOIL delivers excellence!

Delivers:

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

JETOIL. The No. 1 Private Greek Bunker Supplier.

BUNKER PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

JET OIL

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30 210 4283201, +30 210 4283368, fax +30 210 4281356

ATHENS: tel. +30 210 6142660 fax +30 210 8055850

e-mail: jetbunkers@jetoil.gr, zakkyr@jetoil.gr

Συνδυασμένες μεταφορές: Παραπομπή της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε στις 12 Οκτωβρίου να παραπέμψει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για αδυναμία τήρησης της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα δεν έχει ακόμη μετατρέψει σε εσωτερικό δίκαιο την Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών (Ε.Ε. L368 της 17.12.1992, σ. 38). Στόχος της παραβιασθείσας νομοθεσίας είναι η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών εναλλακτικώς έναντι της οδικής μεταφοράς, μεταξύ άλλων απαγορεύοντας τυχόν ποσοτώσεις ή προεγκρίσεις για δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών.

Ο όρος «συνδυασμένες μεταφορές» κατά την ευρωπαϊκή νομοθεσία ερμηνεύεται ως οι εμπορευματικές μεταφορές κατά τις οποίες το πλείστο της διαδρομής εκτελείται σιδηροδρομικώς, σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή διά θαλάσσης, ενώ είναι όσο το δυνατό βραχύτερο τυχόν αρχικό ή/και τελικό τμήμα της διαδρομής όπου χρησιμοποιείται το οδικό δίκτυο.

Μια αυστριακή εταιρεία που αναπτύσσει τέτοιες δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ Αυστρίας και Ελλάδας, κατήγγειλε στην Επιτροπή ότι οι ελληνικές αρχές εμπόδισαν τα φορτηγά της εταιρείας να εκτελέσουν το τελευταίο τμήμα οδικής διαδρομής, την κατηγορήσαν δε ότι αναλαμβάνει παράνομες οδικές μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα δεν τήρησε την κοινοτική νομοθεσία και δεν διασφάλισε σε μεταφορικές εταιρείες άλλων κρατών-μελών τη δυνατότητα να εκτελούν μετα-

φορές στο αρχικό και τελικό τμήμα της διαδρομής οδικώς, σε δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών.

Η υπόψη οδηγία επιτρέπει σε κάθε οδικό μεταφορέα εγκατεστημένο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο οποίος ανταποκρίνεται στους όρους πρόσβασης στην αγορά, να πραγματοποιεί τελικές οδικές διαδρομές εμπορευματικών μεταφορών στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς σε κράτη-μέλη όπου δεν είναι εγκατεστημένος. Επιπλέον, η οδηγία καλεί τα κράτη-μέλη να μην περιορίζουν το αρχικό και τελικό τμήμα της διαδρομής οδικώς στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών μέσω της επιβολής τυχόν ποσοτώσεων ή αδειών.

Η παραπομπή στο Δικαστήριο μπορεί να οδηγήσει στην έκδοση καταδικαστικής απόφασης εις βάρος κράτους-μέλους για μη τήρηση των υποχρεώσεων που υπέχει βάσει του ευρωπαϊκού δικαίου. ■



Η Ελλάδα κέντρο του κόσμου με την MSC

Απ'ευθείας σύνδεση
με όλα τα μεγάλα λιμάνια της γης

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



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.

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

Η Ευρωβουλή αναζητεί τρόπους αρωγής του ευρωπαϊκού τουρισμού

Με την έκθεση του Πορτογάλου ευρωβουλευτή, μέλους του ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, κ. Luis Queiro, η Ολομέλεια της Ευρωβουλής επισήμανε τη συμβολή του τουρισμού στην ανάπτυξη και στην απασχόληση. Παράλληλα, ωστόσο, υπενθυμίζει το πολύ ανταγωνιστικό περιβάλλον του τουρισμού σε διεθνές επίπεδο και την εξασθένηση των τμημάτων της αγοράς που βρίσκονται στην κατοχή Ευρωπαίων τουριστικών πρακτόρων. Ως εκ τούτου, προτείνει μια σειρά μέτρων που, κατά τη γνώμη της, θα μπορούσαν να ενισχύσουν τον τουρισμό στην Ε.Ε. Η έκθεση υιοθετήθηκε με μεγάλη πλειοψηφία, 471 ψήφους υπέρ, 54 κατά και 58 αποχές.

Οι ευρωβουλευτές θεωρούν ζωτικής σημασίας την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς τουριστικών υπηρεσιών και την πραγματικά ίση μεταχείριση των δραστηριοποιημένων στον τομέα του τουρισμού. Παράλληλα, ζητούν από το Συμβούλιο Υπουργών να απλοποιήσει το ειδικό καθεστώς ΦΠΑ για τα ταξιδιωτικά πρακτορεία συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης των πρακτόρων που είναι εγκατεστημένοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε σχέση με τους τουριστικούς πράκτορες τρίτων χωρών. Κατά την άποψη της Ολομέλειας, το Συμβούλιο θα πρέπει ακόμη να παρέχει στα κράτη-μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόσουν με διαρθρωμένο τρόπο μειωμένα ποσοστά ΦΠΑ για τα εστιατόρια, όπως γίνεται ήδη για τα καταλύματα διακοπών, τα ξενοδοχεία και τα ψυχαγωγικά πάρκα. Επί πλέον, οι ευρωβουλευτές καλούν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναλάβει ειδική πρωτοβουλία που να καθορίζει τα πρότυπα ασφάλειας και τις διαδικασίες ελέγχου σε ό,τι αφορά τους μικρούς αερομεταφορείς και τα περιφερειακά αεροδρόμια. Θεωρούν, δε, απαραίτητο να ενισχυθεί η δράση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Εναέριας Ασφάλειας, καθώς και να τελειοποιηθεί ο συντονισμός με τις εθνικές αρχές.

Οι ευρωβουλευτές ζητούν επίσης από την Επιτροπή να αναπτύξει πρωτοβουλίες προκειμένου να ξεπεραστεί η υπάρχουσα ανισορροπία μεταξύ

προορισμών που βρίσκονται πλέον στα όρια της συμφόρησης και άλλων ελάχιστα μέχρι σήμερα αξιοποιημένων, σημαντικότερων όμως από περιβαλλοντικής ή ιστορικής και καλλιτεχνικής πλευράς, που τοποθετούνται στον ίδιο γεωγραφικό χώρο.

Τέλος, το Κοινοβούλιο θεωρεί πως η σταδιακή γήρανση του πληθυσμού θα οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των εκτός περιόδων αιχμής τουριστών. Ως εκ τούτου, καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει την ανάπτυξη του τουρισμού των ηλικιωμένων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών σε αυτόν τον τομέα, δίδοντας προτεραιότητα στις μεταξύ τους ανταλλαγές και στην υποδοχή ηλικιωμένων τουριστών εκτός των τουριστικών περιόδων αιχμής.

Με αφορμή μάλιστα την Παγκόσμια Ημέρα Τουρισμού (27 Σεπτεμβρίου 2005) η κ. Ρόδη Κράτσα, μόνιμο μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρ. Κοινοβουλίου, υποστήριξε τη δημιουργία του θεσμού των «Ευρωπαϊκών Τουριστικών Πρωτευουσών». Όπως δήλωσε χαρακτηριστικά: «Στην Ευρωπαϊκή Ένωση σήμερα ο τουριστικός τομέας είναι ένας ιδιαίτερα σημαντικός τομέας και συμβάλλει παραπάνω από 5% στην αύξηση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Ήδη δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση δύο εκατομμύρια τουριστικές επιχειρήσεις, μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι ζούμε

μία περίοδο σοβαρών ανακατατάξεων και έντονου τουριστικού ανταγωνισμού στο διεθνές περιβάλλον. Γι' αυτούς τους λόγους αποκτά μεγάλη σημασία η εισαγωγή πολιτικών σε κοινοτικό επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, απαιτείται ειδικός κοινοτικός προϋπολογισμός καθώς και υιοθέτηση μιας συγκροτημένης ευρωπαϊκής στρατηγικής και πολιτικής για τον τομέα αυτό, που θα συντονίζει και θα συμπληρώνει τις εθνικές πολιτικές, θα προωθεί την ανταλλαγή καλών πρακτικών μεταξύ των κρατών-μελών, θα ενθαρρύνει τη συνεργασία και τη συμπληρωματικότητα, βασισμένες στη μεγάλη ποικιλία των ευρωπαϊκών τουριστικών προορισμών με αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής. Με διάφορες πρωτοβουλίες πρέπει να ενισχύσουμε και να προβάλλουμε την ποιότητα του ευρωπαϊκού τουρισμού. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε να συμβάλει ο προσδιορισμός των κατεχοχών ευρωπαϊκών του-

βουλίων». Αναφορικά με την έκθεση του Πορτογάλου πολιτικού, η κ. Κράτσα δήλωσε στην Ολομέλεια ότι με την έκθεση αυτή για πρώτη φορά παρουσιάζεται η πολυσυνθετότητα της οικονομικής δραστηριότητας του τουρισμού όπως και οι επιδράσεις του σε όλο το φάσμα της οικονομίας, της κοινωνίας, των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, της αλληλογνωριμίας των λαών. Επισήμανε μάλιστα τα ακόλουθα: «Είναι πολύ ικανοποιητικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή -όπως ανέφερε ο επίτροπος- στοχεύει στον ηγετικό ρόλο που μπορεί να παίξει ο ευρωπαϊκός τουρισμός στο μέλλον. Χρειάζεται όμως γι' αυτό ιδιαίτερη προσοχή και σοβαρή στρατηγική, διότι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η αύξηση του τουρισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση το πρώτο εξάμηνο του 2005 ήταν μόνο 5%, αντίθετα με 17% στην ευρύτερη Μέση Ανατολή και γύρω στο 10% στις Ηνωμένες Πολιτείες. Έτσι, λοιπόν, θα ήθελα να υ-

πως είναι το πρόγραμμα «Οδυσσέας» στην ανταλλαγή και κινητικότητα των εκπαιδευόμενων, στην υιοθέτηση κριτηρίων και κανόνων για να έχουμε ομοιόμορφη πιστοποίηση επαγγελματικών προσόντων και, επίσης, μια συγκροτημένη προβολή της Ευρώπης ως τουριστικού προορισμού με την ποικιλομορφία της. Φυσικά οι πρωτοβουλίες αυτές θα πρέπει να συμπληρωθούν με συντονισμό των δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τον τουρισμό και με μια ειδική γραμμή στον προϋπολογισμό για τον τουρισμό».

Να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της συζήτησης της έκθεσης του Πορτογάλου πολιτικού στην Ολομέλεια, ο επίτροπος κ. Gunter Verheugen κατέστησε σαφές ότι οι υπηρεσίες του δεν θα λάβουν υπόψη τους τις περισσότερες από τις προτάσεις του Κοινοβουλίου. Ο τουρισμός δεν αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αφού μάλιστα στα νέα χαρτοφυλάκια επιτρόπων δεν υπάρ-



ριστικών προορισμών και βάσει του προτύπου για τις Ευρωπαϊκές Πολιτιστικές Πρωτεύουσες, να υιοθετηθεί ο θεσμός Ευρωπαϊκής Τουριστικής Πρωτεύουσας, θα προωθείται δηλαδή η επιλογή κάθε χρόνο μιας ή περισσότερων περιοχών βάσει των δεικτών ποιότητας που συνδέονται με τη διατήρηση και την αξιοποίηση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς, το σεβασμό της τοπικής κοινωνίας και την ανάπτυξη των αειφόρων τουριστικών υπηρεσιών. Η χώρα μας με τις τεράστιες τουριστικές της δυνατότητες και την κυβερνητική πολιτική για την τουριστική ανάπτυξη μπορεί να συμβάλει δημιουργικά προς την υιοθέτηση τέτοιων πρωτο-

πογραμμίσιω ιδιαίτερα την προστιθέμενη αξία που μπορεί να δώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση στις πολιτικές των κρατών-μελών. Εκτός από την ανάπτυξη ασφαλών μεταφορών σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο, μεγάλη σημασία έχουν και άλλες προτάσεις που περιέχονται στην έκθεση. Αναφέρω στη συνεργασία και το συντονισμό για τις προϋποθέσεις εισόδου υπηκόων τρίτων χωρών, στη συνεργασία για τη ροή των τουριστικών ρευμάτων σε εποχές αιχμής, για να ξεπεραστεί η ανισορροπία μεταξύ περιοχών που βουλιάζουν κυριολεκτικά και άλλων που αναζητούν να έλθουν τουρίστες, στην προώθηση τουριστικών προγραμμάτων ό-

χει κάποιο συγκεκριμένο - ανεξάρτητο χαρτοφυλάκιο για τον τουρισμό. Αναφορικά με τις δηλώσεις του Γερμανού επιτρόπου, η κ. Κράτσα μάς δήλωσε: «Όσο για τη θέση που εξέφρασε ο επίτροπος, δεν δείχνει διάθεση ν' ανταποκριθεί ούτε στις απαιτήσεις του Κοινοβουλίου ούτε στις προκλήσεις του τουρισμού και να προωθήσει μια συγκροτημένη και συντονισμένη πολιτική τουρισμού και μια κατάλληλη διοικητική δομή στην Commission. Περιμένω με μεγάλο ενδιαφέρον να δω τι θα προτείνει και ποιες δεσμεύσεις θα πάρει στο Forum που θα διοργανώσει τον Οκτώβριο στη Μάλτα με θέμα τον τουρισμό». ■

Η μάχη των ευρωπαϊκών μεταφορών μεταφέρεται στις Θαλάσσιες Λεωφόρους



/ Του καθηγητή Άλκη Κορρέ /



Η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της ελληνικής πρότασης για εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου, που στοχεύει στην προέκταση διευρωπαϊκού διαδρόμου στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσόγειου, αποτελεί θετική εξέλιξη για Κύπρο, Ελλάδα, Ιταλία, Μάλτα και Σλοβενία, λιμάνια τα οποία θα κληθούν να συμμετάσχουν. Για όσους δεν γνωρίζουν, αυτή είναι η διαδρομή που μέλλεται να ακολουθήσει η Θαλάσσια Λεωφόρος Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μετά μια μακριά και αμφιλεγόμενης επιτυχίας πορεία στο χώρο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, φαίνεται διατεθειμένη να ρίξει χρήματα ώστε να προωθηθούν κάποιες δράσεις σ' αυτό το χώρο. Δεν είναι όμως μόνο τα χρήματα. Ο σχεδιασμός των ευρωπαϊκών διαδρόμων στη στεριά αρχίζει τώρα να προεκτείνεται και στη θάλασσα, και αυτές οι προεκτάσεις ονομάστηκαν -αυθαίρετα θα έλεγε κανείς- Θαλάσσιες Λεωφόροι.

Αυτή η ονομασία έχει δημιουργήσει αμφιβολίες και αβεβαιότητες, μια και από μόνη της αποτελεί μια αντίφαση. Δεν υπάρχουν λεωφόροι στο νερό, μόνο κύματα. Παρά ταύτα, η ονομασία δεν είναι ολόκληρα άστοχη υπό την έννοια ότι εκφράζει τη βούληση της Ευρώπης να συνεχίζονται τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα -των οποίων οι Θαλάσσιες Λεωφόροι αποτελούν τμήμα- και στο χώρο της θάλασσας, και αυτό είναι ιδιαίτερα ευπρόσδεκτο. Το δέλεαρ για την Ε.Ε. συνεχίζει να βρίσκεται στην έλλειψη ανάγκης επενδύσεων οδοποιίας στη θάλασσα, ακριβώς όπως και στην περίπτωση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι οι Θαλάσσιες Λεωφόροι θα εξυπηρετήσουν την κοινοτική πρωτοβουλία μεταφοράς εμπορευματικής κίνησης από τις χερσαίες μεταφορές στη θάλασσα. Οι τρόποι που αυτό θα γίνει εφικτό είναι οι εξής:

- Με τη συγκέντρωση εμπορευματικών ροών κατά μήκος συγκεκριμένων θαλασσίων αξόνων.
- Με τη βελτίωση της πρόσβασης προς τα λιμάνια που τον εξυπηρετούν.
- Με τη δημιουργία προδιαγραφών που θα στοχεύουν στη βελτίωση εξυπηρέτησης θαλασσίων συνδέσεων και, τέλος, με τη
- Δημιουργία νέων τακτικών γραμμών με συχνές αναχωρήσεις που θα ικανοποιούν κριτήρια βιωσιμότητας.

Προτεραιότητα φαίνεται ότι θα δοθεί σε διατροπικές μεταφορές και θαλάσσιες συνδέσεις, οι οποίες αποδεδειγμένα μειώνουν τα διανυόμενα τονοχιλιόμετρα με φορτηγά αυτοκίνητα στη στεριά. Αν αυτό είναι τελικά αληθές, επισημαίνεται ο ορατός κίνδυνος να εξαιρούνται από τον ορισμό της Θαλάσσιας Λεωφόρου κατευθείαν συνδέσεις της στεριάς (π.χ. του Πειραιά) με νησιά (π.χ. η Ρόδος) με το επιχείρημα ότι η θαλάσσια σύνδεση δεν καταλήγει σε εξοικονόμηση διαδρομής φορτηγού αυτοκινήτου στη στεριά. Θα πρέπει να διευκρινιστεί αν αυτή η επιφύλαξη ισχύει και σε περιπτώσεις που η διαδρομή συνεχίζει και καταλήγει σε κάποιο στεριανό λιμάνι με εξοικονόμηση οδικών χιλιομέτρων, όπως επίσης και τι θα ισχύει ως προς τα ενδιάμεσα λιμάνια.

Πάντως, δεδομένου ότι πρόκειται περί κομματιού των Διευρωπαϊκών Δικτύων, από το σχεδιασμό -και τη χρηματοδότηση- εξαιρούνται λιμάνια σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό, μεταξύ άλλων, σημαίνει ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για εξυπηρέτηση του Εύξεινου Πόντου, αν και προβλέπεται ένα κομμάτι της Θαλάσσιας Λεωφόρου ΝΑ. Ευρώπης να περνάει μέσα από το Αιγαίο.

Σε αντίθεση με το «Marco Polo», όπου η πρωτοβουλία κινήσεων έχει δοθεί στις επιχειρήσεις, στις Θαλάσσιες Λεωφόρους το χειρισμό έχουν τα κράτη-μέλη της Σ.Ε. Αυτό έπεισε την ελληνική κυβέρνηση, σε συνεργασία με τις κυβερνήσεις της Ιταλίας και της Κύπρου και με συμμετοχή της Μάλτας και της Σλοβενίας, να διεκδικήσει και να πάρει την έγκριση για τη δημιουργία του Master Plan για τη Λεωφόρο Ανατολικής Μεσόγειου.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος με τον οποίο έχει κινηθεί η ιταλική κυβέρνηση ως προς τη συμμετοχή της σ' αυτό το θέμα. Ο χειρισμός, η μελέτη, οι επαφές με τους εμπλεκόμενους και άλλες δράσεις έχουν ανατεθεί σε μια ιδιωτική εταιρεία της οποίας όμως το Δημόσιο κατέχει το σύνολο των μετοχών. Αυτή η επιλογή εγγυάται ταχύτητα και ευελιξία, αν και μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα αργότερα.

Το άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό των ιταλικών επιλογών είναι η εστίαση ενδιαφέροντός τους σε έναν τύπο πλοίου: το Ro-Ro. Σημειωτέον ότι συζητείται η επιδότηση κατά 25% από το ιταλικό κράτος του εισιτηρίου των φορτηγών αυτοκινήτων που θα επιλέγουν να κινηθούν με πλοίο. Επί του θέματος της εστίασης ενδιαφέροντος στα Ro-Ro, δεν υπάρχει βεβαίως ομοφωνία, όπως δεν υπάρχει συμφωνία στην επιχειρούμενη εξαίρεση κλασικών τύπων πλοίων από τις Θαλάσσιες Λεωφόρους, κάτι που έχει στο παρελθόν αποτελέσει αντικείμενο διαμαρτυριών από την ECSA στο πλαίσιο του Short Sea Shipping.

Εκτός από τη μείωση στις οδικές μεταφορές, οι Θαλάσσιες Λεωφόροι έχουν στόχο κάποιες ειδικότερες επιδιώξεις. Επιδιώκονται συγκεκριμένα η συγκέντρωση εμπορευματικών ροών, η βελτίωση απόδοσης των θαλασσίων συνδέσεων και η αύξηση της ενδοκοινοτικής συνοχής. Αυτά είναι κριτήρια τα οποία θα βαρύνουν στην επιλογή λιμανιών τα οποία θα συμμετάσχουν σ' αυτούς τους αυξημένες σημασίας θαλάσσιους άξονες.

Για την ώρα υπάρχουν πολλά αδιευκρίνιστα θέματα όπως, π.χ., ποιες επενδύσεις γύρω από το θέμα των Θαλασσίων Λεωφόρων θα γίνουν αποδεκτές προς επιδίωξη. Λιμενικά έργα, οδικές και σιδηροδρομικές προσπάθειες στα λιμάνια, γερανογέφυρες; Πλοία; Τι είδους πλοία; Πώς αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της υπερπροσφοράς τανάζ σε κάποιες διαδρομές στη Μεσόγειο, που υποχρεώνει τα πλοία να ταξιδεύουν με πληρότητες στην περιοχή του 50%;

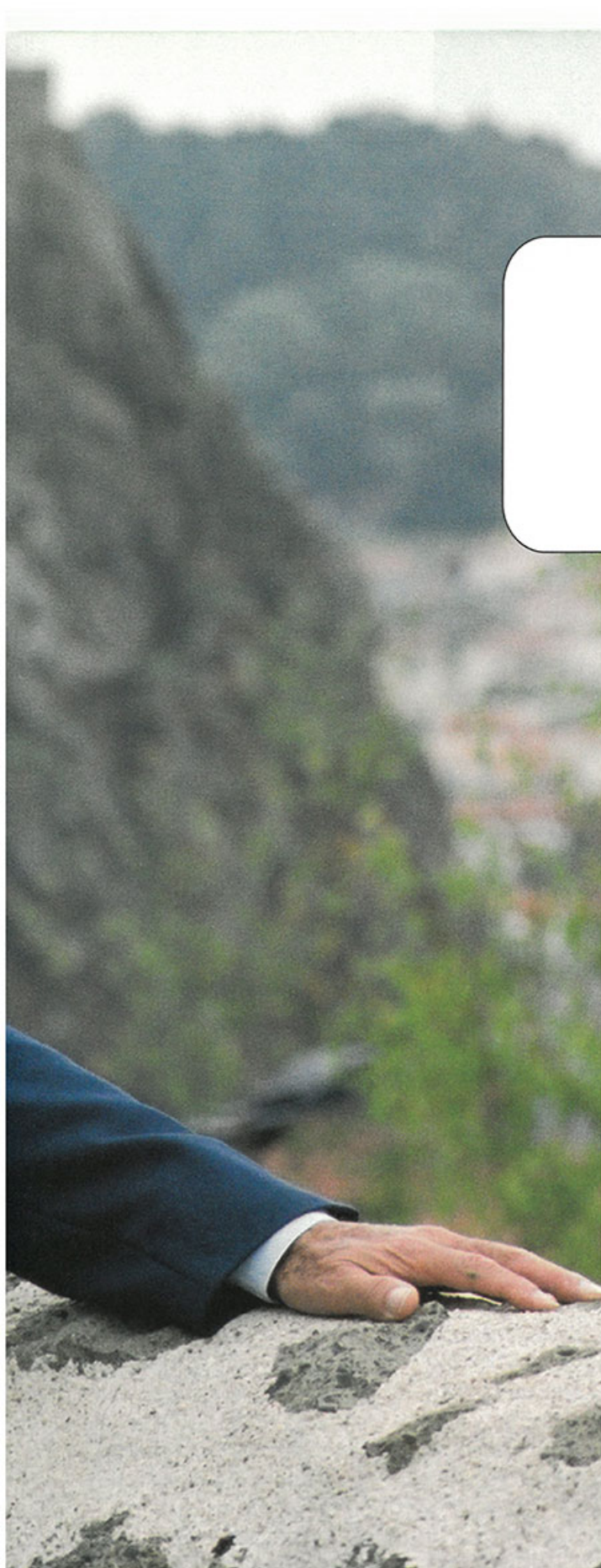
Με χρηματοδότηση από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα της τάξης του 20% και ενδεχομένως συμπληρώματα από άλλες πηγές, οι Θαλάσσιες Λεωφόροι είναι βέβαιο ότι αποτελούν ένα μεγάλο βήμα εμπρός συγκρινόμενες με τις απλοϊκές προσδοκίες της Ευρώπης στο θέμα του Short Sea Shipping, ότι δηλαδή όλα θα προχωρούσαν κατ' ευχήν χωρίς προϋπολογισμό, χωρίς πρόγραμμα, χωρίς ενδιάμεσους στόχους και χωρίς επενδύσεις σε πλοία.

Η μπάλα είναι στα πόδια του YEN και οι προοπτικές ευνοϊκές. Δεν ξέρω αν πάμε για πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα, αλλά σίγουρα περιμένουμε κάποια γκολ! ■



Αποκλειστική συνέντευξη του **Jacques Barrot**

αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
αρμοδίου για θέματα Μεταφορών, στον Ηλία Μπίσια



Jacques

Barrot:

Θα καταστείλουμε
συμπεριφορές που
αμαυρώνουν την εικόνα
**της ευρωπαϊκής
ναυτιλίας**

- Ο νέος αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις.
- Πολιτικός με ιδιαίτερα πολύπλευρη εμπειρία τόσο στην τοπική αυτοδιοίκηση όσο και στον εθνικό γαλλικό πολιτικό βίο, ο κ. Barrot χαίρει της εκτιμήσεως του προέδρου της Γαλλικής Δημοκρατίας αλλά και του προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Manuel Barroso.
- Ο ίδιος ζήτησε το χαρτοφυλάκιο των Μεταφορών και είναι πασιφανές ότι η πολιτική, όπως η στάση και η συμπεριφορά του, θα είναι διαφοροποιημένη από αυτή των προκατόχων του.
- Σε μια εποχή που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γιγαντώνει τις ναυτιλιακές πρωτοβουλίες της, ο αντιπρόεδρος Barrot αναδεικνύεται κυρίαρχος του παιχνιδιού και πρωταγωνιστής των επιδιώξεων αλλά και ανησυχιών της ναυτικής οικογένειας.





Κατά τα τελευταία δέκα χρόνια, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει σχηματίσει ένα τεράστιο νομοθετικό σώμα, σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και τη ρύπανση που προκαλείται από πλοία. Τι σχεδιάζει να κάνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να καλύψει τα οποιαδήποτε κενά και να βελτιώσει τα ισχύοντα μέτρα για τη θαλάσσια ασφάλεια;

Παρά τη μείωση που παρατηρείται στον αριθμό των ναυτικών ατυχημάτων, η απειλή από τη μη συμμόρφωση με τα πρότυπα ασφαλείας εξακολουθεί να υπάρχει. Η Ευρώπη είναι σήμερα καλύτερα προστατευμένη στο θέμα των θαλάσσιων καταστροφών απ' ό,τι στο παρελθόν, πρέπει όμως να συμπληρώσουμε το ισχύον πλαίσιο. Για το λόγο αυτό, σύντομα θα παρουσιάσω στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα νέο πακέτο νομοθετικών προτάσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Ο στόχος μου είναι διπλός: αφ' ενός, θα πρέπει να διασφαλίσουμε ότι η πρόληψη των ατυχημάτων θα είναι ακόμα καλύτερη στο μέλλον και, αφ' ετέρου, θα πρέπει να βελτιώσουμε τις διαδικασίες που απαιτούνται μετά την ύπαρξη ενός ναυτικού ατυχήματος. Αυτό το νέο πακέτο θα δώσει επίσης στους ποιοτικούς operators της Ε.Ε. ένα νέο πεδίο δράσης όπου θα μπορούν να ανταγωνίζονται επί ίσους όρους με άλλους operators.

Όπως το οραματίζομαι σήμερα, το νέο πακέτο μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια θα περιλαμβάνει διάφορες προτάσεις. Πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίσουμε ότι όλα τα κράτη-μέλη πληρούν με συνέπεια και αποτελεσματικότητα τις διεθνείς υποχρεώσεις τους. Η πρότασή μου θα βασίζεται στο Flag Audit Scheme του IMO. Θα πρέπει επίσης να αναθεωρήσουμε την οδηγία σχετικά με το Port State Control ώστε να βελτιώσουμε και να απλοποιήσουμε την ισχύουσα νομοθεσία της Ε.Ε. στον τομέα αυτό, προκειμένου να διεξάγουμε ελέγχους σύμφωνα με το risk profile ενός πλοίου, ανταμείβοντας έτσι τα ποιοτικά πλοία.

Επίσης, σχεδιάζω να ασχοληθώ με μια οδηγία που θα αφορά τον έλεγχο της κίνησης, η οποία θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των μέτρων που σχετίζονται με τους λιμένες καταφυγής και την παροχή βοήθειας στα πλοία που κινδυνεύουν. Η οδηγία αυτή θα καλύπτει την ασφάλεια της πλοήγησης των αλιευτικών πλοίων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα (π.χ. τα συστήματα VTM και AIS).

Στον τομέα των ερευνών για τα θαλάσσια ατυχήματα, θα πρέπει να εξασφαλίσουμε τη συστηματική τεχνική έρευνα. Αυτό αφορά το διαχωρισμό των ερευνών αυτών από την απόδοση ευθυνών ή τις ποινικές διώξεις και τη διασφάλιση ότι τα ευρήματα της έρευνας θα χρησιμοποιηθούν για την αποτελεσματική αποτροπή νέων ατυχημάτων στη θάλασσα.

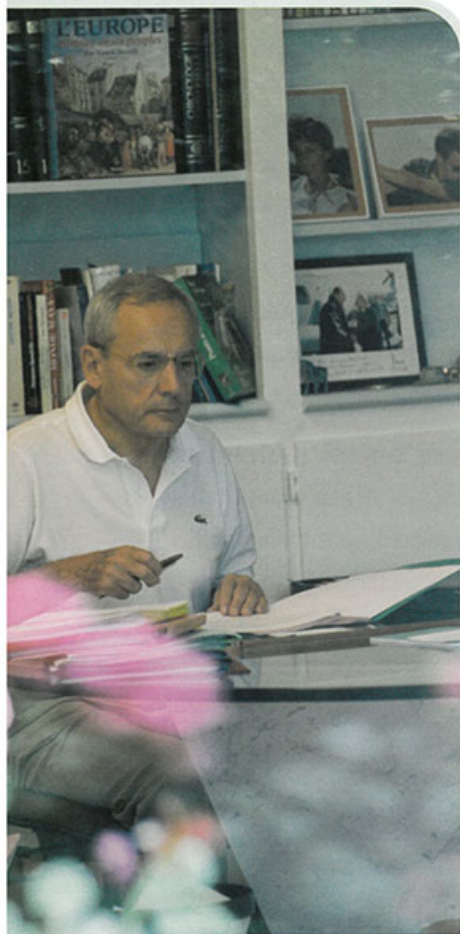
Επίσης, η Κομισιόν θέλει να βελτιώσει και να απλοποιήσει την ισχύουσα νομοθεσία για τους νηογνώμονες. Χρειαζόμαστε έναν καλύτερο έλεγχο επί των διαφόρων λειτουργιών των νηογνώμωνων και ένα επαρκές σύστημα κυρώσεων για την περίπτωση κακής απόδοσής τους.

Όσον αφορά την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, η Ε.Ε. πρέπει να διασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της αναθεωρημένης Συνθήκης των Αθηνών. Η μετατροπή της συνθήκης αυτής σε νομοθεσία της Ε.Ε. θα εξασφαλίσει αυτόν το στόχο. Θα πρέπει όμως να γίνουν αρκετές τροποποιήσεις, όπως για παράδειγμα να επεκταθεί το εύρος ισχύος στην εγχώρια και στην παραποτάμιο κίνηση των πλοίων.

Τέλος, μια νέα οδηγία για την ευθύνη των τρίτων μερών και για την ασφαλιστική κάλυψη θα έχει στόχο να καλύψει αρκετά κενά που υπάρχουν στις διεθνείς συνθήκες, που αφορούν τους τομείς αυτούς, εξασφαλίζοντας την αποτελεσματική προστασία των δικαιωμάτων των τρίτων μερών αλλά και ικανοποιητικά επίπεδα αποζημίωσης.

Τι υπάρχει σχετικά με το νέο κοινοτικό καθεστώς για επιβολή κυρώσεων για τη ρύπανση που προκαλείται από πλοία; Πολλές ναυτικές οργανώσεις θεωρούν ότι αυτό θα οδηγήσει σε ποινικοποίηση του επαγγέλματός τους.

Η οδηγία και η απόφαση πλαίσιο έχουν δεχθεί κάποια κριτική από μέρος της βιομηχανίας και ιδιαίτερα από τους εκπροσώπους των ναυτικών. Νομίζω ότι εδώ έχουμε να κάνουμε με μια παρεξήγηση. Το νέο πλαίσιο της Ε.Ε. έχει σχεδιαστεί ώστε να προστατεύει τους σωστούς operators, καθιστώντας έτσι πιο υπεύθυνους αυτούς που η συμπεριφορά τους είναι απαράδεκτη. Προσπαθεί να καταστείλει συμπεριφορές που αμαυρώνουν την εικόνα της όλης ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επιπλέον, το καθεστώς αυτό ξεκαθαρίζει το πώς πρέπει να γίνεται ο



χειρισμός από τα κράτη-μέλη των αδικημάτων που αφορούν τη ρύπανση. Ως εκ τούτου, η πολιτική αυτή θα στηρίξει τη ναυτική εργασία με το να βελτιώσει την εικόνα όλης της βιομηχανίας.

Έτσι, ενώ η Κομισιόν ετοιμάζεται να οριστικοποιήσει τις νέες προτάσεις για το τρίτο πακέτο μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια, ένα νέο πανευρωπαϊκό καθεστώς για την επιβολή κυρώσεων για τη ρύπανση που προκαλείται από πλοία, γίνεται μέρος του «οπλοστασίου» των μέτρων που στόχο έχουν να βελτιώσουν την ασφάλεια και να αποτρέψουν τη ρύπανση. Στα μέσα Σεπτεμβρίου του 2005, η Ε.Ε. προχώρησε σε δύο νομοθεσίες με στόχο την καταπολέμηση της ρύπανσης που προκαλείται από πλοία, μέσω ενός συστήματος κυρώσεων για περιπτώσεις εκ προθέσεως ή βαρείας αμέλειας (serious negligence). Η νομοθεσία αυτή, η οποία προτάθηκε πριν από δύο χρόνια από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα επιβάλει σε όλη την Ευρώπη αποτελεσματικές κυρώσεις κατά της ρύπανσης που προκαλείται από πλοία, περιλαμβανομένων των περιπτώσεων ρύπανσης στην ανοικτή θάλασσα. Η πρώτη νομοθεσία είναι μια οδηγία, η οποία καθιστά τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία καταδικαστέα. Οι κυρώσεις θα επιβάλλονται σε οποιοδήποτε μέλος (περιλαμβανομένων του καπετάνιου, του πλοιοκτήτη, του οργατο, του ναυλωτή ενός πλοίου ή του νηογνώμονα) βρεθεί ότι προκάλεσε ή ότι συνέβαλε στην παράνομη ρύπανση εκ προθέσεως ή βαρείας αμέλειας. Η δεύτερη νομοθεσία αφορά μια απόφαση πλαίσιο, σύμφωνα με την οποία στις πιο σοβαρές περιπτώσεις οι παραβιάσεις αυτές θα πρέπει να θεωρούνται ποινικά αδικήματα, υποκείμενα σε ποινικές κυρώσεις.

Αυτό αντιμετωπίζει τις διαρροές σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές, περιλαμβανομένης της ανοικτής θάλασσας, και αφορά σε όλα τα πλοία που εισέρχονται σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ασχέτως σημαίας. Προβλέπει επίσης τη συνεργασία μεταξύ των λιμενικών Αρχών των κρατών, που θα καταστήσει δυνατή την έναρξη των δικαστικών διαδικασιών στο επόμενο λιμάνι προσέγγισης. Επιπλέον, έχει στόχο να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών έτσι ώστε να μπορούν να εντοπίζονται οι παράνομες διαρροές και να αναπτύσσονται μέθοδοι για την αναγνώριση του συγκεκριμένου πλοίου απ' όπου προέρχεται η διαρροή. Η EMSA θα βοηθήσει ως προς αυτό την Κομισιόν και τα κράτη-μέλη.

Η δημιουργία της EMSA θα συμπληρώσει ή θα επισκιάσει το ρόλο των εθνικών ακτοφυλακών στα θέματα που άπτονται της πολιτικής για την ασφάλεια; Σχεδιάζετε τη δημιουργία μιας πανευρωπαϊκής ακτοφυλακής στο άμεσο μέλλον;

Όχι, δεν είναι αυτός ο στόχος. Η EMSA δεν έχει καμιά ρυθμιστική αρμοδιότητα και δεν δημιουργήθηκε με στόχο να επισκιάσει τις εθνικές υπηρεσίες ακτοφυλακής σε θέματα ασφάλειας. Έχοντας ξεκαθαρίσει αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αποφασίσει να εξετάσουν στο εγγύς μέλλον τρόπους ενίσχυσης των συνεργασιών μεταξύ των Αρχών επιβολής του νόμου, όπως είναι οι εθνικές υπηρεσίες ακτοφυλακής. Στο πλαίσιο αυτό έχει ζητηθεί από την Κομισιόν να υποβάλει μελέτη σκοπιμότητας καθώς και ανάλυση κόστους / όφελους για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής αφοσιωμένης στο έργο της πρόληψης της ρύπανσης, πριν από το τέλος του 2006.

Προς το παρόν, η EMSA παρέχει τεχνική και επιστημονική βοήθεια στην Κομισιόν για την αναβάθμιση και τη δημιουργία νέας νομοθεσίας, ελέγχοντας την εφαρμογή της και αξιολογώντας την αποτελεσματικότητα των μέτρων. Για τον έλεγχο της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, το εξειδικευμένο προσωπικό της EMSA πραγματοποιεί επισκέψεις ελέγχου στα κράτη-μέλη. Τέτοιες επισκέψεις άρχισαν το 2004 και ο πρώτος τομέας στον οποίον η EMSA επαληθεύει την απόδοση των κρατών-μελών, είναι η εφαρμογή των κανονισμών για το Port State Control.

Η EMSA βοηθάει επίσης τα κράτη-μέλη όσον αφορά την πρακτική εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Βοηθάει στην οργάνωση των κατάλληλων εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων και ευνοεί τη διάδοση των καλύτερων πρακτικών στα κράτη-μέλη. Παράλληλα, πρέπει να βοηθά -κατόπιν αιτήματος των κρατών-μελών που έχουν επηρεαστεί από ρύπανση που προκλήθηκε από πλοίο- παρέχοντας μέσα για την καταπολέμηση της ρύπανσης, όπως είναι τα εξειδικευμένα πλοία και ο εξοπλισμός.

Ο ρόλος της EMSA ίσως ενισχυθεί στο μέλλον, όπως έγινε το 2004, όταν προστέθηκε στα καθήκοντά της και η απασχόλησή της με τη ρύπανση.





Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα έχει γίνει «πονοκέφαλος» για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες. Πώς μπορεί η Κομισιόν να διευκολύνει τις εθνικές προσπάθειες αναφορικά με το ζήτημα αυτό; Πώς μπορεί να στηρίξει την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα έτσι ώστε να βοηθήσει στη μείωση της ανεργίας στην Ευρώπη;

Γνωρίζω την αυξανόμενη έλλειψη ναυτικών στην Ευρώπη, ιδιαίτερα αξιωματικών, και τις επιπτώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η Κομισιόν έχει υιοθετήσει μια δυναμική στάση, με ενέργειες που στόχο έχουν να αναγνωρίσουν το πρόβλημα και να προτείνουν τρόπους για την επανάκτηση ενός επαρκούς ναυτικού εργατικού δυναμικού για την Ευρώπη. Το 2001 η Κομισιόν παρουσίασε ανακοίνωση σχετικά με την εκπαίδευση και πρόσληψη ναυτικών, αρχικά ως μια ενημέρωση για την έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών (COM(2001)188 Final, 6.4.2001), στην οποία έριχνε περισσότερο φως στο θέμα της μείωσης του αριθμού των Ευρωπαίων αξιωματικών και τις επιπτώσεις του στα ναυτικά clusters. Η Κομισιόν συνέστησε τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ώστε να αντιστραφεί η τάση αυτή.

Κατά τα τελευταία δυο χρόνια, η Κομισιόν εστίασε την προσοχή της ιδιαίτερα στην επιβολή ελάχιστου ορίου ναυτικής εκπαίδευσης και προτύπων πιστοποίησης για όλους τους ναυτικούς.

Οργάνωσε καμπάνια για την προσέλκυση νέων στα ναυτιλιακά επαγγέλματα (http://comm/transport/maritime/careers/index_en.htm) και υπήρξε χορηγός πολλών ερευνών που στόχο είχαν την προώθηση των ναυτικών επαγγελμάτων.

Υπάρχει η ανάγκη αλλαγής της συμπεριφοράς απέναντι στα κοινωνικά ζητήματα του κλάδου, προκειμένου να αποκατασταθεί το κοινωνικό γόητρο που υπήρχε κάποτε στα ναυτικά επαγγέλματα. Θα πρέπει να διατηρήσουμε ένα ικανό εργατικό δυναμικό, για μια ακμάζουσα ναυτιλιακή βιομηχανία στην Ευρώπη. Αυτός ο στόχος απαιτεί μια συνοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών, την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη-μέλη και τη βιομηχανία.

Ποιος είναι ο ρόλος που θα θέλατε να διαδραματίσει η Κομισιόν στην «καρδιά» του IMO; Τι δεσμούς θα θέλατε να διατηρήσετε με το διεθνή οργανισμό, έχοντας υπ' όψιν τις -ευρώς γνωστές- τεταμένες σχέσεις που υπάρχουν προς το παρόν;

Η ναυτιλία αποτελεί μια διεθνή δραστηριότητα και η ανάγκη για διεθνώς αποδεκτά πρότυπα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης είναι επομένως εμφανής. Η Επιτροπή και τα κράτη-μέλη στηρίζουν πλήρως το έργο του IMO στην κατάρτιση τέτοιων προτύπων και δρουν σε πολλές περιπτώσεις ως «δύναμη πρωτοβουλίας» για την εισαγωγή αποτελεσματικότερων μέτρων ασφαλείας και την εφαρμογή τους σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι ο IMO δεν έχει τη δυνατότητα επιβολής μέτρων για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των κανονισμών. Με το να περιλαμβάνει τα μέτρα του IMO στο νομικό της σύστημα, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξασφαλίζει ότι οι κανονισμοί του IMO είναι σεβαστοί σε ολόκληρη την περιοχή της Ευρώπης και εφαρμόζονται αποτελεσματικά με εναρμονισμένο τρόπο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι ένας κλασικός διακυβερνητικός οργανισμός, από την άποψη του διεθνούς δημοσίου δικαίου. Ένας από τους σκοπούς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας είναι η εφαρμογή μιας κοινής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η νομοθεσία που παρουσιάστηκε στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, συμμορφώνεται πλήρως με το διεθνές δίκαιο δεδομένου ότι η Κοινότητα είναι συμβεβλημένο μέλος της UNCLOS.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι επίσης πλήρες μέλος τριών εξειδικευμένων υπηρεσιών των Ηνωμένων Εθνών (WIPO, Codex Alimentarius Commission και FAO) και έχει συμμετάσχει ενεργά σε πολλά όργανα του ΟΗΕ καθώς και στην προετοιμασία μεγάλων συνεδρίων. Έτσι, η Κομισιόν πιστεύει ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει επίσης να γίνει πλήρες μέλος του IMO.

Το 2003, οι αρχηγοί των κυβερνήσεων και των ευρωπαϊκών κρατών επαναβεβαίωσαν τη βαθιά προήλωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο να καταστεί αποτελεσματική η πολυμέρεια, έχοντας ως βάση έναν ισχυρό Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών. Και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμφώνησε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα να γίνει πλήρες μέλος εξειδικευμένων οργανισμών που ανήκουν στο σύστημα του ΟΗΕ. Από αυτήν την άποψη, η Κομισιόν έχει διατυπώσει σύσταση (Recommendation) στο Συμβούλιο ώστε να γίνει πλήρες μέλος της Διεθνούς Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Αν και αυτή η αίτηση παραμένει ανοικτή προς συζήτηση, η συνεργασία των κρατών-μελών προ των συνεδριάσεων του IMO και στην περίπτωση σημαντικών αποφάσεων του IMO είναι πραγματικότητα.

Θα μπορούσε κανείς να πει ότι σήμερα ακούγεται η ευρωπαϊκή φωνή στον IMO, αλλά ένα συγκεκριμένο status της Ε.Ε. στον Οργανισμό θα της επέτρεπε να συμβάλει πιο αποτελεσματικά σε μια παγκόσμια πολιτική για ασφαλείς θάλασσες.



Οι φωτογραφίες είναι από το Audiovisual Library European Commission



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.

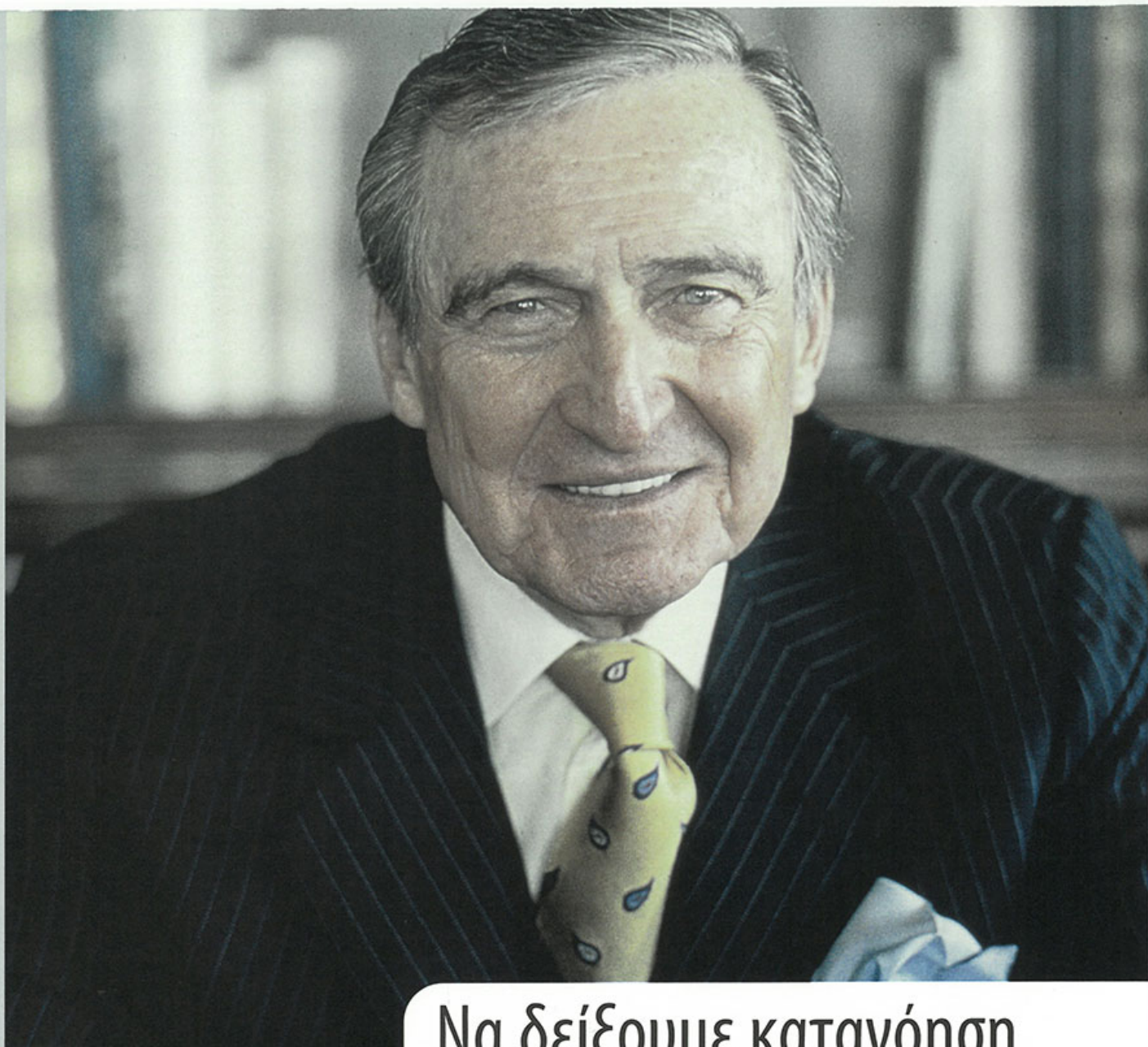
HEMPASIL solutions also weigh less and last longer – normally only 3 full coats over a 10-year service period. So you get ahead, with a new dimension in cost reductions.

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



Να δείξουμε κατανόηση και να συνεργαστούμε χωρίς προκαταλήψεις

Συνέντευξη του **Rahmi Koc**,
προέδρου της **TURMEPA**

Είναι πολυπράγμων επιχειρηματίας. Συχνά τον αποκαλούν σύγχρονο μαικήνα και δηλώνει ένθερμος υποστηρικτής της ελληνοτουρκικής επιχειρηματικής φιλίας.

Ο λόγος για τον κ. Rahmi Koc, πρόεδρο της TURMEPA, του οποίου στην αποκλειστική συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», οι θέσεις και οι προτάσεις σε αυτήν την κρίσιμη εποχή τόσο για τη διεθνή οικονομία όσο και για την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν σημείο προβληματισμού και αναφοράς για ουσιαστική συνεργασία των δύο χωρών.





Ποιο είναι το όραμά σας ως ιδρυτή της Τουρμερα;

Το βασικό μου όραμα για την Τουρμερα είναι να καταφέρει να αφυπνίσει όλη την Τουρκία για τους κινδύνους της ρύπανσης, χημικής και άλλης, και ότι κάθε Τούρκος θα βάλει τα δυνατά του ώστε να διατηρηθούν οι θάλασσες καθαρές. Δίνω περιθώριο 30 χρόνων στην Τουρμερα – μια γενιά – να επιτύχει το στόχο αυτό. Δέκα χρόνια έχουν ήδη περάσει και έχουμε μπροστά μας άλλα είκοσι. Αυτό που με ευχαριστεί είναι ότι κάθε χρόνο πάμε και καλύτερα.

Παρά τις πολιτικές διαμάχες, πώς βλέπετε τη συνεργασία σας με τα ελληνικά και κυπριακά μέλη της Helmepra και της Cytepra αντίστοιχα;

Ο καλός μου φίλος, ο Γιώργος Λιβανός, με συμβούλευσε να ιδρύσω την Τουρμερα έτσι ώστε να συνεργαστούμε με την Helmepra, διότι, ως πρόεδρος του Ελληνο-τουρκικού Επιχειρηματικού Συμβουλίου, είχα αποθαρρυνθεί αφού όλες οι συνεργασίες μας «ναυάγησαν» πριν καν ξεκινήσουν. Τώρα είμαι ευτυχής να αναφέρω ότι από την πρώτη μέρα είχαμε μια εξαιρετική συνεννόηση και συνεργασία με την Helmepra, χάρις στο γενικό διευθυντή, κ. Μητσάτσο. Με τη Cytepra, η συνεργασία μας ξεκίνησε αργότερα, πριν από τέσσερα ή πέντε χρόνια. Και αυτή πηγαίνει καλά. Επόμενο σχέδιό μας είναι η ίδρυση ΜΕΡΑ στις χώρες που βρέχονται από τη Μαύρη Θάλασσα.

Ορισμένοι Έλληνες εφοπλιστές έχουν αρχίσει να συνεργάζονται με μεγάλα τουρκικά ναυπηγεία. Πιστεύετε ότι τα δύο κράτη μπορούν να γίνουν ισχυροί εμπορικοί σύμμαχοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία; Τι θα συμβουλευάτε τις δυο κυβερνήσεις ως προς αυτήν την κατεύθυνση;

Η ναυπήγηση των πλοίων και η συνεργασία στο θαλάσσιο εμπόριο είναι δύο διαφορετικά πράγματα. Τα τουρκικά ναυπηγεία κατασκευάζουν πλέον γιγαντιαία πλοία για όλο τον κόσμο, περιλαμβανομένης της Ελλάδας, καθώς οι τιμές είναι ανταγωνιστικές και η ποιότητα καλή. Για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, αυτό γίνεται ακόμα πιο ελκυστικό λόγω της μικρής απόστασης. Όσον αφορά τους εμπορικούς δεσμούς στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αυτό είναι κάτι εντελώς διαφορετικό. Εδώ εναπόκειται και στις δυο πλευρές να δείχνουν κατανόηση και να συνεργάζονται χωρίς προκαταλήψεις. Δεν γνωρίζω κάποια νομοθεσία στη χώρα μας που να το απαγορεύει αυτό. Η ελληνική γνώση στα θέματα της ναυτιλίας είναι πολύ πιο εξελιγμένη απ' ό,τι αυτή της τουρκικής πλευράς, αλλά και εμείς έχουμε πλέον τώρα υφυπουργό Ναυτιλίας και εφοπλιστές που εκπροσωπούνται στο Κοινοβούλιο. Νομίζω ότι προχωρούμε με γοργούς ρυθμούς.

Είναι γνωστό ότι τα τουρκικά λιμάνια και τα εθνικά ύδατα παραμένουν κλειστά για τα πλοία που φέρουν κυπριακή σημαία. Ως επιχειρηματίας, πιστεύετε ότι αυτή η κατάσταση θα πρέπει να αλλάξει; Αυτό που πιστεύω είναι ότι οι Ελληνοκύπριοι ψήφισαν «όχι» στο σχέδιο Ανάν προτού ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τώρα η Τουρκία ζητεί από τον ΟΗΕ να βρει άλλη λύση για την επίλυση αυτού του δύσκολου θέματος.

Οι εταιρείες σας έχουν ισχυρούς δεσμούς με όλες σχεδόν τις μεγάλες βιομηχανίες της Δυτικής Ευρώπης. Υπάρχουν στενοί δεσμοί με την ελληνική αγορά; Ποιες είναι οι βασικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει μια τουρκική εταιρεία που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα; Πρώτ' απ' όλα, οι οικονομίες της Ελλάδας και της Τουρκίας είναι συμβατές, καθώς η δική σας έχει υπηρεσιακό προσανατολισμό και η δική μας βιομηχανικό. Στο παρελθόν, οι Έλληνες επιχειρηματίες απέφυγαν να συνεργάζονται με τους Τούρκους, για να μην αποξενωθούν από την κυβέρνησή τους, ενώ, από την πλευρά της Τουρκίας, οι επιχειρηματίες δεν χρειάζονταν να πάρουν το «πράσινο φως» από την κυβέρνηση για τις δραστηριότητές τους ανά τον κόσμο. Ήταν πλήρως ανεξάρτητοι. Ξέρω περιπτώσεις όπου τρόφιμα εισάγονταν στην Ελλάδα με ετικέτες που γράφονταν στα γερμανικά, έτσι ώστε ο εισαγωγέας να μπορέσει να τα πουλήσει. Μου είχαν πει ότι τα προϊόντα με τουρκική ετικέτα ήταν αδύνατο να πουληθούν. Έχουμε μελετήσει την ελληνική αγορά. Πρώτ' απ' όλα, είναι σχετικά μικρή. Δεύτερον, καθώς η Ελλάδα είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η εισαγωγή αγαθών και ιδιαίτερα τροφίμων από χώρες εκτός Ε.Ε. περιλαμβάνει πολλές γραφειοκρατικές διαδικασίες, πολύ αυστηρά μέτρα, με αποτέλεσμα οι περισσότεροι εξαγωγείς να την αποφεύγουν, προτιμώντας να πουλήσουν τα προϊόντα τους σε άλλες χώρες.

Νομίζετε ότι αν η Τουρκία δεν ενταχθεί τελικώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτό θα αποτελέσει τροχοπέδη για τις περισσότερες τουρκικές επιχειρήσεις;

Πρώτον, η Τουρκία υπέγραψε τη συμφωνία τελωνειακής σύνδεσης με την Ε.Ε. πριν από έξι χρόνια και έχουμε ανοίξει την αγορά μας στα προϊόντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως αποτέλεσμα, η τουρκική βιομηχανία έχει εστιάσει σε συγκεκριμένους τομείς και έχει γίνει πιο ανταγωνιστική. Όπως γνωρίζετε, η Τουρκία άρχισε διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση για την πλήρη ένταξή της. Αυτό από μόνο του είναι αρκετό για να βοηθήσει την Τουρκία να αποκτήσει τις αναγκαίες ξένες επενδύσεις.



Η οικονομία της Τουρκίας δεν είναι πολύ σταθερή. Τι θα συμβουλευάτε έναν Έλληνα φίλο, ο οποίος θα ήθελε να επενδύσει στη χώρα σας;

Επιτρέψτε μου να διαφωνήσω με την άποψη αυτή. Η τουρκική οικονομία είναι σταθερή και ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της ήταν 5-9% κατά τα τελευταία δέκα χρόνια, με εξαίρεση δυο δύσκολες χρονιές, όταν περάσαμε από μια κρίση. Μπορείτε να μου δείξετε άλλη ευρωπαϊκή χώρα με τόσο υψηλό ρυθμό ανάπτυξης; Η συμβουλή μου στους Έλληνες φίλους μου θα ήταν να κάνουν μεγάλες επενδύσεις στην Τουρκία. Παρά τον έντονο ανταγωνισμό, τα περιθώρια κέρδους είναι πολύ καλύτερα απ' ό,τι στη Δυτική Ευρώπη. Βεβαίως, θα πρέπει να προσέξουν σε ποιους τομείς της βιομηχανίας θα επενδύσουν. Ίσως οι τοπικές συνεργασίες να είναι καλύτερη και πιο ασφαλής λύση.

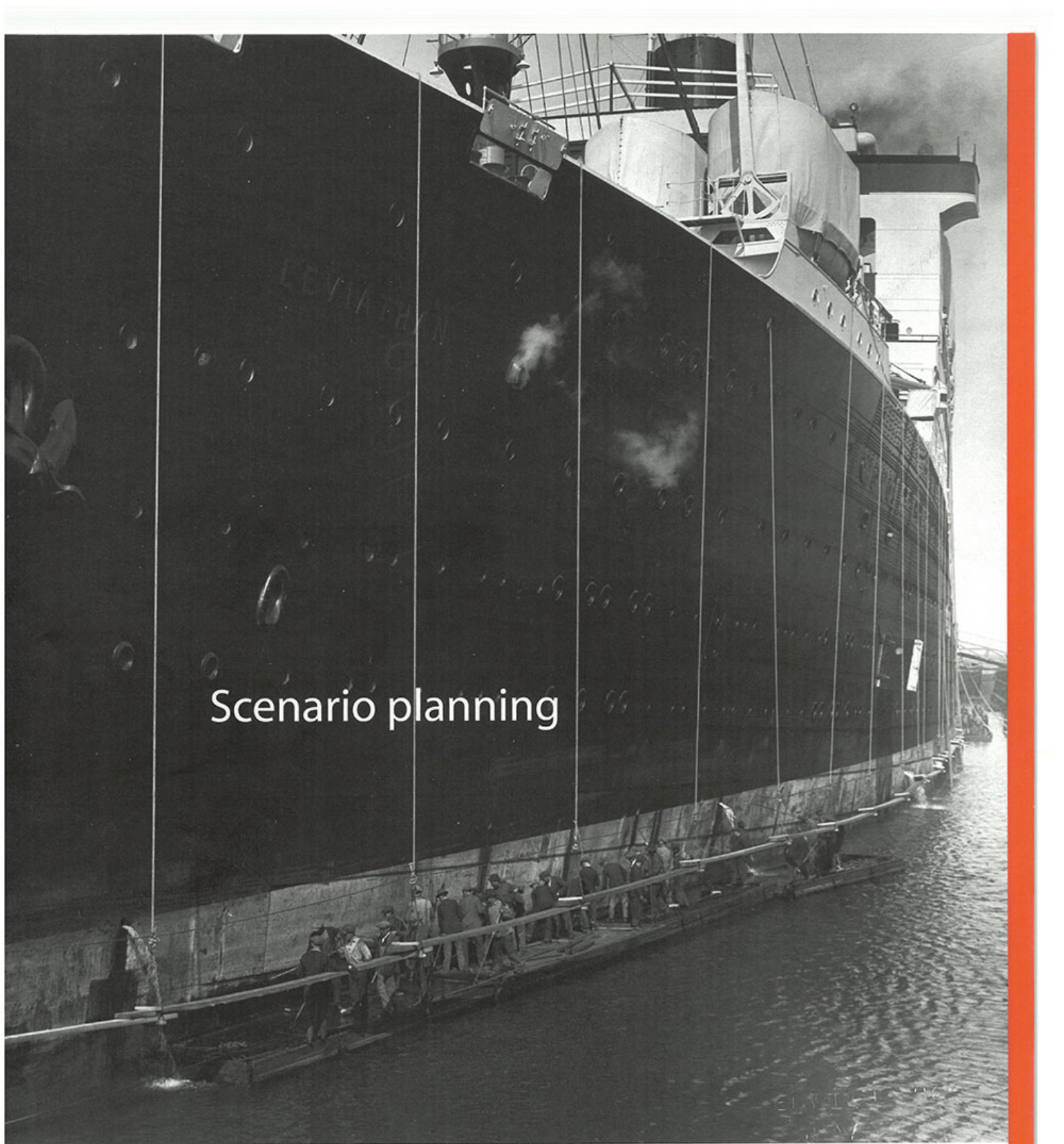
Η τουριστική βιομηχανία των χωρών μας έχει πληγεί από τις πρόσφατες τρομοκρατικές ενέργειες. Ποιες πολιτικές δράσεις μπορούν να ληφθούν προκειμένου να προστατευθούν τα συμφέροντα των χωρών μας;

Η τρομοκρατία είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο και θα πρέπει να αντιμετωπιστεί σε διεθνές επίπεδο. Αυτή η διαβαθμισμένη τρομοκρατία δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς οικονομικά μέσα και κυβερνητική υποστήριξη. Για την Τουρκία και την Ελλάδα, θα πρότεινα μια πολύ στενή συνεργασία, ιδιαίτερα στις πληροφορίες, την αντιμετώπιση του εμπορίου ανθρώπων και στην ασφάλεια. Οι άνθρωποι ξεχνούν εύκολα, ιδιαίτερα οι τουρίστες. Όπως γνωρίζετε, πριν από λίγες ημέρες σημειώθηκε βομβιστική επίθεση στο Μπαλί για δεύτερη φορά μέσα σε δυο χρόνια και, πάλι, εκεί όπου υπήρχαν τουρίστες. Εν τούτοις, οι άνθρωποι θα επισκεφθούν μέρη παρά τις τρομοκρατικές απειλές. Άλλο τέτοιο παράδειγμα είναι η Αίγυπτος.

Αν και η Τουρκία περιβρέχεται από θάλασσα, δεν διαθέτει ισχυρό εμπορικό στόλο ενώ η τουρκική σημαία βρίσκεται πολύ χαμηλά στις διεθνείς αξιολογήσεις. Ποιοι είναι οι κύριοι λόγοι γι' αυτήν την ιδιάζουσα κατάσταση;

Ιστορικά οι Έλληνες, και ειδικότερα οι εφοπλιστές, προέρχονταν από τα νησιά και οι Τούρκοι από τα οροπέδια. Αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίον η ελληνική κυβέρνηση ενθάρρυνε τους πλοιοκτήτες να αγοράσουν τα πλοία τύπου Victory και Liberty που πουλούσε η Αμερική μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αντίθετα, η τουρκική κυβέρνηση την εποχή εκείνη δεν άδραξε την ευκαιρία αυτή, ίσως γιατί οι πλοιοκτήτες δεν την πίεσαν αρκετά, ή ίσως γιατί η κυβέρνηση δεν ήθελε να επωμιστεί ένα υπέρογκο χρέος. Οι καρποί αυτής της κίνησης βοήθησαν την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία να αναπτύξει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως. Μακάρι να είχαμε πράξει το ίδιο. ■





Scenario planning

Let us help you make your day a little easier

For you to benefit 100% from a co-operation with a service provider, scenario planning is a key word. Transit offers you the possibility to plan all your movements from the moment an order confirmation has been placed until delivered onboard. By utilizing our extensive know-how, our comprehensive network and will to identify with your needs, we deliver your spare parts onboard without failure and in the most economical way.

For more information www.etransit.dk. Sales office in Athens: sales@transit-dk.com





Μονόδρομος για τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων είναι η λειτουργία του Μητρώου

Συνέντευξη

του Γιάννη Μίχα, νομάρχη Πειραιά

Οι συνεχείς μεταβολές και αναβολές υλοποίησης των μέτρων που αφορούν την εφαρμογή Μητρώου της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια στην πλήρη απαξίωση μιας σημαντικής οικονομικής δραστηριότητας για την περιοχή του πρώτου λιμανιού της χώρας, υποστηρίζει στη συνέντευξή του ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, ο οποίος για σειρά ετών είχε διατελέσει πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιά.

Με την πολύχρονη ενασχόλησή του στο συγκεκριμένο θέμα, ο κ. Μίχας εκφράζει την αισιόδοξη άποψη για τη λειτουργία του ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού, σημειώνοντας ότι η διαφήμιση και η οργάνωση των επιχειρήσεων του θα αναστρέψουν το κλίμα και ο πλοιοκτήτης θα επανακτήσει την εμπιστοσύνη του προς τον κλάδο.

Η Νομαρχία Πειραιά ποιες πρωτοβουλίες έχει λάβει και ποιες ολοκληρωμένες προτάσεις έχει υποβάλει τόσο στο ΥΕΝ όσο και στο υπουργείο Ανάπτυξης για το μέλλον της ΝΑΖΩΠΕΙ;

Τι ανταπόκριση έχετε μέχρι σήμερα από τους κρατικούς φορείς;

Κατασταλαγμένη άποψη της Νομαρχίας Πειραιά είναι ότι η λειτουργία του Μητρώου επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων αποτελεί μονόδρομο για τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και την αύξηση της απασχόλησης στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Αυτή ακριβώς την άποψη-πρόταση που έχουμε προβάλει αλλά και καταθέσει εγγράφως προς τους αρμόδιους υπουργούς Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, αγωνιζόμαστε να υλοποιήσουμε. Η Διεύθυνση Βιομηχανίας και Ορυκτού Πλούτου της Νομαρχίας Πειραιά έχει ήδη ολοκληρώσει τις διαδικασίες ένταξης στο Μητρώο για 124

επιχειρήσεις. Ωστόσο, από την πλευρά των αρμόδιων κυβερνητικών φορέων δεν μας έχουν σταλεί μέχρι σήμερα για καμία από αυτές το σήμα που προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία και το οποίο αποτελεί «ταυτότητα» για κάθε ενταγμένη επιχείρηση και ασφαλιστική δικλίδα για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

Πιστεύετε ότι η αρνητική πορεία που ακολουθεί τα τελευταία χρόνια η επισκευαστική βιομηχανία πλοίων στην Ελλάδα οφείλεται στις συνεχείς μεταβολές των μέτρων σχετικά με την εφαρμογή του Μητρώου του κλάδου;

Αναμφίβολα, οι συνεχείς μεταβολές αλλά και αναβολές υλοποίησης των μέτρων που αφορούν την εφαρμογή Μητρώου οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια



στην πλήρη απαξίωση μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα, για την περιοχή του Πειραιά, όπως αυτή της ναυπηγοεπισκευής, προσθέτοντας νέες αελίδες στη μακριά λίστα των ανέργων της περιοχής. Για να αποφύγουμε την επιδείνωση της κατάστασης και για να πετύχουμε την εξυγίανση και την ανάπτυξη των εργασιών στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, θεωρούμε ότι επιβάλλεται η επίσπευση των διαδικασιών για τη λειτουργία του Μητρώου...

Πώς πρέπει να αντιμετωπιστούν οι επιχειρήσεις του κλάδου που στερούνται αυτή την περίοδο τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να ενταχθούν στο Μητρώο Επιχειρήσεων, ώστε να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται;

Στις επιχειρήσεις που δεν μπορούν να ενταχθούν στο Μητρώο ο νόμος δίνει το

δικαίωμα να συνεταιριστούν (δυο - τρεις ή όσες επιχειρήσεις το επιθυμούν), ώστε να αποκτήσουν τις προϋποθέσεις ένταξης. Ας μην ξεχνάμε, όμως, ότι το μητρώο το ζήτησαν οι ίδιοι άνθρωποι της Ζώνης, και σήμερα πολλοί από αυτούς δεν το θέλουν. Εμείς αναρωτιόμαστε τι θα γίνει σε τρία χρόνια όταν θα ξανακριθούν οι επιχειρήσεις. Τότε θα ξαναλλάξουμε τα κριτήρια;

Ειδικότερα, πώς μπορεί ο κλάδος να ανακάμψει και πώς θα δημιουργηθεί το κατάλληλο κλίμα, που θα επιτρέψει αφενός στον πλοιοκτήτη να επανακτήσει την εμπιστοσύνη του και αφετέρου η Ζώνη να προσελκύσει εκ νέου τα πλοία;

Η λειτουργία του ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού, η διαφήμισή του, η οργάνωση των επιχειρήσεων του, η ολοκληρωμένη προσφορά του ΒΙ.ΠΑ προς τους πλοιοκτήτες πι-

στεύουμε ότι θα αναστρέψει το κλίμα και ο πλοιοκτήτης θα επανακτήσει την εμπιστοσύνη του προς τον κλάδο, με αποτέλεσμα η Ζώνη να προσελκύσει εκ νέου τα πλοία. Βέβαια, εδώ πρέπει να προσθέσουμε και ένα -ίσως το μεγαλύτερο- κεφάλαιο, που λέγεται εργατικό δυναμικό. Πρέπει να υπάρξει συνεννόηση, σταθερότητα, εργατική ηρεμία για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα και πιστεύω πως το κλίμα θα αντιστραφεί.

Ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος εξαιρείται από τα Περιφερειακά Προγράμματα Ανάπτυξης καθώς και από τα Προγράμματα Ενίσχυσης της Ανταγωνιστικότητας. Υπάρχουν σήμερα οι δυνατότητες για:

- Προσέλκυση κεφαλαίων από άλλες πηγές;
- Εφαρμογή μιας διαφορετικής αναπτυξιακής πολιτικής διαρθρωτικών αλλαγών από πλευράς κυβέρνησης για την αναστροφή της φθίνουσας πορείας;

Βέβαια. Εδώ θα πρέπει να συγχарούμε τους επιχειρηματίες που μετεγκαθίστανται στο ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού χωρίς να υπάρχει δουλειά. Η προσέλκυση κεφαλαίων μάς έχει απασχολήσει πάρα πολύ, δεδομένου ότι, όπως είπατε κιόλας, δεν επιδοτούνται από τα περιφερειακά προγράμματα. Υπάρχει βεβαίως η τεχνολογία, το εργατικό δυναμικό και όπως είπαμε και πιο πάνω θα δημιουργηθεί και η οργάνωση. Πιστεύουμε ότι θα μπορούσαν σύντομα να προσελκυσθούν κεφάλαια από άλλες πηγές όπως ασχολούμαστε με ιστιοπλοϊκά αλλά και λοιπούς τομείς της βιομηχανίας. Εάν αυτά συνοδεύονται και με την πολιτική βούληση για εκχώρηση δουλειάς από την Πολιτεία προς τον κλάδο, πιστεύουμε θα υπάρξει μια ανάκαμψη. Θεωρούμε ότι υπάρχουν δυνατότητες ουσιαστικής υποστήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, μέσα από προγράμματα του υπουργείου Ανάπτυξης χρηματοδοτούμενα από τις δημόσιες επενδύσεις.

Ειδικότερα για το ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού το «όραμα» έγινε σήμερα πραγματικότητα; Και αν όχι, ποια σημεία κωλυσιεργούν, ποια χρειάζονται βελτίωση και ποια άμεση υλοποίηση; Είστε υπέρ της επέκτασης του Πάρκου; Στις προτάσεις σας συναντάτε δυσκολίες από την Τοπική Αυτοδιοίκηση;

Είναι αλήθεια ότι η δημιουργία ενός οργανωμένου χώρου εγκατάστασης μεταποιητικών μονάδων αποτελούσε μακροχρόνιο όνειρο του επιχειρηματικού κόσμου του Πειραιά. Γι' αυτό από την πρώτη στιγμή στηρίξαμε την πρόταση για δημιουργία του ΒΙ.ΠΑ. αλλά και τις ενέργειες του φορέα διαχείρισης του ΒΙ.ΠΑ. για την επέκταση του Πάρκου σε έκταση 1.200 στρεμμάτων. Η μεγάλη αυτή επέκταση, όπως καταλαβαίνετε, δεν έχει μόνο αναπτυξιακό χαρακτήρα, αλλά και θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση ή και αύξηση των θέσεων εργασίας, με την προϋπόθεση αποδοχής από την Αυτοδιοίκηση και τους φορείς της περιοχής.

Το ΒΙ.ΠΑ. σε ποιους τομείς θεωρείτε ότι θα βελτιώσει την πορεία των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων;

Απώτερος στόχος μας και μετά την επέκταση είναι να καταστεί το ΒΙ.ΠΑ. ένα τεχνολογικό πάρκο, και τι εννοούμε με αυτό:

1. Να λειτουργεί με το πιο προηγμένο σύστημα τηλεπικοινωνιών.
2. Να υπάρχει σύνδεση εκπαίδευσης - βιομηχανίας.
3. Να διοργανώνεται στο ΒΙΠΑ η έκθεση «Ποσειδώνια».
4. Ο πλοιοκτήτης να επισκέπτεται το πάρκο και να τελειώνει τις δουλειές του χωρίς καμία άλλη μετακίνηση.

Θα μπορούσαμε να προσθέσουμε και άλλα πολλά, απλώς πιστεύω ότι όλα αυτά θα φέρουν την άνοιξη στις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις. Γι' αυτή την άνοιξη παλεύουμε μέσα από τη δυναμική παρουσία μας στο διοικητικό συμβούλιο της ΒΙΠΑΣ Α.Ε. ■



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



- ABSOLUTE SAFETY IN SHIP HOISTING OF ALL TYPES AND SIZES, UP TO 46m IN LENGTH.
- SERVICE WITHOUT TIME CONSTRAINTS.
- PUNCTUAL AND HIGH QUALITY REPARATION SERVICES.
- EXPERIENCED AND SPECIALIZED TECHNICAL SUPPORT.



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106
188 63 PERAMA PIRAEUS

TEL: 210 4410 182 / 4020 256, FAX: 210 4020 262
e-mail: halura@hol.gr



πηγεία. Παράλληλα, η κρατική στήριξη των ναυπηγείων των χωρών τους ήταν σημαντική ενώ στην Ελλάδα ήταν ανύπαρκτη. Έτσι οι δουλειές έφυγαν και έμειναν σε εμάς όσες δεν είχαν λόγους να πάνε σε φτηνότερες περιοχές γιατί το κόστος μεταφοράς ήταν μεγαλύτερο.

Οι επιχειρηματίες της Ζώνης πώς αντέδρασαν;

Το 1999 δημιουργήσαμε μια επιτροπή, η οποία λειτουργούσε παράλληλα με το διοικητικό συμβούλιο της ένωσης, με σχεδόν αποκλειστική ασχολία να επιλύσουμε το ασφαλιστικό. Τα μέλη της επιτροπής επισκέφτηκαν τα συναρμόδια υπουργεία, για να εξηγήσουν την τότε υπάρχουσα κατάσταση στο σοβαρότατο αυτό πρόβλημα που αντιμετωπίζαμε.

Ειδικότερα, υπάρχει μια διακριτική μεταχείριση που ακολουθείται για τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας έναντι ημών, και διευκρινίζω τι εννοώ.

Τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας εργάζονται με την πανελλαδική σύμβαση ενώ η Ζώνη με την τοπική κλαδική σύμβαση. Οι απαιτήσεις των εργαζομένων όλα αυτά τα χρόνια έχουν κάνει υπέρογκη σε κόστος την κλαδική σύμβαση, με αποτέλεσμα να είναι επιβαρυνμένο και το ασφαλιστικό.

Και για να γίνω περισσότερο κατανοητός, σας εξηγώ ότι στη μεν πανελλαδική σύμβαση το εργατικό κόστος (ανά εργαζόμενο) είναι 5.500 δρχ. την ημέρα, στη δε κλαδική το αντίστοιχο ποσό φτάνει τις 11.500 δρχ. και μη νομίζετε ότι ο εργαζόμενος της Ζώνης χαίρει κάποια ιδιαίτερης μεταχείρισης έναντι αυτού

που εργάζεται στα μεγάλα ναυπηγεία. Οι παροχές τόσο στην κοινωνική περίθαλψη όσο και στο συνταξιοδοτικό είναι οι ίδιες. Άρα δεν έχει κανένα αποτέλεσμα το αυξημένο κόστος που πληρώνει στο ΙΚΑ η επιχείρηση της Ζώνης και ο εργαζόμενός της.

Για να μπουν οι βάσεις που θα συντελέσουν στην αναγέννηση του κλάδου πρέπει να γίνουμε ανταγωνιστικοί. Και δεν μπορούμε να γίνουμε ανταγωνιστικοί όταν ένας εργαζόμενος στοιχίζει στην επιχείρηση 22 ευρώ ανά εργατοώρα, από τα οποία ο ίδιος λαμβάνει τα 8 ενώ τα υπόλοιπα πάνε στα ασφαλιστικά ταμεία.

Ως ένωση σε ποια σημεία πιστεύετε ότι πρέπει να δώσει έμφαση η Πολιτεία;

Η νέα κυβέρνηση προέβη στη σύσταση επιτροπής με την ονομασία Ομάδα Εργασίας για Λύσεις Προβλημάτων της Ζώνης και απαρτίζεται από τους γενικούς γραμματείς των υπουργείων Οικονομίας, Απασχόλησης, Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, με προεδρεύοντα το γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, Γεώργιο Βλάχο.

Σκοπός της επιτροπής είναι η εξέταση των προβλημάτων του κλάδου.

Η ομάδα εργασίας κατέληξε σε ορισμένες διαπιστώσεις, ανάμεσα στις οποίες ήταν το βαρύ κόστος του ασφαλιστικού, κατόπιν δε μελέτης κατέθεσε έκθεση διαμόρφωσης πολιτικής ενίσχυσης του κλάδου.



Είναι πλέον καιρός οι εξαγγελίες να γίνουν πράξη

Συνέντευξη

του **Δημήτρη Μεταξά**, προέδρου Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά

Η νέα διοίκηση της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά έχει θέσει στόχο τη λύση των προβλημάτων που έχουν αρχίσει έντονα από το 1992 και αφορούν την προσέλκυση εργασιών, τις υποδομές στο χώρο και το ανταγωνιστικό κόστος.

Παράλληλα, το Δ.Σ. επιζητά να αποδείξει στην κυβέρνηση ότι ο κλάδος πρέπει να ξαναγίνει δημιουργικός και παραγωγικός. Ο νέος πρόεδρος της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά, Δημήτρης Μεταξάς, μας αναλύει τα μέσα που θα χρησιμοποιήσει η νέα διοίκηση για να αλλάξει την αρνητική ρότα για χιλιάδες εργαζομένους.

Κύριε Μεταξά, ως νέος πρόεδρος της ένωσης, ποιους στόχους έχετε θέσει για να αντιμετωπιστούν άμεσα τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις της Ν/Ζώνης Πειραιά-Περάματος;

Στόχος της νέας διοίκησης είναι να λύσει τα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί από το 1992 και αφορούν την προσέλκυση εργασιών, τις υποδομές στο χώρο και το ανταγωνιστικό κόστος. Ελπίζουμε ότι, αν «ακουμπήσουμε» αυτά τα προβλήματα, σίγουρα τα πράγματα θα αλλάξουν. Επιζητούμε να αποδείξουμε στην κυβέρνηση ότι αυτός ο κλάδος πρέπει να λύσει τα προβλήματά του και να ξαναγίνει πόλος έλξης χρημάτων για την ελληνική οικονομία.

Σκεφτείτε ότι, αν ανοίξει το αντικείμενο εργασίας μας, τι έσοδα πρόκειται να εισρεύσουν από τις επισκευές των πλοίων. Κατ' αρχάς, όλες οι επιχειρήσεις που

ασχολούνται με τις επισκευές - μετασκευές είναι περίπου 650, παράλληλα με 1.500 δορυφορικές επιχειρήσεις που απασχολούνται με το ίδιο αντικείμενο, αλλά πάνω από όλα θα απασχοληθούν 12.000 με 15.000 εργαζόμενοι, πλέον της κατανάλωσης που θα δημιουργηθεί από όλους αυτούς που εμπλέκονται στη διαδρομή.

Ποιοι είναι οι λόγοι που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην πορεία του κλάδου; Γιατί αναφέρεται το 1992 ως η χρονιά που ξεκίνησε η αντίστροφη πορεία για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη;

Η αρνητική πορεία της Ζώνης άρχισε όντως το 1992 με την είσοδο του ανατολικού μπλοκ στον κλάδο μας. Τα ανατολικά κράτη είχαν συγκεκριμένο κόστος, με αποτέλεσμα να είναι ασύμφορη η επισκευή - μετασκευή στα ελληνικά ναυ-

Μεταξύ των προτάσεων της έκθεσης είναι:

- Η επιδότηση του ασφαλιστικού βάσει της πανελλαδικής σύμβασης εργασίας, κάτι που στοιχειοθετεί ένα σοβαρό κίνητρο διότι «ρίχνει» το κόστος γύρω στο 25 με 30%.
- Η επιδότηση θέσεων εργασίας. Ας μην ξεχνάμε ότι οι εποχικές επιδοτήσεις που επαναλαμβάνονται 2-3 φορές το χρόνο αγγίζουν τα 45 εκατ. ευρώ (ο κάθε εργαζόμενος παίρνει 735 ευρώ). Τα χρήματα αυτά δεν λύνουν το πρόβλημα, το ζητούμενο είναι να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις για να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας.
- Κρατικές εγγυήσεις για κατασκευή νέων πλοίων ξένων και ελληνικών συμφερόντων.

Επίσης, στην ουσιαστική ενδυνάμωση του κλάδου συντελεί η πρόσφατη εξαγγελία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με κίνητρα και παροχές ενισχύσεων για την ανανέωση του Μεσογειακού στόλου με την προϋπόθεση ότι τα δεξαμενόπλοια έως 3.000 κοχ και φορτηγά πλοία έως 5.000 κοχ να ναυπηγούνται στην Ελλάδα.

Επιπλέον ο κορεσμός των παγκόσμιων ξένων οίκων για νέες ναυπηγήσεις είναι δεδομένος και για αυτόν το λόγο αναζητούνται λύσεις. Μία από τις λύσεις είναι η χώρα μας, που διαθέτει και τις υποδομές για ναυπηγήσεις και τη τεχνογνωσία. Αυτό που δεν διαθέτει είναι η πολιτική συμπαράσταση. Το πρόβλημα για μας τους επιχειρηματίες της Ζώνης παρουσιάζεται όταν ζητηθεί η performance bonds προς τον πελάτη.

Οι επιχειρήσεις μας δεν έχουν τη δυνατότητα να εκδώσουν τη συγκεκριμένη εγγυητική, γιατί η πολιτική της τράπεζας δεν βλέπει θετικά το κομμάτι της κατασκευής στον ελλαδικό χώρο και θεωρεί πως η ναυπηγοεπισκευαστική είναι «καμένο χαρτί». Ζητήσαμε, λοιπόν, να παρέμβει η Πολιτεία απέναντι στις τράπεζες και στο Ταμείο Εγγυοδοσίας Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων για να αντιμετωπίσουν το θέμα θετικά. Επίσης, αν εμείς είχαμε ένα project και ζητούσαμε από ελληνική τράπεζα να μας χρηματοδοτήσει δεν θα το έκανε και για έναν επιπλέον λόγο. Όλες οι επιχειρήσεις, λόγω των χρεοφειλών που έχουν σε ΙΚΑ κ.λπ., δεν διαθέτουν ενημερότητες άρα δεν μπορούν να μπουν σε αυτήν τη λειτουργία. Αν προχωρήσουν σε πρώτη φάση αυτά τα αιτήματα, θα λυθούν τα προβλήματα του χώρου.

Σε ποιες κινήσεις έχετε προβεί για τις επιχειρήσεις που μέχρι σήμερα δεν έχουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να ενταχθούν στο Μητρώο; Ποιος είναι ο αριθμός αυτών των επιχειρήσεων;

Θα δημιουργηθεί τεράστιο πρόβλημα στην περίπτωση που θα λειτουργήσει το Μητρώο με τις προϋποθέσεις που υπάρχουν σήμερα.

Ειδικότερα η ένωση ως θέση λέει «ναι» στο Μητρώο αλλά υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ζητάμε όλες οι επιχειρήσεις που λειτουργούν στο χώρο να ενταχθούν και στα τρία χρόνια να τους δοθούν τα κίνητρα ούτως ώστε να πληρούν τις προϋποθέσεις που τους ζητούνται σήμερα.

Μέχρι σήμερα οι αιτήσεις εγγραφής στο Μητρώο είναι από 654 επιχειρήσεις, εκ των οποίων μόνον οι 124 πληρούν τις προϋποθέσεις, δηλαδή, οι υπόλοιπες είναι εκτός. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι αύριο αν λειτουργήσει το Μητρώο θα γίνει εμφύλιος στον Πειραιά.

Επιπλέον, θεωρούμε ότι όταν εξαγγελείται ένα μέτρο για το χώρο θα πρέπει να υπάρχουν κάποια κίνητρα. Σήμερα το 95% των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη ναυπηγοεπισκευή είναι χρεοφειλημένες στο ΙΚΑ.

Από πού ξεκίνησαν αυτές οι οφειλές;

Το 1992, όπως προείπαμε, υπήρχε αντικείμενο και η κάθε επιχείρηση απασχολούσε 15-20 άτομα για να καλύψει τις ανάγκες της. Ξαφνικά το αντικείμενο χάθηκε. Στην ελπίδα ότι αυτό ήταν κάτι πρόσκαιρο, οι επιχειρηματίες πληρώνανε προσωπικό και προμηθευτές χωρίς να έχουν την οικονομική δυνατότητα να πληρώνουν τα ασφαλιστικά ταμεία. Αυτόματως το ΙΚΑ για κάθε μη πληρωμένη οφειλή χρέωνε την επιχείρηση με 36%. Στην πορεία προσπαθήσαμε να ρυθμίσουμε τις οφειλές, όπου αντιμετωπίζαμε ένα τρικ εντελώς εξωπραγματικό. Δηλαδή, έμπαινε το κεφάλαιο στη μέση, επιπροσθέτως οι τόκοι που είχαν δημιουργηθεί και στην πορεία της 24μηνιας ρύθμισης χρεωνόταν τις τρεχούμενες τοκοχρεώσεις αυτών των 2 ετών επάνω στο νούμερο, ξαναγινότανε αυτό κεφάλαιο και διαιρούσαν διά 24 μήνες.

Αν η επιχείρηση αδυνατούσε να πληρώσει τη ρύθμιση αυτόματως επανερχόταν η οφειλή στο ήδη κεφαλαιοποιημένο νούμερο με συνέπεια ποτέ κανείς να μην προλαβαίνει το νούμερο. Αυτή η λειτουργία έκανε τις επιχειρήσεις να χρωστανε στο ΙΚΑ. Σήμερα λοιπόν για να μπορέσει μια επιχείρηση να μπει στο Μητρώο πρέπει να έχει ασφαλιστική ενημερότητα. Έτσι προτείνουμε να «παγώσουν» οι προηγούμενες οφειλές, να γίνει μηδενική έναρξη επιχείρησης και ισότιμα να ενταχθούν όλες μαζί.

Ζητήσατε προσφάτως την υποστήριξη του πρωθυπουργού. Ποιοι είναι κατά την άποψή σας οι λόγοι που χρονοτριβεί η υλοποίηση των μέτρων στήριξης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας;

Το αρνητικό είναι πως η ναυπηγοεπισκευαστική δεν ελέγχεται μόνον από ένα υπουργείο αλλά από πέντε συναρμόδια υπουργεία. Θεωρώ ότι κανένας από τους αρμόδιους υπουργούς δεν έχει λάβει την πολιτική απόφαση να λύσει το πρόβλημα και ίσως δεν το έχουν αντιμετωπίσει με την πρέπουσα σοβαρότητα. Τη Ζώνη πρέπει να την αντιμετωπίσουν επιχειρηματικά. Μόνον έτσι θα εφαρμόσουν κοινωνική πολιτική, κάνοντας πηγή ζωής τη Ζώνη Περάματος για χιλιάδες κατοίκους και όλα αυτά με μεγάλο όφελος για την εθνική οικονομία.

Είναι πλέον καιρός οι εξαγγελίες να γίνουν πράξη. Εμείς έχουμε ένα σύνθημα: Κάντε πράξη τις εξαγγελίες που έχετε κάνει. Και μόνον αυτές μας καλύπτουν για να κάνουμε μια νέα αρχή στο χώρο.

Ποια είναι η πορεία της θυγατρικής εταιρείας που ίδρυσε ο ΟΛΠ για τη διαχείριση της Ν/Ζώνης;

Κύριος διαχειριστής της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης είναι ο ΟΛΠ.

Και ο ΟΛΠ πρέπει να πάψει να είναι παρατηρητής στο χώρο. Θα πρέπει ως Οργανισμός να βάλει το χέρι βαθιά στη τσέπη και να φτιάξει τους χώρους, να επενδύσει.

Πριν από χρόνια είχαν αποφασίσει όλοι οι φορείς στο να δημιουργηθεί ένας φορέας που θα λειτουργεί αποκλειστικά για το χώρο και θα χειρίζεται όλα τα προβλήματα.

Κάτι παρόμοιο έχει γίνει για το ΒΙ.ΠΑ., που έχει φέρει σημαντικά αποτελέσματα. Άρα, είμαστε υπέρ και κακώς δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα. Έχουν πληρωθεί εκατομμύρια στο παρελθόν για μελέτες και μέχρι σήμερα δεν υπάρχει αποτέλεσμα. ■



Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

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

Model 701

Model 601

Model 501

Model 702

Carmanah

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis
8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436
Email: beluga@otenet.gr

JAMAICA

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



Πιστεύω ότι θα προσελκύσουμε πάλι τους Έλληνες πλοιοκτήτες

Συνέντευξη

του **Θεόδωρου Πιτσιρίκου**, προέδρου KIMI S.A. & μέλους του Δ.Σ. ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού

Η προσπάθεια μετεγκατάστασης της KIMI S.A. στα νέα κτίρια ξεκίνησε από το 1999.

Σήμερα οι εγκαταστάσεις της δεσπόζουν στο Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού, προδιαγράφοντας νέες δυνατότητες και προοπτικές για το μέλλον.

Η εταιρεία KIMI S.A. ιδρύθηκε το 1984 από τον πατέρα των σημερινών ιδιοκτητών, Κυριάκο Πιτσιρίκο, και με κύρια δραστηριότητα την επισκευή πλοίων, την εκτέλεση πάσης φύσεως μηχανουργικών εργασιών καθώς και την κατασκευή πάσης φύσεως μηχανημάτων, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων αυτών. Η εταιρεία σήμερα έχει δώσει έμφαση στην εξειδίκευση της παραγωγής και στο ποιοτικό management. Ήδη η παραγωγή πραγματοποιείται σύμφωνα με το ISO 9001:2000 και με εντελώς καινούργια μηχανήματα. Έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια από μια μικρή βιοτεχνική εταιρεία σε μια βιομηχανική μονάδα, η οποία λειτουργεί σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και παγκόσμιας αγοράς. Η επιτυχής της πορεία βασίζεται στις συνεχείς επενδύσεις σε εξειδικευμένα μηχανήματα και στην εκπαίδευση των στελεχών και εργαζομένων της. Σήμερα, στις νέες εγκαταστάσεις της εταιρείας, 3.000 τ.μ., λειτουργούν τέσσερα τμήματα:

- Τμήμα ατμοστροβίλων (steam turbines).
- Τμήμα συστημάτων τροφοδοσίας μηχανών Diesel (αντλίες, καυστήρες, Governor κ.λπ.).
- Μηχανουργείο για την κατασκευή και επισκευή μηχανολογικών τμημάτων για τη βιομηχανία και ναυτιλία.
- Ποιοτικού ελέγχου των επισκευαζόμενων προϊόντων και εξαρτημάτων.



Με εικοσάχρονη εμπειρία και τεχνογνωσία στη ναυτιλία και με την ολοκληρωτική αναβάθμιση του εξοπλισμού της, σήμερα, η KIMI S.A. έχει αποκτήσει προβάδισμα στο ναυτιλιακό χώρο.

Η εταιρεία μπορεί πλέον να κατασκευάζει και να επισκευάζει με πιο αξιόπιστο και μεθοδικό τρόπο τα παρακάτω ανταλλακτικά μηχανών πλοίων:

- Cylinder Heads.
- Pistons.
- Connecting Rods.
- Crankshafts.
- Bearings.
- Valves.
- Heat Exchangers.
- Electromechanical Parts.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια η KIMI S.A. έχει εισέλθει και στον ενεργειακό τομέα, όπου μπορεί να αναλάβει και να φέρει εις πέρας πολύπλοκα έργα προσφέροντας μοναδικές λύσεις.

Η συνάντησή μας με τον κ. Θόδωρο Πιτσιρίκο, πρόεδρο της εταιρείας, έγι-

νε στα νέα γραφεία, που λειτουργούν εδώ και επτά μήνες, περίπου.

Οι ευκαιρίες που ανοίγονται για τον κλάδο μέσω του ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού είναι πολλές, μας επισημαίνει ο κ. Πιτσιρίκος. «Αλλά οι δυσκολίες που περάσαμε μέχρι να εγκατασταθούμε στο νέο Πάρκο Σχιστού ήταν ακόμα περισσότερες.

Αλλά παρ' όλα αυτά, ξεπερνώντας πολλές αντιξοότητες και με πολλή προσωπική εργασία από την εταιρεία διοίκησης του ΒΙΠΑΣ, ολοκληρώθηκε μεγάλο μέρος των έργων.

Βάσει του νόμου 2545 για τα Βιομηχανικά Πάρκα ήμαστε υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε στην ίδρυση εταιρείας διαχείρισης, κάτι που πράξαμε και η εταιρεία που ιδρύθηκε ονομάζεται ΒΙΠΑΣ Α.Ε.

Η ΒΙΠΑΣ Α.Ε. απαρτίζεται κατά βάσιν από τους οικοπεδούχους και πρόεδρος είναι ο κ. Πολυχρονόπουλος, με αντιπρόεδρο τον κ. Πλατή.

Αυτή η ομάδα αξίζει συγχαρητηρίων, διότι κατόρθωσε σε περιορισμένο χρονικό διάστημα να εγκαταστήσει όλες αυτές τις προαναφερόμενες υποδομές. Αυτή τη στιγμή κτιριακά η κάθε επιχείρηση έχει φτάσει το 70%, δηλαδή στη φάση αποπεράτωσης».



Σε ποια σημεία θεωρείτε, κύριε Πιτσιρίκο, ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, τόσο από την Πολιτεία όσο και από τις επιχειρήσεις;

Η Πολιτεία πρέπει να επικεντρωθεί σε τρεις παραμέτρους. Η πρώτη παράμετρος είναι η δημιουργία υποδομών προκειμένου να υπάρχει αντικείμενο εργασίας. Και όταν λέω δημιουργία υποδομών εννοώ χωροθέτηση της επισκευαστικής ζώνης, κάτι που δεν έχει γίνει ακόμη, προσθήκες δεξαμενών (τουλάχιστον δύο) και διευκόλυνση για την αδειοδότηση επισκευής ενός πλοίου.

Η τελευταία παράμετρος λειτουργεί ως βασικός ανασταλτικός παράγων στην επισκευή ενός πλοίου. Μέχρι σήμερα, για να προχωρήσουμε στην επισκευή, αντιμετωπίζουμε μεγάλη γραφειοκρατία με αποτέλεσμα η όλη διαδικασία να λειτουργεί αρνητικά. Είναι ακατανόητο μια επιχείρηση που είναι καθ' όλα νόμιμη, για ποιο λόγο να χρειάζεται όλο αυτό το χαρτοβαλλείο; Βεβαίως θέλουμε ένα gas free, βεβαίως θέλουμε έναν τεχνικό ασφαλείας αλλά ως εκεί. Από κει και πέρα μια εταιρεία που διαθέτει φορολογική, ασφαλιστική ενημερότητα και άδεια λειτουργίας, τι άλλο χρειάζεται για να μπει σε ένα πλοίο και να κάνει επισκευή; Από τη μια συζητάμε για την ανεργία και τους τρόπους καταπολέμησής της και από την άλλη για να εργαστείς σε ένα πλοίο πρέπει να καθυστερήσεις τουλάχιστον 15 ώρες για να βγάλεις χαρτιά και παραστατικά.

Γίνονται προσπάθειες μέσω των ενώσεων, αλλά μέχρι σήμερα χωρίς κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να θίγουμε είναι τα χρήματα που πληρώνουν οι επιχειρήσεις στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη για τις ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων. Εδώ το πρόβλημα είναι ουσιαστικό. Πρέπει να βρεθεί μια χρυσή τομή που θα προστατεύει και τους εργαζομένους και τις επιχειρήσεις.

Θεωρείτε ότι η μετεγκατάσταση των εταιρειών στο ΒΙ.ΠΑ. θα προσελκύσει εκ νέου τους Έλληνες πλοιοκτήτες;

Ναι, πιστεύω ότι θα προσελκύσουμε πάλι τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Βεβαίως, εδώ στο ΒΙ.ΠΑ. υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων γιατί εκ του αντικείμενου μας είμαστε ανταγωνιστικές εταιρείες. Αλλά αυτός είναι υγιής ανταγωνισμός, μας κρατάει σε εγρήγορση με θετικά αποτελέσματα. Βασικότερο είναι οι επενδύσεις που κάνουμε σε νέο μηχανολογικό εξοπλισμό και, αν τον εκμεταλλευτούμε σωστά, θα μειώσουμε το κόστος παραγωγής και θα βελτιώσουμε την ποιότητα των υπηρεσιών μας. Με αυτό τον τρόπο θα προσελκύσουμε πελάτες. Δεν υπάρχει κάτι άλλο. Οι εγκαταστάσεις μας πλέον είναι σύγχρονες και οι ανθρώπινες συνθήκες εργασίας άριστες.

Δεδομένου ότι η δημιουργία του Πάρκου έγινε για την αναζωογόνηση της ναυπηγοεπισκευαστικής και την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, πιστεύετε ότι υπάρχει ανάγκη επέκτασής του;

Η εταιρεία διαχείρισης του ΒΙΠΑΣ ζητάει την επέκταση του Πάρκου και ήδη έχουν γίνει ορισμένες κινήσεις προς αυτή την κατεύθυνση. Προσωπικώς συμφωνώ απόλυτα. Μόνο σε μια οργανωμένη βιομηχανική περιοχή, μέσα από υγιείς επιχειρήσεις μπορεί να αναπτυχθεί η οικονομία της χώρας. Έχουμε να αντιμετωπίσουμε μια Ευρώπη που είναι κολασμός, έχουμε να αντιμετωπίσουμε το ανατολικό μπλοκ, Ρουμανία, Βουλγαρία, που έχουν μπει κι αυτοί δυναμικά στο χώρο. Πώς θα τους αντιμετωπίσουμε; Με εγκαταστάσεις που δημιουργήθηκαν τυχαία, χωρίς να υπάρχουν οι κατάλληλοι χώροι και οι συνθήκες εργασίας να είναι συχνά επικίνδυνες;

Άρα λέω «ναι» στο Βιομηχανικό Πάρκο και την επέκτασή του. Οι αντίθετες γνώμες καλά κάνουν και υπάρχουν γιατί μας κάνουν πιο δημιουργικούς, αλλά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι οργανωμένες επιχειρήσεις σε βιομηχανικά πάρκα μπορούν με ομαδική προσπάθεια και με σύγχρονα μέσα να διασφαλίσουν την προστασία του περιβάλλοντος, και αυτό έχει αποδειχθεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Επίσης, πρέπει να επισημάνουμε ότι με την επέκταση του ΒΙΠΑΣ, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και κατά επέκταση ουσιαστική συνεισφορά στην οικονομία. Και ρωτάω κάτι άλλο απλό.

Ποιος εργαζόμενος είναι αυτός που δεν θέλει να είναι κοντά στο σπίτι του ο χώρος εργασίας του; Να βρίσκεται σε μια οργανωμένη περιοχή που να πληροί όλες τις προϋποθέσεις; Για παράδειγμα, μπορεί να πάρεις κάποιον εργαζόμενο να τον πας στη Θήβα να δουλέψει; Και τι δουλειά έχει η ναυπηγοεπισκευή με τη Θήβα ή τα Οινόφυτα; Κάποια πράγματα πρέπει να τα δεχθούμε και μέσα σε αυτά είναι και η επέκταση του ΒΙ.ΠΑ.

Ποια είναι τα μελλοντικά σας σχέδια;

Τα μελλοντικά μας σχέδια είναι επενδύσεις, τίποτε άλλο. Γενικότερα βλέπω το μέλλον με αισιοδοξία. Τα πρώτα σημαντικά βήματα για να αλλάξουμε το σκηνικό έγιναν. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρέπει να καταλάβουν ότι κάποια πλοία πρέπει να έρθουν και στη χώρα τους για επισκευή. Αλλά πριν απ' όλα πρέπει να πειστούμε εμείς. Και να είμαστε ξεκάθαροι για το πώς θέλουμε να δουλέψουμε μαζί τους. ■





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

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

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



NATIONAL BANK OF GREECE
www.nbg.gr

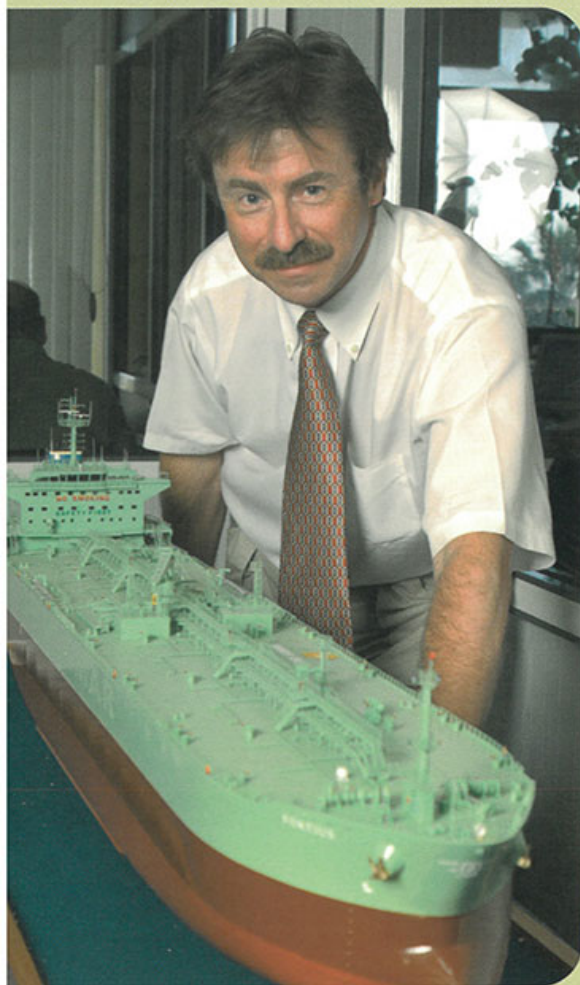
Focus on Shipping

NATIONAL BANK OF GREECE S.A.:

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

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

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



Richard Coxall: Όλες οι βιομηχανίες εμπεριέχουν παράγοντες κινδύνου και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση

Η ναυτιλιακή εταιρεία Aries Maritime Transport Limited έγραψε από τις πρώτες παραγράφους της νέας ιστορίας των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Η Aries Maritime δημιουργήθηκε στις Βερμούδες τον Ιανουάριο του τρέχοντος έτους και ολοκλήρωσε την εγγραφή της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης τον Ιούνιο. Ο όμιλος των θυγατρικών της Aries Maritime που διαθέτουν δικό τους στόλο, λειτουργούσε στο πλαίσιο της επιχειρηματικής διάρθρωσης της ιδιωτικής Aries Energy Corporation Group.

Πριν από την είσοδό της στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά, η Aries Maritime είχε προσανατολίσει τις δραστηριότητές της σε δύο τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, που είναι τα product tankers και τα container ships.

Την επιτυχημένη πορεία της ναυτιλιακής εταιρείας και τη δυναμική ανάπτυξη της μάς αναλύει ο κ. Richard Coxall, Chief Financial Officer.

// Συνέντευξη του Richard Coxall,
Chief Financial Officer, Aries Maritime
Transport Limited

Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος για την εισαγωγή της εταιρείας σας στο συγκεκριμένο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (Nasdaq); θεωρείτε ότι η εισαγωγή της εταιρείας σας θα αλλάξει τη γενικότερη στρατηγική και διοικητική οργάνωσή της;

Για να διευρύνουμε τη βάση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ώστε να αναπτυχθούν οι δραστηριότητές μας, όταν αυτό που μπορούμε να προσφέρουμε σε περισσότερους μετόχους είναι ελκυστικό. Δύο «γερά πόδια» στα οποία μπορούμε να σταθούμε - τόσο ο τομέας των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου όσο και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν να επιδείξουν ισχυρά οικονομικά στοιχεία.

Μια ισχυρή θέση, η οποία θα παρέχει στους μετόχους σημαντική σταθερότητα τζίρου και κερδών μέσω μακροχρόνιας ναύλωσης σε όλα τα πλοία μας και

προνομιακά συμβόλαια διαχείρισης πλοίων με πιστοποιημένους ship managers.

Ευκαιρίες για τους μετόχους, ώστε να επωφεληθούν από την ανοδική τάση στην αγορά, καθώς πολλές από τις τρέχουσες χρονοναυλώσεις μας συμφωνήθηκαν πριν από την αύξηση των ναύλων στη διεθνή αγορά.

Ανάπτυξη με βάση ένα σταθερό επίπεδο ναύλων, καθώς και παροχή δυνατότητας αύξησης των εξαγορών επιπλέον product tankers και container ships. Ποιοτικός στόλος, ο οποίος είναι ευέλικτος και διαθέτει πολλούς τύπους πλοίων, μέσω ενός «μείγματος» διαφόρων μεγεθών πλοίων και στους δυο τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται η Aries Maritime. Η εισαγωγή της εταιρείας στην αγορά Nasdaq της Νέας Υόρκης δεν θα αλλάξει τη στρατηγική της Aries Maritime, η οποία απορρέει από τη μακρόχρονη εμπειρία της διοίκησης της εταιρείας στη

ναυτιλία και στην οικονομία. Η Aries Maritime θα συνεχίσει να εφαρμόζει τη στρατηγική την οποία ακολουθούσε και πριν από την αρχική δημόσια προσφορά μετοχών της:

- Εφαρμογή αυστηρών λειτουργικών προτύπων.
- Λειτουργία στόλου υψηλής ποιότητας.
- Εστίαση ενδιαφέροντος σε πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.
- Σταθερή ταμειακή ροή μέσω μακροχρόνιων ναυλώσεων.
- Διατήρηση καλού ισοζυγίου.
- Ανάπτυξη μέσω εξαγορών.

Η Aries Maritime δημιουργήθηκε στις Βερμούδες τον Ιανουάριο του τρέχοντος έτους και ολοκλήρωσε την εγγραφή της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης τον Ιούνιο. Ο όμιλος των θυγατρικών της Aries Maritime που διαθέτουν δικό τους στόλο, λειτουργ-

γούσε στο πλαίσιο της επιχειρηματικής διάρθρωσης της ιδιωτικής Aries Energy Corporation Group. Έτσι, η Aries Maritime κατέχει άριστα τις προϋποθέσεις λειτουργίας μιας επιχείρησης στο συγκεκριμένο πλαίσιο. Όμως, ήδη παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στη διάρθρωση της εταιρείας, οι οποίες θα συνεχίσουν να αναβαθμίζονται, όπως άλλωστε αρμόζει σε μια εισηγμένη στις ΗΠΑ εταιρεία.

Αρκετές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι δύσπιστες για την εισαγωγή τους στα διεθνή χρηματιστήρια. Από την εμπειρία σας, ποιες είναι οι παράμετροι που οφείλει ένας σύγχρονος πλοιοκτήτης να λάβει υπόψη και να εστιάσει την προσοχή του, μακριά από παραδοσιακές μεθόδους και λογικές;

Για όποιον ενδιαφέρεται να εγγραφεί σε διεθνή χρηματιστηριακή αγορά, τα θέματα που θα πρέπει να εξετάσει πρώτα είναι πολλά. Για εμένα τα κυριότερα είναι τα εξής:

Είστε πρόθυμος και προετοιμασμένος η επιχείρησή σας να λειτουργεί με διαφάνεια στο ευρύ κοινό; Μπορείτε να οργανώσετε σωστά τις τρέχουσες δραστηριότητές σας ώστε να διασφαλίσετε ότι όχι μόνον έχετε τους απαιτούμενους πόρους, αλλά και ότι οι εσωτερικές διαδικασίες πληρούν το νέο θεσμικό καθεστώς στο οποίο θα εισέλθετε; Είστε πρόθυμοι και έτοιμοι, οι επιχειρηματίες σας αποφάσεις να είναι «ανοικτές» προς εξέταση ανά πάσα στιγμή; Ενώ οι επενδυτές δεν θα ήθελαν να αλλάξετε τους παράγοντες στους οποίους στηρίζεται η επιτυχία της εταιρείας σας, ωστόσο θα πρέπει να υποστηρίζετε τις επιχειρηματικές σας αποφάσεις με αποδείξεις βασισμένες σε έρευνες και αναλύσεις, που ίσως δεν αποτελούν μέρος του «επιχειρηματικού δαιμονίου» σας, τουλάχιστον όχι σε τόσο μεγάλο βαθμό.

Πώς αντιδράτε στη διαρκή δημοσιοποίηση των λειτουργιών και διαδικασιών της εταιρείας σας που επιβάλλει η σχετική νομοθεσία που συνεπάγεται από την εισαγωγή σας στη Nasdaq;

Παραδοσιακά, οι ιδιωτικές εταιρείες υλοποιούν τις δραστηριότητές τους με βάση το δικό τους σύστημα αξιών, τις δικές τους διαδικασίες, τα δικά τους συστήματα και τα δικά τους πρότυπα. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία είδαμε στο πέρασμα των χρόνων την αναγκαιότητα μεγαλύτερης τεκμηρίωσης, διατήρησης και ελέγχου αξιοπρεπών επιπέδων των προαναφερθέντων παραγόντων με ομοιόμορφο τρόπο, με τη δημιουργία συνθηκών όπως είναι το International Safety Management (ISM). Παρόμοιες εξελίξεις έχουν προετοιμάσει εταιρείες όπως η Aries Maritime, τις οποίες έχουν πλήρως

ενστερνιστεί, για την είσοδό τους στη δημόσια «αρένα». Κατά την άποψή μου, η σημαντική πρόκληση προς την επιχειρηματική κοινότητα του νόμου Sarbanes-Oxley (SOX) μπορεί να συνδεθεί με την πρόκληση που αντιπροσωπεύει το ISM για την εφοπλιστική κοινότητα.

Η Aries Maritime έχει ήδη αρχίσει την εφαρμογή του SOX, παρά το γεγονός ότι το χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή του από ξένες επιχειρήσεις λήγει το 2006. Ενώ η Aries Maritime, ως ξένος εκδότης μετοχών, δεν είναι υποχρεωμένη να τηρεί σε κάθε λεπτομέρεια τις προϋποθέσεις όσον αφορά τη σύνταξη αναφοράς που χρειάζεται να τηρούν οι εγχώριοι εκδότες μετοχών, η εταιρεία ανταποκρίνεται στα παραπάνω απαιτητικά κριτήρια, αποδεικνύοντας έτσι τη σοβαρότητα με την οποία προσεγγίζει την ευθύνη της έναντι των Αμερικανών μετόχων.

Θα μπορούσε το Χρηματιστήριο της Αθήνας να αποτελέσει εταιρικό στόχο για την άντληση κεφαλαίων; Υπό ποιες προϋποθέσεις θα σκεφτόσασταν μια τέτοια κίνηση;

Στη σωστή φάση της ανάπτυξης της ως δημόσια εταιρεία, η διεύρυνση της πρόσβασης στις μετοχές μιας εταιρείας διαθέτει πλεονεκτήματα. Ωστόσο, η δευτερογενής χρηματαγορά που επιλέχθηκε για το σκοπό αυτό θα πρέπει επίσης να βρίσκεται στην κατάλληλη φάση ανάπτυξης. Ενώ εκδηλώνεται γενικευμένο ενδιαφέρον από τους επενδυτές στο Χρηματιστήριο Αθηνών για επενδύσεις στη ναυτιλία, κατά την άποψή μου, είναι ακόμα ανεπαρκής η ρευστότητα στην αγορά της Αθήνας και νομίζω ότι έχει ακόμα αρκετό δρόμο να διανύσει προτού αλλάξει αυτή η κατάσταση. Ειδικότερα, πιστεύω αυτή τη στιγμή πως ούτε η Aries Maritime ούτε το Χρηματιστήριο Αθηνών βρίσκονται στο σωστό στάδιο ανάπτυξης ώστε να συνεργαστούν.

Πού θα επενδυθούν τα κεφάλαια που θα εξασφαλίσετε από το χρηματιστήριο;

Η Aries Maritime δεν ζήτησε από τους επενδυτές να χρηματοδοτήσουν την αγορά άγνωστων πλοίων. Η εταιρεία συνδύασε τα καθαρά κέρδη από την πώληση των ιδίων μετοχών με το αντίστοιχο ποσό νέου τραπεζικού δανείου, ώστε να αγοράσει δύο container ships για τα οποία ήδη διατηρούσε το δικαίωμα αγοράς και να αποπληρώσει στο σύνολό του το λιγότερο ευέλικτο και υψηλότερου κόστους τραπεζικό της χρέος. Με την κίνηση αυτή, η εταιρεία προχώρησε μπροστά, με έναν αρχικό στόλο 12 πλοίων, ο οποίος διαθέτει τόσο product tankers όσο και container ships. Παράλληλα, ενίσχυσε το ισοζύγιο της μέσω της μείωσης του χρέους της, κάτι που της εξασφάλισε εφελκυστήριο για την ανάπτυξή της.

Θεωρείτε ότι η εισαγωγή της ποντοπόρου στο χρηματιστήριο και η γιγάντωση των ship management εταιρειών θα είναι τα επόμενα μεγάλα κεφάλαια για τη ναυτιλία;

Είναι σίγουρο ότι θα δούμε όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες να εισέρχονται στη δημόσια αγορά και πιστεύω ότι η ιστορία θα δείξει ότι η Aries Maritime έγραψε τις πρώτες παραγράφους της νέας αυτής ιστορίας. Η ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό βιομηχανικό τομέα παγκοσμίως, ο οποίος όμως μέχρι σήμερα δεν εκπροσωπούταν σωστά στις διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές. Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται τα τελευταία χρόνια σε φάση ανάπτυξης και οι ναυτιλιακές εταιρείες έπρεπε να αναπτυχθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να γίνουν ελκυστικότερες σε πιο ευρύ επενδυτικό κοινό. Έχουν γίνει λιγότερο ριψοκίνδυνες, περισσότερο διαφανείς, περισσότερο μακροπρόθεσμες στρατηγικές. Ο εφοπλισμός και η διαχείριση των πλοίων είναι δύο διαφορετικές λειτουργίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αναλαμβάνουν διαφορετικό ρίσκο, η πρώτη σε επίπεδο κεφαλαιακών πρωτοβουλιών και η δεύτερη σε επίπεδο υπηρεσιών. Οι οξυδερκείς επενδυτές αναγνωρίζουν τα προτερήματα του να λειτουργεί ξεχωριστά η πλοιοκτησία από τη διαχείριση των πλοίων. Αυτό θα πρέπει να σημαίνει ότι οι εταιρείες που ασχολούνται καθαρά με τη διαχείριση των πλοίων αντιμετωπίζουν θετικά την αυξημένη κεφαλαιακή βάση των δημόσιων ναυτιλιακών εταιρειών, προσβλέποντας στην περαιτέρω ανάπτυξη των δικών τους δραστηριοτήτων.

Εν τούτοις, οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων θα πρέπει να είναι προετοιμασμένες να χειριστούν το καθεστώς των αναφορών και των κριτηρίων εταιρικής διακυβέρνησης στο οποίο υπάγονται και οι εισηγμένοι στις διεθνείς χρηματαγορές πελάτες τους. Για τις μεγάλες εταιρείες ship management, των οποίων οι δραστηριότητες είναι συχνά «διασκορπισμένες» σε διάφορα γεωγραφικά σημεία, αυτό μπορεί να αποδειχθεί δύσκολο και χρονοβόρο. Επίσης, η διαχείριση πλοίων είναι μια δουλειά που απαιτεί παρακολούθηση επί 24ώρου βάσεως, όπου το «μεγαλύτερο» δεν σημαίνει απαραίτητα και «καλύτερο». Στη Magnus Carriers Corporation, η Aries Maritime βρήκε μια εταιρεία παροχής υπηρεσιών ship management, το μόνιμο της οποίας «Αρκετά μεγάλοι για να αναλάβουμε τη δουλειά, αρκετά μικροί για να ενδιαφερόμαστε», νομίζω ότι περιγράφει με τον καλύτερο τρόπο το σωστό ship manager.

Η ναυτιλία είναι μια επισφαλής επιχειρηματική δραστηριότητα, εντούτοις οι ναυτιλιακές εταιρείες με την εισαγωγή τους στα



διεθνή χρηματιστήρια ζητούν την αρωγή των επενδυτών. Θεωρείτε ότι υπάρχει μια αντικρουόμενη λογική στο θέμα αυτό;

Όλες οι βιομηχανίες εμπεριέχουν παράγοντες κινδύνου και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση. Όπως και με τις επενδύσεις σε άλλες βιομηχανίες, υπάρχει ένα φάσμα ρίσκου. Αυτό που θα πρέπει να καταλάβουμε είναι τα συγκεκριμένα ρίσκα.

Ένας από τους λόγους για τους οποίους όλες οι εταιρείες που θέλουν να εγγραφούν στις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ πρέπει να παρουσιάσουν έκθεση, είναι για να αναγνωρίσουν αυτά ακριβώς τα ρίσκα. Οι χρηματιστορίες της Σκανδιναβίας και της Άπω Ανατολής, ιδιαίτερα, εδώ και καιρό «φιλοξενούν» ναυτιλιακές μετοχές και οι βασικοί επενδυτικοί φορείς στις ΗΠΑ έχουν αρχίσει να αποκτούν σημαντι-

επενδυτές έναν υψηλό βαθμό «προβλεψιμότητας» και καθιστώντας την εταιρεία ελκυστικότερη συγκριτικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες που προσανατολίζονται στην αγορά spot.

Υπάρχει κάποια πρόθεση της εταιρείας να επενδύσει τα κεφάλαια που θα εισέλθουν σε άλλους τομείς της οικονομίας και ειδικότερα σε κάποιες ελληνικές βιομηχανίες ή υπηρεσίες;

Πολύ πριν από την είσοδό της στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά, η Aries Maritime είχε προσανατολίσει τις δραστηριότητές της σε δύο τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας προκειμένου να αποκτήσει δυο «γερά πόδια» στα οποία να μπορεί να σταθεί.

Η στρατηγική της αποβλέπει στο να παραμείνει προσηλωμένη στους τομείς των product tankers και των container ships. Η Aries Maritime αναπτύσσει πολλές δραστηριότητες στους δυο αυτούς τομείς, με πλοία που ανήκουν σε τρεις διαφορετικές υποκατηγορίες σε κάθε έναν από τους προσαναφερόμενους τομείς. Αν και δεν επενδύει απευθείας στην ελληνική οικονομία, επιλέγοντας την Ελλάδα ως βάση των δραστηριοτήτων της, η Aries Maritime συμβάλλει έμμεσα στην εγχώρια οικονομία.

Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος που η έδρα σας είναι ακόμα στην Ελλάδα αν και η διοίκηση και κυρίως η δραστηριότητα της εταιρείας είναι διεθνής;

Ο στόλος της Aries Maritime μπορεί να δραστηριοποιηθεί οπουδήποτε στον κόσμο. Ποια αποτελεσματικότερη διαχείριση αυτής της πραγματικά διεθνούς επιχείρησης, από αυτή η οποία καλύπτει στο σύνολό του ένα φάσμα ωραρίου, την Ανατολή και τη Δύση. Μπορούμε να ασχοληθούμε με τις δραστηριότητές μας στην Άπω Ανατολή το πρωί και με τις αμερικανικές επαφές μας το απόγευμα. Η Ελλάδα παραδοσιακά έπαιξε το ρόλο του «οικοδεσπότη» στους «παίκτες» της ναυτιλιακής βιομηχανίας, προσφέροντάς τους τόσο οικονομικά όσο και γεωγραφικά πλεονεκτήματα.

Ο στόλος σας είναι μεικτός. Ποια τα οφέλη και ποιες οι δυσκολίες από την κοινή διαχείριση πλοίων με διαφορετική εξειδίκευση;

Οι δύο τομείς στους οποίους επενδύει η Aries Maritime έχουν πολύ διαφορετικά οικονομικά χαρακτηριστικά. Κατά την άποψή μας, αυτό είναι ένα πλεονέκτημα. Το αντίστοιχο του ρητού «η ποικιλία είναι το αλατοπίπερο της ζωής» για τη ναυτιλία είναι το «η διαφοροποίηση διευρύνει το ρίσκο». Η Aries Maritime ηθελήμενα δεν έχει «όλα τα αυγά

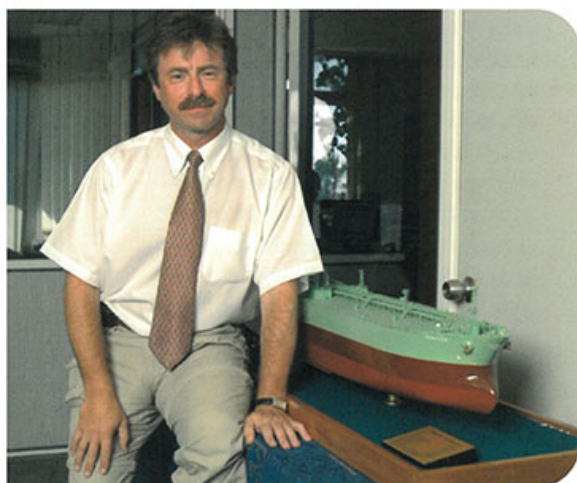
της σε ένα καλάθι». Η διαφοροποίηση δεν αφορά μόνο το μέγεθος των πλοίων στους δυο τομείς, αλλά και τους όρους των ναυλώσεων. Η διαχείριση διαφορετικών τύπων πλοίων αποτελεί μια απαιτητική δουλειά και λόγω αυτού, αλλά και για άλλες οικονομικές αιτίες, η Aries Maritime αναθέτει τη διαχείριση της λειτουργίας του στόλου της σε άλλη εταιρεία. Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα των εταιρειών διαχείρισης πλοίων είναι η ικανότητά τους να διαχειρίζονται διαφορετικά πλοία κάτω από μία στέγη.

Πότε είναι επιτυχημένη η είσοδος μιας ναυτιλιακής εταιρείας στο χρηματιστήριο;

Η επιτυχία μετριέται με διαφορετικούς τρόπους από τα διάφορα εμπλεκόμενα στην εισαγωγή μιας εταιρείας στο χρηματιστήριο μέρη. Όταν μια εταιρεία διαθέτει προς πώληση ένα ποσοστό της ιδιοκτησίας της, η επιτυχία, στα μάτια της εταιρείας, μετριέται βασικά από το αν η πώληση εξασφάλισε μια δίκαιη τιμή ή όχι. Το ένα μέρος αυτής της εξίσωσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες αφορά τα «χειροπιαστά» στοιχεία (αξία στόλου / εισορή κεφαλαίων) και τα «μη χειροπιαστά» στοιχεία (την επιχειρηματική διορατικότητα της διοίκησης). Η τιμή της μετοχής θα πρέπει να ξεπερνά την αξία των «χειροπιαστών» στοιχείων, αν και αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί υπεραπλουστευμένο, καθώς την τιμή της μετοχής επηρεάζουν και άλλοι παράγοντες τους οποίους δεν μπορεί να ελέγξει η εταιρεία. Η απόδοση μιας εταιρείας σε σχέση με τις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες είναι ένα άλλο στοιχείο το οποίο χρησιμοποιούν οι αναλυτές, παρά το γεγονός ότι δεν υφίστανται δυο όμοιες εταιρείες, όπως δεν υπάρχουν δυο ίδιοι άνθρωποι!

Ποιο μοντέλο ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας εισηγμένης σε διεθνές χρηματιστήριο θα θέλατε να ακολουθήσετε, να αποτύχετε ή να βελτιώσετε;

Ο ισχυρισμός της Aries Maritime πως είναι μοναδική ανάμεσα στις εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες είναι σωστός, με δεδομένο το στόλο της αλλά και την «προβλεψιμότητα» για τον τζίρο της μακροπρόθεσμα. Υπό αυτό το πρίσμα, ακόμα και αν βλέπαμε κάποιο όφελος στο να ακολουθήσουμε τους άλλους, πού θα έπρεπε να στραφούμε για το σκοπό αυτό; Σκοπεύουμε να βελτιωθούμε σύμφωνα με ό,τι έχουμε ήδη πετύχει. Η αύξηση του κύκλου εργασιών μας είναι ήδη εξασφαλισμένη από τις υπάρχουσες ναυλώσεις και από την ικανότητα να επεκτείνουμε το στόλο μας μέσω σημαντικών πιστώσεων από ομάδα μεγάλων διεθνών τραπεζών. ■



κή εμπειρία όσον αφορά τους παράγοντες κινδύνου του ναυτιλιακού τομέα, έτσι ώστε να επιτυγχάνουν τη σωστή αναλογία ρίσκου/ανταμοιβής για τα χαρτοφυλάκιά τους.

Οι διαχειριστές των χαρτοφυλακίων των θεσμικών επενδυτών, που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των μετόχων ναυτιλιακών εταιρειών στις ΗΠΑ, αποδεικνύονται μια πολύ ενημερωμένη ομάδα ανθρώπων όσον αφορά τις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, ένα βασικό παράγοντα της πορείας των θαλάσσιων μεταφορών. Άλλοι τομείς που εκπροσωπούνται πολύ καλύτερα στην αγορά, όπως για παράδειγμα ο τομέας του real estate, χαρακτηρίζονται από αστάθεια, ένα χαρακτηριστικό που αποτελεί και το βασικό λόγο εξ αιτίας του οποίου οι ναυτιλιακές εταιρείες διατάζουν να δραστηριοποιηθούν στις χρηματοοικονομικές αγορές.

Η Aries Maritime διαθέτει συγκεκριμένη προσέγγιση ενάντια στο ρίσκο, η οποία επικεντρώνεται στην εξομάλυνση των διακυμάνσεων, δίνοντας στους



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



Μικρά δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και χημικών

Του Βασίλη Γαλανομάτη, μηχανολόγου-ναυπηγού,
διευθυντή του τμήματος Ναυπηγήσεων της George Moundreas & Company, S.A.



Πρόσφατες ναυπηγικές παραγγελίες

Ως βασικό στέλεχος της George Moundreas & Company, S.A., αλλά και σαν άτομο που, σε στενή συνεργασία με το αρμόδιο επιτελείο της εταιρείας μας, έχει παίξει σημαίνοντα ρόλο στην ανέλιξη των σχετικών πραγμάτων, αισθάνομαι ότι οφείλω, τόσο στον κύκλο των πελατών μας αλλά και στην ευρύτερη πειραϊκή ναυτιλιακή κοινότητα, κάποιες «εξηγήσεις», ίσως διευκρινίσεις, που αφορούν στη σχετικά πρόσφατη στροφή μιας σημαντικής μερίδας αξιόλογων Ελλήνων εφοπλιστών στα μικρά δεξαμενόπλοια, έναν κλάδο της ναυτιλίας που, με ελάχιστες εξαιρέσεις, μέχρι πρότινος παρέμενε έξω από το χώρο ενδιαφέροντος του ελληνικού εφοπλισμού.

Γιατί και πώς συνέβη η εν λόγω στροφή; Μια, πρόχειρη μάλλον, εξήγηση αποδίδει τη στροφή στη δέσμευση των ναυπηγικών κλινών όλων των μεσαίου και μεγάλου μεγέθους ναυπηγείων μέχρι και χρονικού ορίζοντα τριών ετών και τον, ως εκ τούτου, αποκλεισμό των Ελλήνων εφοπλιστών από την παραγγελία σκαφών των λεγομένων «συμβατικών» τύπων (tankers άνω των 40.000 dwt, bulkcarriers όλων των κατηγοριών και μεγεθών κ.λπ.). Περιγράφεται, δηλαδή, το σχετικό ενδιαφέρον σαν εξ ανάγκης καταφυγή, προκειμένου να αποφευχθεί η επενδυτική απραξία, και μάλιστα σε χρονική συγκυρία με την, λόγω υψηλής ναυλαγοράς, πολύ καλή ταμειακή κατάσταση (cash flow) της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Δεν νομίζω ότι η εκτεθείσα άποψη αποτελεί μια πειστική εξήγηση ή, στην καλύτερη περίπτωση, «πλήρη» εξήγηση. Στον ένα και πλέον αιώνα της ακμής του υπό τη νέα πραγματικότητα της «ατμοκίνητης» ναυσιπλοΐας, ο ελληνικός εφοπλισμός έχει ήδη δώσει λαμπρά δείγματα της ικανότητάς του να ελίσσεται, να ανοίγει νέους δρόμους και να παρεισφρεί σε τομείς που μέχρι τότε εθεωρούντο «φέουδο» τρίτων.

Κατά τη γνώμη μου, που αποτελεί, νομίζω, και γενική πεποίθηση των στελεχών της εταιρείας μας που διαμορφώνει και τη σχετική επιχειρηματική πολιτική της, το ενδιαφέρον των Ελλήνων για σχετικά μικρά δεξαμενόπλοια (5.000-15.000 dwt) με μεγάλη ευλυγισία ως προς τον τύπο των μεταφερομένων φορτίων και με πλήρη συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφαλείας ανθρώπινης ζωής, φορτίων και προστασίας περιβάλλοντος, είναι λογική συνέπεια μιας ήδη διαμορφωμένης αντίληψης ότι:

- 1) Η υπάρχουσα χωρητικότητα είναι ήδη πεπαιλωμένη και αδυνατεί να ανταποκριθεί στις ως ανωτέρω εκτεθείσες απαιτήσεις και



- 2) Οι ανάγκες σε προϊόντα πετρελαίου και χημικών καθώς επίσης και άλλων ειδικών φορτίων όπως τα «vegetable oils» σε παγκόσμια κλίμακα συνεχώς επεκτείνονται με συνέπεια την αδυναμία κάλυψης των μεταφορικών αναγκών, ιδίως αν ληφθεί υπ' όψιν και η αναγκαστική απόσυρση μεγάλου ποσοστού των εν υπηρεσία (παλαιών και αντι-οικονομικών) πλοίων.

Διαφαίνεται, λοιπόν, ως συμπέρασμα των παραπάνω, ότι όχι μόνο το παλαιό πλοίο πρέπει σύντομα να αποσυρθεί, αλλά και ότι η απλή αντικατάστασή τους με νέα δεν συνιστά μίαν επαρκή λύση του «προβλήματος», αφού η προβλεπόμενη αύξηση της ζήτησης υπερβαίνει κατά πολύ την τρέχουσα κατάσταση σε αριθμό, όγκο, ποιότητα και ευελιξία αβλαβούς μεταφοράς ευαίσθητων φορτίων.

Αυτήν ακριβώς την προοπτική διαπιστώσαμε, ενστερνιστήκαμε και κάναμε πράξη στην εταιρεία μας. Η γέννηση οιοδήποτε νέου, έμβιου ή μη, δεν είναι μια απλή και ανώδυνη ενέργεια. Και, επί πλέον, απαιτούσε εν προκειμένω την ύπαρξη μιας ικανής «μαίας»! Του υπεύθυνου και πεπειραμένου φορέα που, με όση αποτελεσματικότητα και ασφάλεια οι συνθήκες επιτρέπουν, να ανοίξει το δρόμο και να οδηγήσει όσους τον εμπιστεύτηκαν στο επιθυμητό πέρας.

Πράγματι, οι συνθήκες δεν ήσαν καθόλου εύκολες στην αντιμετώπισή τους. Τα πιο μεγάλα ναυπηγεία σε Κίνα, Κορέα και Ιαπωνία, για πολλούς και διάφορους λόγους το καθένα αλλά με κοινό παρονομαστή τη συγκριτικά χαμηλότερη παραγωγικότητα και το υψηλότερο κόστος για παραγγελίες πλοίων μεγέθους μικρότερου του *rahanax*, ήσαν τελείως απρόθυμα ακόμη και να συζητήσουν απλώς τέτοιες παραγγελίες.

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, όταν και όπου ένας διάλογος ήταν δυνατός, σύντομα απογοήτευαν από την άποψη της ετοιμότητας κατασκευής τέτοιων

πλοίων ή, πολύ συχνά, υπεδείκνυν τιμές που άνετα θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν από απαράδεκτες έως «εξοργιστικές»! Σχετική εξαίρεση αποτελεί η τουρκική ναυπηγική βιομηχανία, που παρ' όλες τις ιδιαιτερότητές της και τα εγγενή προβλήματα, φαίνεται ότι έχει αποκτήσει ικανοποιητική εξειδίκευση στη ναυπήγηση μικρού μεγέθους πλοίων μεταφοράς χημικών, όμως πολύ λίγους Έλληνες υποψήφιοι αγοραστές είναι έτοιμοι να πληρώσουν τις πολύ υψηλές τιμές και πάντα μια τέτοια απόφαση συντρέχει με άλλους ειδικούς λόγους που συνήθως την επιβάλλουν. Έτσι, οι πολύ υψηλές τιμές είναι η κύρια αιτία που ο όγκος των σχετικών συμφωνιών που έχουμε συνάψει είναι περιορισμένος και προφανώς αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες της ελληνικής αγοράς.

Η μακρόχρονη πείρα μας και μια ενδελεχής έρευνα της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς σύντομα μας οδήγησε στον ουσιαστικό αποκλεισμό της Ιαπωνίας, η οποία, στη δική μας τουλάχιστον εκτίμηση, έδειξε υπερβολική εσωστρέφεια, και εν μέρει, της Κίνας όπου, χωρίς τίποτε να αποκλείεται, απαιτείται μεγάλη προσοχή και χρόνος στην επιλογή του από την άποψη της εμπορικής πίστης αλλά και τεχνολογικής ενημερότητας κατάλληλου ναυπηγού που κατ' ανάγκην θα ανήκει, ως ήδη ελέγχθη, στο χώρο των μικρών επαρχιακών (provincial) ναυπηγείων.

Οι δυνατότητες για τη ναυπήγηση στα ανωτέρω ναυπηγεία της Κίνας απλούστερων τύπων μικρών πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου (όπως επίσης και πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου εν γένει) προσφέρονται προς σύναψη σχετικών ναυπηγικών συμβολαίων σε ελκυστικές τιμές με αντιστάθμισμα πάντα την ανάληψη λελογισμένου επιχειρηματικού κινδύνου. Σε μια ανελιεσόμενη ναυπηγική υπερδύναμη, όπως η Κίνα, δεν αποκλείονται οι δυνατότητες ναυπήγησης ακόμη και εξειδικευμένων πλοίων μεταφοράς παραγώνων πετρελαίου και χημικών σε υψηλή ποιότητα και ελκυστική τιμή, αλ-

λά μόνο προσφάτως έχουν ανακύψει περιορισμένες ευκαιρίες και απαιτείται ιδιαίτερη ετοιμότητα και ενημέρωση για την έγκαιρη δέσμευση των διαθέσιμων ναυπηγικών κλινών, όπου εμφανίζονται. Έτσι ελπίζουμε ότι συντόμως θα εγκαταστήσουμε σχετικές συνεργασίες.

Οι ανωτέρω δυνατότητες, όμως, δεν υπήρχαν πριν από περίπου δύο χρόνια, οπότε οι αναζητήσεις μας οδήγησαν τελικά στην Κορέα ως βασική χώρα τοποθέτησης παραγγελιών για products/chemical carriers 5-15.000 dwt. Πέραν της γνωστής επίδοσης της χώρας στον τομέα των ναυπηγήσεων και του ήδη διαμορφωμένου αναπτυξιακού κλίματος που ευνοεί την αμοιβαία κατανόηση, εκμεταλλευτήκαμε (με την καλή έννοια του όρου) και μια συγκυρία. Αναφέρομαι στην κίνηση των μικρών ναυπηγών και μερικών κατασκευαστών τομέων πλοίων (blocks) με αντικείμενο την είσοδό τους στην παγκόσμια ναυπηγική οικογένεια σε στιγμές που, εκείνοι τουλάχιστον, έκριναν ότι η υψηλή ζήτηση παρείχε πρόσφορο έδαφος ανάπτυξης με στοιχεία, αν όχι «εγγυήσεις», μακροβιότητας. Αν αυτές οι εκτιμήσεις είναι ορθές ή όχι ασφαλώς το προσεχές μέλλον θα δείξει, προς το παρόν αρκεί να σημειώσουμε ότι, στην ενωρίς αυτή φάση, η κίνηση βρήκε ανταπόκριση.

Ο αριθμός των παραγγελιών που οριστικοποιήθηκαν ή βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο οριστικοποίησης, μαρτυρεί του λόγου το ασφαλές. Και με μία αξιολογή εξαίρεση που αφορά σε μεγάλα bulkcarriers και MR Tankers, ο μεγάλος αριθμός και όγκος των παραγγελιών αποτελείται από μικρά δεξαμενόπλοια τύπου product/chemical tankers, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων με τη δική μας διαμεσολάβηση.

Αυτή ακριβώς η ιδιότητά μας αλλά και η εν πολλοίς κατανοητή επιθυμία πολλών πελατών μας για αποφυγή υπερβάλλουσας δημοσιότητας με αποτρέπει από την παράθεση ακριβών δεδομένων. Μπορώ όμως να αποκαλύψω ότι ο λόγος γίνεται για περίπου 50 μονάδες, μερικές εκ των οποίων βρίσκονται ήδη σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής (τα δύο πρώτα πλοία παραδίδονται εντός του τελευταίου τριμήνου του 2005), δεδομένου ότι τα



πρώτα ναυπηγικά συμβόλαια υπεγράφησαν προ περίπου 20 μηνών ενώ, για τις πιο πρόσφατες περιπτώσεις, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές επίκειται η υπογραφή τους. Πράγμα που σημαίνει ότι, 20 μήνες μετά τις πρώτες πράξεις, η ζήτηση διατηρεί τη δυναμική της.

Δεν ήταν ούτε είναι το εγχείρημα τόσο εύκολο. Ανεξάρτητα από το οικονομικό και τεχνολογικό υπόβαθρο των μικρών ναυπηγείων και των πρώην κατασκευαστών τομέων πλοίων που αναπτύχθηκαν σε ολοκληρωμένα κατασκευαστικά ναυπηγεία, ανεφάνησαν πολλά και, μερικές φορές, διασπιλύτα προβλήματα οικονομικού και τεχνολογικού χειρισμού. Τα πρώτα με έμφαση στη συμβατικές δέουσες και έγκαιρη έκδοση των σχετικών τραπεζικών εγγυήσεων («Refund Guarantees») από την πλευρά των ναυπηγών που, σε πρώτο πλάνο, αντιμετώπιζαν κάποια δυσπιστία εκ μέρους των εντοπών

τραπεζών ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων. Παράλληλα, η σχετική απειρία περί την οργάνωση της παραγωγής και την παραγγελία μηχανημάτων και εξαρτισμού, δημιουργούσε αμφιβολίες ως προς ποιότητα και χρόνο παράδοσης. Και όλα αυτά σε στιγμές εξάρσης του ναυπηγικού έργου και υπερβολικού φόρτου για τους υπερβολάβους, που φυσικό ήταν να ικανοποιήσουν κατά προτίμηση τους παλαιούς, μεγάλους και πιστούς πελάτες τους.

Απρόβλεπτος εν πολλοίς και αντίστος παράγων υπήρξε η εν τη εξελίξει της όλης διαδικασίας σταδιακή άνοδος της τιμής του ναυπηγικού χάλυβος και, εν συνεχεία, των μηχανημάτων και εξαρτισμού, που είχε σοβαρές επιπτώσεις στο χειρισμό του όλου project, όπως στην προηγούμενη παράγραφο αναφέρεται. Ειδικά όσον αφορά στην Κορέα, η διακύμανση της συναλλαγματικής ισοτιμίας won και δολαρίου ήλθε να επιτείνει το πρόβλημα...

Με ελάχιστες εξαιρέσεις, οφείλω να τονίσω τις ιδιαίτερες προσπάθειες των ναυπηγείων για την αντιμετώπιση των σχετικών πάσης φύσεως προβλημάτων που είχαν αποτέλεσμα την οριστικοποίηση της πλειονότητας των σχετικών παραγγελιών και την εν συνεχεία ομαλή εξέλιξή τους. Εδώ όμως θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι καθοριστικά συνέτεινε σε αυτό και η εκπληκτικά υψηλή συναντιληψη των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών, που, στο πλαίσιο μιας ορθής αξιολόγησης των πραγμάτων και επίδειξης μελετημένης ευελιξίας, ενίοτε έφθασε μέχρι και στην προς τα άνω αναθεώρηση της συμβατικής τιμής ναυπήγησης, προβάλλοντας έτσι μία ακόμη πλευρά του ελληνικού ναυτιλιακού «δαιμονίου».

Είθισται να κλείνει ένα άρθρο του περιεχομένου του παρόντος με κάποιες μελλοντικές προβλέψεις. Το εγχείρημα εν προκειμένω παρουσιάζει πολλές και ανυπέρβλητες δυσκολίες. Λόγω του μεγέθους του πλοίου και του αντικείμενου της μεταφοράς, η σχετική δραστηριότητα αναπτύσσεται σε πλήθος τοπικών αγορών με εκάστη εξ αυτών αναπτύσσουσα ιδιαιτερότητες, η προσέγγιση στις οποίες απαιτεί εξ ίσου εκ του σύννεγγυς επαφή και ανάλυση. Παράλληλα, το πλήθος και η ποικιλία των σχετικών φορτίων απαιτεί πολλαπλότητα μεθόδων έρευνας που μόνο σε μια εξειδικευμένη μελέτη είναι δυνατόν να εύρει κανείς.

Ενθαρρυνόμενοι από τα συμπεράσματα τέτοιων μελετών αλλά και από την εν γένει εξέλιξη της ζήτησης προϊόντων του είδους σε παγκόσμιο πλαίσιο, έχουμε τη γνώμη ότι υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης του τομέα, χωρίς αυτό, βεβαίως, να σημαίνει ότι η σχετική δραστηριότητα του τομέα ναυπηγικών παραγγελιών μπορεί να εκτείνεται εσαεί. Η ιστορία διδάσκει ότι έρχεται ημέρα σταθεροποίησης των πραγμάτων, οπότε οι εγκαίρως μεριμνήσαντες θα απολαύσουν τους καρπούς των συνετών πράξεών τους με τους υπολοίπους εκτός νυμφώνος ή σε αναζήτηση άλλων τομέων δράσης.

Γνωρίζουμε επίσης τις εκ μέρους ορισμένων, ξένων ιδίως, ναυτιλιακών συγκροτημάτων που ειδικεύονται στη μεταφορά πετρελαιοκινών προϊόντων και χημικών (products & chemicals) προβαλλόμενες επιφυλάξεις ως προς τη σκοπιμότητα της περαιτέρω ανάπτυξης του τομέα και λυπούμαι που πρέπει να αποδώσω τέτοιες «επιφυλάξεις» σε ιδιότελη κίνητρα και, σε ακραίες περιπτώσεις, σε εμπάθεια.

Δεν θα παραλείψω τη μνεία στις δυσκολίες που δυνατόν να παρουσιάσει η σωστή διαχείριση ενός πλοίου παραγωγών και χημικών, ιδίως για τον πλοιοκτήτη που, παρά τη μεγάλη ναυτιλιακή πείρα του, δεν έχει μέχρι τώρα ασχοληθεί με αυτό. Ο τομέας των παραγωγών και χημικών και η ορθή διαχείριση των πλοίων του είδους δεν υπόσχεται εκλάμψεις πλουτισμού. Παρέχει, όμως, ευκαιρίες αποκομιδής κερδών με κύρια χαρακτηριστικά τη διάρκεια στο χρόνο, τη σχετική σταθερότητα και τη συγκριτικά υψηλότερη απόδοση επενδεδυμένου κεφαλαίου.

Έτσι πιστεύουμε ότι προσφέρουμε κάτι περισσότερο από ό,τι η απλή μεσιτεία θα μπορούσε να προσφέρει... ■

* The Drewry Annual Chemical Market Review & Forecast.

WE FEEL AT HOME IN THE MARITIME WORLD



Instinctive Understanding

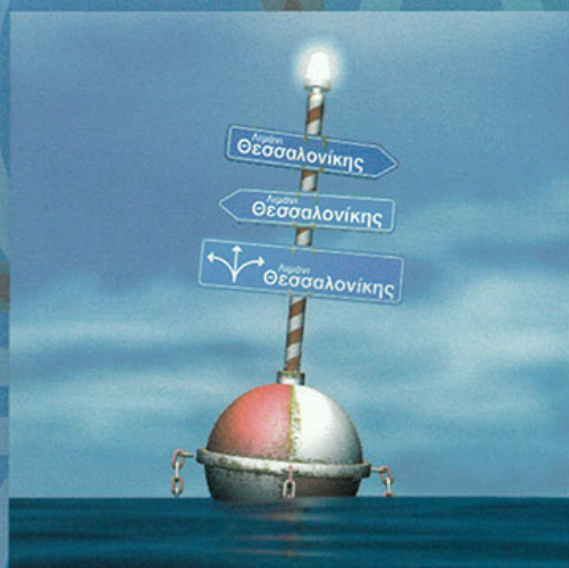
XRTC Limited is a leading financial advisor for shipping investors as well as for maritime finance providers.

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





ΣΤΑΒΑΛΚΑΝΙΑ ΟΛΟΙΟΙΔΡΟΜΟΙΟΔΗΓΟΥΝΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙΤΗΣΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ



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

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

ΑΦΙΕΡΩΜΑ Λιμένες 2006



Πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης χαρακτήρισε τα λιμάνια ως το «μαλακό υπογάστριο» στις προσπάθειες που γίνονται για την προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών στους επιβάτες, προσθέτοντας ότι δεν μπορεί να τα διορθώσει όλα σε ένα χρόνο.

Παράλληλα, το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο των 3 δισ. ευρώ που εξασφάλισε το ΥΕΝ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για να διαμορφωθεί και σε άλλες περιπτώσεις να ολοκληρωθεί η διαδικασία χρηματοδότησης μεγάλου επενδυτικού προγράμματος για τους λιμένες της χώρας στην περίοδο 2005-2015.

Η έρευνα των «Ν.Χ.» αποσκοπεί στο να ενημερώσει τους αναγνώστες για τις σημαντικές εξελίξεις της εθνικής πολιτικής λιμένων, τις προτεραιότητες, την προώθηση έργων και ενεργειών καθώς και τους προγραμματισμούς των νέων διοικήσεων των Οργανισμών Λιμένων.



ΠΕΙΡΑΙΑΣ / ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ / ΒΟΛΟΣ / ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ / ΗΡΑΚΛΕΙΟ / ΚΑΒΑΛΑ / ΛΑΥΡΙΟ / ΠΑΤΡΑ



Συνέντευξη του γενικού γραμματέα Λιμένων
και Λιμενικής Πολιτικής YEN Γεώργιου Βλάχου

Σταθερή επιδίωξη είναι η ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου

Ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του YEN Γεώργιος Βλάχος, στη συνέντευξη που ακολουθεί, μας αναλύει τις σημαντικές εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί σχετικά με την ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος, που αποσκοπεί στην ανάδειξη της χώρας μας σε κέντρο παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών. Ο κ. Βλάχος, αναφερόμενος στο Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο των τριών δισ. ευρώ που εξασφάλισε πρόσφατα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, δηλώνει ότι το YEN προτίθεται να το χρησιμοποιήσει για τη λύση του προβλήματος των λιμένων της χώρας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι δηλώσεις του γ.γ. γύρω από τις τελευταίες εξελίξεις της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωκοινοβουλίου σχετικά με την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σημειώνοντας ότι το YEN υποστηρίζει επί της αρχής και επί της ουσίας την πρόταση οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, πάντοτε όμως υπό όρους και προϋποθέσεις που διασφαλίζουν την κατοχύρωση επαγγελματιών και τη διατήρηση και αύξηση των θέσεων εργασίας.



Μετά την υπογραφή δανειοδότησης με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) που υπέγραψε πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, «δεσμεύτηκε» το ποσόν των τριών δισ. ευρώ. Απομένει να κατατεθούν προς έγκριση στον ΕΤΕπ οι απαραίτητες προτάσεις για έργα από τις διοικήσεις των λιμένων. Σε ποιο εξελικτικό στάδιο βρίσκεται η διαδικασία;

Το Πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα, που υπογράφηκε στις 12 Ιουλίου 2005, στο Λουξεμβούργο, μεταξύ του υπουργού κ. Κεφαλογιάννη και του αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, Gerlando Genuardi, καθορίζει ένα πλαίσιο συνεργασίας των μερών για τη χρηματοδότηση μεγάλου επενδυτικού προγράμματος του YEN για τους λιμένες της χώρας στην περίοδο 2005-2015.

Στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και προκειμένου να προχωρήσουν οι διαδικασίες υπογραφής του Πρωτοκόλλου, είχε αποσταλεί έγγραφο με τους βασικούς στόχους και κατευθύνσεις της εθνικής λιμενικής πολιτικής στην Τράπεζα, ενώ είχε προηγηθεί συνεργασία μεταξύ YEN και ΥΠΟΙΟ για τους όρους και το περιεχόμενο του Πρωτοκόλλου.

Το επενδυτικό πρόγραμμα του YEN, που βρίσκεται σε διαδικασία κατάρτισης, αφορά σημαντικά έργα για την ανάπτυξη των δώδεκα μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, αλλά και αρκετών λιμένων εθνικής και μείζονος σημασίας, συνολικού ύψους 6 δισ. ευρώ. Το πρόγραμμα λαμβάνει υπόψη τις προτεραιότητες της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, όπως επίσης τα στρατηγικά και επιχειρησιακά προγράμματα των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε., τα οποία έχουν συνταχθεί και βρίσκονται σε διαδικασία έγκρισης. Στο πλαίσιο αυτό, το υπουργείο προγραμματίζει την πρόσληψη τεχνικοοικονομικού συμβούλου για την ενεργοποίηση και την πλήρη αξιοποίηση του Πρωτοκόλλου. Τα προς χρηματοδότηση έργα θα πρέπει να εντάσσονται στη φιλοσοφία του Πρωτοκόλλου Χρηματοδότησης Λιμένων και να εμπίπτουν στους στρατηγικούς στόχους και την πολιτική της ΕΤΕ, θα εξετάζονται δε ανεξάρτητα και θα πρέπει να αποδειχθεί η βιωσιμότητά τους. Για κάθε έργο που συνδέεται με την αξιοποίηση του Πρωτοκόλλου θα απαιτείται επιστολή (comfort letter), η οποία έχει ζητηθεί από την Τράπεζα και για το σκοπό αυτό,





στην παρούσα φάση, βρίσκεται σε εξέλιξη συνεργασία υπηρεσιακών παραγόντων του υπουργείου με το ΥΠΟΙΟ σχετικά.

Γενικότερα, πώς ακριβώς σκέφτεστε να προσελκύσετε ιδιωτικά κεφάλαια στα λιμάνια, που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξή τους, και σε ποια φάση βρίσκεται η διαδικασία αυτή;

Σημαντική ώθηση για τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λιμενική βιομηχανία αναμένεται να προκύψει με την αξιοποίηση του πρόσφατου νόμου για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στη διαμόρφωση του οποίου το ΥΕΝ συνέβαλε στον τομέα αρμοδιότητάς του. Οι λόγοι που οδηγούν προς αυτή την κατεύθυνση είναι ότι οι συμπράξεις δεν αφορούν μόνο στη μείωση των κρατικών δαπανών για την εκτέλεση των έργων, αλλά συνδέονται με την καλύτερη διαχείριση, την καλύτερη ποιότητα κατασκευής των έργων, το συντομότερο χρόνο εκτέλεσής τους, τη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας στο δημόσιο τομέα, ενώ συγχρόνως συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου και δημιουργούν νέες επενδυτικές ευκαιρίες για τους ιδιώτες.

Είναι προφανές πως στο πλαίσιο των περιορισμών της δημοσιονομικής πολιτικής, καθίσταται αναγκαία η συνδρομή του ιδιωτικού τομέα για τη συγχρηματοδότηση, επιχειρησιακή λειτουργία και αξιοποίηση έργων στους λιμένες της χώρας. Το ΥΕΝ, αντιλαμβανόμενο τις προοπτικές και ευκαιρίες που παρέχονται για τους λιμένες από την εφαρμογή της συγκεκριμένης μεθόδου, προχωρεί σε όλα τα μέτρα που θα διευκολύνουν την προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες και θα καταστήσουν δυνατή την εκτέλεση έργων.

Στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος του ΥΕΝ επιδιώκεται, λοιπόν, η ουσιαστική συμμετοχή του ιδιωτικών κεφαλαίων, και η συμβολή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων αναμένεται ότι θα έχει αποτέλεσμα μια εντονότερη εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα. Εξάλλου, μπορούν να αναφερθούν μια σειρά από παραδείγματα επενδυτικών ευκαιριών για τον ιδιωτικό τομέα. Έτσι, για την κάλυψη της σύνδεσης των νήσων, μελετάται η σύμπραξη με ιδιώτες αναφορικά με τη δραστηριοποίηση πλοίων, με στόχο τη μόνιμη σύνδεση λιμένων μεζονος ενδιαφέροντος και λιμένων τοπικής σημασίας. Ακόμη, με τον πρόσφατο νόμο για την ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων, δημιουργούνται κίνητρα προς την ιδιωτική πρωτοβουλία, προκειμένου να συμμετάσχει στη συγχρηματοδότηση σχετικών έργων. Τέλος, σημειώνεται, ότι με πρωτοβουλία του ΥΕΝ έχουν εξασφαλισθεί πόροι 2 εκατ. ευρώ για κρατική ενίσχυση ιδιωτών που θα υλοποιήσουν έργα στον τομέα των ευφυών θαλάσσιων μεταφορών (Ναυτίλος II) και για το σκοπό αυτό έχει υπογραφεί σχετική ΚΥΑ των υπουργών Οικονομίας & Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Μεταφορών & Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μέχρι στιγμής, έχει εκδηλωθεί σημαντικό ενδιαφέρον από ιδιώτες για επενδύσεις, οι οποίες θα προκριθούν στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων και των κατευθύνσεων της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, μέσα από διαφανείς διαδικασίες που προβλέπει η εθνική και κοινοτική νομοθεσία για την επιλογή της πλέον συμφέρουσας λύσης για το ελληνικό Δημόσιο.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας πριν από λίγο καιρό χαρακτήρισε επιτακτική την ανάγκη πρόσληψης ειδικού συμβούλου για την υλοποίηση των έργων στα λιμάνια. Πού στοχεύετε με την πρόσληψη του συγκεκριμένου προσώπου; Ποιο θα είναι το αντικείμενο των υπηρεσιών του; Μήπως επανερχόμαστε σε γραφειοκρατικές συμπληγάδες;

Η πρόσληψη τεχνικοοικονομικού συμβούλου αποβλέπει στην ενεργοποίηση και την πλήρη αξιοποίηση του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου. Τα επενδυτικά προγράμματα και έργα που προγραμματίζονται απαιτούν ενδελεχή και συγκροτημένο σχεδιασμό και συντονισμό, η υψηλή τεχνοκρατική φύση των έργων και των σχετικών διαδικασιών επιτάσσει την επαρκή και αποτελεσματική προετοιμασία σε όλα τα στάδια, από την ωρίμαση των έργων μέχρι την επιλογή τους και την υποβολή των προτάσεων στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων προς χρηματοδότηση.



Τα στοιχεία αυτά, σε συνδυασμό με την τάξη μεγέθους του επενδυτικού προγράμματος και το ύψος των πόρων που έχουν δεσμευθεί από την ΕΤΕ στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου, καθιστούν προφανή την επιτακτική ανάγκη για την πρόσληψη εξειδικευμένου συμβούλου με ικανό δυναμικό, ώστε να υποστηρίξει το ΥΕΝ και να υποβοηθήσει το συντονιστικό όργανο και την ομάδα εργασίας που έχουν συσταθεί στο υπουργείο για το σκοπό αυτό.

Ποιες είναι οι τελευταίες εξελίξεις από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωκοινοβουλίου σχετικά με την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και την αναζήτηση πόρων (225 δισ. ευρώ) για την υλοποίηση 30 έργων για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών; Ως Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, σε ποιες προτάσεις έχετε προβεί προς το Ευρωκοινοβούλιο για να διασφαλιστούν και κατοχυρωθούν οι θέσεις εργασίας;

Οι τελευταίες εξελίξεις είναι ότι, προκειμένου να εξετασθεί για λογαριασμό του Ευ. Κοινοβουλίου η πρόταση οδηγίας που κατατέθηκε τον Οκτώβριο του 2005 από την Ευ. Επιτροπή, κατάρτιστηκε πρόσφατα ένα σχέδιο νομοθετικού ψηφίσματος από τον εισηγητή κ. Georg Jarzembowski, ο οποίος ορίστηκε εισηγητής από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού. Το σχέδιο αυτό προέκυψε μετά και τη δημόσια ακρόαση που πραγματοποιήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 14 Ιουνίου 2005 (στην οποία είχαν προσκληθεί και συμμετείχαν εκπρόσωποι όλων των οργανισμών τους οποίους αφορά η πρόταση), καθώς και γραπτές γνωμοδοτήσεις άλλων οργανισμών και πολυάριθμες επιμέρους συνομιλίες. Οι τροπολογίες που προτείνονται στο σχέδιο αποτελούν τη βάση για τις περαιτέρω διαβουλεύσεις εντός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η σημαντικότερη διαφοροποίηση είναι ότι αποκλείει την έννοια της αυτοεξυπηρέτησης από το σχέδιο.

Το ΥΕΝ παρακολουθεί και συμμετέχει ενεργά στις διαδικασίες και τις συζητήσεις στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε., φιλοδοξώντας να συντελέσει στη διαμόρφωση ενός θεσμικού πλαισίου, κατά τρόπο ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη που μπορούν να αντληθούν υπό τις νέες συνθήκες.

Όπως είναι ήδη γνωστό, το ΥΕΝ υποστηρίζει επί της αρχής και επί της ουσίας την πρόταση οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, πάντοτε όμως υπό όρους και προϋποθέσεις που διασφαλίζουν την κατοχύρωση επαγγελματιών και τη διατήρηση και αύξηση των θέσεων εργασίας.

Από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κατ' επανάληψιν υπογραφισθεί ο πλήρης σεβασμός του υφιστάμενου κοινωνικού και εργατικού κεκτημένου, καθώς και ο ουδέτερος χαρακτήρας της πρότασής της, όσον αφορά τους κοινοτικούς και εθνικούς κανόνες σχετικά με την απασχόληση και τα ζητήματα κοινωνικής πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων για την κατάρτιση, τα επαγγελματικά προσόντα και την ασφάλεια στο εργασιακό περιβάλλον.

Το αρχικό κείμενο της Ευ. Επιτροπής παρέχει τις απαραίτητες ασφαλιστικές δικλίδες για τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας και την κατοχύρωση γενικότερα των εργαζομένων (άρθρο 4 περί κοινωνικής προστασίας, άρθρο 7 § 6 με την πρόβλεψη της «νομοθεσίας του κράτους-μέλους» για τον καθορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ο φορέας παροχής λιμενικών υπηρεσιών έχει δικαίωμα να χρησιμοποιεί προσωπικό της δικής του επιλογής, άρθρο 7 § 3(γ) υπάρχει η πρόβλεψη της τήρησης των κανόνων απασχόλησης και κοινωνικής πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων και των προβλεπόμενων σε συλλογικές συμβάσεις). Επίσης, είναι πολύ σημαντικό πως δίδεται η δυνατότητα στο κράτος-μέλος να θέσει σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις (άρθρο 22) και αυτό δίνει τη δυνατότητα ευελιξίας και ρύθμισης πολλών θεμάτων στο εσωτερικό του κράτους-μέλους. Τα παραπάνω άρθρα έχουν παραμείνει αμετάβλητα και στο σχέδιο νομοθετικού ψηφίσματος που συζητείται αυτήν τη στιγμή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Πρόσφατα ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, παρουσίασε ένα επιχειρησιακό σχέδιο για το λιμάνι του Πειραιά. Εσείς, ως γ.γ. της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, με ποιους τρόπους θα συμβάλετε στην ολοκλήρωση του αναπτυξιακού σχεδίου προκειμένου να καταστεί το πρώτο λιμάνι της χώρας διεθνές ναυτιλιακό και τουριστικό κέντρο;

Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική και περιφερειακή συνοχή.

Σημαντικό ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει, μεταξύ άλλων, και η προσπάθεια της ελληνικής Πολιτείας για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της ναυτιλίας (ΥΕΝ) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων.

Στο πλαίσιο της ως άνω επιδίωξης, έχουν κατά καιρούς ληφθεί και υλο-

με νέα δυναμική
η δυτική πύλη της χώρας
προσφέρει προοπτικές ανάπτυξης



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

naftikachronika.gr

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΠΗΛΥΔΕ 61 • 6-72003 • ΤΗΛ 5.90

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεομείσεις

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



ποιηθεί από κρατικής πλευράς σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά με τη βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής της πόλης.

Ειδικότερα:

Η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά αποτελεί ζήτημα μείζονος σημασίας, που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων.

Πιο συγκεκριμένα, από τις 1.157 εταιρείες του Α.Ν. 89/67 που έχουν υποχρέωση να καταθέσουν στοιχεία δραστηριότητας των γραφείων τους στην Ελλάδα και οι οποίες έχουν αντικείμενο εργασιών τους τη διαχείριση πλοίων και τους τομείς ναυλώσεων και άλλων ναυτιλιακών εργασιών, εισάγονται ποσά τα οποία σε ετήσια βάση ξεπερνούν τα δύο δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ το προσωπικό που απασχολείται σε αυτές ξεπερνά τα 11.000 άτομα.

Πλέον των ανωτέρω, στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το ελληνικό κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδος.

Οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά, παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης.

Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και, είτε αυτόνομα είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες ελληνικές, παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

Σημαντικές εταιρείες ναυτoασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν το ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των ελληνικών συμ-

φερόντων, που η αξία του ξεπερνά τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμούλκησης και ναυαγιάξεων, ναυτικών πρακτορέυσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρελειακής πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια, καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

Η εγκατάσταση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχουν εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς, ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι, η παροχή ολοκληρωμένων, σύγχρονων και ποιοτικά αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχει συνδέσει τον Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές όλου του πλανήτη.

Για τον προβλήτα Ι του ΟΛΠ, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είχε προ καιρού δηλώσει ότι το έργο θα προχωρήσει με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης των ανωδομών και παραχώρησής τους σε ιδιώτες. Εξακολουθεί να υπάρχει αυτό το σχέδιο, και αν ναι, πώς ακριβώς θα προχωρήσουν τα επιμέρους θέματα; (Π.χ., πώς θα επιλεγεί ο ιδιώτης, τι τίμημα θα πληρώνει, τι τιμολόγια θα μπορεί να χρεώνει, ανταγωνισμός με τον υπόλοιπο ΟΛΠ, συνδικαλιστικές αντιδράσεις κ.λπ.)

Στην παρούσα φάση, προχωρούν οι διαδικασίες για την εξασφάλιση δανείου από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για την κατασκευή και την ανάπτυξη των υποδομών των λιμένων της χώρας. Παράλληλα, δρομολογούνται διαδικασίες για την πρόσληψη τεχνικοοικονομικού συμβούλου, ο οποίος θα υποβοηθάει το έργο του ΥΕΝ για όλα τα σχετικά θέματα για την προσέλκυση ιδιωτών. Στο πλαίσιο αυτό θα μελετηθούν όλες οι σχετικές διαδικασίες για τη διευκρίνιση των λεπτομερειών που αφορούν όλα τα επιμέρους θέματα.

Η Ελλάδα εδώ και καιρό παραβιάζει τον κοινοτικό κανονισμό 4055/1986, επιτρέποντας στα λιμάνια να χρεώνουν λιμενικά τέλη που είναι κατώτερα για πλοία εξωτερικού. Πώς σκέφτεστε να εξομαλύνετε την κατάσταση αυτή, ανεβάζοντας τα τέλη πλοίων εσωτερικού ή κατεβάζοντας τα τέλη πλοίων εξωτερικού;

Η κατάσταση αυτή έχει ήδη εξομαλυνθεί στα λιμενικά και δημοτικά λιμενικά ταμεία μειώνοντας τα τέλη εξωτερικού. Όσον αφορά τους Οργανισμούς Λιμένων, το ΥΕΝ σε συνεργασία με το ΥΠΟΙΟ και τους Οργανισμούς, προχωρούν σε σύντομο χρονικό διάστημα στην έκδοση νέων τιμολογίων, χωρίς αυτά να εισάγουν διακρίσεις στο πλαίσιο πάντα της ασκούμενης τιμολογιακής πολιτικής της κυβέρνησης, αυξάνοντας τα τέλη εσωτερικού ή μειώνοντας τα τέλη εξωτερικού κατά περίπτωση.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.



Η ΔΥΤΙΚΗ ΠΥΛΗ
ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ

Υπηρεσίες Υψηλού Επιπέδου • Ανάπτυξη • Προοπτική



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας, Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός, 46-100 Ηγουμενίτσα,
Τηλ.: 26650 99300, Fax: 26650 99330, e-mail: olig@olig.gr



Οργανισμός Λιμένος Πειραιά

Διευθύνων σύμβουλος:
Νίκος Αναστασόπουλος

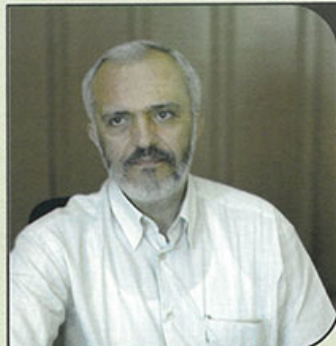


Ο τζίρος του ΟΛΠ Α.Ε. στο έτος 2004 αυξήθηκε κατά 4,5% και ανήλθε σε €148 εκατ. και τα κέρδη προ φόρων σε €21 εκατ.

Ο ρυθμός κερδοφορίας παρουσίασε σχετική κάμψη, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, λόγω αύξησης του κόστους, κυρίως του εργατικού, κατά μεγαλύτερο ποσοστό αυτού των πωλήσεων.

Για το τρέχον έτος αναμένεται πτώση του αποτελέσματος, αφού η απώλεια των πωλήσεων του παρελθόντος Ιουνίου λόγω των εκτεταμένων απεργιών δεν μπορεί συνολικά να αποκατασταθεί.

Εντατικοποιείται, ωστόσο, η υλοποίηση του 5ετούς (2005-09) προγράμματος επενδύσεων, ύψους €180 εκατ. περίπου, το οποίο περιλαμβάνει έργα που αφορούν κυρίως την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας, τη βελτίωση της ποιότητας και την αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού.



Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πρόεδρος: **Χριστόφορος Κουτίτας**
Διευθύνων σύμβουλος: **Ιωάννης Τσάρας**

Παραληφθείσα οικονομική κατάσταση



Όπως διαπιστώθηκε, και τεκμηριώθηκε και από σχετικό μεταγενέστερο έλεγχο, η οικονομική κατάσταση του ΟΛΘ Α.Ε., όπως παρελήφθη από τη νέα διοίκηση, ήταν πολύ καλή. Η εταιρεία, όπως είναι αναμενόμενο σε παρόμοιες εταιρείες, που αποτελούν λειτουργικά κομβικά σημεία διεθνών μεταφορών και τροφοδοτικών αλυσίδων, κάτω από τις σύγχρονες τάσεις εξέλιξης του διεθνούς εμπορίου, παρουσίαζε αυξητικό ρυθμό, κυρίως στην κατεύθυνση διακίνησης των ΕΚ.

Η κερδοφορία της στηριζόταν συμπληρωματικά και στη συνεχή μείωση των δαπανών προσωπικού, από τις συνταξιοδοτήσεις χωρίς αντικατάσταση, και στην ανυπαρξία επενδύσεων σε έργα και εξοπλισμό.

Η αναβολή υλοποίησης των βασικών έργων υποδομών του λιμένα, όπως η επέκταση του βου προβλήτα, και της αξιοποίησης τεράστιων κτιριακών εγκαταστάσεων συνεπαγόταν αυξημένα αποθεματικά.

Προθέσεις και προγραμματισμός της νέας διοίκησης

Η νέα διοίκηση προωθεί πάση δυνάμει θεσμικά ζητήματα, όπως η χρηματοδότηση του βου προβλήτα, που αποφασίστηκε και ανακοινώθηκε από τον πρωθυπουργό στη ΔΕΘ, και η νομική τακτοποίηση των κτιριακών εγκαταστάσεων προς ανακαίνιση και αξιοποίηση (με πρώτα τα κτίρια αποθηκών ΠΑΕΓΑ και επιβατικού σταθμού). Παράλληλα, με στήριξη από το ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας και χρηματοδότηση από την ΕΤΠΕ, στοχεύει στην εντός του 2006 προώθηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού στις κατευθύνσεις:

1. Υλοποίησης της επέκτασης του βου προβλήτα (ΣΕΜΠΟ).
2. Ανακαίνισης και αξιοποίησης των προαναφερθέντων κτιριακών συγκροτημάτων.
3. Ανανέωσης του Η/Μ εξοπλισμού και στο συμβατικό τμήμα του λιμένα και στο ΣΕΜΠΟ.
4. Κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού και γενικότερης προώθησης της τουριστικής ναυτιλίας.

Εξ ίσου σημαντικό με την επέκταση του βου προβλήτα, αναπτυξιακό ζήτημα αποτελεί η υλοποίηση του εμπορευματοκέντρου στο χώρο της δυτικής εισόδου του λιμένα, η οποία προωθείται ως έργο σύμπραξης με τον ΟΣΕ και ιδιώτες, μέσα στο 2006.



Πρόεδρος: **Πέτρος Σούρλας**
Διευθύνων σύμβουλος: **Αλέξης Βαλασσάς**



Μέριμνα και υψίστης προτεραιότητας ζήτημα για το νέο Δ.Σ. του ΟΛΒ Α.Ε., το οποίο ανασυγκροτήθηκε την 12/07/2004, ήταν η διασφάλιση της απρόσκοπτης συνέχισης των έργων που βρίσκονταν σε εξέλιξη στο λιμένα Βόλου και η εξασφάλιση της συνέχειάς τους. Έτσι ολοκληρώθηκε η κατασκευή του καταφυγίου σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο χώρο εμπροσθεν του Τελωνείου Βόλου και ολοκληρώνεται έως και το τέλος του τρέχοντος έτους η κατασκευή δύο κτιριακών συγκροτημάτων στην είσοδο της προβλήτας ΣΙΛΟ, στα οποία θα μεταστεγαστεί η ιχθυαγορά του Βόλου, αλλά και θα δημιουργηθεί νέα εμπορική αγορά στο σύνολο σαράντα καταστημάτων που προορίζονται για διάφορες χρήσεις.

Παράλληλα, συνεχίζονται οι εργασίες κατασκευής του επιβατικού σταθμού (terminal) στην κεντρική προβλήτα, η οποία αποτελεί και την επιβατική προβλήτα του λιμένα, και ξεκίνησαν τα έργα επέκτασής της, ώστε να αποκτήσει συνολικό εμβαδόν 28.000 τ.μ. και κατά συνέπεια δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης τόσο των πλοίων και του επιβατικού κοινού της ακτοπολής όσο και των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται το λιμένα.

Ταυτόχρονα ολοκληρώθηκαν οι εργασίες διαμόρφωσης του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στην προβλήτα ΣΙΛΟ του λιμένα και ήδη έχει προκηρυχθεί μειοδοτικός διαγωνισμός ανάδειξης αναδόχου λειτουργίας του. Τέλος, υλοποιούνται μικρότερης εμβέλειας έργα συγκοινωνιακού χαρακτήρα, που αποσκοπούν στη βελτίωση της σύνδεσης του λιμένος με το οδικό δίκτυο της περιοχής.

Παράλληλα δρομολογούνται σύμφωνα με το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο του ΟΛΒ Α.Ε. έργα πνοής για το λιμένα του Βόλου. Πιο συγκεκριμένα, σχεδιάζεται η κατασκευή της 3ης εμπορικής προβλήτας, συνολικής έκτασης 200.000 τ.μ. περίπου, καθώς και η προμήθεια γερανογέφυρας, η ολοκλήρωση των οποίων θα προσδώσει στον εμπορικό τομέα του λιμένος σύγχρονο προφίλ και επαυξημένες δυνατότητες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευμάτων. Επιπλέον σχεδιάζεται η δημιουργία νέου καταφυγίου σκαφών αναψυχής στο κρηπίδωμα της κεντρικής παραλίας του Βόλου, ώστε σε συνδυασμό με τούτο της περιοχής Τελωνείου να ικανοποιούν πλήρως τις μόνιμες και εποχικές ανάγκες ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής στην περιοχή, παρέχοντας ταυτόχρονα ποιοτικές υπηρεσίες. Επίσης σχεδιάζεται η κατασκευή υπέργειου κλειστού χώρου στάθμευσης στην κεντρική προβλήτα λιμένος, ώστε να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες τόσο των κατοίκων της πόλης όσο και των επιβατών.

Πεποίθηση της διοίκησης είναι ότι σημαντικές συνιστώσες στην ανάπτυξη του λιμένος, πέραν των έργων υποδομής, είναι η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών του, η δημιουργία νέων εκμεταλλεύσεων και η ένταξή του σε ευρωπαϊκά προγράμματα συνδυασμένων μεταφορών όπως οι Θαλάσσιες Λεωφόροι και το «Marco Polo». Για την επίτευξη των σκοπών αυτών ο ΟΛΒ Α.Ε. εφαρμόζει πρόγραμμα διαρκούς συντήρησης και εκσυγχρονισμού του υπάρχοντος μηχανολογικού εξοπλισμού, μελετά με προσοχή τις κινήσεις της για τη δημιουργία νέων εκμεταλλεύσεων συνεκτιμώντας τα νέα δεδομένα που δημιουργεί ο Ν. 3389/2005 περί συμπράξεων δημοσίου & ιδιωτικού τομέα και φροντίζει να έχει ζωντανή παρουσία σε συνεδριακό χαρακτήρα ημερίδες, ώστε να ενημερωθεί για τις ναυτιλιακές εξελίξεις σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Τέλος, παραμένει ενεργό μέλος της Medcruise Association.

Εν κατακλείδι, η διοίκηση του ΟΛΒ Α.Ε., έχοντας ως όραμα την ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου και τη μετεξέλιξή του σε περιφερειακό διαμετακομιστικό κέντρο, δεσμεύεται για την προώθηση της δημιουργίας των αναγκαίων προς τούτο υποδομών, την αναβάθμιση και προμήθεια του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους χρήστες.





Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

Διευθύνων σύμβουλος: **Απόστολος Καμαρινάκης**

Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού, σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό της χερσαίας ζώνης του λιμένος Ηγουμενίτσας, προβλέπονται έργα επέκτασης και βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα, όπως επίσης δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Στόχος της διοίκησης είναι να γίνει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αφετηρία με παράπλευρες δραστηριότητες όπως ο εφοδιασμός πλοίων, η παροχή πετρελαίων σε πλοία και φορτηγά αυτοκίνητα κτλ.

Σημαντική είναι και η ανάληψη ενεργειών για την ανάδειξη του λιμένα και των δυνατοτήτων του στο εξωτερικό και κυρίως στη Βουλγαρία, τα Σκόπια και την Τουρκία.

Εντός των ημερών υπογράφεται το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Πρόκειται για δάνειο συνολικού ύψους 3 δισ. ευρώ, που θα καλύψει ένα μέρος από το συνολικό κόστος έργων (6 δισ. ευρώ), σε ορίζοντα δεκαετίας. Οι όροι χορηγήσεως του δανείου θα είναι ευνοϊκοί, με περίοδο χάριτος τα 7 έτη και διάρκεια δανείου 15 - 25 έτη, είτε σε σταθερό είτε σε κυμαινόμενο επιτόκιο. Έχει το πλεονέκτημα ότι δεν προσμετρείται στο δημόσιο χρέος και δεν απαιτείται η εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου. Για να υπάρξει εκταμίευση, μετά την υπογραφή του πρωτοκόλλου, πρέπει να προηγηθεί αίτημα - μελέτη που να αποδεικνύει τη βιωσιμότητα του συγκεκριμένου σχεδίου και αυτό μπορεί να γίνει με σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου τομέα.

Η β' φάση ανάπτυξης του νέου λιμένα Ηγουμενίτσας έχει βασικό αντικείμενο την εκτέλεση λιμενικών έργων για την ένωση του υφιστάμενου παλαιού λιμένα με την α' φάση του νέου λιμένα.

Τα έργα αυτά συμπεριλαμβάνουν:

- Κατασκευή δακτυλιοειδούς προβλήτας (Finger Pier) για την πλαγιοπρυμνοδέτηση των πλοίων.
- Διαπλάτυνση και εκβάθυνση του διαύλου ναυσιπλοΐας.
- Έργα ακτομηχανικής προστασίας στο ακρωτήριο Δρέπανο.
- Κατασκευή δύο τερματικών σταθμών.
- Απαλλοτριώσεις απαραίτητων εκτάσεων.

Θα κατασκευαστεί τριπολικό εμπορευματικό κέντρο εκφόρτωσης, μεταφόρτωσης και αποθήκευσης ασυνόδευτων εμπορευματοκιβωτίων κατά μήκος της Εγνατίας με τον κεντρικό σταθμό του εντός του λιμένος. Η μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων θα γίνεται με σύγχρονα συστήματα logistics.

Θα διαμορφωθεί κατάλληλα υπάρχων χώρος στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας για τη δημιουργία τερματικού σταθμού αυτοκινήτων (Car terminal).

Στο πλαίσιο της τουριστικής ανάπτυξης θα κατασκευαστούν πέντε μαρίνες σε δήμους της Θεσπρωτίας (Ηγουμενίτσα, Σαγιάδα, Σύβοτα, Πλαταριά και στην κοινότητα Πέρδικας).

Θα αγοραστεί ειδική κατασκευή πλωτού σταθμού στάθμευσης αυτοκινήτων και θα εγκατασταθεί στο παλαιό λιμάνι της πόλης, που παραμένει ανεκμετάλλευτο.

Στον παραπάνω χώρο θα κατασκευαστεί κτίριο πολλαπλών χρήσεων (κινηματογράφος, εκθεσιακός χώρος, μικρό συνεδριακό κέντρο), στο οποίο θα πραγματοποιούνται όλες οι πολιτιστικές εκδηλώσεις καθώς δεν υπάρχει αντίστοιχος χώρος στην περιοχή.

Η ολοκλήρωση των παραπάνω έργων προτεραιότητας, αφενός, θα εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και τη σταδιακή βελτίωση της κερδοφορίας του Οργανισμού, αφετέρου, θα δώσει τη δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για την αποδοτικότερη εκμετάλλευση και διαχείριση των χώρων της ζώνης λιμένα. Σημειώνεται, ότι για το έτος 2004 τα καθαρά κέρδη χρήσεως (προ φόρων) ανήλθαν στα 510.565 ευρώ, χωρίς να κατέχει ο Οργανισμός χρεόγραφα και ακίνητα. Εξετάζεται η δυνατότητα ώστε ένα ποσοστό (1% - 2%) επί των καθαρών κερδών να δίδεται στο δήμο Ηγουμενίτσας.

Για την ίδρυση και λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου και των μαρινών κρίνεται σκόπιμο να δημιουργηθούν δύο ξεχωριστές θυγατρικές εταιρείες της ΟΛΗΓ Α.Ε.

Για την πραγμάτωση των παραπάνω έχουν προγραμματισθεί οι παρακάτω ενέργειες:

1. Αναμόρφωση του Επιχειρησιακού Σχεδίου της ΟΛΗΓ Α.Ε.
2. Διερεύνηση σκοπιμότητας δημιουργίας εμπορευματικών κέντρων σε εκτάσεις του ΟΛΗΓ και της ευρύτερης περιοχής.
3. Έργα κυκλοφοριακής ρύθμισης στη λιμενική ζώνη.
4. Διερεύνηση βιωσιμότητας του εμπορευματικού κέντρου.

Προτίθεται να αγοραστούν δύο λεωφορεία. Ένα για τη μετακίνηση του επιβατικού κοινού από τις ράμπες αποβίβασης προς τον επιβατικό σταθμό και ένα για τη μετακίνηση από το νέο επιβατικό σταθμό προς το παλαιό λιμάνι.

Στο πλαίσιο πολιτιστικών δράσεων αποφασίστηκε η δημιουργία αίθουσας πολλαπλών χρήσεων (εκθέσεις ζωγραφικής, φωτογραφίας, γλυπτών, κινηματογράφος, μουσικές εκδηλώσεις, βιβλιοπαρουσιάσεις, θεατρικές παραστάσεις κτλ.) στο νέο λιμάνι, η οποία θα διατίθεται στους καλλιτέχνες της ευρύτερης περιοχής.



Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



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



Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Διευθύνων σύμβουλος: Γεώργιος Βιδάκης

Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί την κύρια και πιο σύγχρονη πύλη εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων στο νησί της Κρήτης. Είναι ένα από τα δώδεκα ελληνικά λιμάνια εθνικής σημασίας με εξέχουσα γεωστρατηγική θέση καθώς βρίσκεται στο κέντρο της νοτιοανατολικής λεκάνης της Μεσογείου, στη συμβολή τριών ηπείρων. Μέσα από το νέο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας, ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου αποτελεί έναν ευέλικτο φορέα και μοχλό ανάπτυξης της περιφερειακής - κρητικής - και εθνικής οικονομίας.

Όραμά μας είναι, το ξεκίνημα του 21ου αιώνα να βρει το λιμάνι του Ηρακλείου να αλλάζει πρόσωπο στοχεύοντας:

- Να αναπτυχθεί ως τουριστική πύλη της Κρήτης.
- Να γίνει ανταγωνιστικό, με παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και προστιθέμενης αξίας σε όλες τις δραστηριότητές του.
- Να αποτελέσει τον κρητικό κόμβο της σύγχρονης μεταφορικής αλυσίδας.
- Να γίνει πόλος έλξης για τους πολίτες της πόλης, αναδεικνύοντας τα ιστορικά του στοιχεία.
- Να αξιοποιήσει στο μέγιστο βαθμό την ακίνητη περιουσία του & τις υποδομές του.

Αιχμή του δόρατος για το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί το τουριστικό - επιβατικό τμήμα δραστηριότητάς του.

Το λιμάνι του Ηρακλείου λειτουργεί τα τελευταία χρόνια (από το 2002) ως Home Port, σε συνεργασία με το αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης», στην εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων, και είναι το δεύτερο λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά που προσφέρει υπηρεσίες ως λιμάνι αρχής και τέλους κρουαζιέρας.

Επίσης, είναι το μοναδικό λιμάνι στην Ελλάδα που σε συνεργασία με τις Αρχές του αεροδρομίου διενεργεί το Check-in, Check-out των επιβατών στο νέο επιβατικό σταθμό, προσφέροντας τη δυνατότητα στους διερχόμενους επιβάτες να αξιοποιήσουν τον ενδιάμεσο χρόνο μέχρι την αναχώρησή τους από το αεροδρόμιο.

Οι υπηρεσίες αυτές έχουν πολλαπλασιαστικές θετικές επιπτώσεις και για την τοπική οικονομία.

Το επιβατικό λιμάνι του Ηρακλείου είναι το τρίτο σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα και εξυπηρετεί ετησίως περίπου 2 εκατ. επιβάτες και πάνω από 300.000 οχήματα.

Στην προβλήτα II λειτουργεί ο νέος επιβατικός σταθμός, εμβαδού 2.500 τ.μ. με υπεσύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Εντός του σταθμού λειτουργούν αρκετά καταστήματα και τα εκδοτήρια εισιτηρίων των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ο σταθμός διαθέτει δύο μεγάλες αίθουσες αναμονής επιβατών, υπηρεσία trolleys για τις αποσκευές των επιβατών, χώρο φύλαξης αποσκευών, τηλεφωνικό δίκτυο και δίκτυο Data.

Στο σταθμό στεγάζονται επίσης η Αντιτρομοκρατική Υπηρεσία και η μονάδα του ΕΚΑΒ.

Επίσης παρέχονται οι παρακάτω πρόσθετες υπηρεσίες:

- α) Λειτουργία μηχανήματος ελέγχου (scanning x-rays) αποσκευών.
- β) Λειτουργία μηχανήματος ελέγχου (μαγνητική πύλη) επιβατών.
- γ) Λειτουργία αίθουσας και χώρου από τις αεροπορικές εταιρείες για το Check-in, Check-out των επιβατών.
- δ) Λειτουργία ιατρείου.
- ε) Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με τη συνθήκη Σένγκεν.

Αμεσες παρεμβάσεις

Αλιευτικό καταφύγιο - Μαρίνα σκαφών αναψυχής

- Βελτίωση υποδομών στο παλαιό ενετικό λιμάνι.
- Οργάνωση της μαρίνας σκαφών αναψυχής ώστε να παρέχει σύγχρονες υπηρεσίες με σκοπό την προσέλκυση νέων πελατών/χρηστών θαλάσσιου τουρισμού.

Τουριστικό επιβατικό λιμάνι

- Προσέγγιση κρουαζιερόπλοίων μέσω επιθετικότερης πολιτικής marketing, που θα χρησιμοποιούν το λιμάνι ως Home Port.
- Επί πλέον εκσυγχρονισμό των υποδομών για τα κρουαζιερόπλοια.

Εμπορικό λιμάνι

- Αξιοποίηση της Ελεύθερης Ζώνης.
- Παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών με αξιοποίηση και συμπλήρωση του εξοπλισμού.
- Συγκρότηση πολιτικής marketing για προσέλκυση πελατών/χρηστών.
- Βελτίωση των υποδομών.

Προγραμματικό σχέδιο (Master Plan) ΟΛΗ Α.Ε.

Ως δυναμική οντότητα ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου σχεδιάζει το μέλλον ώστε να κατορθώσει να ανταπεξέλθει στο ανταγωνιστικό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον.

Η μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένος Ηρακλείου αποσκοπεί στο σαφή καθορισμό των μελλοντικών δραστηριοτήτων με στόχο τη σημαντική βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του θέσης.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου στοχεύει στη δημιουργία αυτόνομων διοικητικών μονάδων που θα λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους ως Κέντρα Εσόδων (Profit Centers):

8 Λιμενικά τμήματα

- Λιμενικό τμήμα Α - Αναψυχής
- Λιμενικό τμήμα Β - Ακτοπλοΐας
- Λιμενικό τμήμα Γ - Κρουαζιεροπλοίων
- Λιμενικό τμήμα Δ - Γενικού και χύδην φορτίων
- Λιμενικό τμήμα Ε - ΛΙΣΔΕ / Ελεύθερη Ζώνη
- Λιμενικό τμήμα Ζ - Μελλοντικές επεκτάσεις ΛΙΣΔΕ / Ελ. Ζώνης
- Αλιευτικό καταφύγιο - Επισκευαστική μονάδα μικρών σκαφών
- Λιμενική Ζώνη Λινοπεραμάτων





Ο Οργανισμός Λιμένα Καβάλας είναι ανώνυμη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο. Τα έσοδα του Οργανισμού είναι κυρίως από λιμενικές δραστηριότητες και χρήσεις χερσαίας ζώνης, ενώ τα έξοδα αφορούν κυρίως μισθοδοσία και τεχνικά έργα/μελέτες.

Το 2004 έκλεισε με λειτουργική ζημία για τον Οργανισμό, ενώ για το 2005 υπολογίζουμε ότι θα καταφέρουμε να κλείσουμε την χρονιά με κερδοφορία.

Για το διάστημα 1/1/2005 μέχρι 31/8/2005 συνολικά έχουμε έσοδα 1.053.139 ευρώ και λειτουργικά έξοδα 817.792 ευρώ.

Το Master Plan του Οργανισμού έχει υποβληθεί στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και αναμένεται να εγκριθεί.



Το έργο που έχει επιτελέσει το Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου από της αναλήψης των καθηκόντων του προέδρου Ιωάννη Παρασκευή και του διευθύνοντος συμβούλου Διονύση Μπεχράκη, είναι τα κάτωθι:



1. Διοργάνωση ημερίδας με θέμα «Λιμάνι - Λαύριο πρόσω ολοταχώς» (11/2004). Σκοπός της πρωτοβουλίας ήταν η έγκυρη ενημέρωση των κατοίκων και των φορέων της Λαυρεωτικής, αλλά και της ευρύτερης κοινής γνώμης, ως προς το συντελούμενο έργο. Η ανάδειξη των στοιχείων επάρκειας της λιμενικής πολιτικής που ασκείται από την κυβέρνηση μέσω του ΥΕΝ και της ΓΓΛΠ, η παροχή της δυνατότητας στην τοπική κοινωνία και στους φορείς της να διατυπώσουν απόψεις και προτάσεις για το έργο του Οργανισμού σε σχέση με την καθ' όλα ανάπτυξη της Λαυρεωτικής. Η διαμόρφωση προϋποθέσεων για τη δημιουργία σχέσεων γόνιμης συνεργασίας Οργανισμού - τοπικής κοινωνίας και η στήριξη επένδυση προσδοκιών από την ανάπτυξη του λιμανιού. Τέλος, η παρουσίαση των προοπτικών που δημιουργεί η εφαρμογή του Master plan.

2. Εγκρίθηκαν και δημοσιοποιήθηκαν το Master plan. και η χωροθέτηση των χρήσεων του λιμανιού (10/2004). Στο πλαίσιο αυτό, από το Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου προτάθηκαν:

- Η αλλαγή όρων δόμησης (Σ.Δ., ύψη και λοιπά).
- Η χωροθέτηση του αλιευτικού καταφυγίου των επαγγελματιών αλιέων, μέσα στο λιμάνι, σε αντίθεση με την προϋπάρχουσα άστοχη πρό-

ταση από το διευθύνοντα σύμβουλο για τη χωροθέτηση στη θέση Ο-ξυγόνο, εκτός λιμένος, διότι υπήρχαν αντιδράσεις από την τοπική κοινωνία και τους επαγγελματίες ψαράδες.

Η ανάπλαση του αλιευτικού καταφυγίου έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στα ΠΕΠ Αττικής.

- Η χωροθέτηση του σταθμού του προαστιακού σιδηροδρόμου, εντός χερσαίας ζώνης, απαλλάσσοντας έτσι την προώθηση του έργου από προβλήματα καταβολής αποζημιώσεων για απαλλοτριώσεις ή παρεμβάσεις της Εφορείας Αρχαιοτήτων εάν η επιλογή γινόταν σε χώρο ευθύνης της. Υπήρχε πρόταση εντός χώρου νεότερων μνημείων και εκτός λιμένος.
- Αναστολή και αποφυγή άκαιρης λήψης απόφασης για χωροθέτηση του Ο.Τ. 2, που αφορά στην τροφοδοσία με πετρέλαιο του λιμένα μέχρι να υπάρξει απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

3. Με παρεμβάσεις αισθητικού χαρακτήρα και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, αναβαθμίστηκαν όλοι οι χώροι του λιμανιού και παράλληλα οι εγγύτεροι σε αυτόν τον χώρο της πόλης. Σημειώνουμε πως διαμορφώσεις και αισθητικές παρεμβάσεις στην περιοχή του λιμανιού εί-



χαν να γίνουν από εικοσαετίας. Το έργο προχώρησε παρά το γεγονός ότι παραλάβαμε τον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου με οφειλές προς τρίτους της τάξης των 680.000 ευρώ.

4. Ολοκληρώθηκαν μελέτες μείζονος σημασίας, όπως αυτή για την κατασκευή του καταφυγίου επαγγελματιών αλιέων και συντάχθηκε το τεχνικό δελτίο για να επιτευχθεί χρηματοδότηση ύψους 2.000.000 ευρώ.

- Ολοκληρώθηκε η μελέτη ρευματοδότησης του αλιευτικού καταφυγίου Θορικού. Έχουν εκδοθεί όλες οι απαιτούμενες άδειες, μεταξύ των οποίων αυτές της Αρχαιολογίας και του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η εκτέλεση του έργου προβλέπεται να είναι άμεση και οι δαπάνες του 30.000 ευρώ.

- Ολοκληρώθηκε η μελέτη αποκατάστασης της παραλίας από την περιοχή Μπλάντα έως και τη Γαλλική Εταιρεία. Το έργο που θα εκτελεστεί είναι προϋπολογισμού 2.200.000 ευρώ.
- Ο ΟΛΛ ανέλαβε με δική του δαπάνη την αποκατάσταση του κτιρίου της Ελληνικής Εταιρείας, όπου θα στεγαστούν τα γραφεία του. Πρόκειται για κτίριο που, μαζί με τη Γαλλική Σκάλα, έχει χαρακτηριστεί ιστορικό μνημείο (υπ. Πολιτισμού, απόφαση υπ' αρ. πρωτ. ΥΠΠΟ/ΔΙ-ΛΑΠ/Γ/1658/25228, 29/03/1995).

Η κατασκευή του συγκεκριμένου έργου αποτελεί πράξη ανάδειξης και προστασίας της ιστορίας του Λαυρίου.

Ολοκληρώνεται η πρώτη φάση της μελέτης για το έργο που αφορά τη Γαλλική Σκάλα.

- Ζητήθηκε ήδη από το υπουργείο Πολιτισμού η χρηματοδότηση της δεύτερης φάσης της μελέτης, ύψους 60.000 ευρώ, την οποία ο αρμόδιος υφυπουργός Πολιτισμού κ. Τατούλης με επιστολή του ανέλαβε να ενισχύσει, αλλά και η ένταξη του έργου της αποκατάστασης σε ειδικό πρόγραμμα.

Ο ΟΛΛ Α.Ε. προτίθεται, αν δεν χρηματοδοτηθεί από εθνικό δάνειο ή άλλους πόρους, να συνάψει δάνειο για την αποκατάσταση της Γαλλικής Σκάλας.

Ενημερώνουμε ότι ως προς το συγκεκριμένο έργο έχει ολοκληρωθεί η επιφανειακή και υποθαλάσσια βιντεοσκόπηση και ολοκληρώνεται η απαιτούμενη γεωλογική έρευνα με φορέα εκτέλεσης το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

- Προωθούνται οι μελέτες για την κατασκευή της μαρίνας Α και της μαρίνας Β, η οποία αφορά τον επαγγελματικό τουρισμό και τις εταιρείες yachting. Η συνολική δαπάνη και για τις δύο μελέτες ανέρχεται στο ποσό των 120.000 ευρώ.
- Δημοπρατείται στις 27/10/2005 από το ΥΠΕΧΩΔΕ το έργο για τα ναύδετα (finger piers) προκειμένου να επιτυγχάνεται η πλαγιοπρυμνοδέτηση τεσσάρων πλοίων χωρίς άγκυρα. Διευρύνονται έτσι τα παρεχόμενα πλεονεκτήματα και οι δυνατότητες του λιμένα Λαυρίου.

5. Η ανάπτυξη του λιμανιού επιδρά ευεργετικά στην οικονομική ανάπτυξη της Λαυρεωτικής και οι αποφάσεις του Δ.Σ. κατατείνουν στη συστηματική πρωτοδότηση της θετικής επίδρασης σε τοπικό επίπεδο. Στη βάση αυτής της επιλογής έγιναν οι πιο κάτω ενέργειες:

- Σειρά επαφών με ακτοπλοϊκές εταιρείες για την παρουσίαση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του λιμένα Λαυρίου και την προσέλκυση επιχειρηματικής ενεργοποίησης στο Λαύριο.

Υπήρξε ήδη το 2005 γραμμή Βεντούρη για Πάρο - Νάξο.

Για το 2006 θα υπάρξει γραμμή Βεντούρη για Μύκονο - Σαντορίνη με πιθανή επίσης Χίο - Σάμο της ίδιας εταιρείας.

- Σειρά επαφών με ναυτιλιακές εταιρείες και πρόταση για ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής με αποτέλεσμα την αύξηση των εσόδων του ΟΛΛ αλλά και του δήμου Λαυρεωτικής.
- Πραγματοποίηση σύμβασης με 9 εταιρείες επαγγελματικού yachting. Εξασφαλίστηκαν με τον τρόπο αυτό μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού (65) και δεν υπήρξε απώλεια θέσεων εργασίας. Παράλληλα, εξασφαλίζονται οι εισροές για την τοπική αγορά από προμήθειες των εταιρειών και των τουριστών που ενοικιάζουν τα σκάφη.
- Λειτουργία 3 νέων καταστημάτων, με διαγωνισμό, γεγονός που αυξάνει τα έσοδα του ΟΛΛ Α.Ε. αλλά και του δήμου από τα τέλη περιλαμβανόμενων.
- Προγραμματίστηκαν και δρομολογήθηκαν ενέργειες μέσω της ΓΓΛΠ, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ένταξη των λιμενεργατών στο μόνιμο προσωπικό. Θα δοθεί έτσι οριστική λύση στο πρόβλημα απασχόλησης και συνταξιοδότησής τους.
- Τέλος, με την ορθολογική διαχείριση των πόρων του ΟΛΛ Α.Ε. πετύχαμε να ξεπεράσουμε κατά πολύ την πρόβλεψη του κύκλου εργασιών που υπήρχε (το 2004 ήταν 1.050.000,00 ευρώ και πήγε 1.350.000,00 ευρώ).

Για το 2005, βάσει του business plan, ο προϋπολογισμός ήταν 1.150.000,00 ευρώ και ως τον 09/2005 έχουμε κύκλο εργασιών 1.350.000,00 ευρώ.

Παράλληλα, μειώσαμε τις οφειλές προς τρίτους που παραλάβαμε, από 680.000,00 ευρώ και πλέον σε περίπου 180.000,00 ευρώ.

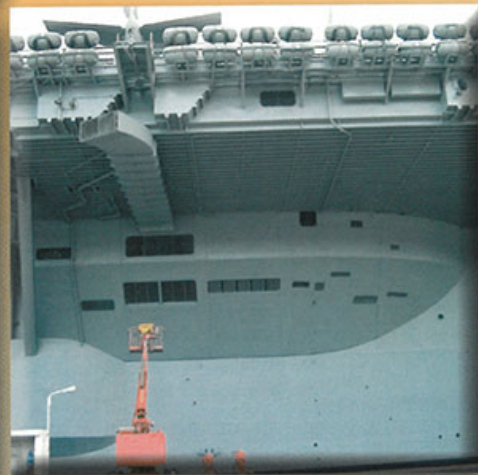
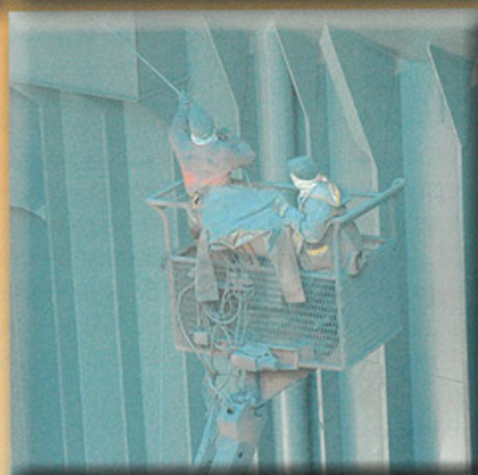
Αποτελεί εκτίμησή μας πως το έργο το οποίο στην περιοχή ευθύνης μας επιτελούμε ορίζεται ως μια σχεδιασμένη και σταδιακά υλοποιούμενη πολιτική, η οποία υπηρετεί παράλληλα δύο στόχους:

Πρώτον, την ανάπτυξη του λιμανιού με βάση την επί του θέματος επιλογή της λιμενικής πολιτικής και, δεύτερον, τη δημιουργία, μέσα από την ανάπτυξη του λιμανιού θέσεων εργασίας παράλληλα με την ενθάρρυνση της επαγγελματικής δραστηριότητας, δεδομένα που εξασφαλίζουν αύξηση εσόδων στην τοπική αγορά, ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και αντιμετώπιση του κρίσιμου κοινωνικού προβλήματος της ανεργίας.



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

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



Οργανισμός Λιμένος Πατρών

Διευθύνων σύμβουλος: Σωτήρης Μαρμάσσης

Ένας από τους κυρίαρχους στόχους που έθεσε η νέα διοίκηση του ΟΛΠΑ Α.Ε. με την ανάληψη των καθηκόντων της ήταν η βελτίωση της οικονομικής θέσης του Οργανισμού. Από τη μελέτη των επίσημων στοιχείων προκύπτει ότι βρισκόμαστε σε καλό δρόμο, αφού τα στοιχεία του πρώτου οκτάμηνου του 2005 εμφανίζουν αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 1,45% σε σύγκριση με το πρώτο οκτάμηνο του 2004 (5.137.746 ευρώ το 2005 έναντι 5.064.440 ευρώ το 2004).

Η θετική οικονομική πορεία του ΟΛΠΑ Α.Ε. αποτυπώνεται και στους δείκτες των καθαρών κερδών προ φόρων και αποσβέσεων, από τους οποίους προκύπτει αύξηση της τάξης του 14,21% (1.971.564 ευρώ το οκτάμηνο του 2005 έναντι 1.726.287 ευρώ το οκτάμηνο του 2004).

Όμως, το οικονομικό πεδίο όπου δώσαμε ιδιαίτερο βάρος ήταν η μείωση των λειτουργικών δαπανών. Μέσα σε λίγους μήνες κατορθώσαμε να μειώσουμε τα λειτουργικά έξοδα κατά 19,56% (-817.629 το οκτάμηνο του 2005 έναντι -1.016.405 το αντίστοιχο οκτάμηνο του 2004), χωρίς να έχουμε αρνητικό πρόσημο στους δείκτες των επενδύσεων. Αντιθέτως, είχαμε αύξηση 9%.

Στα μικτά κέρδη εκμετάλλευσης προκύπτει αύξηση 4,98% (2.883.715 ευρώ το οκτάμηνο του 2005 έναντι 2.746.934 ευρώ το αντίστοιχο οκτάμηνο του 2004). Συμπληρωματικά, και για να κλείσουμε το σκέλος που αφορά την οικονομική κατάσταση του ΟΛΠΑ Α.Ε., να σας αναφέρω ότι το κόστος πωλήσεων για το οκτάμηνο του 2005 ανήλθε στα -2.254.031 ευρώ, ενώ στο αντίστοιχο οκτάμηνο του 2004 στα -2.746.934 ευρώ (-2,74%).

Σε ό,τι αφορά το master plan του Οργανισμού, διαχωρίζεται σε δύο ενότητες: 1) Στις δράσεις που έχουν για πεδίο το βόρειο λιμένα, δηλαδή το υπάρχον λιμάνι, και 2) στις δράσεις που αφορούν το νότιο λιμένα, δηλαδή το νέο λιμάνι.

Για το υπάρχον λιμάνι, που εξυπηρετεί τις σημερινές ανάγκες της ναυσιπλοΐας, η διοίκηση του ΟΛΠΑ Α.Ε. έχει δρομολογήσει την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών στους χρήστες του με την κατασκευή έργων αναμόρφωσης της λιμενικής ζώνης. Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες ανακατασκευής του νέου σταθμού επιβατών και δημιουργήθηκαν σύγχρονες εγκαταστάσεις 1.700 τ.μ. που εξυπηρετούν τους διερχόμενους επιβάτες. Ο νέος σταθμός έδωσε εξετάσεις κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και λειτουργήσε επιτυχώς.

Στις προτεραιότητες της διοίκησης του Οργανισμού είναι να αξιοποιήσει τις κτιριακές εγκαταστάσεις του βόρειου λιμένα.

Συντάχθηκε και βρίσκεται υπό έγκριση η μελέτη που αφορά την αναμόρφωση της χωροταξικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης των χερσαίων χώρων και τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής του λιμανιού. Στη συγκεκριμένη μελέτη γίνεται καθορισμός των όρων δόμησης και των χρήσεων γης μέσα στη λιμενική ζώνη, που είναι και η απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιοποίηση των κτιρίων.

Ένας από τους κυρίαρχους στόχους που έχουμε θέσει είναι και η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραικής Πατραϊκής, που ανήκουν στον ΟΛΠΑ Α.Ε. Στο χώρο, ο οποίος αποτελεί μνημείο της βιομηχανικής κλη-

ρονομιάς του τόπου μας, θέλουμε να συνδυάσουμε τις λιμενικές δραστηριότητες με τη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Αποτελεί όραμα της νέας διοίκησης η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών που εξυπηρετούν τις ανάγκες των τουριστικών σκαφών. Πρόθεσή μας είναι να επεκτείνουμε και να αξιοποιήσουμε το τουριστικό τμήμα του λιμανιού και τις χερσαίες εγκαταστάσεις του, ώστε να προσφέρουμε υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες σε μεγαλύτερο αριθμό και όγκου σκάφη.

Για την ασφάλεια του λιμανιού, των πλοίων και των επιβατών που διακινούνται μέσω αυτού, έχουμε κινήσει τις διαδικασίες που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις και το ISPS Code. Βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για τη σύνταξη μελετών Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΑΑΛΕ) και Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ), με προοπτική υλοποίησης των απαιτούμενων έργων μέχρι το 2006.

Το νέο λιμάνι, που κατασκευάζεται σε απόσταση περίπου δύο χλμ. από το υπάρχον, αποτελεί ένα μεγάλο στοίχημα για τη νέα διοίκηση αφού καθορίζει την αναπτυξιακή προοπτική του λιμανιού και του ΟΛΠΑ Α.Ε.

Με την κατασκευή 400 μέτρων κρηπιδωμάτων, 1.300 μέτρων κυματοθραύστη και τη δημιουργία χερσαίου χώρου 130.000 τετραγωνικών μέτρων, ολοκληρώνονται τα έργα της α' φάσης του έργου.

Εκτιμούμε πως μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους θα δημοπρατηθούν τα έργα που υπολείπονται για την κατασκευή της β' φάσης, που περιλαμβάνει την κατασκευή περίπου 455 μέτρων κρηπιδωμάτων και τη δημιουργία χερσαίου χώρου 80.000 τ.μ. Τα έργα αυτά προβλέπεται να ολοκληρωθούν εντός του 2006.

Η οριστική μελέτη κατασκευής των έργων επιδομής της α' και της β' φάσης έχει ανατεθεί με προοπτική ολοκλήρωσης το 2006, ενώ τα προβλεπόμενα έργα εκτιμάται ότι θα κατασκευαστούν εντός του 2008.

Επίσης, έχει ανατεθεί η προμελέτη της γ' φάσης, που θα εξυπηρετεί τις εμπορευματικές δραστηριότητες του νέου λιμανιού.

Η κατασκευή του εμπορικού τμήματός του θα αποτελέσει το μοχλό ανάπτυξης του λιμανιού της Πάτρας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Είναι πολύ σημαντικό ότι τα τμήματα του σημερινού λιμανιού που θα απελευθερωθούν, και τα οποία βρίσκεται στο μέτωπο της πόλης, θα μπορούν να αξιοποιηθούν προς όφελος του ΟΛΠΑ Α.Ε., αλλά και της πόλης.





Σχολιάζει ο

Ευάγγελος Κούζιλος,
πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοίαρχων
Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ)

Τα όρια έχουν κι αυτά τα **όριά τους**

Η κίνηση στα επιβατικά λιμάνια το φετινό καλοκαίρι ήταν ιδιαίτερα αυξημένη. Τα ακτοπλοϊκά πλοία διακίνησαν περί τα 14 εκατομμύρια επιβάτες σε 80.000 προσεγγίσεις, από τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου. Τα παράπονα των επιβατών πολλά, με προεξέχοντα αυτών το μειωμένο αριθμό των ακτοπλοϊκών πλοίων, τις συχνές βλάβες και τις καθυστερήσεις.

Έτσι η ακτοπλοΐα, όπως άλλωστε κάθε καλοκαίρι, μπήκε στο στόχαστρο πολιτικών αντιπαραθέσεων και έγινε αποδέκτης επικριτικών συζητήσεων, που έφτασαν μέχρι τα έδρανα της ελληνικής Βουλής.

Οι σχετικές προτάσεις για την επίλυση των χρόνιων προβλημάτων επαναλαμβάνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα και, αντί πράξεων και ουσιαστικών λύσεων, η πραγματικότητα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ελάχιστες εκσυγχρονιστικές μεταρρυθμίσεις έχει να επιδείξει. Ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), Ευάγγελος Κούζιλος, επιζητώντας να θέσει τα πράγματα στη σωστή τους βάση, σε αυτά που αφορούν τον πλοίαρχο της ακτοπλοΐας, χαρακτηριστικά σημειώνει τις δικές του παρατηρήσεις:

Πόσα «γιατί»;

Γιατί δεν αναφέρθηκε κανένας για τον πλοίαρχο, για τα πληρώματα των πλοίων; Πόσο και πώς δουλεύουν;

Γιατί όλοι μετρούσαν μέχρι το τελευταίο λεπτό τις καθυστερήσεις κατάπλου και απόπλου και κανένας για το πόσες ώρες ή μέρες, ακόμη κι εβδομάδες, έμεναν ξάγρυπνα όλα τα μέλη του πληρώματος ώστε να προλάβουν και να ετοιμαστούν για το επόμενο δρομολόγιο;

Γιατί κανένας δεν αναφέρθηκε και δεν έλαβε υπ' όψιν την Οδηγία 180 περί ωρών αναπαύσεως του πληρώματος (νόμος του κράτους) και τις επισημάνσεις της ΠΕΠΕΝ για τα εξοντωτικά ωράρια ορισμένων πλοίων. Αποδεδειγμένα η κόπωση είναι η κύρια αιτία των περισσότερων ατυχημάτων.

Γιατί κάθε φορά που παρατηρείται συνωστισμός, καθυστέρηση κτλ. με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία και τη δικαιολογημένη διαμαρτυρία των επιβατών, κανένας δεν βγήκε να πει ότι τα λιμάνια μας δεν επαρκούν, δεν υπάρχουν χώροι να δεχτούν τόσους επιβάτες και τόσα αυτοκίνητα, την ίδια ημέρα και την ίδια ώρα.

Γιατί κανένας δεν αναφέρθηκε ότι ακόμη και στο λιμάνι του Πειραιά, το πρώτο της χώρας, καθώς και της Ραφήνας, οι ουρές των αυτοκινήτων ήταν χιλιόμετρα.

Γιατί κανένας δεν ξεκαθάρισε ότι άλλο ασφάλεια και άλλο πολυτέλεια, άνεση και χλιδή.

Γιατί κανένας δεν έβαλε φραγμό -φίμωτρο- σε όσους μιλούν για σαπιοκάραβα, παραβλέπουν όλα τα άλλα, μόνο και μόνο για να εντυπωσιάζουν.

Γιατί κανένας απ' αυτούς τους ανόητους που καταγγέλλουν δήθεν υπεράριθμους, κάνοντας την πλάκα τους, δεν τιμωρήθηκε παραδειγματικά;

Γιατί κανένας, ποτέ, δεν είπε ότι «υπάρχουν και τα στοιχεία της φύσης» και δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε. Και πάντα θα έχουμε «απαγορευτικά» (ευτυχώς φέτος ήταν ελάχιστα).

Γιατί εγκρίνονται από αρμόδιες υπηρεσίες τα δρομολόγια με τόσο σφιχτά ωράρια, όταν εκ των πραγμάτων είναι ολοφάνερο ότι τα δρομολόγια δεν βγαίνουν.

Γιατί όταν τους τα επισημαίνουμε στο ΣΑΣ δεν μας ακούν;

Αν, λοιπόν, κάποτε, αυτά τα «γιατί» απαντηθούν και σε κάποια δοθούν λύσεις, τότε η ακτοπλοΐα θα έχει μιαν άλλη εικόνα.

Γιατί (χωρίς ερωτηματικό αυτή τη φορά) αξίζει καλύτερη μεταχείριση και την αδικούμε.

Γιατί και οι πλοίαρχοι και τα πληρώματά τους είναι και αυτοί άνθρωποι. Και, αν μη τι άλλο, έχουν δικαιώματα.

Και θα τους υποστηρίξουμε με όλες μας τις δυνάμεις. Ας το λάβουν σοβαρά υπ' όψιν τους.

Τα όρια έχουν κι αυτά τα όριά τους.





Τα παλαιά υλικά και τα νέα προϊόντα

Όπως είναι γνωστό, τελευταία στο στόχαστρο του ΙΜΟ έχουν βρεθεί οι αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές πολλών κρατών ενοχοποιούμενες ουσιαστικά, όχι μόνο για το γεγονός ότι ανέχονται τη λειτουργία υποβαθμισμένων πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία τους και εκτελούν διεθνείς πλόες, αλλά και για το ότι δεν συμβάλλουν στην όλη προσπάθεια της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για ποιοτική ναυτιλία.

του Χρήστου Ντούνη, αντιναύαρχος, τέως αρχηγός Λ.Σ.

Με άλλα λόγια, τα κράτη αυτά ή δεν μπορούν αντικειμενικά να διαθέσουν ή δεν επιθυμούν να δημιουργήσουν την αναγκαία ναυτιλιακή υποδομή, όχι βεβαίως για να εναρμονίσουν το νομικό καθεστώς με τις διεθνείς συμβάσεις και λοιπές υποχρεώσεις που προβλέπει η διεθνής έννομη τάξη, αλλά κυρίως δεν μπορούν να δημιουργήσουν την αναγκαία οργανωτική υποδομή σε μέσα και ανθρώπινο δυναμικό για να ασκήσουν αποτελεσματικό έλεγχο στα πλοία της σημαίας τους που εκτελούν πλόες έξω από τον εθνικό τους χώρο.

Και όπως επισημαίνει σχετικό δημοσίευμα του Lloyd's List στις 23/10/2003, μπορεί να είναι αναγκαία η ρύθμιση, από τις ναυτιλιακές αρχές της χώρας, των θεμάτων που σχετίζονται με τη νηολόγηση, τις υποθήκες, τις κατασχέσεις κ.λπ., που αφορούν την ύπαρξη των νομίμων προϋποθέσεων ύψωσης και διατήρησης της σημαίας, όμως τα γραφειοκρατικά αυτά θέματα θεωρούνται δευτερεύουσας σημασίας στην αξιολόγηση της ποιότητας της ναυτιλίας μιας χώρας.

Με άλλα λόγια, το αξιολογούμενο τώρα κριτήριο είναι η επάρκεια της οργάνωσης των αρμοδίων υπηρεσιών στο εσωτερικό και εξωτερικό της χώρας με εκπαιδευμένο προσωπικό με γνώση, εμπειρία και επαγγελματισμό, που μπορεί να αξιολογεί στην πράξη την ολική εικόνα του πλοίου και να έχει στέρεη άποψη για την ασφαλή λειτουργία του στο να επιτελέσει την κατά προορισμό χρήση του. Εφόσον, όπως επισημαίνει και ο Paul Slater, πρόεδρος της First International, στο Lloyd's List της 2ας Ιουνίου 2003, ο ΙΜΟ είναι «Completely toothless» ευθέως να παρεμβαίνει σε κάθε χώρα για τον τρόπο εφαρμογής στην πράξη των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων κ.λπ., γίνεται φανερό ότι βρισκόμαστε ουσιαστικά σε μια ανεξέλεγκτη κατάσταση λειτουργίας πολλών εθνικών ναυτιλιακών

Αρχών, που είναι φυσικό σήμερα να ενοχοποιείται σε μεγάλο βαθμό για τις περιπτώσεις υποβαθμισμένων πλοίων και γενικώς με ό,τι συνδέεται με αυτό που θεωρείται κακής ποιότητας ναυτιλία.

Κατά συνέπεια, σήμερα το μεγάλο ζητούμενο είναι η καθιέρωση προτύπων οργάνωσης των ναυτιλιακών Αρχών, που θα έχουν τη δυνατότητα να αναλαμβάνουν και να φέρουν σε πέρας το τεράστιο αυτό έργο εξασφάλισης στην πράξη της ποιότητας στη ναυτιλία.

Και ασφαλώς η σκέψη σε διεθνές επίπεδο όλων των ασχολούμενων με τη ναυτιλία στρέφεται στο πρότυπο που έχει γίνει παγκόσμια παραδεκτό. Είναι η Coast Guard των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ένας οργανισμός με πειθαρχημένη οργάνωση, με υψηλού βαθμού εκπαίδευση, με ενιαίο δόγμα σκέψης και δράσης και σε επιτελικό επίπεδο αλλά και εκτελεστικό επίπεδο εφαρμογής σε ό,τι σήμερα συνιστά ποιοτική ναυτιλία, στο πλαίσιο των Διεθνών Συμβάσεων αξιοπλοΐας των πλοίων, ασφάλειας και ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των συναφών κωδικών ασφαλούς λειτουργίας (ISM) και προστασίας των πλοίων (ISPS) και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Θα πρέπει, βεβαίως, να αναφερθεί ακόμη ότι δεν υπάρχει κυβερνητικός φορέας που οι αρμοδιότητές του επεκτείνονται στη ναυτιλία και στους λιμένες που να μην έχει εκπροσώπηση η Coast Guard αλλά και βαρύνουσα άποψη.

Ακόμη, δε, στον τομέα της εθνικής άμυνας, η Coast Guard, ως καθ' όλα ένοπλο σώμα, έχει πολύ σοβαρές αποστολές γι' αυτό και η Ακαδημία της Coast Guard είναι η τέταρτη Στρατιωτική Ακαδημία των ΗΠΑ, δηλ. είναι μετά τις Σχολές Ευελπίδων, Δοκίμων και Ικάρων.

Τα τελευταία χρόνια, λόγω του υψηλού επιπέδου των υπηρεσιών που παρέχει η Coast Guard, και της εμπιστοσύνης με την οποία την περιβάλλει όχι μόνο ο αμερικανικός λαός, αλλά και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, της ανατέθηκαν δύο πολύ σοβαρές πρόσθετες αρμοδιότητες-αποστολές με διεθνή εμβέλεια και διεθνή αντίκτυπο.

Η πρώτη είναι η αρμοδιότητα της δίωξης στη θάλασσα και στους λιμένες του λαθρεμπορίου και των ναρκωτικών (θαλάσσιες επιχειρήσεις σε συνεργασία με άλλα κράτη).

Η δεύτερη είναι η ανάθεση της οργάνωσης και της εφαρμογής των μέτρων κατά της τρομοκρατίας στη θάλασσα και στους λιμένες.

Η U.S. Coast Guard είναι ο εμπνευστής, ο συντάκτης και η ψυχή του Διεθνούς Κώδικα Προστασίας Πλοίων και Λιμένων, του γνωστού ISPS, που τέθηκε διεθνώς σε ισχύ από τα μέσα του προηγούμενου χρόνου.

Ουσιαστικά, η Coast Guard αποτελεί σε διεθνές επίπεδο την πηγή προέλευσης πολλών νέων μέτρων που τελικά καταλήγουν σε κείμενα διεθνών συμβάσεων, κανονισμών και κωδίκων. Η παρουσία της στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή είναι καταλυτική, γιατί πράγματι αποτελεί διεθνή δεξαμενή ναυτιλιακής σκέψης και πρότυπο επιχειρησιακής δράσης.

Όμως, θα πρέπει να πληροφορηθεί και η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα ότι η πηγή δημιουργίας αυτού του τεράστιου οργανισμού και της καθιέρωσης του ενιαίου τρόπου της αποτελεσματικής λειτουργίας της σε όλες τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί σε επιτελικό αλλά και εκτελεστικό επίπεδο στην ξηρά και στη θάλασσα, είναι η United States Coast Guard Academy.

Είναι το φυτώριο των αξιωματικών της και η πηγή της δύναμης, του κύρους και της αίγλης, που ακτινοβολεί στην κοινωνία.

Πρόκειται για την πλέον υποδειγματικά λειτουργούσα ομοσπονδιακή Ακαδημία Ακτοφυλακής, στην οποία, έπειτα από πολύ δύσκολες εξετάσεις και προϋποθέσεις, εισέρχονται οι απόφοιτοι του λυκείου και παρακολουθούν ένα πολύ υψηλό και απαιτητικό, επιστημονικού επιπέδου πρόγραμμα σπουδών, προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις των αρμοδιοτήτων και των αποστολών της Coast Guard όπως αναφέρθηκαν παραπάνω.

Η τετραετής φοίτηση οδηγεί σε πανεπιστημιακό δίπλωμα Bachelor of Science, ενώ ακολουθεί η απόκτηση Master σε πολλούς τομείς εξειδίκευσης, όπως είναι η Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, η Θαλάσσια Ρύπανση, η Ναυπηγική, η Ναυτική Μηχανολογία, η Ναυτιλιακή Νομοθεσία ή Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων, το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο και πολλές άλλες εξειδικεύσεις που απαιτούν οι υπηρεσιακές ανάγκες, στις οποίες και ανάλογα κατευθύνει η Coast Guard τους αποφοίτους της Ακαδημίας. Όλα αυτά δημιουργούν ένα στέρεο υπόβαθρο γνωστικών αντικειμένων, που καλύπτει ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλίας και που έχει στη διάθεσή της η Coast Guard μέσα από τους αξιωματικούς της.

Ένα σώμα αξιωματικών με ενιαίες βασικές σπουδές, ενιαίο δόγμα λειτουργίας και ενιαία περί καθήκοντος αντίληψη και συνείδηση, που αποτελούν το πιο στέρεο υπόβαθρο του ανθρωπίνου δυναμικού της, με το οποίο μπορεί επάξια να αναλαμβάνει αποστολές είτε επανδρώνοντας παγοθραυστικά στις αρκτικές περιοχές και περιπολικά ανοιχτής θαλάσσης είτε κυβερνώντας ελικόπτερα διάσωσης στο κέντρο του Ατλαντικού είτε ασκώντας τη διοίκηση του τεράστιου στόλου της είτε στελεχώνοντας αντιπροσωπείες σε διεθνείς οργανισμούς και διεθνείς φορείς είτε συλλαμβάνοντας λαθρεμπόρους στη θάλασσα είτε μελετώντας, εκπνώνοντας και συντάσσοντας εθνικούς κανονισμούς και διεθνείς συμβάσεις για την ασφαλή λειτουργία της ναυτιλίας και την προστα-



σία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Θα ήταν αβάσιμο, ανεπίτρεπτο, αλλά και υποκριτικό να υποστηριζόταν από ελληνικής πλευράς ότι οι αξιωματικοί της Coast Guard υστερούν σε οποιονδήποτε τομέα που εκλήθησαν αυτοί σε διεθνές επίπεδο να υποστηρίξουν τις θέσεις τους, και ακόμη μεγαλύτερη υποκρισία ότι υστερούν έναντι των αξιωματικών Λ.Σ. με άσχετη βεβαίως προέλευση όπως είναι φιλόλογοι, γυμναστές κ.λπ., που χωρίς περιορισμό σήμερα εισάγονται στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων.

Ο γράφων με επιμονή προβάλλει για αρκετά χρόνια τώρα την ανάγκη, το Λιμενικό Σώμα να λειτουργήσει στα πρότυπα της Coast Guard και προπαντός να δημιουργήσει το δικό του φυτώριο των αξιωματικών με τη δική του Ακαδημία ενιαίας προέλευσης των στελεχών του.

Ο ιστορικός κύκλος του σημερινού συστήματος με το συνονθύλευμα των προελεύσεων, μεταξύ των οποίων φιλόλογοι, γυμναστές και άλλες άσχετες με τη ναυτιλία ειδικότητες, δεν μπορεί να ανταποκριθεί στους νέους και διευρυμένους ρόλους του Σώματος, που τουλάχιστον στο 90% ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες της Coast Guard, αλλά και το ρόλο που απαιτεί η διεθνής κοινότητα να παίζει σε αυτό που σήμερα καλείται ασφαλής και ποιοτική ναυτιλία.

Μόνον εφόσον η συνείδηση του Σώματος ταυτιστεί με την Coast Guard, μέσα από την ίδρυση της Ακαδημίας τετραετούς φοίτησης, παραγωγής εξειδικευμένων αξιωματικών, μπορούμε να ισχυριστούμε πειστικά πλέον ότι διαθέτουμε Infrastructure, που είναι σε θέση να υποστηρίζει αποτελεσματικά στο εσωτερικό και το εξωτερικό μια ποιοτική ελληνική ναυτιλία. Γιατί, είτε το θέλουμε είτε όχι, η αξιολόγηση για την αξιοπιστία σε διεθνές επίπεδο του Λιμενικού Σώματος μοιραία θα γίνεται πάντα σε σύγκριση με την Coast Guard, σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση, την οργάνωση και την αποτελεσματική λειτουργία της.

Θα υποστηριζόταν ακόμη ότι πολλά στελέχη του Λ.Σ. σήμερα θεωρούν τη δημιουργία της Ακαδημίας τετραετούς φοίτησης ως μονόδρομο εγγύησης για τη συγκροτημένη παρουσία και ταυτότητα του Σώματος ενώ ορισμένα από τα παλαιότερα στελέχη αντιδρούν στη μετονομασία του Λιμενικού Σώματος σε Ακτοφυλακή.

Οι τελευταίοι θεωρούν υποτιμητική την ονομασία σε Ακτοφυλακή, ενώ οι ίδιοι

ασφαλώς, όταν εξέρχονται των συνόρων της Ελλάδος, ονομάζουν το Λ.Σ. όχι Port Corps αλλά Coast Guard. Γιατί το Port Corps, όχι μόνον ηχεί παράξενα αλλά και υποτιμητικά, γι' αυτό και σπεύδουν επεξηγηματικά να το ταυτίσουν με την Coast Guard προκειμένου να το συνδέσουν με τη ναυτιλία.

Και θα υποστηριζόταν ότι η υποκρισία είναι ακόμη μεγαλύτερη και μέσα στην Ελλάδα, όταν τα σκάφη του Λ.Σ. αναγράφουν Coast Guard και ακόμη όταν στο πηλήκιο των λιμενοφυλακίων κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004 αναγραφόταν Coast Guard και όχι Port Corps.

Όταν τώρα η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω των επιτακτικών αναγκών προωθεί την ίδρυση ευρωπαϊκής Coast Guard, ενώ παρόμοιες πρωτοβουλίες εκδηλώνονται και στις χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας, είναι πραγματικά πολύ λυπηρό η ναυτιλιακή Ελλάδα να αρνείται τις εξελίξεις στη δημόσια ναυτιλιακή διοίκηση, αγκυλωμένη σε πανηγυρικού τύπου ονομασίες και τίτλους που σχέση έχουν περισσότερο με τον υπαλληλικό χαρακτήρα ορισμένων αρμοδιοτήτων, τις οποίες και ανάγουν ως την πεμπτουσία της ύπαρξης του Σώματος. Και είναι λυπηρό διότι εγκλωβίζουν σ' αυτή την υπαλληλική αρμοδιότητα τη συνείδηση ενός ολόκληρου Σώματος που οι αρμοδιότητές του είναι ουσιαστικά παρόμοιες με αυτές της Coast Guard.

Και αυτή η εμμονή σε ξεπερασμένες νοοτροπίες αποπροσανατολίζει και τα ίδια τα στελέχη του Σώματος, αλλά και τη ναυτιλία και κοινωνία, που σήμερα

δεν μπορεί να δεχτεί ότι ένα ολόκληρο ένοπλο Σώμα με πολλές χιλιάδες στελέχη, στρατιωτικά οργανωμένο, καταξιώνεται μόνο μέσα από τη διεκπεραίωση ορισμένων υπαλληλικών καθηκόντων που, όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του άρθρου αυτού, είναι δευτερεύουσας σημασίας για τη συγκρότηση ποιοτικής ελληνικής ναυτιλίας.

Όταν, κατά τις δηλώσεις του προηγούμενου υπουργού, από τη δύναμη των 7.000 του Λ.Σ. τα 4.000 άτομα υπηρετούν στα γραφεία, αυτό σημαίνει ότι η κρατούσα περί καθήκοντος αντίληψη στο Σώμα είναι περισσότερο ταυτισμένη με την υπαλληλική νοοτροπία πολιτικού υπαλλήλου και όχι με τη νοοτροπία, τη συνείδηση και το δόγμα του ένοστου, του ταγμένου κατά κύρια αποστολή για επιχειρησιακή δράση. Άλλωστε, σύμπτωμα αυτής της απαράδεκτης εκφυλιστικής νοοτροπίας του Σώματος είναι και η σχεδόν πρόσφατη -όσο και περίεργη- μείωση του ποσοστού των εισαγομένων στη Σχολή Δοκίμων με προέλευση

από τις Ακαδημίες Ε.Ν. από το 40% που ήταν στο 20%, για να εισαχθούν χωρίς περιορισμό αντί ναυτικής προέλευσης στελέχη οι γυμναστές, φιλόλογοι, μεταφραστές, οικιακής οικονομίας, κοινωνιολόγοι κ.ά.

Και παρά τις καλύτερες των προθέσεων της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ και της στρατιωτικής ηγεσίας του Λ.Σ., η αριθμητική και μόνο ανάπτυξη της δύναμης του Λ.Σ. δεν μπορεί να οδηγήσει στην ουσιαστική και στέρεη εναρμόνισή του προς τις σημερινές απαιτήσεις και ανάγκες και για τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και για την ποιοτική ναυτιλία.

Το ξεριζώμα της υπαλληλικής νοοτροπίας πρέπει να ξεκινήσει από την πηγή της, εκεί δηλαδή που δημιουργείται. Και αυτή δεν είναι άλλη από το σημερινό ξεπερασμένο σύστημα της παραγωγής των αξιωματικών Λ.Σ. Είναι πλέον ανάγκη η ίδρυση της τετραετούς φοίτησης Ακαδημίας Αξιωματικών στα πρότυπα των λοιπών Στρατιωτικών Ακαδημιών της χώρας, αλλά συγχρόνως και η μετάλλαξη του Λ.Σ. σε Coast Guard.



Χωρίς να απολέσει -επαναλαμβάνω χωρίς να απολέσει- οποιαδήποτε από τις σημερινές αρμοδιότητές του, που, όπως αναφέρθηκε, σήμερα σε ποσοστό 90% ταυτίζονται με αυτές της Coast Guard των ΗΠΑ.

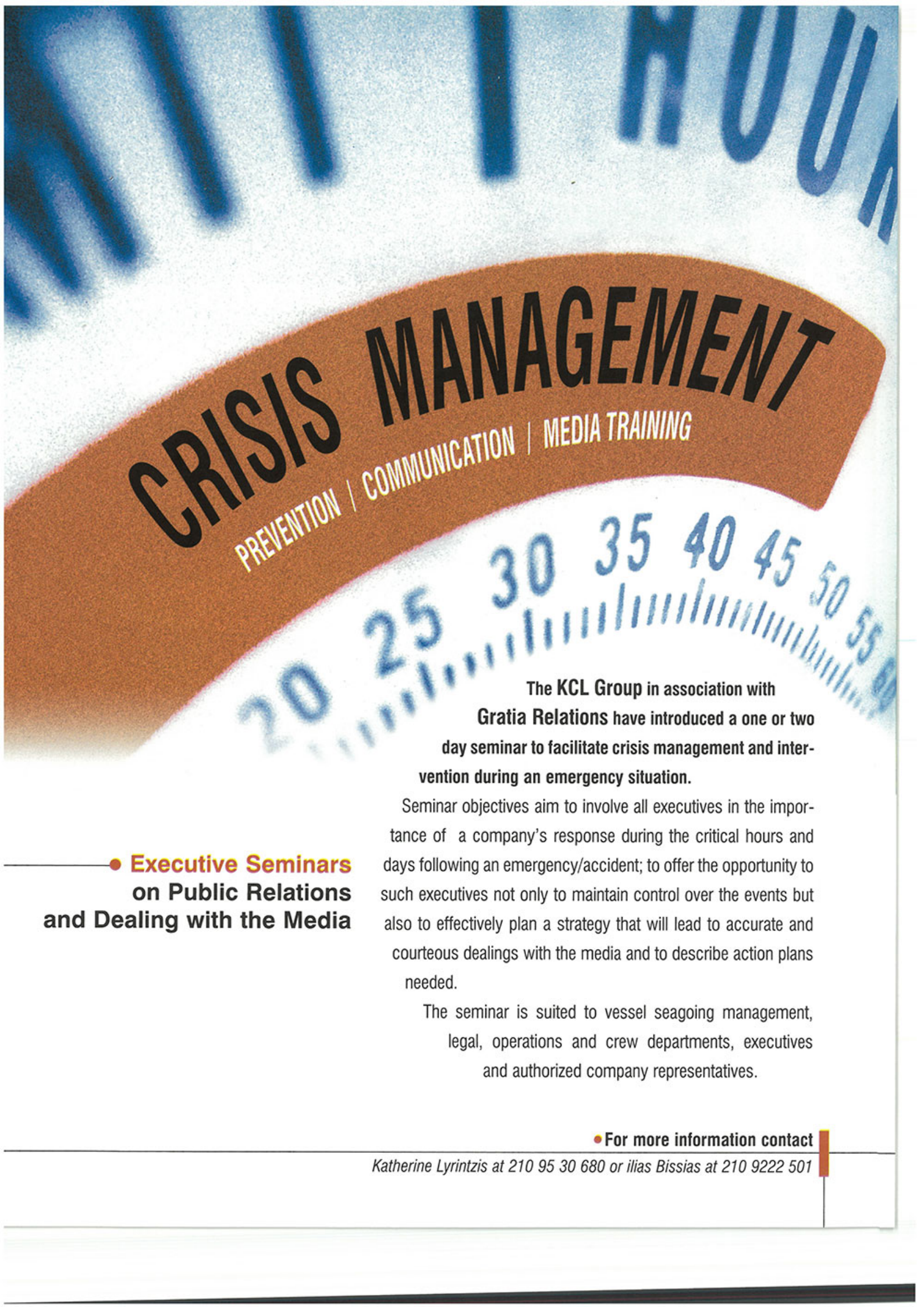
Μόνο με τη δημιουργία του νέου τύπου τεχνokratή αξιωματικού, που θα έχει ειδικά σπουδάσει το ευρύτερο αντικείμενο της δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις των καθηκόντων και των ευθυνών που θα αναλάβει κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του, αλλά και θα έχει γαλουχηθεί από την ηλικία των 18-20 ετών για 4 χρόνια με ενιαία υπηρεσιακή συνείδηση, ενιαίο δόγμα, νοοτροπία και στέρεες αρχές και αξίες, μπορούμε να επιτύχουμε την ουσιαστική μετάλλαξη του Σώματος από υπαλληλικό σε επιχειρησιακό, στρατιωτικά οργανωμένο φορέα με τις επιτελικές και με τις από αυτές πηγάζουσες εκτελεστικές αρμοδιότητες και αποστολές.

Σ' αυτόν το φορέα προσιδιάζει η ονομασία Ακτοφυλακή, που εναρμονίζεται και με τις διεθνείς τάσεις αλλά και με τις επικείμενες εξελίξεις στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η Ακτοφυλακή θα αποτελεί την πειστική ελληνική απάντηση στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, ότι η χώρα μας διαθέτει τη στέρεη ναυτιλιακή υποδομή που εγγυάται την ποιότητα της ελληνικής ναυτιλίας και στο επιτελικό και στο εκτελεστικό της σκέλος στο πεδίο της εφαρμογής. Αλλά συγχρόνως η Ακτοφυλακή θα εμπεδώσει περισσότερο στην ελληνική κοινωνία και το αίσθημα της ασφάλειας στα λιμάνια, στις ακτές και στις ελληνικές θάλασσες, ως ένα ένοστο Σώμα με επιχειρησιακό χαρακτήρα, πανέτοιμο για αποτελεσματικές επεμβάσεις και επιχειρήσεις, που ακόμη και σε περιόδους εθνικών κρίσεων μπορεί να συνδράμει αποτελεσματικά τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας στους χώρους της αρμοδιότητάς του.

Πολύ φοβάμαι πως, εάν το Σώμα συνεχίσει να χτίζει το μέλλον του στα οργανωτικά πρότυπα της ίδρυσής του απλώς αυξάνοντας την αριθμητική του δύναμη, κινδυνεύει να γίνει «ένας γίγας με ξύλινα πόδια», χωρίς ενιαία συνείδηση της αποστολής και της ταυτότητάς του και με υπαρκτό τον κίνδυνο της εξασθένησης και απαξίωσης του στρατιωτικού του χαρακτήρα με όλες τις δυσμενείς για την κοινωνία και τη ναυτιλία συνέπειες.

Το ξεριζώμα νοοτροπιών και αγκυλώσεων που κρατούν ένα ολόκληρο Σώμα, που σύντομα θα αγγίξει τις 10.000 άτομα, δέσμιο και προσκολλημένο σε δομές και πρακτικές που μικρή μόνο σχέση έχουν με τις σημερινές ανάγκες και της ελληνικής κοινωνίας και της ελληνικής ναυτιλίας, απαιτεί ριζικές μη ανατρέψιμες και μη αναστρέψιμες λύσεις και τομές που θα χαράσσουν την πορεία του Σώματος στη νέα χιλιετία. Γιατί με παλαιά υλικά δεν παράγονται νέα προϊόντα.





CRISIS MANAGEMENT

PREVENTION / COMMUNICATION / MEDIA TRAINING

The KCL Group in association with
Gratia Relations have introduced a one or two
day seminar to facilitate crisis management and inter-
vention during an emergency situation.

Seminar objectives aim to involve all executives in the importance of a company's response during the critical hours and days following an emergency/accident; to offer the opportunity to such executives not only to maintain control over the events but also to effectively plan a strategy that will lead to accurate and courteous dealings with the media and to describe action plans needed.

The seminar is suited to vessel seagoing management, legal, operations and crew departments, executives and authorized company representatives.

- **Executive Seminars**
on Public Relations
and Dealing with the Media

● **For more information contact**

Katherine Lyrantzis at 210 95 30 680 or Ilias Bissias at 210 9222 501



Το θέμα της ολικής αναθεώρησης του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

Όροι - Προϋποθέσεις - Αδυναμίες - Προτάσεις

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα**, υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

• Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου θεωρείται και είναι, κατά την άποψή μας, ο θεμελιώδης «Καταστατικός Χάρτης» του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Από δε τις κατ' εξουσιοδότηση εκδοθείσες, κατά καιρούς, διατάξεις αυτού και με την επίκληση συναφών τοιούτων Δημοσίου και Διεθνούς Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δημιουργήθηκαν ανεξάρτητοι επιμέρους κλάδοι Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως είναι π.χ.:

- Δίκαιο Επιθεωρήσεως και Ασφάλειας Πλοίων
- Δίκαιο Ναυτικής Εργασίας
- Δίκαιο Ακτοπλοΐας
- Δίκαιο Ναυαγίων και Ναυαγιαίρεσεων
- Ποινικό και Πειθαρχικό Δίκαιο Ε.Ν.
- Δίκαιο Λιμενικής Αστυνομίας κ.λπ.

• Ο Κώδικας επί 31 συνεχόμενα έτη λειτούργησε λίαν αποτελεσματικά, από πάσης απόψεως υπέρ όλων των φορέων της Εμπορικής Ναυτιλίας, δημοσίων και ιδιωτικών. Το ιστορικό της συντάξεώς του από το 1948 και μέχρι τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου από την τελευταία Συντακτική Επιτροπή αυτού διαλαμβάνεται διεξοδικά στο εισαγωγικό σημείωμα της εν λόγω Επιτροπής στον ΚΔΝΔ.

• Κατά τα πρώτα 25 έτη της εφαρμογής του Κώδικα επήλθαν ορισμένες μόνο μεμονωμένες τροποποιήσεις διατάξεων αυτού που επεβλήθησαν από τα δεδομένα και τις ανάγκες της ναυτιλίας και ως προς το πλοίο και ως προς το πλήρωμα.

Στην συνέχεια και μετά την ένταξη της Ελλάδος στην Ε.Ε. καθώς και την αλλαγή της πολιτικής του ΥΕΝ, ως προς τη ναυτική εκπαίδευση και την ακτοπλοΐα καθώς και άλλους τομείς, τροποποιήθηκαν και καταργήθηκαν ορισμένες διατάξεις του Κώδικα.

• Βεβαίως σε όλες τις περιπτώσεις ο Κώδικας όπως ισχύει τώρα λειτουργεί και εφαρμόζεται σε συνάρτηση με τον ισχύοντα Οργανισμό ΥΕΝ ως προς τη σύσταση και δομή των υπηρεσιών αυτού, κεντρικών, περιφερειακών και αλλοδαπής.

Επιδιωκόμενος σκοπός του ΚΔΝΔ - Προστατευόμενο έννομο αγαθό.

• Στο Μέρος Πρώτο του Κώδικα είναι εντεταγμένο από την Επιτροπή Συντάξεως αυτού, Κεφάλαιο Δ' με τον τίτλο «Ασφάλεια Πλοίων», άρθρα 31-45, ένθα παρατίθενται οι σχετικές διατάξεις που αναφέρονται βασικά στις επιθεωρήσεις των πάσης φύσεως πλοίων, κατά την έννοια του άρθρου 3 του ΚΔΝΔ, στην εντεταλμένη καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ (νυν κλάδος ΕΕΠ) για το σκοπό αυτό, καθώς και τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς (νηγώνωμονες), στις υποχρεώσεις των ιδιωτικών φορέων της ναυτιλίας, ήτοι εφοπλιστών, πλοιαρχών, ναυτικών πρακτόρων κ.λπ. και επιπροσθέτως και κατά κύριο λόγο στις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις (απαγόρευση απόπλου άρθρου 42 - χρηματικό πρόστιμο άρθρα 44 και 45) για παράβαση των επί του προκειμένου διατάξεων του κεφαλαίου αυτού.

• Δηλαδή, συμπερασματικώς, το Κεφάλαιο Δ' αποβλέπει στην ασφάλεια, την εύρυθμο και ομαλή λειτουργία της ναυσιπλοΐας κατά κύριο λόγο από τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και πλέουν τόσο στα εθνικά όσο

και στα διεθνή χωρικά ύδατα και λιμένες, και επιπροσθέτως στα υπό ξένη σημαία που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια, σύμφωνα με τις διεθνείς διατάξεις και τους κανονισμούς.

• Ανεξαρτήτως όμως του γράμματος και του πνεύματος του Κεφαλαίου Δ', εκτιμούμε και φρονούμε σχετικώς ότι το σύνολο των διατάξεων του Κώδικα αποβλέπει και σκοπεί στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε όλη της την έκταση και μορφή. Με επισήμανση στους τρεις κύριους βασικούς άξονες που την αποτελούν, ήτοι το πλοίο, τους επιβαίνοντες (πλήρωμα και επιβάτες), το φορτίο (οιασδήποτε μορφής και κατηγορίας).

Τούτο δε διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εξασφαλίζεται και παγιώνεται από την Πολιτεία με πολλαπλά και διάφορα νομοθετικά μέτρα που εκφράζονται κατά τομείς:

- Ως προς το προσωπικό των πλοίων.
- Ως προς το πλοίο και το φορτίο.
- Ως προς τους επιβάτες.
- Ως προς την κρατική εξουσία και παρέμβαση.

• Κατά συνέπεια όλων των ανωτέρω διαλαμβανόμενων, συμπεραίνεται ότι επιδιωκόμενος σκοπός του Κώδικα και προστατευόμενο έννομο αγαθό αυτού είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εν γένει και κατά κύριο λόγο η αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, με την επίκληση βεβαίως και των συναδουσών επί του προκειμένου διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων που έχουν συναφθεί από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα σε θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας και τις οποίες η Ελλάδα κύρωσε σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγρ. 1 του Συντάγματος.

Το ουσιώδες εξεταζόμενο θέμα

της αναθεωρήσεως του Κώδικα ΔΝΔ

Προστασία και μη διασάλευση του έννομου αγαθού της ασφαλείας ναυσιπλοΐας.

• Από πολλούς νομικούς κύκλους, δημόσιους και ιδιωτικούς, που κατά κύριο λόγο ex officio ασχολούνται με το Ναυτικό Δίκαιο, διατυπώθηκε και υποστηρίχθηκε η άποψη ότι μετά 31 χρόνια λειτουργίας και εφαρμογής του Κώδικα επιβάλλεται πλέον μια ολική αναθεώρηση των διατάξεων αυτού στο σύνολό τους, λαμβανομένου υπ' όψιν του γεγονότος ότι από δημοσιεύσεώς του διαπιστώθηκαν παραλείψεις, λάθη και αδυναμίες.

• Η άποψη αυτή κατ' αρχήν είναι σωστή, αλλά για να υλοποιηθεί απαιτείται οπωσδήποτε να ληφθεί υπ' όψιν εκ των προτέρων ότι κάθε αναθεώρηση του Κώδικα ΔΝΔ θα έχει ως σημείο αναφοράς και επιδιωκόμενο σκοπό το προστατευόμενο υπό αυτού έννομο αγαθό που συνίσταται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ως ανωτέρω επισημάνθηκε.



Τα ναυτιλιακά εθνικώς και διεθνώς δεδομένα

• Επίσης πρέπει να ληφθούν, επί του προκειμένου υπ' όψιν συγκεκριμένα εθνικά και διεθνή δεδομένα, ώστε να μη διασφαλιστεί, αλλά τουναντίον να αναβαθμισθεί ο ως άνω επιδιωκόμενος σκοπός.

• Ειδικότερα τα ως άνω δεδομένα εστιάζονται:

- Στις προκαταρκτικές ενέργειες που επιβάλλεται να γίνουν για την αναθεώρηση του Κώδικα και μάλιστα όσον αφορά τη συγκρότηση και σύνθεση της αρμόδιας επιτροπής ή επιτροπών που θα επιληφθεί της αναθεώρησης αυτού.
- Στην πραγματική κατάσταση που επικρατεί από πάσης απόψεως στην ελληνική και διεθνή ναυτιλία και συγκεκριμένα καθ' ο μέρος αφορά το πλοίο και το πλήρωμα.
- Σε Οδηγίες και Κανονισμούς για τη ναυτιλία (πλοίο, φορτίο, επιβάτης) που απορρέουν πλέον από τη διεθνή ναυτιλιακή έννομο τάξη, IMO - Ε.Ε. Αυτό άλλωστε αποδείχθηκε με τις πρόσφατες αντικαταστάσεις των άρθρων 5, 165 και 166 καθώς και την προσθήκη του άρθρου 168 Α. Επιπροσθέτως δε της κυρώσεως των διεθνών κωδίκων: α) Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), β) ασφαλείας των πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και γ) των λοιπών συναφών κωδίκων για τη ναυτιλία που και αυτοί επηρεάζουν άμεσα την αναθεώρηση του ΚΑΝΔ.
- Στις νέες συνθήκες αντιμετώπισης και ελέγχου των πληρωμάτων καθώς και προσλήψεως αυτών που υπαγορεύονται από την αλλαγή όλων των συνθηκών που επικρατούν στις σχέσεις ΥΕΝ - ναυτικού, εισροή αλλοδαπών στην ελληνική ναυτεργασία και λοιπά. Στο σημείο αυτό πρέπει να επιστημονομηθεί ότι, να μην επιβάλλεται μια επανεξέταση, επαναπροσδιορισμός και αναμόρφωση των σχετικών ποινικών και πειθαρχικών διατάξεων του ΚΑΝΔ (άρθρα 205 - 271), πλην όμως κάθε είδους επέμβαση από την Πολιτεία σε αυτές θα πρέπει να έχει ως γνώμονα να μη θυγεί πρωτίστως η εύρυθμη και ομαλή διεξαγωγή των υπηρεσιών του πλοίου και επιπλέον να διατηρηθεί αυτή σε υψηλά επίπεδα.
- Στα διεθνή και εθνικά νομικά δεδομένα για την εκπαίδευση των πληρωμάτων και την παροχή των αντίστοιχων διπλωμάτων, ήτοι η διεθνής σύμβαση STCW 78/95 (όπως ισχύει), λαμβανομένης παράλληλα υπ' όψιν της καταργήσεως των άρθρων 65-70 του Κώδικα για τη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση και της ψηφίσεως αντ' αυτών του Ν. 2638/98 (όπως ισχύει) για την «Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης».
- Στην ανάπτυξη του τουρισμού και της καταστολής του δημογραφικού προβλήματος στη νησιωτική Ελλάδα διά της εξασφαλίσεως ασφαλούς και ανταγωνιστικής ακτοπλοΐας λαμβανομένων υπ' όψιν α) της ψηφίσεως του Ν. 2932/01 (όπως ισχύει), β) των σχετικών επί του προκειμένου Οδηγιών για την ακτοπλοΐα και γ) της καταργήσεως ενίων συναφών άρθρων του Κεφαλαίου Α' «Ακτοπλοΐα», του Μέρους Τέταρτου του ΚΑΝΔ, με αποτέλεσμα όλο το νομικό πλαίσιο που αφορά την ακτοπλοΐα να στηρίζεται σε διαφορετικά νομικά βάρη.

Η προτεινόμενη διοικητική μεθοδολογία και πρακτική για την επίτευξη του σκοπού της αναθεώρησης του ΚΑΝΔ

• Ειδική επισήμανση, καθόσον αποτελεί τη βασική προϋπόθεση και όρο της επιτυχίας της αναθεώρησης του Κώδικα, αποτελεί η συγκρότηση, η σύνδεση και το έργο των αρμοδίων προς τούτων επιτροπών που θα οριστούν, καθώς και η μέθοδος λειτουργίας αυτών.

Επ' αυτού σημειούμε τα κατωτέρω:



- Να ληφθεί υπ' όψιν ότι η διάρκεια συντάξεως του Κώδικα ήταν 25 συναπτά έτη (1948-1973) και κάτι παρόμοιο, έστω και με λιγότερα χρόνια ενασχόλησης επιτροπών, σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να επαναληφθεί.
- Να συγκροτηθεί μια αρχική επιτροπή αποτελούμενη από φορείς και παράγοντες της ναυτιλίας, δημόσιους και ιδιωτικούς, εξειδικευμένους και απόλυτους γνώστες των σχετικών θεμάτων. Τα μέλη της επιτροπής αυτής θα πρέπει να είναι απαλλαγμένα σε όλες τις περιπτώσεις από υπηρεσιακές και άλλες ενασχολήσεις, άλλως δεν χρειάζεται να τίθεται θέμα αναθεώρησης του Κώδικα.
- Τα εκ του Δημοσίου (ΥΕΝ) προερχόμενα μέλη της επιτροπής θα κατέχουν σε όλη τους την έκταση τις, κατά περίπτωση, διατάξεις που ισχύουν καθώς και εισηγήσεις διαμορφώσεως αυτών σύμφωνα με τα νέα δεδομένα που αναφέρονται ανωτέρω.
- Τα εκ των λοιπών ιδιωτικών φορέων της ναυτιλίας μέλη, ναυτεργατικά σωματεία, ναυτική εργοδοσία, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος κ.λπ., θα πρέπει να προσκομίσουν εισηγήσεις - προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυτιλίας.
- Η ως άνω αρχική επιτροπή θα πρέπει να συντάξει σε εύλογο - τακτό χρονικό διάστημα προσχέδιο Κώδικα, το οποίο θα παραδοθεί σε δευτεροβάθμια συγκροτούμενη επιτροπή αποτελούμενη από νομικούς κύκλους ασχολούμενους κυρίως με το Ναυτικό Δίκαιο, σκοπός και έργο της οποίας θα είναι να συντάξει την τελική διαμόρφωση των διατάξεων του σχεδίου νέου Κώδικα ΚΑΝΔ από απόψεως νομοτεχνικής - επιστημονικής πλέον.

Βεβαίως, η σύμπραξη και η συμμετοχή επί του προκειμένου τόσο της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, όσο και του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς, θεωρείται οπωσδήποτε αναγκαία και επιβεβλημένη. Και η επιτροπή αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί από απόψεως διοικητικής με στελέχη του ΥΕΝ ικανά, ανάλογης υπηρεσιακής και επιστημονικής κατάρτισης.

Εκτιμάται ότι σε αυτό περίπου το πλαίσιο θα πρέπει να διεξαχθεί η όλη επιχείρηση αναθεώρησης του Κώδικα με την επί πλέον προσθήκη, ότι πρέπει να υφίσταται επί του προκειμένου πολιτική βούληση και επιπροσθέτως το επιβαλλόμενο εκ των περιστάσεων προσήκον ενδιαφέρον των υπηρεσιακών παραγόντων του ΥΕΝ.

Κατόπιν πάντων των ανωτέρω διαλαμβανομένων, κάθε ex officio παράγοντας, δημόσιος ή ιδιωτικός, δύναται να εξαγάγει τα συμπεράσματά του επί του προκειμένου θέματος της δυνατότητας ολικής αναθεώρησης των διατάξεων του Κώδικα ΚΑΝΔ.

Double your expectations.
Be in safe hands

BM
barbados maritime
ship registry

safe hands

www.barbadosmaritime.com

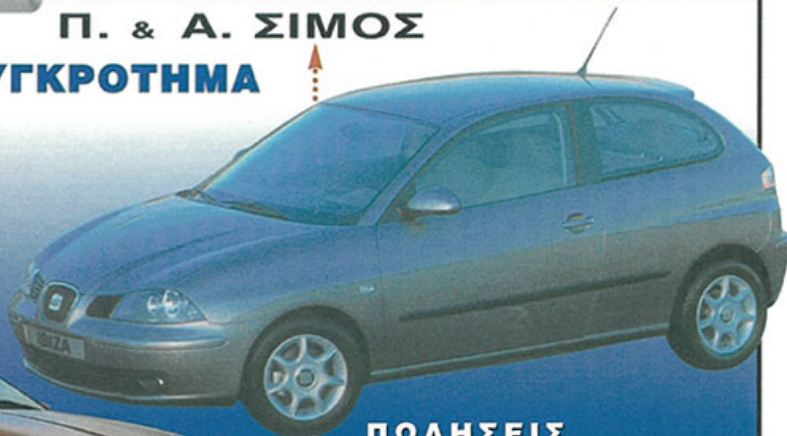


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**Εως 60 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ**

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



Έκκληση για τη δημιουργία μνημείου Αφανούς Ναύτη και Ναυτικού Μουσείου

Από το σύλλογο συνταξιούχων Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου της Σκιάθου λάβαμε την ακόλουθη επιστολή-έκκληση, την οποία και αναδημοσιεύουμε.

«Νησιά και λιμάνια Αιγαίου και Ιονίου πελάγους, ναυτότοποι γεμάτοι πλοία και ναυτικούς, κι ανάμεσά τους, σε θέση ξεχωριστή, η μικρή πατρίδα μας η Σκιάθος. Τα πλοία χάθηκαν ή χάνονται, "κόβονται", διαλύονται, εξαφανίζονται, μαζί τους και οι ναυτικοί. Με τα πλοία και τους ναυτικούς, όμως, κινδυνεύει να χαθεί και η μνήμη.

Θέλοντας αυτή τη μνήμη να την κρατήσουμε άσβεστη και να την παραδώσουμε στις επόμενες γενιές, αποφασίσαμε εμείς οι συνταξιούχοι ναυτικού της Σκιάθου δυο πράγματα να καταφέρουμε πριν όλα ολοκληρωτικά εξαφανιστούν. Πρώτον, ένα μνημείο του Αφανούς Ναύτη και, δεύτερον, ένα Ναυτικό Μουσείο, μια ακόμα συνεισφορά στον αγαπημένο μας τόπο, εκτός όλων των άλλων που κατά καιρούς πρόσφεραν και προσφέρουμε σαν ναυτικοί. Στα χέρια σας κρατάτε τη φωτογραφία του προπλάσματος του ανδριάντα που θα εγκαταστήσουμε στην παραλία της Σκιάθου, σύμβολο του ναυτικού μεγαλείου του μικρού μας νησιού και απόδοση τιμής σε όλους εκείνους που έχασαν ή έδωσαν τη ζωή τους σε θάλασσες και ωκεανούς, θμελιώνοντας τη ναυτική μας παράδοση. Σας απευθύνουμε έκκληση, εάν μπορείτε και θέλετε να βοηθήσετε στην υλοποίηση αυτού του ονείρου μας προσφέροντας οικονομική ενίσχυση, σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων και αναμένουμε την ενίσχυσή σας, βέβαια ότι η έκκλησή μας δεν θα πέσει στο κενό!»



N. Bogdanos Marine Bureau

Το τεχνικό ναυτιλιακό γραφείο συμβούλων, επιθεωρητών, εκτιμητών και αποκλειστικών αντιπροσώπων μεγάλων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων του εξωτερικού N. Bogdanos Marine Bureau, το οποίο ίδρυσε το 1956 ο ναυπηγός του Πειραιά Νίκος Μπογδάνος, διακρίνεται για τη σοβαρότητα και τον επαγγελματισμό των υπηρεσιών που έχει προσφέρει και συνεχίζει να προσφέρει στη ναυτιλία μας.

Το Γραφείο Μπογδάνου αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα το συνδικάτο των Αμερικανών ασφαλιστών (American Hull Insurance Syndicate - AHIS), ενώ παράλληλα συνεργάζεται με τους Lloyd's του Λονδίνου, P+I Clubs, όπως τα U.K. και Billbrough, διεθνείς ασφαλιστικούς οργανισμούς, τράπεζες, νηγώνυμους αλλά και πλοιοκτήτες, για τους οποίους διενεργεί επιθεωρήσεις και εκτιμήσεις πλοίων, αναλαμβάνει την παρακολούθηση νέων κατασκευών, επισκευών κ.λπ.

Από την πλειάδα των μεγάλων ναυπηγείων του εξωτερικού, που αντιπροσωπεύει αποκλειστικά στην Ελλάδα το Γραφείο Μπογδάνου, ξεχωρίζουν εκείνα της ASRY στο Μπαχρέιν, της Lisnave στην Πορτογαλία, της Gemak στην Τουρκία, του San Francisco και του Norfolk στις ΗΠΑ.

Τα ναυπηγεία της ASRY στο Μπαχρέιν ανήκουν σε επτά αραβικά κράτη-μέλη του OPEC και αποτελούν μια λίαν σημαντική επισκευαστική μονάδα, όχι μόνο στην περιοχή του Περσικού, αλλά και παγκοσμίως. Οι εγκαταστάσεις της ASRY περιλαμβάνουν μία μόνιμη δεξαμενή για υπερδεξαμενόπλοια έως και 450.000 τόνων dwt, συνεπικουρούμενη από δύο πλωτές δεξαμενές για πλοία μέχρι 120.000 τόνων dwt. Το κύριο χαρακτηριστικό της ASRY είναι η αξιοπιστία των υπηρεσιών που προσφέρει, ο επαγγελματισμός και



Από αριστερά προς τα δεξιά: Α. Σκαρμαγκάς, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας N. Bogdanos Marine Bureau, Mohamed Al Khateeb, Chief Executive της ASRY, Μ. Κεφαλογιάννης, υπουργός Ε.Ν., Ν. Μπογδάνος, ιδρυτής και πρόεδρος της N. Bogdanos Marine Bureau, Fawzi Al Gosaibi, Deputy Chief Executive for Commercial Affairs της ASRY

η φιλικότητα του προσωπικού της σε όλα τα επίπεδα. Η ASRY διαθέτει πιστοποίηση ISO 9001 και 14001, αλλά και ασφαλείας κατά ISPS και είναι ευρέως γνωστή στη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία της εμπιστεύεται ποικίλες επισκευές για πλοία όλων των τύπων. Η ASRY έχει επενδύσει στη μακροχρόνια σχέση της με το Γραφείο του Νίκου Μπογδάνου και των συνεργατών του, οι οποίοι, από την ίδρυση του ναυπηγείου το 1977, έχουν πράξει τα μέγιστα για την προώθηση και καθιέρωση της ASRY στην ελληνική αγορά. Είναι ενδεικτικό ότι από τα 120 με 150 πλοία που επισκευάζει ετησίως η ASRY, περί το 20% με 30% είναι ελληνικών συμφερόντων. Προκειμένου να τιμήσει τους Έλληνες πελάτες της, την ελληνική ναυτιλία γενικότερα, αλλά και τους αντιπροσώπους της στην Ελλάδα, η ASRY πραγματοποιεί την ετήσια συνάντηση της διευθύνουσας επιτροπής του Δ.Σ. της στην Αθήνα. Παράλληλα, η διευθύνουσα επιτροπή της ASRY και το Γραφείο Ν. Μπογδάνου παρέχουν δεξίωση σε ξενοδοχείο της Αθήνας, με προσκεκλημένους πλοιοκτήτες, τεχνικούς διευθυντές και αρχιμηχανικούς της ναυτιλίας.



«Μερική απασχόληση»

Συγγραφέας: Βικτωρία Σπ. Δούκα
/ Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ

Η μερική απασχόληση, διέξοδος για όσους δεν επιθυμούν την πλήρη απασχόληση και υποχρεωτικό αδιέξοδο για όσους την επιθυμούν αλλά δεν βρίσκουν θέσεις πλήρους απασχόλησης, επηρεάζει ποικιλοτρόπως την κοινωνική και οικονομική ζωή, ανησυχεί και προβληματίζει τα άτομα και τις κυβερνήσεις λόγω της συνεχούς εξάπλωσής της και συνοδεύεται από ανασφάλεια για τα εργασιακά δικαιώματα των μερικώς απασχολούμενων.

Το έναυσμα για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας αποτέλεσε η επιτακτική ανάγκη να μελετηθεί σε βάθος και να παρουσιασθεί συστηματικά το νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη μερική απασχόληση, ως συμβολή στη μελέτη και ανάπτυξη γενικά του Εργατικού Δικαίου, και σε δογματική συνέπεια με τις ανθρωποκεντρικές αρχές του.





Ποιότητα στην κάλυψη... με αποδείξεις από την TIM

- 98% το ποσοστό επιτυχημένων κλήσεων στο δίκτυο της εταιρείας.
- Διπλασιάστηκε ο αριθμός των σταθμών βάσης TIM κατά τα έτη 2001-2005.
- 400 εκατ. ευρώ επενδύσεις στην 3ετία 2005-2007.
- Προσφορά συμβολικής αποζημίωσης για «χαμένες» κλήσεις.

Την εξέλιξη του δικτύου της καθώς και τα αποτελέσματα ποιοτικών μετρήσεων που αφορούν στην απόδοση και λειτουργία του, παρουσίασε πρόσφατα η TIM.

«Το δίκτυο της TIM έχει εξελιχθεί σημαντικά από την αρχή της λειτουργίας της εταιρείας και ιδιαίτερα τα 5 τελευταία χρόνια, οπότε και πετύχαμε όχι μόνο επέκταση του δικτύου και της κάλυψης αλλά και σημαντική βελτίωση χάρις στις επενδύσεις που πραγματοποιήσαμε», δήλωσε ο γενικός τεχνικός διευθυντής της εταιρείας, Ζαχαρίας Πιπερίδης:

«Μέσα σε μια πενταετία, η TIM Ελλάς επένδυσε περισσότερα από 500 εκατ. ευρώ για την επέκταση του δικτύου της και τη βελτίωση της κάλυψης στην ελληνική επικράτεια. Διπλασιάσαμε τους σταθμούς βάσης του δικτύου και πετύχαμε αύξηση στα ποσοστά κάλυψης», τόνισε ο κ. Πιπερίδης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε ο γενικός τεχνικός διευθυντής της TIM, η σημαντική ενίσχυση του δικτύου της TIM από το 2001 έως σήμερα αποτυπώνεται στην εξέλιξη των ποσοστών κάλυψης που προσφέρει:

- Η κάλυψη της TIM στην ξηρά αυξήθηκε από το 83% στο 91%.
- Η συνολική γεωγραφική κάλυψη από 90% σε 94,5% και
- Η πληθυσμιακή κάλυψη από 98% σε 99%.

«Το δίκτυο της TIM Ελλάς σήμερα προσφέρει ποιότητα στην κάλυψη... με αποδείξεις που προκύπτουν από συνεχείς μετρήσεις και ελέγχους που πραγματοποιούμε μέσω μετρήσεων εν κινήσει (drive tests) σε πρωτεύουσες νομών, μεγάλες και μικρές πόλεις, σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, περιοχές εθνικής ευαισθησίας, οδικούς άξονες κ.ά. Στη διάρκεια του 2004 έγιναν συνολικά 38.000 μετρήσεις και 1.200 ώρες drive tests, ενώ το 2005 έχουν ήδη πραγματοποιηθεί 20.000 κλήσεις και περισσότερες από 650 ώρες μετρήσεων. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων αυτών αποδεικνύουν ότι:

- Η πρόσβαση στο δίκτυο της TIM είναι δυνατή κατά 97,6%.
- Ενώ σε 98% ανέρχεται το ποσοστό κλήσεων που ολοκληρώθηκαν επιτυχμένα»

επισημάνει ο κ. Πιπερίδης, ο οποίος αναφέρθηκε επίσης σε στοιχεία που προκύπτουν από τα στατιστικά λειτουργίας του δικτύου της TIM, σύμφωνα με

τα οποία από τον Ιούνιο 2001 έως τον Ιούνιο 2005 καταγράφεται:

- 41% μείωση στις κλήσεις χωρίς πρόσβαση στο δίκτυο,
- 35% μείωση στο ποσοστό κλήσεων που διακόπτονται για τεχνικούς λόγους, από 1,39% σε 0,90%.

Παράλληλα, η εταιρεία θα ακολουθήσει νέα στρατηγική επικοινωνίας για την προβολή της εξέλιξης του δικτύου της και της ποιότητας στην κάλυψη που προσφέρει, σύμφωνα με το γενικό εμπορικό διευθυντή της TIM Ελλάς, Δαμιανό Χαραλαμπίδη, ο οποίος στη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου δήλωσε:

«Η TIM σήμερα προσφέρει τεχνολογικά προηγμένες υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας και άριστη ποιότητα δικτύου, η οποία αποδεικνύεται μέσα από τις συνεχείς μετρήσεις που υλοποιεί το τεχνικό μας τμήμα. Πιστεύουμε στην απόδοση του δικτύου μας αλλά και στη δημιουργία σχέσης εμπιστοσύνης με τους πελάτες μας, και στο πλαίσιο αυτό ανακοινώνουμε σήμερα, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, μια νέα προσφορά: κάθε μήνα οι πελάτες μας θα αποζημιώνονται με έως και 2 ευρώ στο λογαριασμό τους για τυχόν χαμένες κλήσεις που οφείλονται σε τεχνικούς λόγους».

Σύμφωνα με τον κ. Χαραλαμπίδη, η αποζημίωση των 2 ευρώ για τυχόν κλήσεις που ξεκίνησαν από το δίκτυο της TIM αλλά για τεχνικούς λόγους δεν ολοκληρώθηκαν, είναι πρωτίστως συμβολική και εκφράζει έμπρακτα τη δέσμευση της TIM για συνεχή βελτίωση της κάλυψης και των υπηρεσιών που προσφέρει.

Η προσφορά της TIM απευθύνεται σε όλους τους πελάτες της, συνδρομητές με συμβόλαιο ή χρήστες καρτοκινητής τηλεφωνίας, και αφορά τόσο εθνικές όσο και διεθνείς κλήσεις που ξεκινούν από το δίκτυο της TIM προς άλλα κινητά ή σταθερά δίκτυα. Το τελικό ποσό της αποζημίωσης θα το γνωρίζει ο πελάτης στο τέλος κάθε μήνα μέσω ενημερωτικού γραπτού μηνύματος.

Στη συνέντευξη Τύπου συμμετείχε και εκπρόσωπος του εργαστηρίου Ασύρματων & Επικοινωνίας Μεγάλων Αποστάσεων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το οποίο επιβεβαίωσε τη μεθοδολογία που ακολουθεί η TIM για την υλοποίηση των ποιοτικών μετρήσεων εν κινήσει (drive tests) στο δίκτυό της.



Οι πετυχημένες συνεργασίες της εταιρείας ΚΑΤΡΑΔΗ

Η εταιρεία Κατράδης Σχοινιά Ναυτιλίας ABEE συμπλήρωσε ένα χρόνο συνεργασίας με την εταιρεία Southern Cross Marine Supplies Pty Ltd, η οποία έχει έδρα στο Brisbane της Αυστραλίας.



Με τη συνεργασία αυτή η εταιρεία Κατράδης επιβεβαιώνει την ισχυρή θέση της στην περιοχή του Ειρηνικού εκ παραλλήλου με τις επιτυχημένες προσφορές εργασιών της στα λιμάνια των Σιγκαπούρης, Σαγκάης και Λος Άντζελες. Η εταιρεία Κατράδης με αυτές τις συνεργασίες έχει τη δυνατότητα να προμηθεύει τους πελάτες της στις ως άνω περιοχές με αρίστης ποιότητας κάβους, καδένες, άγκυρες, συρματόσχοινα και ανόδια, σε εξαιρετικά ανταγωνιστικές τιμές.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στα κεντρικά γραφεία του Ομίλου Κατράδης στον Πειραιά.

Τηλ.: 210-40.60.300, fax: 210-46.19.631, 210-46.26.268, Email: info@katradis.com

Επίσης μπορείτε να επισκεφθείτε την ιστοσελίδα www.katradis.com όπου θα βρείτε πολλές πληροφορίες σχετικά με την εταιρεία Κατράδης, τα προϊόντα και τους αντιπροσώπους ανά τον κόσμο.



• • Ιστορικά οι Έλληνες, και ειδικότερα οι εφοπλιστές, προέρχονταν από τα νησιά και οι Τούρκοι από τα οροπέδια. Αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίον η ελληνική κυβέρνηση ενθάρρυνε τους πλοιοκτήτες να αγοράσουν τα πλοία τύπου Victory και Liberty που πουλούσε η Αμερική μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αντίθετα, η τουρκική κυβέρνηση την εποχή εκείνη δεν άδραξε την ευκαιρία αυτή, ίσως γιατί οι πλοιοκτήτες δεν την πίεσαν αρκετά, ή ίσως γιατί η κυβέρνηση δεν ήθελε να επωμιστεί ένα υπέρογκο χρέος. Οι καρποί αυτής της κίνησης βοήθησαν την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία να αναπτύξει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως. Μακάρι να είχαμε πράξει το ίδιο. • •

Rahmi Koc, πρόεδρος της TURMEPA

52



Γνωρίζω την αυξανόμενη έλλειψη ναυτικών στην Ευρώπη, ιδιαίτερα αξιωματικών, και τις επιπτώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η Κομισιόν έχει υιοθετήσει μια δυναμική στάση, με ενέργειες που στόχο έχουν να αναγνωρίσουν το πρόβλημα και να προτείνουν τρόπους για την επανάκτηση ενός επαρκούς ναυτικού εργατικού δυναμικού για την Ευρώπη. Κατά τα τελευταία δυο χρόνια, η Κομισιόν εστίασε την προσοχή της ιδιαίτερα στην επιβολή ελάχιστου ορίου ναυτικής εκπαίδευσης και προτύπων πιστοποίησης για όλους τους ναυτικούς.

Υπάρχει η ανάγκη αλλαγής της συμπεριφοράς απέναντι στα κοινωνικά ζητήματα του κλάδου, προκειμένου να αποκατασταθεί το κοινωνικό γόητρο που υπήρχε κάποτε στα ναυτικά επαγγέλματα. Θα πρέπει να διατηρήσουμε ένα ικανό εργατικό δυναμικό, για μια ακμάζουσα ναυτιλιακή βιομηχανία στην Ευρώπη. Αυτός ο στόχος απαιτεί μια συνοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών, την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη-μέλη και τη βιομηχανία.

46



Jacques Barrot,
Αντιπρόεδρος της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
αρμόδιος για θέματα
Μεταφορών



78

Γεώργιος Βλάχος
γενικός γραμματέας Λιμένων
και Λιμενικής Πολιτικής YEN

Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική και περιφερειακή συνοχή. Σημαντικό ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει, μεταξύ άλλων, και η προσπάθεια της ελληνικής Πολιτείας για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας τόσο σε επίπεδο

διοικητικού φορέα της ναυτιλίας (YEN) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων. Στο πλαίσιο της ως άνω επιδίωξης, έχουν κατά καιρούς ληφθεί και υλοποιηθεί από κρατικής πλευράς σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά με τη βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής της πόλης. Ειδικότερα: Η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά αποτελεί ζήτημα μείζονος σημασίας, που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων.



• • Η λειτουργία του ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού, η διαφήμισή του, η οργάνωση των επιχειρήσεών του, η ολοκληρωμένη προσφορά του ΒΙ.ΠΑ. προς τους πλοιοκτήτες πιστεύουμε ότι θα αναστρέψει το κλίμα και ο πλοιοκτήτης θα επανακτήσει την εμπιστοσύνη του προς τον κλάδο, με αποτέλεσμα η Ζώνη να προσελκύσει εκ νέου τα πλοία. Βέβαια, εδώ πρέπει να προσθέσουμε και ένα -ίσως το μεγαλύτερο- κεφάλαιο, που λέγεται εργατικό δυναμικό. Πρέπει να υπάρξει συνεννόηση, σταθερότητα, εργατική ηρεμία για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα και πιστεύω πως το κλίμα θα αντιστραφεί.

56

Γιάννης Μίχας, νομάρχης Πειραιά



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



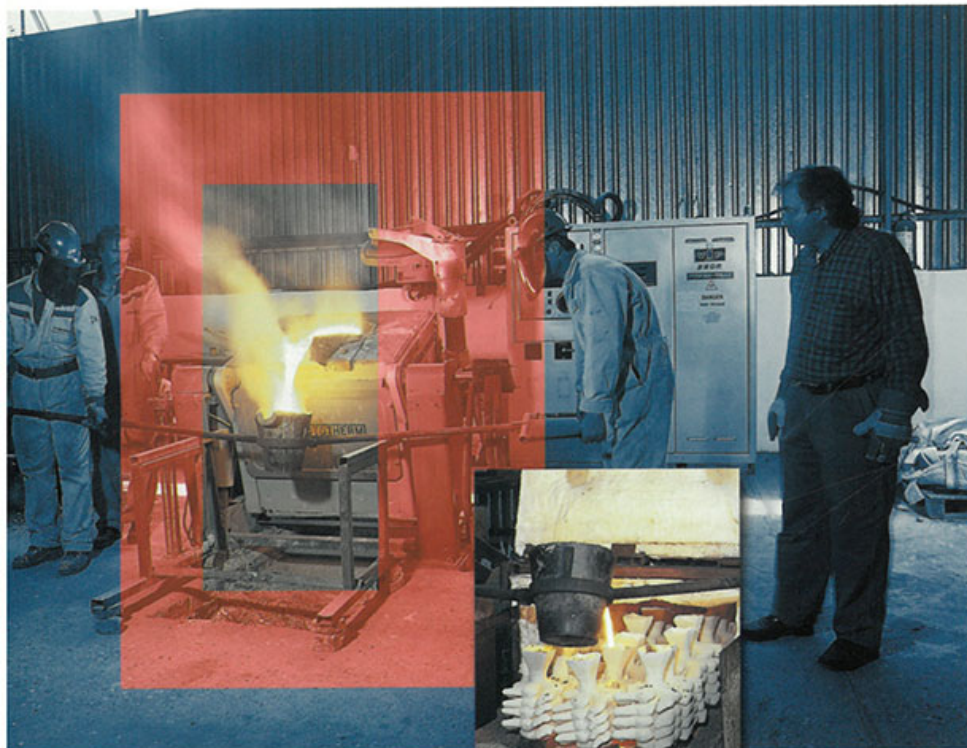
Head Office: 56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece Tel: +30 2104060600 Fax: +30 2104615211 e-mail: koronakis@koronakis.gr website: www.koronakis.gr





TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

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

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας

TURBO SERVICE

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

