

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 90 • 05/2006 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr



Καπετάν Παναγιώτης Ν. Τσάκος
«Η ναυτοσύνη του Έλληνα
δεν είναι δημιούργημα μιας γενιάς,
είναι κληρονομιά»

Πάνος Λασκαρίδης
«Να σταματήσει ο
παρεμβατισμός
στην ακτοπλοΐα»



Νίκος Α. Πατέρας
«Το ελληνικό πλοίο έχει στερηθεί
από το ίδιο το κράτος
τη μεταχείριση που έχουν ναυτιλίες
άλλων κρατών - μελών της Ε.Ε.»



Οι προτάσεις της 2ης Ημερίδας για την **ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική**



TURBOMED

TOTAL TURBINE SERVICES...



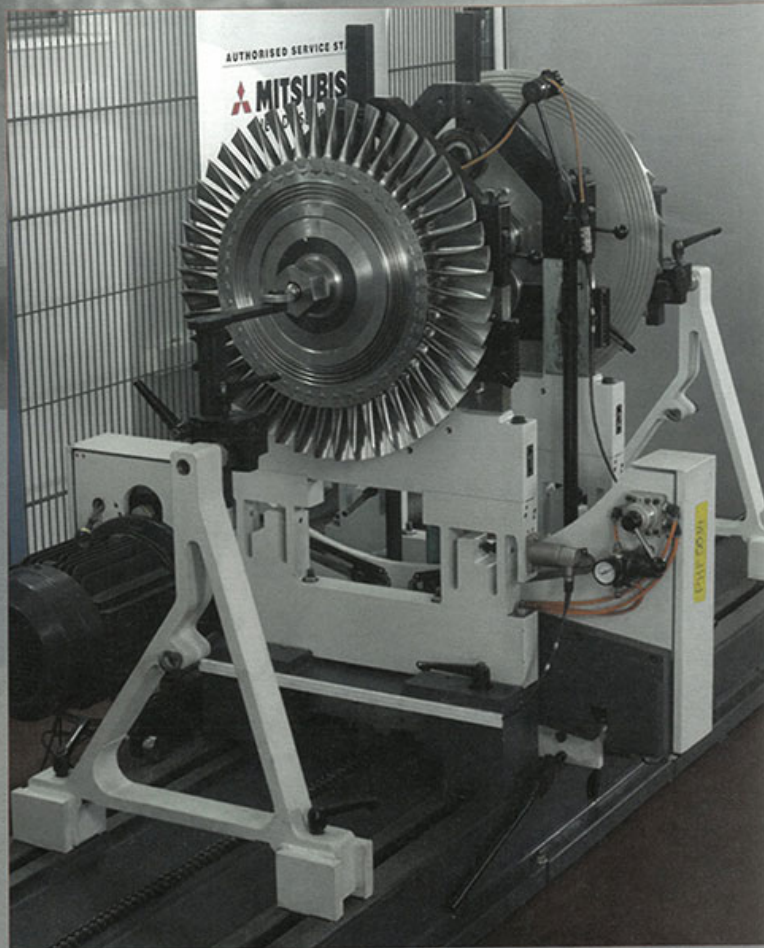
EXPERTISE - PROFESSIONALISM - DEDICATION

AUTHORIZED SERVICE STATION FOR :



SIEMENS

INSPECTION - OVERHAULING - MAINTENANCE
WORLDWIDE TECHNICAL SUPPORT
REPAIR OF ANY TURBOCHARGER FAILURE
DYNAMIC BALANCING
PRECISION WORKS (CNC)



...& SPARE PARTS



VI.PAS SCHISTO INDUSTRIAL PARK
STR. 1&2, BLOCK 2
18863 PERAMA, GREECE
TEL: 210 4000111 FAX: 210 4000225
HELP LINE: 6932210060 TURBOMED@OTENET.GR



100 YEARS

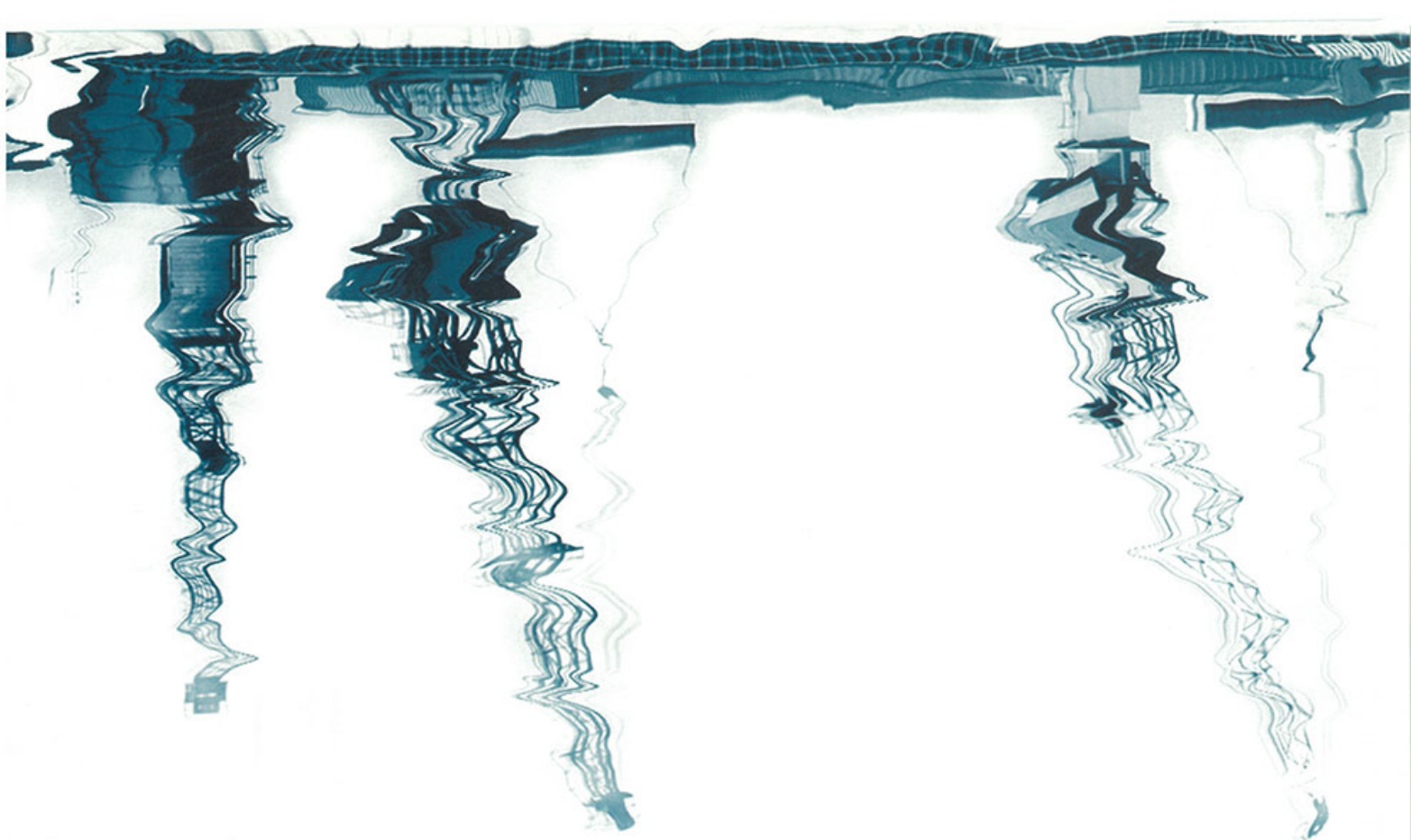
SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

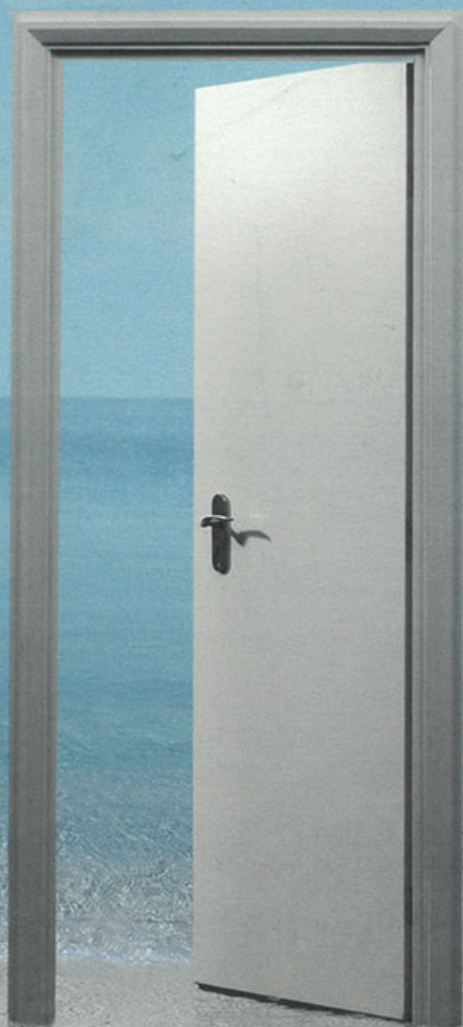
WE FEEL AT HOME IN THE MARITIME WORLD



Instinctive Understanding

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

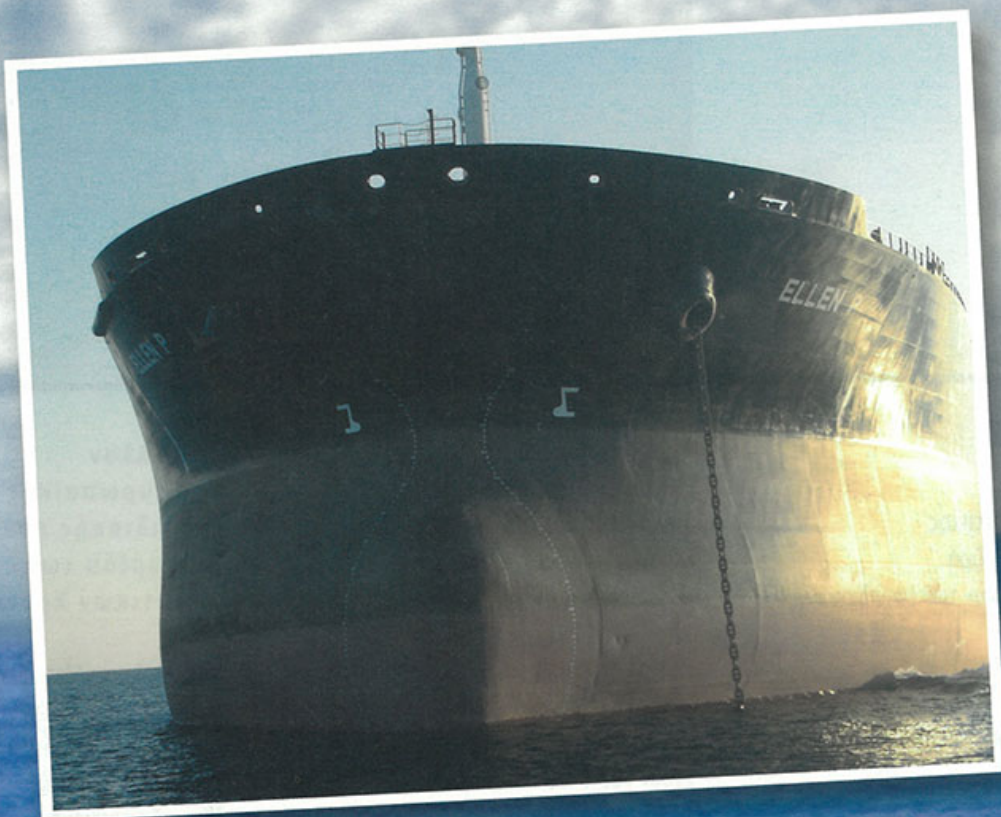
We have an excellent track record of helping companies enter or expand in the Greek shipping market, offering creative solutions for all market conditions. Our local experience and global know-how combined with the support of our international partner are the means for supporting successful business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



Consultants to



ELLEN P... just an ordinary name?



ELLEN P... A ten year old vessel
with a strong British accent
and an extraordinary capacity.

ELLEN P is one of a kind, just like the rest of our vessels.
Meet them all at www.toptankers.com.

THE
sky is
the limit!



TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products - safely - reliably - and cost effectively. We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share. Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction.

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



TOP TANKERS INC., 109-111, MESSOGION AVE., POLITIA CENTER, BLDG C1, 115 26 ATHENS, GREECE
TEL.: +30210-69.78.000, FAX: +30210-69.22.168, E-MAIL: ops@toptankers.com



TOP TANKERS INC.
www.toptankers.com



Editorial 10

Δημήτριος Κωττάκης
Αναδρομή στη ζωή
του «συνηγόρου» των εφοπλιστών 18

Ναυτιλιακά Νέα 22

Τα IN και τα OUT
της εμπορικής μας ναυτιλίας
Του Άλκη Κορρέ,
Πανεπιστημίου Αιγαίου 42

Η ναυτοσύνη του Έλληνα
δεν είναι δημιούργημα μιας γενιάς,
είναι κληρονομιά
Συνέντευξη του
Καπετάν Παναγιώτη Τσάκου,
προέδρου Tsakos Group 44

Να σταματήσει ο παρεμβατισμός
στην ακτοπλοΐα
Συνέντευξη του Πάνου Λασκαρίδη,
διευθύνοντος συμβούλου
Ομίλου Λασκαρίδη 52

Κατηγορηματικά τονίζω ότι το
ελληνικό πλοίο έχει στερηθεί από το
ίδιο το κράτος τη μεταχείριση που
έχουν ναυτιλίες άλλων κρατών -
μελών της Ε.Ε.
Συνέντευξη του Νίκου Δ. Πατέρα,
εφοπλιστή 60

Για τη ναυτιλία:
Μνημείο και όχι τύμβο
Του Σπ. Ράνη
Managing Director
Ranger Marine S.A. 64

Το μέλλον
της ευρωπαϊκής
ναυτιλιακής πολιτικής:
Η ημερίδα των
«Ναυτικών Χρονικών» 69

Ακτοπλοΐα και Μεταφορές
στην Ενωμένη Ευρώπη:
Οι προκλήσεις για τα ελληνικά νησιά
Του ευρωβουλευτή
Νίκου Σηφουνάκη 70

Πράσινη Βίβλος για το μέλλον
της ναυτιλιακής πολιτικής
Της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα 76

Η ελληνική ναυτιλία
με μια ευρωπαϊκή προοπτική:
σχεδιάζοντας τα επόμενα βήματα
Του Φώτη Καραμήτσου,
διευθυντή Θαλασσίων Μεταφορών
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 78



Νίκος Πατέρας
... το **ελληνικό
πλοίο** έχει
στερηθεί από το ίδιο
το κράτος τη
μεταχείριση που
έχουν ναυτιλίες
άλλων κρατών -
μελών της Ε.Ε. 20



Καπετάν
Παναγιώτης Τσάκος
Η **ναυτοσύνη** του
Έλληνα δεν είναι
δημιούργημα μιας
γενιάς, είναι
κληρονομιά 44

Πάνος Λασκαρίδης
Να σταματήσει ο
παρεμβατισμός
στην **ακτοπλοΐα** 52



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 90, ΜΑΪΟΣ 2006 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

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

*“Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα ,,*

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.



AVIN INTERNATIONAL S.A. Ηρώδου Αττικού 12Α, 151 24 Μαρούσι τηλ.: +30 210 809 3100
E-mail: avin@avin.gr, URL: www.avin.gr



[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Ημερίδα> Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής **69**

Περίπατος στους τόπους
όπου γεννώνται τα πλοία
(Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα)

Του Γ. Μπάνου

94

Η ελληνική ναυτιλιακή
χρηματοδότηση συνεχίζει
την ανοδική της πορεία
Του Ted Πετρόπουλου,
Petrofin S.A.

96

Λιμάνια - Ακτοπλοΐα -
Δρομολόγια
Του Ευάγγελου Κούζιλου

102

COSCO, CHINA SHIPPING,
ΤΥΜΠΑΚΙ:

Χρυσή νέα εποχή
ή κινεζική κατάρτα;

Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

104

Πλοία εμπορευματοκιβωτίων
υψηλών ταχυτήτων με πρόωση
αεριοστροβίλων και
καύσιμο οξυγόνο

Του Γιάννη Γ. Λιναρδάκη

106

Foundation Degree
Του Χρήστου Ντούνη

110

Παραναυτιλιακά

112



70



96



Γιώργος Μπάνος
Περίπατος
στους **τόπους**
όπου γεννώνται
τα **πλοία**

94

Ευάγγελος Κούζιλος
Λιμάνια -
Ακτοπλοΐα -
Δρομολόγια

102



Ted Πετρόπουλος
Η ελληνική
ναυτιλιακή
χρηματοδότηση
συνεχίζει
την ανοδική της
πορεία

Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 55 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 € / Χώρες Ε.Ε.: 100 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

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



Αποκλειστικό κινητό ISDN 128kbps.

Για πιο γρήγορη πρόσβαση σε χάρτες πλοήγησης, ειδήσεις για τον καιρό και φωτογραφίες του καινούριου μέλους της οικογένειάς σας.

Στα μεγάλα ταξίδια στους ωκεανούς ήταν πάντοτε σαφής η ανάγκη για ταχύτητα και αξιοπιστία στην επικοινωνία. Η Inmarsat το γνωρίζει καλύτερα από οποιονδήποτε άλλον και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο διπλασιάζουμε τώρα την ταχύτητα της υπηρεσίας Fleet F77 σε 128kbps. Τώρα, όλοι οι χρήστες της υπηρεσίας Fleet έχουν πρόσβαση στο ταχύτερο στον κόσμο, αποκλειστικό κανάλι δεδομένων ανάλογα με τις απαιτήσεις τους (demand-assigned data channel). Δεν υπάρχει καλύτερη υπηρεσία είτε θέλετε να την χρησιμοποιήσετε για να κατεβάσετε χάρτες και προβλέψεις για τον καιρό είτε για φωτογραφίες του μωρού σας. Για περισσότερες πληροφορίες πρόσω ολοταχώς για το inmarsat.com/maritime.

fleet


inmarsat

www.inmarsat.com/maritime

75 χρόνια ιστορίας: το παρόν και το μέλλον της σύγχρονης ναυτικής δημοσιογραφίας

Τρίτο πακέτο, Prestige, Common Structural Rules... Ο ρόλος αλλά και η σημαντικότητα του εξειδικευμένου ναυτιλιακού Τύπου στη συγκεκριμένη χρονική συγκυρία είναι πιο αξιοσημείωτα παρά ποτέ: η ναυτιλιακή κοινότητα, διεθνής και εγχώρια, στη δίνη των νομοθετικών και πολιτικών εξελίξεων ζητεί συμμάχους - υποστηρικτές εντός και εκτός συνόρων, που θα υποστηρίξουν τις πρωτοβουλίες της και θα επισημάνουν την ουσιαστική προσφορά της στο κοινωνικό σύνολο. Ο εξειδικευμένος Τύπος σε αυτό ακριβώς το σημείο μπορεί να φανεί ουσιαστικός αρωγός και θεματοφύλακας των επιδιώξεων της ναυτιλιακής οικογένειας στο σύνολό της, αφού μπορεί να καταγράψει αλλά και να προτείνει παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες, που θα αποτελέσουν ουσιαστικό πεδίο σκέψης και εγρήγορσης για το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας.



Στην πρόσφατη Ημερίδα των «Ναυτικών Χρονικών», ο διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε. κ. Φώτης Καραμήτσος μίλησε με ανησυχία για το ρόλο που διαδραματίζουν τα εξειδικευμένα ΜΜΕ στη συγκεκριμένη οικονομική κοινότητα. Η αγωνία του εστιάστηκε στην πιθανή έλλειψη αντικειμενικότητας και γνώσης των θεμάτων που απασχολούν (κυρίως) την Ε.Ε. και τη διεθνή ναυτιλιακή οικογένεια. Η αλήθεια είναι ότι ως συμμετέχοντες αλλά και παρατηρητές της ναυτιλιακής δημοσιογραφίας θεωρούμε ότι το αντικείμενο της δημοσιογραφικής ύλης ενός ναυτιλιακού ρεπόρτερ έχει αλλάξει τόσο, που ίσως μερικοί αδυνατούν να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις. Ο σύγχρονος συντάκτης οφείλει να κατέχει καλά τα θέματα που απασχολούν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το ρόλο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το διεθνή χαρακτήρα και τη διπλωματική ιστορία του ΙΜΟ, αλλά και τη μετεξέλιξη του ΙΑCS και των διεθνών εφοπλιστικών φορέων όπως η INTERTANKO και η INTERCARGO.

Το αντικείμενο της δημοσιογραφίας δεν είναι πλέον (αποκλειστικά) η Γρηγορίου Λαμπράκη και η ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών: θέματα που απασχολούν μεν το ευρύ κοινωνικό σύνολο, αλλά όχι απαραίτητα και το σύνολο της ναυτικής οικογένειας. Οι αποφάσεις που επηρεάζουν το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας λαμβάνονται πλέον εκτός των συνόρων, στο Λονδίνο, στις Βρυξέλλες κ.α. Αυτές τις παραμέτρους είναι γεγονός πως αρκετοί συντάκτες δυσκολεύονται να αναγνωρίσουν. Απαιτούνται πλέον εξειδικευμένες γνώσεις νομικής, οικονομικών, διεθνών σχέσεων καθώς και ναυπηγικής και τεχνολογίας... Ο όγκος των απαιτούμενων γνώσεων είναι βαρύς, και το αναγνωστικό κοινό εξαιρετικά καταρτισμένο και απαιτητικό.

Από την άλλη πλευρά ο εφοπλισμός έχει ξεπεράσει τις όποιες ποικίλες αγκυλώσεις και δυστοκίες του παρελθόντος. Αγκυλώσεις, που δεν του επέτρεπαν κινήσεις εξωστρέφειας και αλληλεπίδρασης με το ευρύ κοινωνικό σύνολο. Σήμερα στρέφεται πλέον με μια μάλλον ανανεωτική διάθεση και αυτογνωσία προς κατευθύνσεις που του επιτρέπουν την πλήρη συνδιαλλαγή του με τους φορείς της πολιτικής και νομοθετικής εξουσίας.

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 75 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 29 years.



M/V Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



Η ναυτιλιακή κοινότητα έχει ανάγκη σήμερα τη σωστή και αντικειμενική πληροφόρηση και επίσης έχει ανάγκη να κατανοήσει τη σπουδαιότητα της εξωστρέφειάς της και της συμμετοχής της στα διεθνή Fora. Ορισμένοι εφοπλιστικοί οίκοι μουδιάζουν ακόμα και σήμερα στη συνομιλία τους με τα ΜΜΕ με αποτέλεσμα να μη στηρίζουν έναν υγιή διάλογο διαρκούς επικοινωνίας με τους φορείς της ενημέρωσης και της πληροφόρησης. Οι φορείς των ΜΜΕ, όμως, δεν μπορούν να είναι αποτελεσματικοί σε αυτό το κλίμα και κυρίως με τη χρήση της δικαιολογίας του «Low profile».

Υπάρχει σίγουρα μια σχέση αμοιβαίας καχυποψίας και αμφισβήτησης μεταξύ ναυτικής και δημοσιογραφικής οικογένειας. Οι λόγοι είναι γνωστοί και κατανοητοί, το μέλλον όμως απαιτεί όχι απλώς τη συνύπαρξη αλλά τη στενή συνεργασία των δύο «ομάδων» σε μια εποικοδομητική διαδικασία, που θα επιτρέπει το διάλογο και την παράλληλη επιδίωξη κοινών στόχων. Αυτή την παράμετρο οφείλουν να αντιληφθούν όλες οι ναυτικές ενώσεις, που ενίοτε θεωρούν τις δημόσιες σχέσεις μια εσωτερική υπόθεση «βυζαντινής» ιδεολογίας. . . Οι αρμόδιοι του κάθε ναυτικού γραφείου ή ένωσης ας αντιληφθούν τη σπουδαιότητα του ρόλου τους και ας αναζητήσουν, από μόνοι τους, την επικοινωνία με τα ΜΜΕ. Οι νέοι καιροί το επιβάλλουν. . .

Στα 75 χρόνια ζωής των «Ναυτικών Χρονικών», η πορεία προς την ενημέρωση και την πληροφόρηση δεν ήταν πάντα εύκολη. Υπήρξαν τρικυμίες και κάποτε θύελλες που δεν κόπαζαν. Σήμερα κινούμαστε σε πιο ήσυχες θάλασσες και η αγωνία μας εστιάζεται περισσότερο στους «πειρατές» της δημοσιογραφίας και στις Κασσάνδρες της παραπληροφόρησης, παρά στα λιμάνια που προσεγγίζουμε. Εμείς οι «καταγραφείς» των θαλασσών είμαστε πολυάριθμοι πλέον και αντιλαμβανόμαστε ότι η πολυπληθής οικογένειά μας σίγουρα οδηγεί σε μια διάσπαση πολύτιμης γνώσης και ικανού δυναμικού. Ενίοτε, μάλιστα, η αριθμητική μας υπερπληθώρα κουράζει το κοινό στο οποίο απευθυνόμαστε, και έτσι βρίσκει μία επιπλέον, εύκολη, δικαιολογία για να μη διαχωρίζει την ποιότητα που το αφορά.

Στα χρόνια που έρχονται οι επιδιώξεις μας είναι σαφείς: Μακριά από ματαιόδοξες διαθέσεις, εύκολες προκλήσεις και στείρες - υποκειμενικές ιδέες, θα προσπαθήσουμε με το συμβολή του αναγνωστικού μας κοινού την καταγραφή των θεμάτων που το απασχολούν και το ενδιαφέρουν. Σε αυτή την κατεύθυνση οφείλουμε να στραφούμε όλοι μας. Εκδότες, δημοσιογράφοι, πλοιοκτήτες και ναυτικοί οφείλουμε να δουλέψουμε από κοινού. . .

Ηλίας Μπίσιος
Ηλίας Μπίσιος



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

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



Eletson Corporation

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

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

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

www.eletson.com



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

ΜΗΝΥΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ **ΚΩΣΤΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ** ΓΙΑ ΤΑ 75 ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»



Η Ναυτιλία είναι αδιάσπαστα συνδεδεμένη με την οικονομία, τον πολιτισμό, την ίδια την ιστορία του ελληνισμού στη μακραίωνη πορεία του. Το «μέγα κράτος της θαλάσσης» υπήρξε και συνεχίζει σταθερά να είναι ένας από τους ισχυρότερους πυλώνες του οράματός μας για την Ελλάδα και τους Έλληνες.

Οι άνθρωποι της θάλασσας -ναυτικοί, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές-, εκείνοι που σε ώρες δύσκολες στήριξαν με αυτοθυσία την πατρίδα, βρίσκονται και σήμερα στην πρωτοπορία της δράσης των Ελλήνων για ανάπτυξη και ευημερία. Η ελληνική ναυτιλία, μια από τις δυναμικότερες παγκοσμίως, αποδεικνύει σταθερά και στην πράξη την εθνική της σημασία και διάσταση.

Στη μακρά διαδρομή της ναυτιλίας μας, τα «Ναυτικά Χρονικά», εδώ και 75 χρόνια, καταγράφουν με συνέπεια και υπευθυνότητα τις εξελίξεις, τις προκλήσεις και τις προοπτικές του κλάδου. Οι ανώτατες διακρίσεις που έχει αποσπάσει η έκδοση όλα αυτά τα χρόνια, καθώς και η εμπιστοσύνη του αναγνωστικού κοινού, είναι η καλύτερη, έμπρακτη αναγνώριση της σημαντικής προσφοράς στους ανθρώπους της θάλασσας.

Η επέτειος αυτή βρίσκει την ελληνική ναυτιλία σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι, σε έναν κόμβο νέων προκλήσεων και ευκαιριών. Απέναντι σ' αυτή την κατάσταση που απαιτεί τη συντονισμένη δράση όλων όσοι ενδιαφερόμαστε για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μας, κυβέρνησης, πολιτικών δυνάμεων και φορέων της ναυτιλίας, ο ρόλος των «Ναυτικών Χρονικών» εξακολουθεί να είναι σημαντικός. Τα συγχαρητήρια και τις ευχές μας για ακόμη μεγαλύτερες επιτυχίες.

Κώστας Καραμανλής

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

Δεσπόζουσα εξω-επιχειρηματική μορφή της ελληνικής ναυτιλίας, με μεγάλη επιρροή τόσο στον επιχειρηματικό όσο και στον κρατικό τομέα, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στις σχέσεις των πλοιοκτητών με το κράτος και στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά την περίοδο δηλαδή της υπερανάπτυξης της ναυτιλίας. Την ιδιότητα του «συνηγόρου» των εφοπλιστών απέδιδαν πολλοί στον Δημ. (Μήτσο) Κωττάκη. Αυτό ήταν σωστό με την καλή έννοια του όρου, για να γίνει όμως κατανοητό πρέπει να γυρίσουμε πίσω μερικές δεκαετίες, σε μια πολύ σύντομη αναδρομή, ώστε να διαπιστωθεί η αλήθεια του χαρακτηρισμού.



Δημήτριος Κωττάκης

Αναδρομή στη ζωή του «συνηγόρου» της ναυτιλίας

Του Ν. Ι. Ανδριόπουλου

«Ακ' δω Στέλιο, τώρα που θ' πας κάτ' ν' ακούσεις τι θα σ' πει ο Κωττάκης».
Ο πρωθυπουργός Κ. Καραμανλής προς τον υπουργό Ναυτιλίας Στ. Κωτιάδη, σε μια ακρόαση της ΕΕΕ το 1962.

Ο Γ. Παπανδρέου ως πρωθυπουργός στο λόγο της Απελευθέρωσης είχαν επιγραμματικά επισημάνει: «Εξερχόμεθα από τον αγώνα πλήρεις από δόξαν, ερείπια και διχόνοιαν». Στα ερείπια αυτά βρέθηκε τότε και η ελληνική ναυτιλία. Και δεν ήταν μόνον οι υλικές ζημιές, ήταν περισσότερο η έλλειψη ανταπόκρισης στην ελληνική κοινωνία που ήταν από αδιάφορη έως εχθρική. Μοναδική εξαίρεση, η συνδρομή του κράτους κατά την εκποίηση των 100 Liberties της αμερικανικής κυβέρνησης, που υπήρξε η μαγιά για τη ναυτιλιακή «ανοικοδόμηση». Αυτή οφειλόταν κυρίως στη φωτεινή πρωτοβουλία λίγων Ελλήνων πολιτικών αλλά και στην έμμεση πίεση του συμμαχικού παράγοντα, που βασιζόταν στην αποφασιστικότητα των «τυχοδιωκτών» Ελλήνων για τη διάθεση της άχρηστης και παθητικής για την οικονομία των ΗΠΑ πλεονάζουσας πολεμικής χωρητικότητας. Από το άλλο μέρος, η εχθρική αντιμετώπιση των Ελλήνων πλοιοκτητών από το κράτος, οφειλόμενη κυρίως στην ανάγκη «φορομπηχτικής» πολιτικής για την αντιμετώπιση των υπερβολικά μεγάλων αναγκών και με στόχο τα εύκολα εισοδήματα των πλοίων, κορυφώθηκε με την απόπειρα παρέμβασης του Κ. Βαρβαρέσου στη βρετανική κυβέρνηση για τη δέσμευση (μπλοκάρισμα) των ασφαλιστικών αποζημιώσεων για τα απολεσθέντα πλοία στον πόλεμο.

Έτσι, η ανάπτυξη στα τέλη της δεκαετίας του '40 και στις αρχές του '50 συντελέστηκε αναγκαστικά μακριά από τον ελλαδικό χώρο. Τι θα μπορούσε άλλωστε να προσφέρει μια ανίσχυρη πατρίδα που σπαρασσόταν από συγκρούσεις εμφυλίου πολέμου, ανταγωνισμό ξένων επιρροών, φτώχεια κι ερήμωση; Η οργάνωση των «ναυταποστολών» με δαπάνες του Κεφαλαίου Ανεργίας απέβλεψε στην ανακούφιση του ναυτεργατικού

δυναμικού που μαστιζόταν από την ανεργία. Παράλληλα, άρχισε δειλά δειλά η προσέγγιση ελληνικών ποντοπόρων πλοίων σε ελληνικά λιμάνια – κυρίως της Κρήτης – για λίγες ώρες κρυφά από τους χρονοναυλωτές, για την αντικατάσταση πληρωμάτων και συμπλήρωση τροφοδοσίων. Άρχισε, δηλαδή, σιγά σιγά, η επανασύνδεση του ελληνικού πλοίου με την πατρίδα. Ακολούθησε ο επαναπατρισμός των πλοιοκτητών με εγκαταστάσεις γραφείων στον Πειραιά τη δεκαετία του '60. Και η επαφή κράτους και επιχειρηματιών, όπου οι τελευταίοι αναζητούσαν στέγη και εθνική υποστήριξη επιχειρήσεων με μεγάλη οικονομική επιφάνεια αλλά κατά κάποιο τρόπο εκπατρισμένων. Τότε ήλθε η ώρα που ο Μήτσος Κωττάκης, έπειτα από δημοσιογραφικό αγώνα δεκαπενταετίας και πλέον και με ιδιαίτερη δύναμη κι επιρροή που είχε αποκτήσει ανάμεσα στους Έλληνες ναυτιλιακούς επιχειρηματίες από την εποχή κυρίως των διαδικασιών και πολύπλοκων διαπραγματεύσεων στις ΗΠΑ για τα Liberties και T2, που είχε αδιάλειπτα παρακολουθήσει επί τόπου, έπαιξε αποφασιστικό και κυρίαρχο ρόλο στις σχέσεις κράτους και πλοιοκτητών.

Ήταν η εποχή που μεγάλοι πλοιοκτήτες του εξωτερικού κατά τις σύντομες επισκέψεις τους στην Ελλάδα έπρεπε να δουν πρώτα τον Κωττάκη – έστω και μέσα στο αυτοκίνητό τους στο δρόμο της Νοταρά, πολύ πρωί, γιατί ήταν κι εκείνος πολύ πρωινός – για να πληροφορηθούν την επικρατούσα κατάσταση στην πολιτική, στην οικονομία, στο ναυτικό συνδικαλισμό και να τον συμβουλευτούν ανάλογα για τις επαφές που θα είχαν στη συνέχεια με τους αρμόδιους κυβερνητικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και άλλους παράγοντες της χώρας. Ήταν μέλος του Δ.Σ. της ΕΕΕ ως εκπρόσωπος κάποιων από τις μεγάλες χιώτικες ή ανδριώτικες εταιρείες και με

**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



την ιδιότητά του αυτή έπαιρνε μέρος σε όλες τις επαφές μεταξύ επιχειρηματιών και κράτους. Σχετική και η σύσταση (άνω) του πρωθυπουργού προς τον υπουργό Ε.Ν. σε μια παρουσίαση του Δ.Σ. της ΕΕΕ. Έτσι εκάλυπτε δημοσιογραφικά την ύλη του περιοδικού από πρώτο χέρι και δευτερευόντως από το ΥΕΝ, όπου όπως ήταν φυσικό, είχε μεγάλη επιρροή. Ήταν ο πρώτος και ασυναγώνιστος στον τομέα αυτόν. Όλοι οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία περίμεναν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον κάθε 15 ημέρες να

διαβάσουν το κύριο άρθρο του Κωττάκη.

Υπήρξαν κι άλλοι αξιόλογοι εκδότες και δημοσιογράφοι ασχολούμενοι με το ίδιο αντικείμενο. Αυτός όμως κυριαρχούσε στο χώρο. Το επεδίωκε με μανία και το πετύχαινε, γιατί η ναυτιλία ήταν ο σκοπός της ζωής του. Ήταν λιτός και ζού-



σε μόνος σ' ένα παλιό σπίτι στην Εκάλη, χωρίς πλούτο, που δεν θα ήταν δύσκολο αν το επεδίωκε να είχε αποκτήσει. Σαν τους παλιούς Χιώτες καπεταναίους κι έπειτα πλοιοκτήτες -τους καλύτερους στον κόσμο- ξημερωνόταν, κοιμόταν κι ονειρευόταν με ένα και μόνο όραμα: το πλοίο. Δεν ήταν συνεπώς τυχαία και χωρίς μόχθο η δύναμη και η επιρροή την οποία είχε αποκτήσει παρά τις αντιδράσεις -μάλλον αναποτελεσματικές- των συναδέλφων του. Και χρησιμοποίησε τη δύναμη αυτή σαν συνήγορος των επιχειρηματιών προς το κράτος. Τα αιτήματα ήσαν πολλά εκείνη την περίοδο, τα περισσότερα από τα οποία έχουν σιγά σιγά με τα χρόνια ικανοποιηθεί. Αυτό είναι φανερό ιδιαίτερα σε μας τους παλαιότερους αν συγκρίνουμε την εποχή εκείνη με τη σημερινή, όπου οι περισσότεροι Έλληνες μιλάνε με θαυμασμό και εθνική υπερηφάνεια για τη ναυτιλία μας. Βέ-

βαια, οι ανάγκες δεν παύουν να υπάρχουν και σε κάθε εποχή δημιουργούνται νεότερες. Έχει όμως γίνει συνείδηση σε όλους σχεδόν η προσφορά της ναυτιλίας στο έθνος, όπως επιγραμματικά συνοψίστηκε σε μια αποστροφή της ομιλίας του πρωθυπουργού πάλι Γ. Παπανδρέου στο ναυτιλιακό συνέδριο του 1964, ότι «η ναυτιλία εκείθεν λαμβάνει και εντεύθεν δίδει».

Στην τεχνική της δουλειάς του, ανήκε στους μεγάλους «γραφιάδες» δημοσιογράφους της εποχής του. Σκληρός δουλευτής του χειρόγραφου, που το επεξεργαζόταν βασανιστικά μέχρι να παρουσιαστεί στο τυπογραφείο. Αυστηρά περιγραφικός, με λιτή γραφή χωρίς περιττούς λυρισμούς. Όλα τα κείμενα του περιοδικού είχαν το δικό του ύφος και το δικό του τύπο (στυλ). Συχνά σχολίαζε με αυταρέσκεια, ότι όλη η δουλειά ήταν ενός ανθρώπου. Αυτό ήταν υπερβολή γιατί είχε πάντα ένα-δύο αξίους συνεργάτες. Δημιούργησε άλλωστε με την πρακτική του σχολή ναυτιλιακής δημοσιογραφίας στην οποία εκπαιδεύτηκαν οι περισσότεροι δημοσιογράφοι των επόμενων γενεών. Κατόρθωσε επίσης να δημιουργήσει ένα περιοδικό -επίτευγμα στο είδος του-, που άφηνε πολύ πίσω τα άλλα. Ύλη άφθονη για όλους τους ενδιαφερόμενους, επιχειρηματίες, ναυτικούς, μελετητές, κρατικούς αρμοδίους κ.ά. Πέρα από τα γι' άλλους εύστοχα και γι' άλλους πικρόχολα και καυστικά, αλλά πάντα εμπειριστατωμένα σχόλιά του, πρόσφερε πλήρη ενημέρωση για τη ναυλαγορά, τις αγοραπωλησίες, ναυπηγήσεις και διαλύσεις πλοίων, τις ναυτσαφάλειες, τα ναυτικά ατυχήματα, τεχνικά θέματα, την αγορά εργασίας, νομολογία ναυτικών δικών και αποφάσεις της διοίκησης, τη ναυτιλιακή πολιτική άλλων χωρών, τη ναυτική εκπαίδευση που ήταν το μεράκι του κι ήταν ο ίδιος μόνιμο μέλος του Συμβουλίου Σχολών Ε.Ν. Προπαντός, όμως, η στατιστική του ήταν απaráμιλλη. Υπήρχε αναφορά σε θέματα των «Ν.Χ.» από ναυτιλιακές εφημερίδες και περιοδικά διεθνούς κύρους, όπως το Fairplay, το Lloyd's List κ.ά. Γι' αυτό, αξίζουν συγχαρητήρια στην κ. Ιωάννα και στον κ. Γιώργο Μπίσια, που αποφάσισαν να διασφαλίσουν τη συνέχιση της έκδοσης του περιοδικού-συμβόλου της νεότερης ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας. Από την άλλη όψη, είχε και αρκετά ελαττώματα που αν δεν αναφερθούν θα είναι αναμφίβολα ελλείψεις ή παρουσίαι της προσωπικότητάς του: Εγωπαθής, ίσως λόγω της δύναμης που αισθανόταν πως είχε αποκτήσει στον τομέα της δραστηριότητάς του. Δεν άντεχε και προσπαθούσε με κάθε μέσο να αποκλείσει τη διείσδυση άλλου συναδέλφου του στις προσωπικές του σχέσεις με ναυτιλιακούς ή αρμόδιους κρατικούς παράγοντες. Είχε συμβάλει με τη δουλειά του στη δημιουργία νέων φυτωρίων συναδέλφων του, τους οποίους υποστήριζε με κάθε τρόπο μέχρι του σημείου που θα είχε τη διαίσθηση του πιθανού αυριανού ανταγωνισμού, κάτι που δεν αποτελεί και ασυνήθιστη πρακτική σε όλους τους τομείς ανταγωνιστικής δραστηριότητας. Πάντως, αν βάλουμε στην πλάστιγγα τα προτερήματα και τα μειονεκτήματά του, θα ήταν αναμφισβήτητη μεγάλη η κλίση υπέρ των πρώτων. Ιδιαίτερα γιατί αυτά αφορούσαν προσφορά στη ναυτιλία. Και νομίζω ότι η Ένωσή μας του οφείλει ένα μνημόσυνο. Είμαι βέβαιος ότι οι πατεράδες των σημερινών πρωταγωνιστών θα ήσαν όλοι θετικοί υπέρ της πρότασης. ☉

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

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



Το εορταστικό εικοσαήμερο σε Ανατολή και Δύση διέρρευσε με συνέχιση της αργής αλλά σταθερής εξασθένησης της ναυλαγοράς χύδην στο μεγάλο μέγεθος χωρίς επέκταση στο μικρό. Παρά την αμηχανία πολλών παραγόντων της αγοράς για το τι θα επακολουθήσει κάτω από το βάρος της ενεργειακής και γεωπολιτικής απειλής, η αισιοδοξία δεν λείπει, όπως δείχνουν οι τιμές τονάζ και επιχειρηματικές αποφάσεις, όπως π.χ. το πέρασμα από SS Handymax του 1978.

Παρά τις επισημάνσεις μας στην τελευταία ανασκόπηση ότι η διατήρηση υψηλών τιμών πετρελαίου επί μακρόν θα επιβραδύνει την παγκόσμια ανάπτυξη με αρνητικές επιπτώσεις στη ναυλαγορά, η αισιοδοξία είναι κατανοητή. Πράγματι, ακόμα και με μέση τιμή πετρελαίου άνω των \$80, οι πτωτικές τάσεις στους ναύλους θα ενταθούν αλλά δεν θα είναι καταλυτικές. Οι διαφορές από προηγούμενες ενεργειακές κρίσεις είναι αρκετές και σημαντικές. Για παράδειγμα, στις ενεργειακές κρίσεις του '70 και του '80 δεν υπήρχαν 60 εκατ. DWT υπερώριμοι για διάλυση και άλλοι τόσοι στην... τρίτη ηλικία.

Γι' αυτό τότε υπήρξαν και περιπτώσεις διάλυσης ακόμα και νεότευκτων. Τότε δεν είχαν προωθηθεί τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας ούτε εναλλακτικές μορφές, ούτε υπήρχαν μείζονες οικονομίες όπως σήμερα η κινεζική, που παράγουν το 70% του ηλεκτρισμού από άνθρακα. Σήμερα, στις ανεπτυγμένες χώρες, η αύξηση της συμμετοχής των νέων τεχνολογικών κλάδων στο ΑΕΠ μείωσε τη σχέση δαπάνης πετρελαίου /ΑΕΠ κατά 50% σε σύγκριση με τις δεκαετίες '70 και '80.

Σήμερα, ακόμα και δευτερεύουσες αγορές, πέρα από τα μεταλλεύματα και τον άνθρακα, παίζουν καθοριστικό ρόλο στις μεταφορές ως συνέπεια της ασιατικής ανάπτυξης.

Για παράδειγμα, ο ραγδαίος εκσυγχρονισμός της γεωργικής παραγωγής σε αυτές τις χώρες για την κάλυψη βασικών διατροφικών αναγκών των τεράστιων πληθυσμών έχει δημιουργήσει τα τελευταία χρόνια, σχεδόν από το πουθενά, μια ανελαστική αγορά δεκάδων εκατομμυρίων τόνων πρώτων υλών για λιπάσματα. Ειδικότερα, εάν λάβει κανείς υπ' όψιν ότι η μεγαλύτερη εξα-

γωγική χώρα ποτάσας είναι ο Καναδάς και η μεγαλύτερη εισαγωγική είναι η Κίνα, γίνεται αντιληπτό πόσα ανελαστικά στις οικονομικές μεταβολές τονομιλία έχουν προστεθεί στις μεταφορές για τα 20 εκατ. τόνους ετήσιων εισαγωγών μόνο αυτής της πρώτης ύλης, χωρίς να υπολογισθούν τα φωσφάτα και τα νιτρογενή.

Τέλος, επειδή μεγάλο μέρος της παραγωγής βιομηχανικών προϊόντων των ανεπτυγμένων χωρών έχει μεταφερθεί στις χώρες χαμηλού κόστους, η απορρόφηση του υψηλού ενεργειακού κόστους είναι ευκολότερη.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι οι μεγάλες αλλαγές έχουν προσδώσει στην οικονομία και στη ναυτιλία ισχυρότερες γραμμές άμυνας αλλά και το σπόρο της σχετικά γρήγορης προσαρμογής της προσφοράς τονάζ.

Αν και ήταν νωρίς τον Απρίλιο για να γίνουν αισθητές στην παγκόσμια οικονομία οι συνέπειες των τελευταίων ανατιμήσεων του πετρελαίου, οι οικονομικοί δείκτες που έχουν ανακοινωθεί είναι ενδεικτικοί για τις παραπάνω αυξημένες αντοχές.

Είναι ενθαρρυντικό, π.χ., ότι ενώ αναμενόταν στις ΗΠΑ μείωση του δείκτη καταναλωτικής εμπιστοσύνης, σημειώθηκε αύξηση στο 109,6 από 107,5 το Μάρτιο, ενώ επιβεβαιώθηκε η ταχύτερη από το 2003 τριμηνιαία αύξηση του ΑΕΠ στο 4,8%. Στη Γερμανία μετρήθηκε νέα μείωση της ανεργίας κατά 40.000 και αύξηση του δείκτη επιχειρηματικής εμπιστοσύνης, ενώ θετικοί δείκτες ανακοινώθηκαν σε Γαλλία, Βρετανία και συνολικά για την Ε.Ε.

Το εμπορικό πλεόνασμα στην Ιαπωνία μειώθηκε λιγότερο του αναμενομένου, η ινδική οικονομία έλαβε νέα ψήφο εμπιστοσύνης από τη Standard & Poor με πιστωτική αναβάθμιση και η Κίνα, ακροβατώντας με την ίδια νομισματική πο-

50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπεια και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



Si Direct

ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

Πέτρου Ρόλη 42, Αιγόλκω, 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

λιτική, σημείωσε νέο ρυθμό ρεκόρ ανάπτυξης 10,2% το α' τρίμηνο. Μεγαλύτερο ενδιαφέρον πάντως θα έχουν οι δείκτες από το Μάιο και μετά.

Παντού, όμως, οι πληθωριστικές τάσεις ωθούνται από το πετρέλαιο, ενισχύοντας τις ανοδικές τάσεις στα επιτόκια, και υποθηκεύοντας τους ρυθμούς ανάπτυξης για το υπόλοιπο του έτους. Μια γεύση λάβαμε την περασμένη Πέμπτη, που ανακοινώθηκε μη αναμενόμενη αύξηση των επιτοκίων δανεισμού στην Κίνα από 5,58% σε 5,85, αυξάνοντας τις πιθανότητες αναπτυξιακής επιβράδυνσης και προκαλώντας ρίγη στα χρηματιστήρια.

Το κακό είναι ότι με ελεγχόμενη και καθορισμένη την ισοτιμία του νομίσματος χαμηλά και με σταθερά τα επιτόκια καταθέσεων, ούτε η εσωτερική κατανάλωση και ευημερία των Κινέζων θα βελτιωθούν, ούτε τα φαινόμενα υπερθέρμανσης θα αμβλυνθούν, ούτε ο κρυφός στόχος της παραπάνω κίνησης, που είναι η αύξηση της κερδοφορίας των τραπεζών για να αντιμετωπίσουν τις μεγάλες επισφάλειες, θα επιτευχθεί. Το μόνο που θα γίνει είναι η μείωση της αποθεματοποίησης πρώτων υλών, που θα επαυξήσει προσωρινά τις πιέσεις στη ναυλαγορά.

Η πλέον εντυπωσιακή συναλλαγή τονάζ χύδην αυτής της περιόδου ήταν η πώληση του Panamax ATACAMA, 75.941 DWT (2001, Kanasashi) από τη Meridian Marine στην Dryships προς \$ 35,3 εκατ. Δεν είναι βέβαια γνωστοί οι όροι του διετούς TCB ώστε να εκτιμηθεί η εντυπωσιακή διαφορά τιμής από την προ τριών εβδομάδων πώληση του αδελφού σκάφους LAKE SEQUOIA, 75.955 DWT (2001, Kanasashi) προς \$ 32,5 εκατ.

Πιο προσγειωμένη ήταν η τιμή των \$ 39 εκατ. που πλήρωσε η Magna Marine για καθένα από τα IN YANG, 76.629 DWT (2005, Imabari) και JIN SHENG, 76.295 DWT (2005, Tsuneishi). Η Brave Maritime, δύο μήνες μετά την αγορά του DENAK A, 72.424 DWT (1997, Sasebo) προς \$ 25,1 εκατ. το πούλησε σε αγνώστους με όνομα BRAVE NV προς \$ 26 εκατ. Τη συνέχεια στις άφθονες συναλλαγές Panamax έδωσε η πώληση του RUBIN ENERGY, 69.601 DWT (1993, Tsuneishi) στη Mantinia προς \$ 21 εκατ., η πώληση του NEW HORIZON, 66.742 DWT (1984, China SB) σε Κινέζους προς \$ 8,5 εκατ., η πώληση του ANANGEL EXPRESS, 61.537 DWT (1982, Koyo) σε Κινέζους προς \$ 8 εκατ. και η πώληση του OAK STAR, 73.740 DWT (1997, Sumitomo) προς \$ 26 εκατ. με παράδοση τον Οκτώβριο.

Τέλος, υψηλότερη σε σύγκριση με προηγούμενες παρόμοιες συναλλαγές Kamsarmax γρηγορότερης παράδοσης, ήταν η τιμή των \$ 38 εκατ. που μεταπωλήθηκε το καθένα από 2x83.000 DWT Kamsarmax (2008, Tsuneishi).

Στα μικρότερα μεγέθη σημειώνεται η ανέλιξη για την καταγωγή τους τιμή που έπιασαν οι μεταπωλήσεις 2x53.000 DWT Handymax (2007, Vinashin) από τον Craig στη Zodiac προς \$ 29,9 εκατ. το καθένα. Εάν αληθεύουν οι ανεπιβεβαιώτες πληροφορίες «επί του πιεστηρίου» για μια μετέπειτα μεταπώληση 2x58.500 DWT (2006 & 2007, Tsuneishi Cebu) σε Βρετανούς στην ίδια τιμή, \$ 29,9 εκατ. το καθένα, τότε πράγματι τα Vinashin πουλήθηκαν πολύ ακριβά. Στα επίπεδα της αγοράς ήταν η τιμή που πουλήθηκε το KAVO PORTLAND, 46.641 DWT (1995, Mitsui) προς \$ 21 εκατ. Στα υψηλά της κλίμακας η τιμή που έπιασε για το μέγεθός του το PAUL OLDENDORFF, 35.117 DWT (2003, Shin Kurushima) που πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 27 εκατ.

Στην κατηγορία των Handies κυριάρχησε όπως είναι φυσικό το παλαιότερο τονάζ. Το PANTELIS P, 26.354 DWT (1981, Govan) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 4,65 εκατ., το PANAGIA TINOU, 25.402 DWT (1984, Imabari) σε Κορεάτες προς \$ 7 εκατ., το GLOBAL SYDNEY, 20.219 DWT (1990, Shanghai) σε

Κορεάτες προς \$ 8,5 εκατ., και το THEANO K, 19.020 DWT (1977, Japan) βρήκε αγοραστή στην Ταϊβαν προς \$ 2,25 εκατ. Τέλος, σε αναλογία με πρόσφατες συναλλαγές πουλήθηκαν τα πιο μοντέρνα TORM PACIFIC και TORM ARAWA, 27.800 DWT (1997, Hudong) προς \$ 17,55 εκατ. το καθένα.

Καταιγισμός συναλλαγών σε δεξαμενόπλοια όλων των τύπων και μεγεθών καταγράφηκε το περασμένο εικοσαήμερο. Σε σταθερή από τριμήνου τιμή μεταπωλήθηκαν στο συγκρότημα Αγγελικούση 2x310.000 DWT (2007, Daewoo) προς \$ 120 εκατ. το καθένα. Αργότερα μέσα στο 2007 είναι μάλλον η παράδοση 2x310.000 DWT (Daewoo) που αγόρασε η Metrostar προς \$ 124 εκατ.

Η πολύ αργότερη παράδοση μεταπώληση των «μικρών» 2x300.000 DWT (2008 & 2009, Jiangnan) από τη Frontline σε αγνώστους έκλεισε προς \$ 107 εκατ. το καθένα. Το single KAIMON, 261.155 DWT (1991, Sasebo) πουλήθη-



κε σε αγνώστους προς \$ 39 εκατ., δηλαδή υψηλότερα από την πρόσφατη πώληση του νεότερου SUNRISE III, 264.165 DWT (1993, Mitsubishi) που είχε πουληθεί \$ 37 εκατ. Το single ORIENTAL TIGER, 180.377 DWT (1982, Hitachi) πουλήθηκε \$ 25,2 εκατ., ενώ το κατάλληλο για FPSO shuttle tanker HANNE KNUTSEN, 123.851 DWT (2000, Spain) πουλήθηκε άνω των \$ 115 εκατ.

Η τιμή των \$64,5 εκατ. που πουλήθηκε καθένα από τα Panamax Products FR8 VENTURE και FR8 PRIDE, 73.400 DWT (2006, New Century), ήταν τουλάχιστον 15% υψηλότερη από τις παρόμοιες συναλλαγές του τελευταίου τριμήνου.

Στην κατηγορία επίσης των Products, η Champion Tankers αγόρασε τα double hull PALVA και TERVI, 47.750 DWT (1986, Finland) προς \$ 32,5 εκατ. en bloc και Έλληνες αγόρασαν το Crude/Prod. JAG PRACHI, 44.124 DWT (1996, Dalian) προς \$ 34,75 εκατ.

Η περιζήτητη τα τελευταία δύο χρόνια κατηγορία των χημικών δεξαμενόπλοιων έδωσε δύο μεγάλα πακέτα. Μετά την ενδορωσική συναλλαγή 10 πλοίων 15-20.000 DWT ναυπήγησης 1997-2002 (5 x Russia & 5 x Germany) προς \$ 265 εκατ., η Camillo Eitzen αγόρασε την εταιρεία χημικών tankers Fouquet Sacor, πλοιοκτήτρια 12 πλοίων 3.740 έως 19.000 DWT, ναυπήγησης από 1999 έως 2005, προς € 210 εκατ.

Κατά τα άλλα, η IMS αγόρασε τα double bottom Chem/Product RED POINT και BLUE POINT, 46.825 DWT (1984 & 1986, Poland) προς \$ 24 εκατ. Η Stolt Nielsen αγόρασε τα IMO II III BOW WIND και BOW WAVE, 8.594 DWT (1999, Usuki) προς \$ 19 εκατ. το καθένα και άγνωστοι αγόρασαν το IMO II YM MARS, 5.850 DWT (2005, Turkey) προς \$ 18,95 εκατ.

Τέλος, η Camillo Eitzen αγόρασε τα LPG's IGLOO STAR και IGLOO MOON, 10.281 M3 (1987, Germany) προς \$ 33,75 εκατ. en bloc. ■

Έχουμε αδυναμίες

...εσάς και το περιβάλλον

Η Aegean είναι η εταιρία που σκέφτεται τον Έλληνα καταναλωτή.
Φροντίζει την ποιότητα και τις τιμές των καυσίμων της,
βάζοντας πάνω από όλα εσάς και το περιβάλλον!
Σε συνεργασία με τον πρατηριούχο και με επιθετική τιμολογιακή πολιτική,
κατακτά κάθε μέρα την εμπιστοσύνη περισσότερων καταναλωτών.
Όπως και να το δεις, είναι σημαντικό να αναγνωρίζεις τις αδυναμίες σου!



ΑΕΓΕΑΝ

επίσημος χορηγός της φύσης



Πιστοποίηση ποιότητας του LLOYD'S REGISTER

www.aegeanoil.gr

Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων



Όπως είχαμε προβλέψει, ο μήνας Απρίλιος υπήρξε σχετικά «ήσυχος» ως προς τον όγκο και αριθμό νέων παραγγελιών εκ μέρους του ελληνικού εφοπλισμού. Και είχαμε εξηγήσει ότι τούτο κυρίως οφείλεται στη βιασύνη με την οποία υπογράφηκαν οι παραγγελίες προ του τέλους του Μαρτίου, καταληκτική ημερομηνία επιβολής των νέων κανόνων ενδυνάμωσης του σκάφους, που αναφέρεται σε δεξαμενόπλοια άνω των 150 μ. και bulkcarriers άνω των 90 μ. ολικού μήκους.

Και αν ο αναγνώστης, που συνηθίζει να ερευνά την αγορά μέσω πολλών πηγών, βρίσκει τον κατάλογο μάλλον «φτωχό», ας κάνει τον κόπο να ανατρέξει στην ανασκόπηση του μηνός Μαρτίου όπου θα εύρει πολλές πράξεις που εμείς είχαμε ήδη εγκαίρως επισημάνει και που τα διάφορα δελτία με κάποια καθυστέρηση ανέφεραν ως πράξεις του Απριλίου. Ως γενικές παρατηρήσεις/τάσεις που χαρακτηρίζουν την υπό ανασκόπηση περίοδο, ίσως πρέπει να αναφερθούν: 1) Η συνεχιζόμενη εκρηκτική ανάπτυξη της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας, ιδίως στον επαρχιακό χώρο, και 2) η ασκούμενη έντονη πίεση επί του κατασκευαστικού κόστους της κορεατικής ναυπηγοβιομηχανίας, για μια ακόμη φορά λόγω συναλλαγματικών διακυμάνσεων, παρά την τάση πτώσης της τιμής του ναυπηγικού χάλυβα. Παρατηρού-

με επίσης εντεινόμενη τάση στροφής των μεγάλων ναυπηγείων σε Κίνα και Ιαπωνία προς τις εντόπιες παραγγελίες, πράγμα που δημιουργεί ασφυκτικά φαινόμενα στην προσπάθεια ικανοποίησης της διεθνούς ζήτησης που μοναδικό τόπο καταφυγής βρίσκει μια ήδη «πλήθουσα» Κορέα.

Θα λέγαμε ότι το ελληνικό ενδιαφέρον εξικνείται στον ευρύτερο τομέα του δεξαμενόπλοιου, αν, αυτή τη φορά, δεν είχαμε την έκπληξη της μαζικής παραγγελίας της EST προς τη SUNGDONG για οκτώ cape size bulkcarriers, πράξη που σηματοδοτεί αισιόδοξες προοπτικές στον τομέα. Είχαμε επίσης δείγμα ανανεωμένου ενδιαφέροντος στον τομέα των μικρών πλοίων μεταφοράς χημικών και LPG.

Owner	Builder	Type	DWT	No.	Delivery	Price	Remarks
Ancora	Nokbong	Chem	8.000	2	2007/08		
Blue Line	SPP	MR	50.000	2 + 2	2008/09	\$ 44 m	
Roxana	GSI	Product	38.500	2	2008	\$ 40 m	
Stealth	Kanrei	LPG	[3500 m ³]	2	2009	\$ 14 m	
EST	Sung Dong	Cape B/C	172.000	8	2009/10	\$ 63 m	All firm!

Οι κινεζικές ημέρες αργίας (1η εβδομάδα του Μάη), κάποιες αργίες της Κορέας και, περί το τέλος του μήνα, η προετοιμασία και η εδώ έλευση πολλών σημαντικών παραγόντων της ναυπηγικής βιομηχανίας ίσως να αποτελέσουν κάποια «τροχοπέδη» στις σχετικές διαδικασίες. ☉

- 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



Παραλαβή νέων πλοίων για τη Metrostar



Την Παρασκευή 17 Μαρτίου 2006, η εταιρεία Lounsbury Holding & Trading Ltd παρέλαβε το bulk carrier «M/V BULK SEVEN» χωρητικότητας 82.300 dwt, τύπου kamsarmax, από τα ναυπηγεία Tsuneishi της Ιαπωνίας, υπό την επίβλεψη του Nippon Kaiji Kyokai. Επίσης την Πέμπτη 30 Μαρτίου 2006, η εταιρεία Tabor Enterprises Limited πα-

ρέλαβε το αδελφό πλοίο bulk carrier «M/V BULK EIGHT», το οποίο ύψωσε και αυτό την ελληνική σημαία. Και τα δύο πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία, τελούν υπό τη διαχείριση της Metrostar Management Corp., η οποία επί του παρόντος διαχειρίζεται ένα στόλο δέκα πλοίων που αποτελείται από οχτώ bulk carriers, και δύο VLCCs. ■

Η «Artemis» στο στόλο της TEN

Το πρώτο από τα εννέα πλοία και συγκεκριμένα το δεξαμενόπλοιο «Artemis» παρέλαβε η TEN του Ομίλου Τσάκου. Το πλοίο, που αγοράστηκε από τη Western Petroleum, θα απασχοληθεί στη spot αγορά. Τα υπόλοιπα πέντε πλοία η εταιρεία μέχρι την έκδοση του παρόντος τεύχους πρέπει να τα



έχει παραλάβει ενώ τα εναπομείναντα τρία αναμένεται η παραλαβή τους τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους.

Σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου της TEN κ. Νί-

κου Τσάκου αναμένεται η παραλαβή επιπλέον 21 πλοίων στα επόμενα δύο χρόνια, αριθμός που αυξάνει το στόλο στα 51 πλοία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η TEN το Μάιο θα παραλάβει ακόμα δύο νεότευκτα τα οποία ναυπηγήθηκαν στα ναυπηγεία της Hyundai και είναι τα δεξαμενόπλοια «Proteas» και «Antares». ■

Στόχος η άντληση κεφαλαίων

Η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping του εφοπλιστή Συμεών Παληού κατέθεσε πρόσφατα ενημερωτικό δελτίο στις χρηματιστηριακές αρχές των ΗΠΑ, με στόχο τη δυνατότητα άντλησης 500 εκατ. δολάρια προκειμένου να επενδύσει σε νέα πλοία.

Η Diana Shipping διαθέτει ένα σύγχρονο στόλο από 13 πλοία, εκ των οποίων τα 12 είναι panamax και ένα capesize dry bulk carrier, συνολικής χωρητικότητας 1,1 εκατομμυρίου τόνων και μέσον όρο ηλικίας τα 3,6 έτη.



Το τέλος του 2005 βρήκε την εταιρεία να έχει αυξημένα κέρδη κατά 4,5 εκατ. δολάρια σε σχέση με το 2004. Τα κέρδη της εταιρείας ανήλθαν σε 65 εκατ. δολάρια έναντι 60,1 εκατ. δολαρίων στο τέλος του 2004. Παράλληλα τα έσοδα για το 2005 έφτασαν τα 103,1 εκατ. δολάρια από 63,8 εκατ. δολάρια στη χρήση του 2004.

Το δε τέταρτο τρίμηνο του 2005 τα καθαρά κέρδη της Diana Shipping μειώθηκαν και έφτασαν στα 13,9 εκατ. δολάρια, ενώ στο αντίστοιχο τρίμηνο του 2004

είχαν διαμορφωθεί στα 31,6 εκατ. δολάρια. Αντίθετα τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 5,5 εκατ. δολάρια και συγκεκριμένα ανήλθαν στα 24 εκατ. δολάρια έναντι 18,5 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο διάστημα του 2004. Επίσης στο τέταρτο τρίμηνο του έτους ο μέσος ναύλος ανά πλοίο της εταιρείας ανήλθε στα 23.083 δολάρια έναντι 26.722 δολαρίων το αντίστοιχο τρίμηνο του 2004. ■

Νέα πλοία για τον Όμιλο Βαφειά

Μέσω της Brave Maritime ο Όμιλος Βαφειά παρήγγειλε δύο επιπλέον πλοία μεταφοράς υγραερίου. Τα νέα πλοία, που θα χτιστούν στα ναυπηγεία Kanrei της Ιαπωνίας, θα έχουν χωρητικότητα 3.500 κ.μ. και θα παραδοθούν το 2009. Η συνολική τους αξία υπολογίζεται στα 312 εκατομμύρια δολάρια.

Η ναυτιλιακή εταιρεία μαζί με τα άλλα δύο πλοία, μεταφοράς LPG και χωρητικότητας 5.000 κ.μ. το κάθε ένα, που παρήγγειλε το Μάιο του 2005 και θα παραδοθούν το 2008, αναμένεται να φτάσει τα τέσσερα πλοία τα οποία θα περάσουν στην εισηγμένη στην αγορά του Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία του ομίλου Stealthgas.

Η Stealthgas διοικείται από τον κ. Χάρη Βαφειά και διαθέτει ένα στόλο 24 πλοίων μεταφοράς υγραερίου. ■

Βραβεύτηκε ο Επαμεινώνδας Εμπειρίκος

Ο πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee) Επαμεινώνδας Εμπειρίκος βραβεύτηκε με το «Seatrade Awards» για την προσφορά του στην ελληνική κοινότητα της αγγλικής πρωτεύουσας και τη στάση του στην υπεράσπιση των θέσεων της ναυτιλίας στους διεθνείς οργανισμούς στο φλέγον θέμα της σχεδίασης και κατασκευής εύρωστων πλοίων.

Με τη βράβευση του κ. Εμπειρίκου με το «Seatrade Personality 2006» τιμήθηκε η ελληνική ναυτιλία, «η οποία επεκτείνεται και σε ολόκληρη την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, στους συναδέλφους των οποίων η σκληρή εργασία είναι σημαντική για την επίτευξη των στόχων μας», ανέφερε χαρακτηριστικά στην ομιλία του ο πρόεδρος του Committee.

Ο κ. Εμπειρίκος επισήμανε, επίσης, την ανάγκη για μια υγιή και πετυχημένη ναυτιλιακή βιομηχανία, που θα εξυπηρετεί την παγκόσμια οικονομία με τις διαρκείς βελτιώσεις των επιδόσεών της. Όσον

αφορά την προσφορά των ναυτικών στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο πρόεδρος του Committee αναφέρθηκε στη δύσκολη αποστολή που έχουν αναλάβει, ενώ έκανε ιδιαίτερη μνεία για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα τονίζοντας ότι τόσο η ναυτιλία όσο και οι κυβερνήσεις πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να κάνουν το ναυτικό επάγγελμα ιδιαίτερα ελκυστικό.

Παρών στη βράβευση ήταν και ο γενικός γραμματέας του IMO, Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο οποίος στην ομιλία του υπογράμμισε πως όσοι βραβεύτηκαν πρέπει να είναι διπλά περήφανοι, επειδή γνωρίζουν ότι οποιοδήποτε βήμα γίνεται για τη βελτίωση της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της περιβαλλοντικής επίδρασης της ναυτιλίας είναι ένα επιπλέον βήμα για την επίτευξη βαθύτε-



ρων στόχων.

Από την πλευρά του, ο κ. Εμπειρίκος τόνισε ότι πρέπει να καλέσουν τις κυβερνήσεις να υποστηρίξουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία τόσο με τη λήψη θετικών μέτρων, όσο και με την εξασφάλιση ότι οι κανονισμοί που διέπουν την παγκόσμια λειτουργία της θα υιοθετούνται από τον IMO και όχι μονομερώς ή περιφερειακά. ■



TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

MANAGERS - OPERATORS

QUALITY - SAFETY - ACCURACY

FOCUSING IN THE FUTURE

TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA

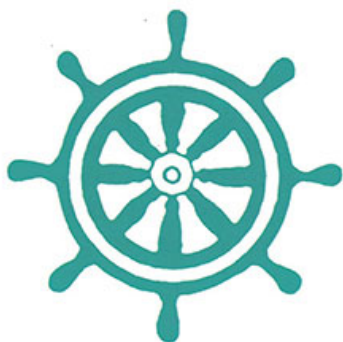
SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL

3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece

Tel.: +30210 4224824, Fax: +30210 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,

Website: <http://www.transmar.gr>, e-mail: transmar@transmar.gr



Το πρώτο πλοίο της εταιρείας COSCO κατέπλευσε στον Πειραιά



Κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά το πρώτο πλοίο της εταιρείας COSCO στο πλαίσιο υλοποίησης της συμφωνίας που σύναψε η κυβέρνηση με την κινεζική εταιρεία COSCO στη διάρκεια της πρόσφατης επίσκεψης του πρωθυπουργού Κων. Καραμανλή στο Πεκίνο.

Η εταιρεία, κινεζικών κρατικών συμφερόντων, εγκαινίασε την απευθείας σύνδεση του λιμένα του Πειραιά με την Άπω Ανατολή και την Κίνα με το πλοίο υπό παναμαϊκή σημαία River Elegance που προσέγγισε το λιμάνι του Πειραιά. Το πλοίο εξυπηρετήθηκε με τη μέθοδο προσυμφωνίας αφίξεων, που πρόσφατα έχει υιοθετήσει η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά, ενώ εκφόρτωσε στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΣΕΜΠΟ) 580 εμπορευματοκιβώτια. Η COSCO



Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag



Agency, Brokerage, Bunkering

In 29 years GM International Services Limited has registered over 40 million tons operating all over the world.

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

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

29 years of professional service



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

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES



σε πρώτο στάδιο θα ξεκινήσει με εβδομαδιαίες αφίξεις κάνοντας το δρομολόγιο Ταιντάο-Σαγκάη-Χονγκ Κονγκ-Σιγκαπούρη-Χάιφα-Πειραιά, πραγματοποιώντας 300 έως 500 κινήσεις σε πρώτο στάδιο ενώ σχεδιάζεται να φτάσει τις 1.000.

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο γενικός γραμματέας του YEN καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιος Βλάχος, ο πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Tian Xue Jun, ο πρόεδρος της COSCO Europe Ken Chan, οι κ. Δημήτριος Σαμόλης και Νικόλαος Αναστασόπουλος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, αντίστοιχα, ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος της εταιρείας Costa Mare, υπηρεσιακοί παράγοντες του YEN και άλλοι προσκεκλημένοι, εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κόσμου. ■



The secret of a long life

How GL can help your tankers last longer

When it comes to tankers, 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 tankers. 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

Οικονομική χρήση του ΟΛΠ το 2005



Αύξηση 31% παρουσίασαν τα κέρδη μετά από φόρους του ΟΛΠ Α.Ε. για το 2005 φθάνοντας στα 11,32 εκατ. ευρώ. Παράλληλα, ο κύκλος εργασιών σημείωσε μείωση της τάξης του 5,42% και ανήλθε σε 139.978.021,68 ευρώ έναντι 147.994.873,21 ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2004.

Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της μείωσης καταγράφηκε στο β' τρίμηνο του 2005 ως αποτέλεσμα των απεργιακών κινητοποιήσεων του εργατικού προσωπικού και δεν κατέστη δυνατή η αναστροφή της κατά το δεύτερο εξάμηνο.

Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα αυξήθηκαν κατά 5,85% και ανήλθαν σε 9.167.365,21 ευρώ έναντι 8.660.915,94 ευρώ της χρήσης 2004. Η αύξηση οφείλεται κυρίως σε ανόργανα έσοδα (επιβολή ποινικών ρητρών - είσπραξη αποζημιώσεων).

Οι συνολικές δαπάνες της περιόδου παρουσιάζουν μείωση κατά 3,02% και ανήλθαν σε 131.835.615,58 ευρώ έναντι 135.947.949,14 ευρώ της χρήσης 2004. Η μείωση αυτή οφείλεται αφενός μεν στις μειωμένες αμοιβές του προσωπικού λόγω της απεργίας, αφετέρου δε και κυρίως στη δραστική μείωση των λοιπών μη παραγωγικών δαπανών (έξοδα προβολής, επι-

χορηγήσεις κ.λπ.).

Οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων που ενσωματώθηκαν στο λειτουργικό κόστος αυξήθηκαν κατά 11,99% και ανήλθαν σε 8.532.591,06 ευρώ έναντι 7.624.526,68 ευρώ της χρήσης 2004. Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ανέρχεται σε 17.082.724,26 ευρώ έναντι 20.904.655,77 ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2004. Επισημαίνεται ιδιαίτερα ότι η χρήση του 2005 επιβαρύνθηκε με το διπλασιασμό του ανταλλάγματος της Σύμβασης Παραχώρησης υπέρ του ελληνικού Δημοσίου, γεγονός που δεν επιτρέπει απλές συγκρίσεις με τα αποτελέσματα του 2004.

Επίσης, να τονίσουμε ότι ο ΟΛΠ Α.Ε. κατά το 2005 δεν τιμολόγησε περιπτώσεις για δικαιώματα επί ναυαγίων ως αντικειμενικά ανείσπρακτων και επισφαλών απαιτήσεων, προκειμένου να εξορθολογισθεί η οικονομική του διαχείριση, με συνέπεια να προκύπτει βελτιωμένο αποτέλεσμα, παρά το μειωμένο τζίρο, λόγω κυρίως μειώσεων των δαπανών κατά 4 εκατ. ευρώ.

Για την περιστολή των εξόδων εφαρμόστηκε πρόγραμμα συμπίεσης δαπανών για υπερωρίες, ταξίδια, δημόσιες σχέσεις κ.λπ., καθώς επίσης και πρόγραμμα επίτευξης οικονομικών κλίμακας, ώστε να επιτευχθεί η εξυγίανση των οικονομικών της εταιρείας και η εξασφάλιση

μέρους των αναγκαίων κεφαλαίων που απαιτούνται για την υλοποίηση του νέου πενταετούς επενδυτικού προγράμματος του ΟΛΠ Α.Ε. Αντιμετώπιση κανονιστική οφειλών ναυαγίων και ναυπηγείων.

Οι εκκρεμότητες του παρελθόντος

Μεταξύ άλλων αναφέρονται:

Η επίλυση των οικονομικών διαφορών με την εταιρεία Intracom S.A. για το έργο του P-MIS. Η προώθηση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου για την ανέλκυση και απομάκρυνση επικίνδυνων και επιβλαβών για το θαλάσσιο περιβάλλον και τη ναυσιπλοΐα εγκαταλελειμμένων ημιβυθισμένων πλοίων και ναυαγίων, ώστε σύντομα να απομακρυνθούν από τη λιμενική περιοχή. Αξιοποιώντας τη νομοθετική αυτή ρύθμιση, ο ΟΛΠ Α.Ε. προχώρησε σε διαγωνισμό για την ανέλκυση και απομάκρυνση δύο επικίνδυνων και ενός ναυαγίου, που η παρουσία τους δημιουργούσε προβλήματα στη ναυσιπλοΐα, ρύπαινε το περιβάλλον και εμποδίζει την εκτέλεση των έργων του Προβλήτα Ι, εισπράττοντας και οικονομικό αντάλλαγμα, ενώ στους προηγούμενους διαγωνισμούς πλήρωνε σημαντικά ποσά. Επιγραμματικά από τη Διεύθυνση Έργων έχουν αποφασιστεί: Κατασκευή νέου προβλήτα Ι, εκβάθυνση κεντρικού λιμένα, έργα σύνδεσης με σιδηροδρομικό δίκτυο, σύνδεση με σταθμό ΗΣΑΠ (πεζογέφυρα), έργα αναβάθμισης & εκσυγχρονισμού ΝΕΖ, ολοκλήρωση περιφερειακής οδού ΟΛΠ, βελτιώσεις υπάρχουσας υποδομής.

Η χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος θα γίνει από ίδια κεφάλαια (σε ποσοστό 45%), με μακροχρόνιο τραπεζικό δανεισμό από ΕΤΕπ, με χρηματοδοτική μίσθωση (financial leasing), με λειτουργική μίσθωση (Operating leasing) και με συγχρηματοδότηση ΟΣΕ - ΗΣΑΠ. Στις προοπτικές του 2006, ο Οργανισμός στοχεύει σε αύξηση τιμολογίων η οποία σε συνδυασμό με τη νέα εμπορική πολιτική για προσέλκυση νέων πελατών, εκτιμάται πως θα αυξήσει τον κύκλο εργασιών και τα κέρδη του ΟΛΠ Α.Ε. ■

BIMCO 39

THE NEXT GENERATION

Now more than 580 members in over 65 countries! Be part of it – celebrate our first anniversary with us, extend your network and get new ideas at

THE BIMCO 39 DAY 2006
Athens, 2 June 2006

The topics:

- Shipping and the Environment
- Shipping and using "Initial Public Offerings"
- Careers in Shipping

The evening banquet takes place at Athens' famous beach club Island.



BIMCO 39 is free of charge and open to personal membership to shipping people, up to the age of 39, employed in BIMCO member companies.



CONNECTING YOUNG SHIPPING PEOPLE

www.bimco.org/39 · bimco39@bimco.org · tel. +45 4436 6800



 **ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.**
Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



 **Montero®**

Πολυδεύκου 50-52, 185 45 Πειραιάς Τηλ: 210 4116026 Fax: 210 4174645 online GALLERY www.metallaviotechnikigr

Τα νέα της ΕΕΕ

Ελληνικές ναυτιλιακές αρχές στο εξωτερικό

Έδρα Έλληνα ναυτιλιακού ακολούθου συνεστήθη από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο Χονγκ Κονγκ για την υποβοήθηση του έργου των ελληνικών πλοίων στην περιοχή αυτή της Άπω Ανατολής και την αντιμετώπιση προβλημάτων, που ενδεχομένως ανακύπτουν σε διάφορες περιπτώσεις. ■

Οι ασκήσεις ασφαλείας

Η εφαρμογή του β' μέρους του ISPS Code, που αναφέρεται στην εκτέλεση ασκήσεων για τον έλεγχο και το συντονισμό της εφαρμογής των Σχεδίων Ασφαλείας Πλοίων, υπενθυμίζεται με εγκύκλιο της ΕΕΕ προς τα μέλη της. Στην εγκύκλιο αυτή, μεταξύ των άλλων, αναφέρονται πως:

Οι ασκήσεις πρέπει να διεξάγονται τουλάχιστον

στον μία φορά κάθε ημερολογιακό έτος, ενώ το διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών ασκήσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 18 μήνες.

Την ευθύνη του σχεδιασμού, της διενέργειας και τελικής αξιολόγησης της ασκήσεως έχει ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου (SSO) σε συνεργασία με την ομάδα ασφαλείας αξιωματικών (CSO). Οι ασκήσεις δίνουν την ευχέρεια δοκιμής της λειτουργικής επάρκειας των Σχεδίων σε σημεία που αναφέρονται στα επίπεδα ασφαλείας, στις διαδικασίες διασύνδεσης του πλοίου με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, στην κατάρτιση του προσωπικού, στη διαχείριση φορτίου κ.λπ. Σημειώνεται ότι η παράλειψη διεξαγωγής ετήσιας ασκήσεως συνιστά παράπτωμα μη συμμορφώσεως, που ενδέχεται να επισύρει την προσωρινή αναστολή ισχύος ή και την οριστική απόσυρση του οικείου πιστοποιητικού. ■

Η ΕΕΕ επισκέπτεται την έδρα του DNV

Αντιπροσωπεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) επισκέφθηκε τα κεντρικά γραφεία του DNV στο Høvik - Oslo, της Νορβηγίας.

Στη διάρκεια της συνάντησης, αφενός, συζητήθηκαν θέματα κοινού ενδιαφέροντος με τα ανώτατα διευθυντικά στελέχη του DNV και, αφετέρου, η αντιπροσωπεία της ΕΕΕ γνώρισε τον πρόσφατα εκλεγμένο πρόεδρο (CEO) του νηογνώμονα κ. Henrik Madsen.

Στις αρχές Απριλίου 2006 τα νούμερα που δημοσιεύθηκαν από τη Lloyd's Register - Fairplay, τα οποία είχαν καταγραφεί από την Ελληνική Ναυτιλιακή Επιτροπή (Greek Shipping Co-operation Committee) στο Λονδίνο, έδειξαν ότι ο DNV σημείωσε τη μεγαλύτερη αύξηση στο ταξινομημένο τονάζ τον τελευταίο χρόνο ανάμεσα στα ελληνόκτητα πλοία.

Η αύξηση των 1,9 εκατ. τόνων καθιστά το συνολικό στόλο ελληνόκτητων πλοίων που έχουν ταξινομηθεί στον DNV στα 20,4 εκατ. τόνους, το οποίο οφείλεται κυρίως σε νεότευκτα πλοία που τέθηκαν σε παραγγελία από Έλληνες πλοιοκτήτες το 2005 και ταξινομήθηκαν στην κλάση του DNV. ■

ΜΟΝΤΕΛΑ ΠΛΟΙΩΝ από ΞΥΛΟ



έτοιμα
& παραγγελίες

τηλ/fax: 210 9766916
e-mail: agrafiotisv@yahoo.gr



Αντιπροσωπεία της ΕΕΕ, από τα αριστερά (καθιστοί): Αναστάσιος Β. Παπαγιαννόπουλος, αναπληρωτής ταμίας, Ιωάννης Γ. Λύρας, μέλος του διοικητικού συμβουλίου και πρόεδρος Επιτροπής Εξωτερικών Υποθέσεων της ΕΕΕ, Θεόδωρος Βενιάμης, αντιπρόεδρος, Νικόλαος Δ. Ευθυμίου, πρόεδρος, Δρ Άννα Μπρεδήμα-Σαββαπούλου, διευθύντρια Ε.Ε./τμήμα Διεθνών Υποθέσεων ΕΕΕ, Ιωάννης Πανόπουλος, τεχνικός σύμβουλος

Συμμετέχοντες από τον DNV, από τα αριστερά (όρθιοι): Olan Nortun, τεχνικός διευθυντής, ναυτιλιακό τμήμα DNV, Ιωάννης Κουρματζής, περιφερειακός διευθυντής Ν. Ευρώπης, Miklos Konkoly-Thege, πρόεδρος τους διοικητικού συμβουλίου του DNV, Tor E. Svensen, Chief Operating Officer, ναυτιλιακό τμήμα DNV, Terje Staalstroem, αντιπρόεδρος DNV, Henrik O. Madsen, αναπληρωτής Chief Executive Officer

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«The Flag of Responsibility»

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Affiliated web sites:

www.Global-Money.com

www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com

www.AmerShipFinancePartners.com

www.AircraftRegistrationsWorldwide.com

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της HELMEPA



Τα μέλη της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος - HELMEPA εξέλεξαν νέο διοικητικό συμβούλιο στην 24η ετήσια γενική συνέλευσή τους.

Τη συνέλευση τίμησαν με την παρουσία τους ο Γ.Γ. του IMO Ευθύμιος Μητρόπουλος, ως επίσημος προσκεκλημένος της Ένωσης, ο γενικός γραμματέας YEN, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, ο πρέσβης του Μεξικού, εκπρόσωπος της πρεσβείας των ΗΠΑ, καθώς και εκπρόσωποι άλλων ενώσεων και οργανισμών.

Ο κ. Μητρόπουλος στην ομιλία του τόνισε μεταξύ άλλων: «Είναι ιδιαίτερη η χαρά μου που μου δίνεται η ευκαιρία να απευθύνω ένα σύντομο χαιρετισμό στο πλαίσιο της 24ης Γ.Σ. της HELMEPA, ενός οργανισμού τις αξίες του οποίου έχω πλήρως ενστερνιστεί και του οποίου το έργο θαυμάζω. Ο IMO και η HELMEPA μπορεί να προσεγγίζουν από διαφορετικές αφετηρίες τα προβλήματα της ναυτιλίας, οι βασικοί τους στόχοι όμως παραμένουν η εκπαίδευση των ναυτικών και η ευαισθητοποίηση της κοινωνίας στα περιβαλλοντικά προβλήματα.

Μόλις τελευταία αρχίσαμε να συνειδητοποιούμε πως οι ενέργειές μας έχουν αντίκτυπο στο περιβάλλον που ζούμε και ότι η αλόγιστη διαχείρισή του έχει καταστροφικές συνέπειες για όλους μας τώρα και στο μέλλον.

Οι άνθρωποι της ελληνικής ναυτιλίας, το 1982, υπήρξαν προνοητικοί και οραματιστές, αφού με τη δημιουργία της HELMEPA, σαφώς προηγούνται



της εποχής τους.

Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της HELMEPA προκύπτει από το ότι η καρδιά και η ψυχή της εκπορεύονται από την ίδια τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η αποστολή της HELMEPA -να δημιουργεί, ενσταλάζει και καλλιεργεί κλίμα περιβαλλοντικής συνείδησης και ευαισθησίας σ' όλον το χώρο της ναυτιλίας- συμπληρώνει ιδανικά το έργο του IMO και αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση».

Ο γενικός διευθυντής κάλεσε τον κ. Μητρόπουλο να επιδώσει τιμητικό δίπλωμα στο απερχόμενο μέλος του Δ.Σ. κ. Μανώλη Καβουσάνη, στον οποίο απενεμήθη και ο τίτλος του επίτιμου μέλους.

Ο κ. Καβουσάνης, αφού ευχαρίστησε τη συνέλευση για την τιμή, ζήτησε από τους νεότερους να συνεχίσουν την προσπάθεια ώστε να είναι και εκείνοι με τη σειρά τους περήφανοι για το έργο της HELMEPA, όπως αισθάνεται και ο ίδιος.

Τιμητικό δίπλωμα δόθηκε και στον κ. Νίκο Τσάκο, επί τετραετία πρόεδρο της HELMEPA, που υπηρέτησε επί χρόνια τα διοικητικά συμβούλια και συνέδραμε τόσο ο ίδιος όσο και η οικογένειά του στις δραστηριότητές της. Το δίπλωμα επέδωσε ο γενικός γραμματέας, κ. Νίκος Τσαβλέρης, ο οποίος ευχαρίστησε τον κ. Τσάκο για τη μέχρι τώρα προσφορά του διαδεχόμενος τον πατέρα του, Καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, στο Δ.Σ., αλλά και την οικογένειά του ιδιαίτερα με την προσφορά κτιρίου στη HELMEPA.

Στη συνέχεια, ο γενικός διευθυντής επέδωσε τιμητικό δίπλωμα στον κ. Σπύρο Μαυρίκη, επίτιμο μέλος της HELMEPA και απερχόμενο μέλος του Δ.Σ., για την προσφορά του στην ένωση από την αρχή της δημιουργίας της.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της ένωσης συγκροτήθηκε σε σώμα κατά την πρώτη συνεδρίασή του ως εξής:

Πρόεδρος: Παπαδάκης Νικόλαος, αντιπρόεδρος: Τσαβλέρης Νικόλαος, Γενικός γραμματέας: Λεμός Αδαμάντιος, ειδικός γραμματέας: Μανός Διαμαντής, ταμίας: Μπαφαλούκος Νικόλαος, αναπληρωτής ταμίας: Ρούσσος Σταύρος, μέλη: Γράτσος Γεώργιος, Λιβανός Παναγιώτης-Πήτερ, Μακρυμύχας Γεώργιος, Νταϊφά Ειρήνη, Περαντινός Ιάκωβος, Πολυχρονόπουλος Ιωάννης, Ρήγος Ιάκωβος, Τσάκου Μαρία, Χαλάς Ιωάννης, αναπληρωματικά μέλη: Βαμβακάς Σπυρίδων, Λαμπρινάκος Παύλος ■

Διεθνές Workshop για τον έλεγχο της θαλάσσιας πετρελαϊκής ρύπανσης

Το Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ) διοργανώνει διεθνές workshop για τον έλεγχο της θαλάσσιας πετρελαϊκής ρύπανσης την Παρασκευή 9 Ιουνίου 2006 (τελευταία μέρα της εβδομάδας των «Ποσειδωνίων») από τις 9 το πρωί έως τις 5.30 το απόγευμα, στο αμφιθέατρο του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Χαρίλαο Ψαραύτη, ο οποίος θα είναι και ο συντονιστής της ημερίδας, σκοπός της εκδήλωσης είναι η παρουσίαση των εργασιών τριών κοινοτικών ερευνητικών προγραμμάτων στα οποία συμμετέχει το ΕΜΠ στον τομέα της πρόληψης και καταστολής πετρελαϊκής ρύπανσης, όπως και η γενική ανταλλαγή απόψεων για τις διεθνείς εξελίξεις στον τομέα αυτό. Η εκδήλωση θα είναι υπό την αιγίδα της HELMEPA. Προσκεκλημένοι ομιλητές και panelists στην εκδήλωση θα είναι ο γενικός διευθυντής της HELMEPA κ. Δ. Μητσότσος, τα στελέχη του IMO (Marine Environment Division) κα P. Charlebois και της EMSA (Pollution Response) κ. Α. Λαγου-



ρός, ο διευθυντής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του YEN κ. Η. Σαμπατακάκης, ο γενικός διευθυντής της Avin International κ. Γ. Μυλωνάς, ο πρόεδρος της Τεχνικής Προστασίας Περιβάλλοντος κ. Ι. Πολυχρονόπουλος, το στέλεχος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γ. Γαβριήλ, καθώς και στελέχη του γαλλικού ερευνητικού κέντρου CEDRE, της βρετανικής εταιρείας Vikoma και της φινλανδικής εταιρείας LAMOR. Τα τρία ερευνητικά προγράμματα που θα παρουσιαστούν είναι τα εξής:

- EU-MOP (Elimination Units for Marine Oil Pollution): Πρόγραμμα με συντονιστή το

ΕΜΠ, που σκοπό έχει τη σχεδίαση ολοκληρωμένου συστήματος καταστολής πετρελαϊκοηλίων μέσω αυτόνομων ρομπότ (βλέπε και www.eumop.org).

- OSH (Oil Sea Harvester): Πρόγραμμα με συντονιστή την Alstom Chantiers de l'Atlantique, που σκοπό έχει τη σχεδίαση μεγάλου σκάφους καταστολής πετρελαϊκοηλίων (βλέπε και www.ecnantes.fr/sirehna/OSH/osh.htm).
- POP&C (Pollution Prevention and Control): Πρόγραμμα με συντονιστή το Πανεπιστήμιο του Strathclyde και την Intertanko, που σκοπό έχει την ανάλυση μεθόδων για την πρόληψη ρύπανσης από δεξαμενόπλοια και την καταστολή των επιπτώσεών τους (βλέπε και www.pop-c.org).

Η εκδήλωση είναι χωρίς επιβάρυνση για τους ενδιαφερομένους. Όμως, δήλωση συμμετοχής είναι απαραίτητη. Πληροφορίες από τον καθηγητή του ΕΜΠ κ. Χ. Ψαραύτη, τηλ. 210-77.21.403, email hnpas@deslab.ntua.gr ■



SEATRADE CHARTERING INC.

Ship and Dry Cargo Chartering brokers since 1995

Our good knowledge and expertise of the major broking operations gives us the access to the local as well as the international market for our individual high demand clients.

The Company's strategy is to strengthen its relationship with its clients by providing professional best value solutions and integrated support and services.

2, Makariou street, 174 55 Alimos - Athens - Greece, Tel: +30 210 9851081/3 - Fax: +30 210 9851038
Tlx: 214450 SEAT GR - email: seatrade@otenet.gr

Δυναμική παρουσία της Κίνας στα «Ποσειδώνια 2006»

Η **Κίνα** αναμένεται να είναι ένας από τους πρωταγωνιστές στη φετινή έκθεση «Ποσειδώνια», η οποία διοργανώνεται στη χώρα μας κάθε δύο χρόνια.

Με αντιπροσωπεία εταιρειών πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του 2004 και με μεγάλο εθνικό περίπτερο, η Κίνα φιλοδοξεί να κάνει αισθητή την παρουσία της στη ναυτιλιακή έκθεση, την οποία φέτος αναμένεται να επισκεφθούν περισσότεροι από 3.000 ναυτιλιακοί παράγοντες και κυβερνητικοί αξιωματούχοι από 75 χώρες.

Το έντονο ενδιαφέρον της Κίνας οφείλεται κυρίως στις άνω των 100 παραγωγικές Ελληνων πλοιοκτητών στα ναυπηγεία της, στο αναμενόμενο άνοιγμα της κινεζικής ναυτιλίας προς ξένους επενδυτές και στην προσπάθεια της χώρας να αναδειχθεί κύριος τερματικός και διαμετακομιστικός σταθμός εμπορευμάτων.

«Είναι χαρακτηριστικό ότι μόνο από το λιμάνι της Σαγκάης θα περάσουν φέτος 400 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων, κάτι που δεν έγινε σε κανένα λιμάνι στον κόσμο πέρυσι, ενώ και στην παραγωγή πλοίων, τα ναυπηγεία της Κίνας προβλέπεται να έχουν, έως το 2015, συνολική χωρητικότητα 40 εκατομμυρίων dwt», δήλωσε η κ. Νανά Μιχαήλ, διευθύνουσα σύμβουλος της διοργανώτριας εταιρείας, Εκθέσεις Ποσειδώνια.

Σύμφωνα μάλιστα με τον κ. Jin Caikuan, αντιπρόεδρο της Chinese Society of Naval Architecture and Marine Engineering (CSNAME), η κινεζική παραγω-

γή νεότευκτων πλοίων το 2006 θα ανέλθει στα 10 εκατομμύρια dwt, δίνοντας στη χώρα μερίδιο 18% της παγκόσμιας αγοράς και τη δεύτερη θέση στον τομέα κατασκευής container ships και bulk carriers.

Σημαντική θεωρείται επίσης η πρώτη εμφάνιση στην έκθεση της ιαπωνικής ένωσης κατασκευαστών και προμηθευτών ναυτιλιακού εξοπλισμού (JSMEA) καθώς και η επιστροφή μετά δύο απουσίες του εθνικού περιπτέρου του Παναμά, ενώ για πρώτη φορά θα συμμετάσχουν και οι οργανισμοί Dubai Maritime City, Irish Maritime Development Office και Flanders Investment and Trade από το Βέλγιο.

Εκθέτες από 70 και πλέον χώρες έχουν ήδη δηλώσει συμμετοχή για τα «Ποσειδώνια 2006», ενώ τα εθνικά περίπτερα υπερβαίνουν τα 20.

Τα «Ποσειδώνια 2006» θα διεξαχθούν στο Εκθεσιακό Κέντρο του Ελληνικού (πρώην Ανατολικός Αερολιμένας Αθηνών) -για πρώτη φορά από το 1976- υποχρεωτικά λόγω αναγκών εργασιών που πραγματοποιήθηκαν στο Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ.

Τα «Ποσειδώνια 2006» τελούν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, του δήμου Πειραιώς, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. ■



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators
- Motor Rewinding
- Crude Oil Wash / Butterworth
- Testing Tank Facility
- Diesel Engine repairs and engine performance analysis
- Riding Crew Teams
- Spare Parts



AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com

Διενέργεια εκπαιδευτικού σεμιναρίου

Με στόχο τη βελτίωση της αστυνομικής συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων υπηρεσιών του ΥΕΝ και γειτονικών χωρών, που στοχεύουν στην αποτελεσματικότερη προστασία των



θαλασσίων συνόρων από κάθε μορφή διασυνοριακού εγκλήματος, πραγματοποιήθηκε εκπαιδευτικό σεμινάριο στους Αγίους Σαράντα Αλβανίας.

Αντικείμενο του σεμιναρίου αποτέλεσε η μεταφορά τεχνογνωσίας και υπηρεσιακής εμπειρίας προς τους εκπρόσωπους των αλβανικών αρχών σε θέματα:

- Προστασίας θαλασσίων συνόρων από κάθε μορφή διασυνοριακού εγκλήματος (διακίνηση λαθρομεταναστών, όπλων, ναρκωτικών κ.λπ.) - Κοινές επιχειρήσεις.
- Δημιουργίας μηχανισμών που συντελούν στην αποτελεσματικότερη ασφάλεια λιμένων και επιτήρηση θαλάσσιων περιοχών (εφαρμογή ISPS Code, έρευνα και διάσωση κ.λπ.).

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσωπήθηκε από το γενικό γραμματέα ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννο, τον αρχηγό αντιναύαρχο Ηλία Α. Σιωνίδη Λ.Σ. και αντιπροσωπεία αξιωματικών Λ.Σ. ■



Setting the Standard for Service.



ABS

Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της Αστυπάλαιας

Εγκρίθηκε και δεύτερη προσέγγιση την εβδομάδα στο νησί Αστυπάλαια του Ε/Γ - Ο/Γ Blue Star «Naxos». Το δεύτερο δρομολόγιο, η έγκριση του οποίου υπεγράφη από τον υπουργό Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλη Α. Παυλίδη, εκτελείται κάθε Κυριακή, από Πειραιά προς Πάρο - Νάξο - Κάλυμνο για τη θερινή περίοδο από 11/06/06 μέχρι 15/09/06.

Στη διάρκεια της θερινής περιόδου, θα προστεθεί επίσης ένα επιπλέον δρομολόγιο την εβδομάδα με Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο της εταιρείας G.A. Ferries από Πειραιά προς Αστυπάλαια.

Έτσι, τη θερινή περίοδο η Αστυπάλαια θα συνδέεται με τον Πειραιά με τέσσερα δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων που θα αναχωρούν από Πειραιά κάθε Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή και Κυριακή. Παράλληλα, η σύνδεση του νησιού με την έδρα της επαρχίας, δηλαδή την Κάλυμνο, πραγματοποιείται με τρία επιδοτούμενα από το υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής δρομολόγια, κάθε Τρίτη, Πέμπτη, Σάββατο, που εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από το Ε/Γ - Ο/Γ «Κάλυμνος».

Ανάπτυξη οικονομικής συνεργασίας των νησιών του Αν. Αιγαίου

Συνάντηση πραγματοποίησε ο Έλληνας υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Α. Παυλίδης με τον Τούρκο υπουργό Επικρατείας, αρμόδιο για θέματα εξωτερικού εμπορίου κ. Κουρσάντ Τουσμέν.



Σκοπός της συνάντησης ήταν η περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής συνεργασίας στην περιοχή των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που ακολουθούν οι δύο χώρες.

Ειδικότερα συζητήθηκε το θέμα της τουριστικής συνεργασίας και της οργάνωσης ημερήσιων εκδρομών από τα νησιά προς τις τουρκικές ακτές και αντιστρόφως σε ισότιμη βάση.

Ο κ. Αρ. Παυλίδης στη συνέχεια έθεσε εκ νέου το θέμα της προώθησης κοινού προγράμματος Intereg Ελλάς - Τουρκία, που ενδιαφέρει και τις δύο χώρες.

Τέλος, η ελληνική πλευρά ζήτησε τη βελτίωση του συστήματος φύλαξης των ακτών ώστε να περιορισθεί η έξοδος λαθρομεταναστών από την Τουρκία προς τα ελληνικά νησιά. ■

1 - ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Από την τμηματάρχη του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά κ. Ν. Κούτρα λάβαμε την ακόλουθη επιστολή, την οποία και δημοσιεύουμε.

Η τρέχουσα επικαιρότητα ορισμένες φορές προλαβαίνει τις μηνιαίες εκδόσεις όπως και έγινε στην περίπτωση των αυξήσεων στα τιμολόγια των «επ' αγκύρα πλοίων», που είχε προαναγγείλει ο ΟΛΠ. Το θέμα τελικώς ρυθμίστηκε με τον τρόπο που αναφέρει αναλυτικά η επιστολή που λάβαμε.

Προς περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά»

Με αφορμή αρθρογραφία του έγκριτου περιοδικού

σας στο τεύχος Μαρτίου 2006 (ημερομηνία 3/4/2006 - σελ. 32) με τίτλο «Νέες αυξήσεις πλήττουν τα Μεσογειακά πλοία» επιθυμούμε να σας πληροφορήσουμε ότι το θέμα που αναφέρετε έχει ήδη ρυθμισθεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου στη συνεδρίασή του την 20/3/2006, κατά τρόπο που ικανοποιεί τους συναλλασσόμενους με τον ΟΛΠ Α.Ε. Συγκεκριμένα:

- Ο υπολογισμός των δικαιωμάτων των «επ' αγκύρα πλοίων» γίνεται ανά 15νήμερο αδιαίρετο και η τιμή μονάδας ορίστηκε στο 1/2 της ισχύουσας ανά μήνα.
- Θεσπίστηκε η απαλλαγή από την καταβολή των

«επ' αγκύρα» δικαιωμάτων για πλοία που παραμένουν για χρονικό διάστημα μέχρι 48 ώρες για την παροχή διαφόρων ταχείας φύσεως εξυπηρετήσεων (π.χ. τροφοδοσία, παραλαβή υλικών κ.λπ.).

Η απόφαση του Δ.Σ. /ΟΛΠ Α.Ε. έχει κοινοποιηθεί στους ενδιαφερόμενους και ισχύει από την 1/4/2006.

Κατόπιν των ανωτέρω και έχοντας υπόψη την ευαισθησία που σας διακρίνει καθώς και την εγκυρότητα και αξιοπιστία του περιοδικού σας, παρακαλώ να δημοσιεύσετε την παρούσα επιστολή για την ορθή ενημέρωση του αναγνωστικού κοινού σας. ■

2 -ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Αξιότιμοι κύριοι,

Διά της παρούσης επιθυμώ να σας ευχαριστήσω για την πρόσκλησή μου εις το πολύ εντυπωσιακό συνέδριο που οργανώσατε για το «Μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ενωμένη Ευρώπη». Επίσης, σας συγχαίρω διά τα επιτεύγματα του περιοδικού σας και εύχομαι την επιτυχή συνέχειά του πέραν του αιώνας. Λόγω της στενότητας χρόνου κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, δεν μου εδόθη η ευκαιρία να κάνω 3 επιστημονικές που αφορούν τη βιομηχανία της ναυτιλίας και τις οποίες παραθέτω κατωτέρω, παρακαλώ, δε, εάν το κρίνετε σκόπιμο, να συμπεριληφθούν στα συμπεράσματα του συνεδρίου.

Οι επιστημονικές μου είναι:

A) Η ναυτιλία είναι η πιο αυστηρά αστυνόμευμένη βιομηχανία, καίτοι έχει καλύτερη υποδομή από τις βιομηχανίες ξηράς τόσο σε έμφυχο όσο και άψυχο δυναμικό και θα πρέπει να γίνει κάτι προς βελτίωση αυτής της καταστάσεως.

B) Η ασφάλεια και η ποιότητα είναι 2 παράγοντες αναγκαίοι, αλλά πολλές φορές οι πολλοί κανονισμοί υπερβαίνουν το απαιτούμενο και εναλλάσσονται συ-

νεχώς, θίγουν την οικονομία αφενός και δεν γίνονται αποδεκτοί από αυτούς που θα πρέπει να τους εφαρμόσουν. Η οικονομία είναι απαραίτητη για να είναι η ναυτιλιακή βιομηχανία ευδόκιμη, ώστε να μπορεί να ξεδεύει για την απαιτούμενη ασφάλεια / ποιότητα. Επιπροσθέτως, τα υπερβολικά έξοδα που βαρύνουν τα πλοία, με πρόφαση την ασφάλεια και ποιότητα, αυξάνουν το κόστος των μεταφερόμενων πρώτων υλών και αγαθών και αυτό επιβαρύνει το κόστος ζωής των καταναλωτών.

Γ) Παρόλο το θόρυβο που γίνεται διά την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση των θαλασσών και τα καυσαέρια διά την ατμόσφαιρα, επισημαίνω ότι διά το πρώτο, οι σταθμοί αποδοχής υγρών αναμειγνύμενων με λαιοειδή (sludges) είναι λίγοι και ακριβοί.

Διά το δεύτερο, οι μέχρι τώρα γνωστές μεθόδους διά την προστασία του περιβάλλοντος από τα καυσαέρια είναι πολύ δαπανηρές και δεν έχει ληφθεί καμία μέριμνα ώστε οι βιομηχανίες ξηράς να προσφέρουν αυτές τις μεθόδους σε χαμηλό κόστος ή τα πλοία να τυγχάνουν κάποιας επιχορηγήσεως από την Πολιτεί-

α διά τα έξοδα της εγκαταστάσεώς των.

Το πρόβλημα είναι πιο έντονο στα ήδη κατασκευασμένα πλοία, εις τα οποία επιτράπη να κατασκευαστούν χωρίς τις εν θέματι μεθόδους και τώρα υποχρεούνται να υποστούν το μεγάλο έξοδο εγκαταστάσεώς των. Όπως δε αναφέρω ανωτέρω, τα έξοδα αυτά δημιουργούν την ανάγκη αυξήσεως των ναύλων, επιπλέον της αυξήσεως που έχει επιβληθεί από τα πολύ ακριβή καύσιμα του παρόντος και πολύ πιθανόν και του μέλλοντος.

Το θέμα των εξόδων προβληματίζει όλα τα πλοία διεθνώς, για πολλά όμως πλοία ελληνικών συμφερόντων το πρόβλημα είναι πιο έντονο, διότι οι ναύλοι τους οποίους παίρνουν είναι δευτέρας ή τρίτης διαλογής, οπότε το κέρδος είναι λιγότερο, και η ανταπόκρισις στους κανονισμούς που απαιτούν έξοδα, πολύ πιο δύσκολη.

Ευχαριστώ διά την προσοχή σας επί των ανωτέρω και τις καλύτερες μου ευχές διά τα 75 χρόνια υπάρξεως του περιοδικού σας.

Μετά τιμής,

Ευάγγελος Ζούππας, DRASIS SHIPPING CO. S.A.

Απ' ευθείας σύνδεση
με όλα τα μεγάλα λιμάνια της γης



Η Ελλάδα κέντρο του κόσμου με την MSC

Με 1000 περίπου προσεγγίσεις πλοίων στα μεγαλύτερα ελληνικά λιμάνια, διακινούμε πάνω από 1.000.000 teu το χρόνο, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, που σε σύνδυασμό 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

ΤΑ **IN** ΚΑΙ ΤΑ **OUT** ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



>Του **Αλκη Κορρέ**, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

- **IN** τα δεξαμενόπλοια και τα αεριοφόρα που παραγγέλλονται σωρηδόν για να καλύψουν τα αποσυρόμενα πλοία μονού τοιχώματος και να εξυπηρετήσουν την παραγωγή ενέργειας από φιλικότερες προς το περιβάλλον πηγές.
- **OUT** τα φορτηγά, των οποίων οι νέες παραγγελίες είναι οι μισές από αυτές των δεξαμενοπλοίων όλων των τύπων, χωρίς αυτό να σημαίνει βέβαια ότι τα πράγματα θα μείνουν έτσι.

- **IN** οι μεγάλες εταιρείες, των οποίων ο αριθμός συνεχώς αυξάνεται. Ήταν, εξάλλου, αναμενόμενο μια και όλες οι πρόσφατες υποχρεωτικές διαδικασίες που επιβλήθηκαν στη ναυτιλία κοστίζουν σ' αυτές αναλογικά λιγότερο απ' ό,τι στις μικρές.

- **OUT** οι μικρές διαχειρίστριες, των οποίων ο αριθμός μειώνεται γρήγορα διεθνώς, καθιστώντας σαφές σε σημαίες και διεθνείς οργανισμούς ότι η αύξηση της υποχρεωτικής γραφειοκρατίας δεν είναι χωρίς συνέπειες. Η εμπορική ναυτιλία, όμως, χάνει τις παραδοσιακές ρίζες της και μπαίνει σε μια αβέβαιη περίοδο αναζήτησης νέων τρόπων έναρξης ναυτιλιακής δραστηριότητας.



- **IN** η corporate μορφή ναυτιλίας με πρόσβαση σε χρηματιστήρια και χρηματαγορές. Ήδη, πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν χτυπήσει την πόρτα χρηματιστηρίων και έχουν αντλήσει φθινό χρήμα. Περιμένουμε να δούμε την εξέλιξη αυτής της μορφής χρηματοδότησης που, αν αντιμετωπιστεί με συνέπεια, μπορεί να σημαίνει πολλά για το μέλλον της εμπορικής μας ναυτιλίας.

- **OUT** η παραδοσιακή οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση, που αποτέλεσε τη ραχοκοκκαλιά της ελληνικής ναυτιλίας. **OUT** επίσης το μονοπώλιο του ενός αφεντικού, που είτε αποφασίζει μόνος του είτε εμφανίζει τις δικές του αποφάσεις σαν αποφάσεις ενός Δ.Σ. «της πλάκας». Οι μετά Επρη νομοθεσίες έχουν ήδη μετατρέψει τα Δ.Σ. σε ελεγκτικά όργανα της διαχείρισης και έχουν εντάξει τα μέλη τους μέσα στον κύκλο της ευθύνης.

- **IN** οι ελεύθερες συνθέσεις κατά την κρίση του πλοιοκτήτη. Ο ανταγωνισμός σημαίων -τόσο εντός της Ε.Ε. όσο και διεθνώς- δεν αφήνει πλέον περιθώρια για αμφιβολίες και δισταγμούς. Όποιος δεν προσαρμόζεται, χάνει.

- **OUT** οι διά νόμου καθοριζόμενες συνθέσεις. Αυτές είναι υπεύθυνες για πολλά δεινά, μεταξύ των οποίων η εξαφάνιση της ελληνικής κρουαζιέρας και η κατάντια του Μεσογειακού στόλου, που διεκδικεί πρωτεία γήρατος στην Ε.Ε. Οι άλλοι εταίροι στην Κοινότητα άργησαν, αλλά το κατάλαβαν. Εμείς εδώ βέβαια τελούμε υπό τη δαμόκλειο σπάθη απεργιών στην ακτοπλοία. Υπομονή, μέχρι να δούμε ποιος θα ματώσει περισσότερο.

- **IN** η ποιοτική ναυτιλία και ας κοστίζει ακριβότερα. Αυτή πάει μαζί με τα πολύπλοκα βαπόρια και τα δύσκολα φορτία. Έτσι όπως πάνε τα πράγματα μετά την κατάρρευση του ανατολικού μπλοκ δεν υπάρχει περίπτωση ελληνικό βαπόρι να τα ανταγωνιστεί, οπότε κοιτάζουμε όλο και περισσότερο προς ποιοτικές λύσεις υψηλού κόστους.

- **OUT** τα νηολόγια της μαύρης λίστας του Paris Memorandum, που σε αποκλείουν από τα λιμάνια της Ε.Ε. με μόνο δύο κρατήσεις σε 36 μήνες. Δεν φθάνει μόνο η ταλαιπωρία και τα έξοδα αποκατάστασης της επισκεψιμότητας, υπάρχει και το κόστος του διασυρμού του πλοίου μέσα από τα websites.

- **IN** η υψηλού επιπέδου ναυτική εκπαίδευση των Ελλήνων αξιωματικών, έστω και αν είναι στα χαρτιά για την ώρα. Ας αρχίσουμε να βλέπουμε τους ναυτικούς μας περισσότερο σαν μέρος της επιχείρησής μας, στο οποίο επενδύουμε σε γνώσεις και μακροχρόνιες σχέσεις, και λιγότερο σαν πλήρωμα. Μήπως ήρθε η ώρα να τελειώνουμε με τη βλακεία του ναυτολογίου;

- **OUT** οι περιορισμοί στην εργασία και στη βαθμολογική τους εξέλιξη. Ενώ ο διαχωρισμός Εκκλησίας - Κράτους συζητείται πλέον ανοικτά,

ο διαχωρισμός Ελλήνων αξιωματικών και ελληνικής σημαίας παραμένει στο απυρόβλητο. Είναι καιρός να φύγουν κάθε είδους περιορισμοί στην εξέλιξη των αξιωματικών από την Πολιτεία ώστε να ακολουθήσουν ανεξάρτητη πορεία. Μόνο η ανοικτή αγορά θα δείξει το πόσο πολύτιμοι είναι.

- **IN** οι χρονοναυλώσεις που κάνουν τα τριμηνιαία αποτελέσματα προβλέψιμα, το leasing που εξασφαλίζει πλοίο χωρίς τεράστια επένδυση -έστω και αν απαγορεύεται για κάποιο περίεργο λόγο από την ελληνική σημαία- και κατά συνέπεια χωρίς υπερχρέωση του ισολογισμού, τα KGs που μπορούν να χρηματοδοτήσουν ακόμα και equity και τα bareboat που συνεχίζει να αγνοεί η οπισθοδρομική μας σημαία. Αν περιμένουμε με αυτά τα φόντα να ανταγωνιστεί τις άλλες σημαίες, θα περιμένουμε για πολύ ακόμα.

- **OUT** τα μόνα ταξίδια που κάνουν την πρόβλεψη εσόδων της εταιρείας να μοιάζει με τζόγο και τα εκτός International Group P+Is, με τα οποία ποτέ δεν ξέρεις αν θα φύγεις από το επόμενο λιμάνι αν υπάρξει περίπτωση να χρειαστεί κάποιο Club letter.

- **IN** η αγάπη των Ελλήνων για τη θάλασσα.

- **OUT** οτιδήποτε επιχειρεί να τη χαλιναγωγήσει.

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτή γάσσα, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό και την **πιστοποίηση ISO 9001:2000** έχουν σαν αποτέλεσμα την υψηλή ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας.



Η Εταιρία είναι **εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες** στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει **ηλεκτροϋδραβλική μηχανή δοκιμών** εφελκυσμού & θραύσεως **διακριβωμένη από τον πιστοποιημένο φορέα Algosystems**, παρέχει υπηρεσίες δοκιμών των σωστικών και ανυψωτικών μέσων σε πλοία (Cargo Gear).

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

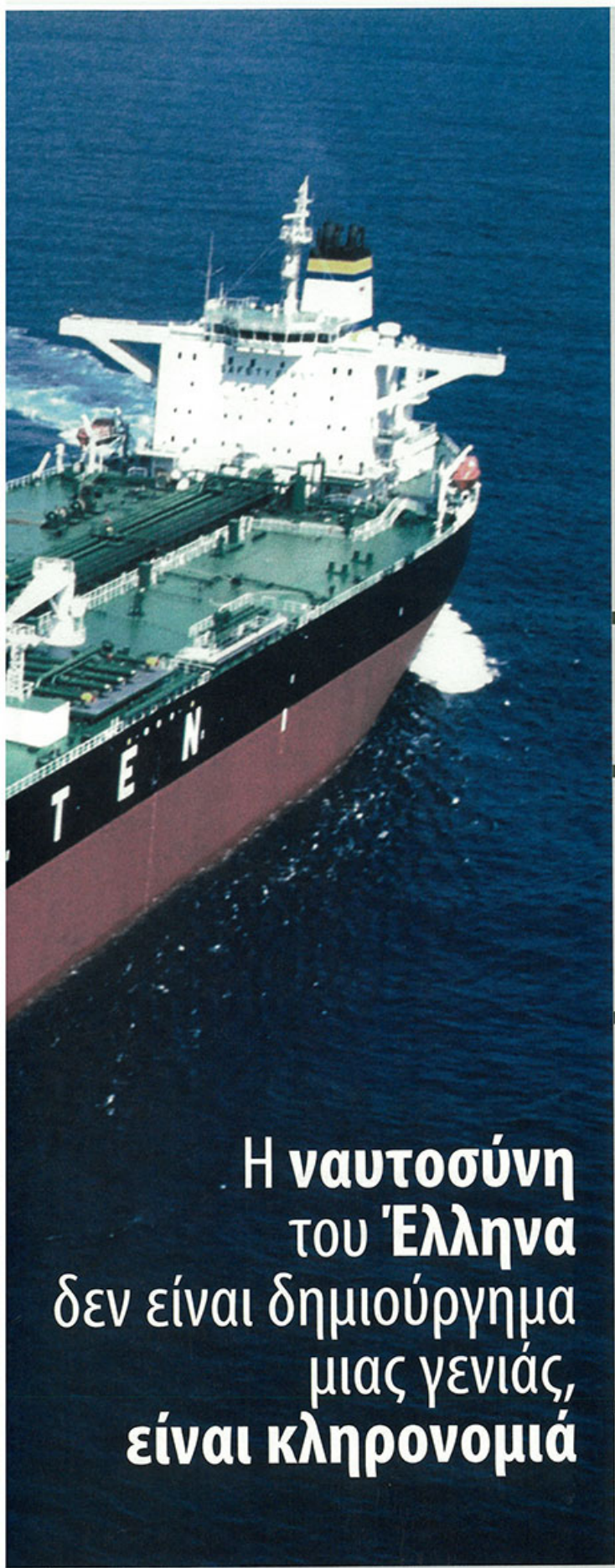
Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκους 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:







**Η ναυτοσύνη
του Έλληνα
δεν είναι δημιούργημα
μιας γενιάς,
είναι κληρονομιά**



**Συνέντευξη του Καπετάν
Παναγιώτη Ν. Τσάκου,**
προέδρου Tsakos Group, στον Ηλία Μπίσια

Γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου από οικογένεια βιοπαλαιστών της θάλασσας. Στα χρόνια της Κατοχής η μητέρα του «ζαλωνόταν» ξύλα στην πλάτη για να μεγαλώσει τα παιδιά της με το όνειρο να γίνουν μια μέρα κι αυτοί καπεταναίοι.

Ανήκει στη σημαντικότερη κατηγορία της ναυτιλιακής μας υπόστασης, αυτή των καπετάνιων που στην πορεία τους έγιναν εφοπλιστές.

Αυτονομήθηκε το 1970 ιδρύοντας τη δική του εταιρεία και από τότε άρχισε τη δική του δυναμική πορεία. Σήμερα κατέχει από τους μεγαλύτερους στόλους ανεξάρτητου Έλληνα εφοπλιστή, ενώ οι ευρηματικές του επενδύσεις απλώνονται στα δύο ημισφαίρια.

Ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος λέγεται ότι είναι ένας από τους ανθρώπους που προτιμούν να κάνουν την εξυπνάδα έργο και όχι πρόκληση ή επίδειξη.

Οι δεσμοί του με την Ελλάδα είναι δυνατοί και χαρακτηρίζεται γενικότερα από το βαθύ πατριωτισμό του, τον οποίο αποδεικνύει με γενναιοδωρίες και πράξεις συμβολικές που εδραιώνουν τις πεποιθήσεις του. Όπως το κτίριο που στεγάζει τις ναυτιλιακές του εταιρείες ονομάστηκε «Μακεδονία», οι αρχαίες ονομασίες των πλοίων του, η καθέλκυση βαποριού στην Ιαπωνία την ημέρα που η Ελλάδα προκρίθηκε στους Ολυμπιακούς Αγώνες που βαπτίστηκε «Athens 2004» ή το ίδρυμα στην μακρινή Ουρουγουάη για να διδάσκονται οι νέοι την ελληνική γλώσσα και τον πολιτισμό της χώρας μας.

Τον Καπετάν Παναγιώτη τον συναντήσαμε στα γραφεία της Tsakos Group. Μας μίλησε για τα οράματά του, τις πεποιθήσεις και τα πιστεύω του, τα βιώματα και τα σύνδρομα του παρελθόντος.



■ **Θεωρείτε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εχθρός της ναυτιλίας;**

Η ναυτιλία δεν μεταφέρει μόνον αγαθά, μεταφέρει ιδέες, δόξα και πλούτο και συμβάλλει στην ανάπτυξη του εμπορίου και στη μεταφορά των αγαθών; Πώς λοιπόν η Ε.Ε., που ενδιαφέρεται για το καλό των λαών της, να είναι τόσο εχθρική προς τη ναυτιλία;

Νομίζω ότι η Ε.Ε. θέλει μια ναυτιλία χωρίς εφοπλιστές, χωρίς ναυτικούς και ίσως χωρίς βαπόρια. Τα πλοία όσο να 'ναι καμιά φορά καπνίζουν, κάνουν θόρυβο, απόνερα, και όλα αυτά μοιάζουν να τους ενοχλούν. Και οι ναυτικοί καμιά φορά, όπως όλοι μας, μπορεί να κάνουν λάθη, παραλείψεις, και δεν μπορούν πάντα να συμμορφώνονται με την τελευταία λέξη του κάθε κανονισμού και του κάθε νόμου που εκδίδεται. Οπότε, πρέπει να τους βάζουμε φυλακή για να ηρεμούν! Έβαλε ποτέ κάποιος φυλακή αυτούς τους γραφειοκράτες που αρνήθηκαν στον καπετάνιο του «Prestige» την άδεια να σώσει το βαπόρι, το φορτίο και τους ανθρώπους του; Δίκασε κανείς αυτούς τους ανθρώπους;

Λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να θέλει το κακό της ναυτιλίας; Βεβαίως και δεν μπορεί να το θέλει. Αλλά η συμπεριφορά της, όμως, αυτή την εντύπωση δίνει.

■ **Ο διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε. κ. Καραμήτσος, μιλώντας στην ημερίδα που διοργάνωσαν τα «Ν.Χ.», είπε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιθανόν να εξετάσει την περίπτωση κοινής ευρωπαϊκής σημαίας. Πώς κρίνετε αυτήν την άποψη ως παλιός ναυτικός αλλά και ως Ευρωπαίος πολίτης;**

Κοινή σημαία να κάνουμε; Ακόμα δεν έχουμε Σύνταγμα, θα κάνουμε κοινή σημαία για τη ναυτιλία; Για ποιο λόγο; Να τρέχουμε στις Βρυξέλλες, να βάζουμε τις υποθήκες και να κάνουμε τις νηολογήσεις; Με την κοινή σημαία ποιος θα έχει τον ενθουσιασμό όπως όταν υψώνουμε την ελληνική σε ένα νεότευκτο πλοίο και ποιον Εθνικό Ύμνο θα ψάλλουμε; Τη Μασσαλιώτιδα ή κομμάτια του Μότσαρτ; Αυτά γίνονται για να δημιουργούνται νέες θέσεις και να υπάρχει γραφειοκρατία εις τη νιοστή. Ακριβώς ό,τι δεν χρειάζεται η ναυτιλία. Και τα 'χουμε βάλει με τον IMO, τους νηογνώμονες... Γενικά, με ό,τι μας έφερε μέχρι εδώ θέλουν να το καταστρέψουν και να αρχίσουν από την αρχή με κέντρο τις Βρυξέλλες.

■ **Αν και η Αθήνα είναι εφοπλιστικό κέντρο, εντούτοις στερείται από παραναυτιλιακές δραστηριότητες όπως τράπεζες, ασφάλειες, διαιτησίες κ.λπ. Τι μπορεί να επιτύχει ως προς αυτό το θέμα ο εφοπλισμός; Τι θα συμβουλευάτε τη νεότερη γενιά;**

Αυτό θα πρέπει να είναι το όραμά μας. Αλλά θέλει πολλή δουλειά και χρόνο από όλους μας.

Επισκέπτομαι το σχολείο στα Καρδάμυλα και ρωτάω τους μαθητές μιας τάξης. **«Από εσάς, παιδιά, πόσοι θέλουν να γίνουν ναυτικοί;»** Μόνον δύο από τα 21 παιδιά της τάξης! **Στα χρόνια μου θέλαμε όλοι να ακολουθήσουμε το ναυτικό επάγγελμα.** Σήμερα το επάγγελμα του ναυτικού έχει συκοφαντηθεί και δυσφημιστεί πολύ. **Εμείς παλιά βλέπαμε τους καπεταναίους σαν ημίθεους.** Στις γιορτές έλεγε η μάνα «άντε χρόνια πολλά σας και καλοί καπετάνιοι». Τώρα βλέπουμε τους άνεργους ναυτεργάτες στην τηλεόραση, τις ποινές σε πλοιάρχους



*15 years of active service and continuous growth,
always with the same enthusiasm...*

THE FIRST GREEK TRADING HOUSE

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

■ **Και από τον εφοπλισμό;**

Βεβαίως και από τον εφοπλισμό. Πρέπει να ξεβολευτούμε όλοι και πάνω από όλα να πειστούμε εμείς οι ίδιοι για να μπορέσουμε στη συνέχεια να πείσουμε όλους αυτούς που συναλασσόμαστε. Πρέπει πριν από όλα εμείς να το δεχτούμε, να το αγαπήσουμε, να το δοκιμάσουμε, να το γνωρίσουμε. Όλα αυτά είναι θέματα υποδομής, παιδείας, έξωθεν καλής μαρτυρίας. Δεν μας λείπει το νομικό πλαίσιο αλλά η πράξη, η πρακτική στο να πείσουμε τους ξένους για τη σοβαρότητα, την υπευθυνότητα και τη συνέπειά μας.

■ **Τη διαθέτουν οι Βρετανοί;**

Μας έχουν πείσει ότι τη διαθέτουν. Το ίδιο ισχύει για τους νηογνώμονες και για τα P&I Clubs. Δεν θα έπρεπε να είχαμε ένα ελληνικό P&I Club; Δεν αρκεί όμως η διάθεση, ξέρετε πώς μπορεί να γίνει; Όταν εσείς οι νέοι σπουδάσετε, μετεκπαιδευτείτε και εργαστείτε σε ασφαλιστικούς, τραπεζικούς οργανισμούς με στόχο να αναρριχηθείτε σε υψηλά κλιμάκια. Δεν ξέρω αν θα γίνουνε ελληνικοί οργανισμοί, αλλά εφόσον θα εργάζονται και Έλληνες και εφόσον θα συνεχίσουμε να πρωταγωνιστούμε στα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα, φυσικό επακόλουθο θα είναι και οι οργανισμοί αυτοί να εκπέμπουν την αλμύρα της ελληνικής ναυτοσύνης. Αυτό είναι το ζητούμενο. Από μας εξαρτάται να αναγνωριστεί διεθνώς ο Πειραιάς ως κέντρο διαιτησίας.

■ **Για ποιο λόγο στις διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις οι Έλληνες δυσκολεύονται να συμμετάσχουν;**

Νομίζω ότι η γλώσσα μας παίζει σημαντικό ρόλο σε αυτήν τη δυσκολία. Εγώ, για παράδειγμα, θα μπορούσα να είμαι πρόεδρος ενός διεθνούς οργανισμού; Ούτε τις γνώσεις έχω, αλλά και αυτά που γνωρίζω δεν θα μπορούσα να τα εκφράσω σε μια ξένη γλώσσα στο βαθμό τού να πείσω τους συναδέλφους μου. Υπάρχουν, βέβαια, οι νεότεροι που έχουν καταπληκτική κατάρτιση, αλλά πιθανόν να μη διαθέτουν το χρόνο ή την έφεση να ασχοληθούν με αυτά.

■ **Οι πρόεδροι της Intertanko και της Intercargo είχαν δηλώσει παλαιότερα ότι οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να γίνουν πιο εξωστρεφείς, να έρχονται σε επαφή με τα ΜΜΕ. Εσείς ανήκετε στους ελάχιστους που δεν φοβούνται το λόγο τους.**

Δυστυχώς έτσι είναι. Αυτά είναι βιώματα και σύνδρομα του παρελθόντος. Εκείνο που εγώ μπορώ να σας διαβεβαιώσω είναι ότι οι αξιόλογοι άνθρωποι αποφεύγουν αυτές τις εμφανίσεις. Ορισμένοι έχουν πικραθεί, άλλοι έχουν παρεξηγηθεί και άλλοι έχουν απογοητευθεί, διότι ό,τι και να πεις δεν πιάνει τόπο. Εγώ πάλι πιστεύω ότι είναι υποχρέωσή μου αυτά που γνωρίζουμε, που πιστεύουμε, να τα μοιραζόμαστε με όσους θέλουν να τα ακούσουν. Ρίχνοντας αυτόν το σπόρο κάτι θα φυτρώσει.

■ **Το έχετε μετανιώσει;**

Και να το έχω μετανιώσει δεν μπορώ να αλλάξω. Δεν το μετάνιωσα αλλά δεν μπορώ να πω ότι έκανα και κάτι.

■ **Πιστεύετε ότι μελλοντικά θα υπάρχει επαρκής αριθμός Ελλήνων αξιωματικών για να επανδρώσουν επαρκώς τον εθνικό στόλο;**

Δεν είμαι ευχαριστημένος από την όλη μας συνεισφορά. Πάει να αφηληνιστεί η ναυτιλία μας. Εμείς, για παράδειγμα, αγοράσαμε εννέα εξειδικευμένα βαπόρια από τα οποία τα έξι τα παραλάβαμε τον Απρίλιο. Τα στελέχη που θα τα επανδρώσουν πρέπει να διαθέτουν ιδιαίτερη επιμόρφωση, κατάρτιση και εμπειρία. Από ολόκληρο το στόλο μας μόνον για δύο πλοία, από τα εννέα, έχουμε αρκετά κατάρτισμένα στελέχη. Καταλαβαίνετε το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε;





Δεν έχουμε προσελκύσει αρκετούς νέους στις Σχολές Ε.Ν. και αυτό είναι σοβαρότατο πρόβλημα. Σκεφτείτε ότι κάθε χρόνο περίπου 1.000 αξιωματικοί βγαίνουν στη σύνταξη. Αν γνωρίζετε τα νούμερα θα καταλάβετε σε πόσες δεκαετίες δεν θα υπάρχει ούτε ένας Έλληνας αξιωματικός. Αυτό θα συμβεί λόγω της πτωχής προσέλευσης που έχουμε και του βραδύτατου ρυθμού μερικής αντικατάστασης των παλαιών αξιωματικών. Για παράδειγμα, όταν συνταξιοδοτείται κάποιος 60 ετών ο οποίος χρειάστηκε τόσα χρόνια για να φτάσει εκεί που έφτασε, για να αντικατασταθεί αυτός, θα πρέπει να βάλουμε 4 καινούργιους.

■ **Δηλαδή είστε απαισιόδοξος ως προς το θέμα της προσέλκυσης;**
Πολύ απαισιόδοξος.

■ **Ποιες ενέργειες θεωρείτε ότι πρέπει να γίνουν για να αναστραφεί το πρόβλημα;**
Κανένας δεν έχει διάθεση να κάνει καμία ενέργεια. Όλη η ασχολία τους συγκεντρώνεται στο να μη μειώσουν τις συνθέσεις. Αφού δεν έχουμε ανθρώπους, δεν έχουμε και ειδικότητες. Πρέπει να «οργώσουν» την Ελλάδα, να επισκεφθούν τα σχολεία, να συναντήσουν τα παιδιά, να τους μιλήσουν, να τους εξηγήσουν τι σημαίνει θάλασσα, ναυτιλία. Να τα ενθουσιάσουν.

■ **Έγινε η πρώτη προσπάθεια φέτος με την Ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού. Πώς κρίνετε αυτήν την πρωτοβουλία;**
Αξιέπαινη και μπράβο τους. Αλλά επειδή ορίσαμε μια μέρα το χρόνο δεν σημαίνει ότι λύσαμε και το

πρόβλημα. Η φθορά μας είναι πολύ μεγάλη. Πρέπει το άλμα να ξεπερνάει αυτή τη φθορά και εμείς δεν κάνουμε άλματα, πάμε σημειωτόν. Η παρουσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, της κυβέρνησης, των σωματείων, της αντιπολίτευσης πρέπει να είναι συνεχής. Η ελληνική ναυτιλία θα αφελληνιστεί. Εμείς ε-
δώ στην εταιρεία έχουμε έναν άγραφο νόμο. Όλα τα νεότευκτα να υψώνουν την ελληνική σημαία. Από τα 9 νεότευκτα τα έξι φύγανε σε ξένη σημαία και παλεύουμε τα άλλα τρία, γιατί όπως σας είπα έχουμε στελέχη μόνο για δύο. Και η απάντηση σε όλα αυτά είναι απεργίες υπέρ των ανέργων ναυτικών.
Σκάβουμε το λάκκο μας διότι δεν προσελκύ-
ουμε αλλά απωθούμε. Εγκληματούμε κατά της κοινωνίας και κατά της ναυτιλίας. Εγώ δεν ξέ-
ρω αν υπάρχουν άνεργοι ναυτικοί στην ακτο-
πλοία ή στα κρουαζιερόπλοια. Λυπάμαι πάρα
πολύ, αλλά δεν το γνωρίζω. Κι ας έχω κατά
καιρούς βοηθήσει και απορροφήσει στα δικά
μου βαπόρια πολλούς από αυτούς βρίσκοντας
και τον μελά μου. Αλλά δεν μπορεί η ποντο-
πόρος ναυτιλία να λύνει τα προβλήματα της α-
κτοπλοΐας.

■ **Ειδικότερα, όμως, η κατάσταση των περισσότερων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού δεν είναι η καλύτερη. Πρόβλημα στις εγκαταστάσεις, στην εκπαίδευσή τους...**

Συμφωνώ, αλλά εγώ δεν είμαι επί της εκπαι-
δεύσεως είμαι επί της προσέλκυσεως. Αλλά και
για την εκπαίδευση των παιδιών ό,τι μας ζητη-
θεί κάνουμε, όπου μπορούμε προσφέρουμε, ε-
πισκεπτόμενοι αυτοπροσώπως τις σχολές,
παίρνοντας δύο - τέσσερις δοκίμους ανά πλοΐ-
ο κάθε χρόνο, επεκτείνοντας και τις σχολές ό-



ταν και όπου προκύψει, όπως π.χ. τότε στη Ναυτική Ακαδημία Μηχανικών Χίου με τον αείμνηστο Γ.Μ. Πατέρα, για να μη μας λένε ότι δεν έχουν θέσεις στις σχολές για να δεχτούν περισσότερους δοκίμους.

Προς γνώση σας χρειαζόμαστε 2.500 δοκίμους τουλάχιστον το χρόνο και παίρνουμε περίπου μόνον 1.000. Με το ρυθμό αυτό, η ναυτιλία μας θα αφελληνιστεί πλήρως σε λίγες δεκαετίες.

■ Πώς κρίνετε την κίνηση του πρωθυπουργού να παροτρύνει τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επενδύσουν στη χώρα τους; Θεωρείτε ότι υπάρχει το κατάλληλο κλίμα για επενδύσεις στον ελληνικό χώρο;

Με απασχολεί πάρα πολύ, διότι δεν σας κρύβω ότι δεν έχω την άνεση να βλέπω πρωθυπουργούς πολύ συχνά, αλλά όταν μου δοθεί η ευκαιρία να τους συναντήσω, τους τα λέω.

Θέλουμε να επενδύσουμε στην πατρίδα μας. Επιζητούμε τρόπους να συνδέσουμε τις οικογένειές μας με τον τόπο καταγωγής μας.

Εδώ γεννηθήκανε τα παιδιά και τα εγγόνια μας, εδώ μορφωθήκανε, σε ελληνικά βαπόρια μπαρκάρανε. Είναι μοχλοσπινδιλάκια για να μείνουν εδώ. Κανένας Έλληνας εφοπλιστής ή επιχειρηματίας δεν αποφεύγει να επενδύσει στον τόπο του. Αλλά το κακό είναι ότι γνωρίζουμε καλύτερα από οποιονδήποτε άλλον τι συμβαίνει στον έξω κόσμο και είμαστε σε θέση να κρίνουμε και να συγκρίνουμε.

Εδώ γίνονται ή δεν γίνονται ακριβώς τα αντίθετα από αυτά που χρειάζονται για να προσελκυστεί ο επενδυτής. Και αν πούμε πως οι Έλληνες εφοπλιστές είναι τόσο απάτριδες που δεν θέλουν να επενδύσουν στη δική τους πατρίδα, πού είναι οι ξένες επενδύσεις;

Αυτό δεν είναι αρκετό για να μας ανοίξει τα μάτια; Ο επενδυτής θέλει κίνητρα και δεν εννοώ τις επι-

δοτήσεις. Εμείς δεν γνωρίζουμε τι σημαίνουν επιδοτήσεις και δεν τις χρειαστήκαμε ποτέ για να φτάσουμε εδώ που φτάσαμε.

Αλλά δεν γίνεται καμία κίνηση στο να καταπολεμηθεί η γραφειοκρατία και ο κρατισμός, που μας κρατούν μακριά από τον τόπο μας.

Ο πατριωτισμός δεν μας λείπει και έχουμε συναίσθηση τι οφείλουμε στην Ελλάδα και στον ελληνισμό.

Εφτάσαμε σε αυτό το σημείο τη ναυτιλία γιατί το διαβατήριό μας είναι ελληνικό. Όταν είσαι Έλληνας ναυτιλλόμενος τις πόρτες τις βρίσκεις μπροστά σου μισάνοιχτες. Όταν όμως έχεις ελληνικό διαβατήριο και είσαι και από τη Χίο, τότε οι πόρτες είναι ορθάνοιχτες.

Δεν φτάσαμε τυχαία στο σημείο αυτό, όλα αυτά είναι κληρονομιά αιώνων.

Η ναυτοσύνη του Έλληνα δεν είναι δημιούργημα μιας γενιάς, είναι κληρονομιά. Και ο Θεός να βάλει το χέρι του να μην τη διαλύσουμε. ©

The best relationships are easy to picture
but hard to find



since 1936

KATRADIS GROUP

70 YEARS COMMITTED TO SERVICE

For 70 years we are serving the marine world. We are valuing the customers and offering solutions to their procurement needs.

Knowing the market and consistently innovating.

Investing in private premises of 9000m² at the local port of Piraeus.

Establishing in Europe an advanced production plant of 30.000m², implementing state of the art technology certified in accordance to the highest standards of quality control through all stages of production.

Expanding the Group's activities and production to create a wide range of Marine products and services.

Setting an efficient network of worldwide agents and distributors.

70 YEARS COMMITTED TO YOU



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



Να σταματήσει ο παρεμβατισμός στην ακτοπλοΐα

> Συνέντευξη του Πάνου Λασκαρίδη
Διευθύνοντος Συμβούλου Ομίλου Λασκαρίδη,
β' αντιπροέδρου της **HELLENIC SEAWAYS**
στη Λίζα Μαρέλου

Ασχολείται επί τριάντα πέντε επιτυχή χρόνια με την ποντοπόρο ναυτιλία και η πρόσφατη επενδυτική του κίνηση προκάλεσε έντονες συζητήσεις στην ελληνική ακτοπλοϊκή κοινότητα. Αντικείμενο των συζητήσεων η συμμετοχή του εφοπλιστή κ. Πάνου Λασκαρίδη στην Hellenic Seaways με ποσοστό περί το 20%, παράλληλα με το ποσοστό του στις Μινωικές Γραμμές που είναι πάνω από 5%.

Ο κ. Λασκαρίδης με την τελευταία επενδυτική του ενέργεια επιζητεί να διαμορφώσει ένα ελκυστικότερο

κλίμα για νέες, επιτυχείς επενδύσεις στον πολύπαθο κλάδο της ακτοπλοΐας;

Ποιο είναι το σκεπτικό αυτής της νέας επιχειρηματικής επέκτασης σε ένα χώρο που στερείται προοπτικών και αποδόσεων συγκρινόμενο με άλλους κλάδους;

Ποια είναι τα σχέδιά του γι' αυτόν τον κλάδο, που λειτουργεί κάτω από ένα ιδιόμορφο καθεστώς κρατικού παρεμβατισμού;

Ποιες αλλαγές και ποιες εξελίξεις προβλέπει να γίνουν στον ακτοπλοϊκό χάρτη της χώρας μας;

Ο κ. Λασκαρίδης απαντά στα ερωτήματα, προειδοποιεί την Πολιτεία, επισημαίνει σημαντικά ζητήματα, σχολιάζει τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες και αποκρίνεται σε όλα τα σενάρια.

■ **Ποιοι είναι οι λόγοι που σας οδήγησαν να προβείτε στη συγκεκριμένη επένδυση, στη συγκεκριμένη στιγμή και στο συγκεκριμένο χώρο, που δεν έχει τις καλύτερες προοπτικές σε σχέση με άλλους κλάδους;**

Κατ' αρχήν, ξέρετε ότι στην ακτοπλοΐα, για κάποιον λόγο που κανείς δεν μπορεί να κατανοήσει, πάρα πολλά λέγονται και ακούγονται, εκ των οποίων βέβαια τα περισσότερα είναι εκτός πραγματικότητας.

Θα ήθελα, κατ' αρχάς, να διευκρινίσω ότι δεν πρόκειται να αποχωρήσουμε από την ποντοπόρο ναυτιλία, στην οποία δραστηριοποιούμεθα περίπου 35 χρόνια, για να γίνουμε ακτοπλοίοι. Η ακτοπλοΐα δεν θα γίνει κύρια εργασία μας, ούτε περιμένουμε να δρέψουμε δάφνες σε αυτόν το χώρο.

Πρόκειται για μια περιορισμένη, λελογισμένη επένδυση, η οποία δεν θα αλλάξει το βασικό μας προσανατολισμό, που είναι και παραμένει η ποντοπόρος ναυτιλία.

Πολύ σωστά είπατε ότι η ακτοπλοΐα δεν είναι στα καλύτερά της αυτήν την περίοδο και από ό,τι φαίνεται ούτε στο άμεσο μέλλον θα επέλθει κάποια δραστική αλλαγή.

Ελπίζουμε ότι είναι μια επένδυση, η οποία με μια μεσοπρόθεσμη λογική μπορεί να αποδώσει μίαν αξιοπρεπή απόδοση. Τίποτα το εντυπωσιακό και το εξωπραγματικό.

Αυτό λοιπόν είναι το σκεπτικό αυτής της επένδυσης. Είναι ένας κλάδος μαζικής μεταφοράς στον οποίο έχουμε εμπειρία λόγω της ασχολίας μας με τις αεροπορικές μεταφορές, όπου ακολουθήσαμε περίπου την

ίδια πορεία.

Το ενδιαφέρον μας για την ακτοπλοΐα δεν είναι καινούργιο. Μην ξεχνάτε ότι είμαστε από τους αρχικούς εγκλωβισμένους της Hellenic Flying Dolphins, της εποχής του μακαρίτη Παντελή Σφηγιά. Με αφορμή λοιπόν αυτόν τον παλιό εγκλωβισμό -εκείνη την εποχή εγώ ήμουν στο συμβούλιο αυτής της εταιρείας ως αντιπρόσωπος και άλλων εγκλωβισμένων μικρομετόχων- δημιουργήθηκε το ενδιαφέρον και αποφασίσαμε να κάνουμε μια μεγαλύτερη κίνηση στην Hellenic Seaways και παράλληλα στις Μινωικές Γραμμές.

- **Πώς εσείς, ένας καταξιωμένος εφοπλιστής της ποντοπόρου ναυτιλίας, θα αντιμετωπίσετε τις κυβερνητικές παρεμβάσεις που δεσπόζουν στον ακτοπλοϊκό χώρο;**

- **Ποιους τρόπους βελτίωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα προτείνετε στον υπουργό Ε.Ν.;**

Όπως σας είπα σε ορισμένα σημεία η Πολιτεία έχει δίκιο. Για παράδειγμα δεν μπορεί ένας πλοιοκτήτης να δρομολογεί ένα καράβι, το οποίο να ταξιδεύει όσο θέλει και να το σταματάει όποτε θέλει. Η Πολιτεία έχει μεγάλο δίκιο στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, τα επιδοτούμενα. Εκεί προφανώς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να παίζει ισχυρό, ρυθμιστικό ρόλο. Και υπάρχουν άλλα θέματα, τα οποία ναι μεν δεν τα καλύπτει και δεν ασχολείται με αυτά ο ευρωπαϊκός κανονισμός αλλά δεν παύουν να έχουν μια ιδιαίτερη ευαισθησία στην Ελλάδα, όπως είναι το ναυτεργατικό ή η απασχόληση.

Προφανώς πρέπει να κινηθούμε προς την πλήρη απελευθέρωση προσέχοντας ορισμένα θέματα ιδιαίτερης σημασίας για την Ελλάδα, όπως



Ο παρεμβατισμός δεν υπάρχει μόνον στην ακτοπλοΐα. Μπορεί να πει κανείς ότι υπάρχει στις περισσότερες στεριανές δουλειές. Σίγουρα όμως στην ακτοπλοΐα είναι ιδιαίτερα έντονος και μη καλόδεχτος. Όπως γνωρίζετε όλα τα αιτήματα της ακτοπλοΐας συγκεντρώνονται και συνοψίζονται στο εξής ένα:

Να σταματήσει ο κρατικός παρεμβατισμός, να σταματήσει η καταναγκαστική λειτουργία της ακτοπλοΐας με το σημερινό νόμο 2932/01 και να εφαρμοστεί πλήρως και χωρίς περιορισμούς ο ευρωπαϊκός κανονισμός 3577 (ο οποίος έπρεπε να είχε εφαρμοστεί από την 1.1.2004).

Για λόγους πολιτικής, εκ των οποίων λίγοι και ορισμένοι έχουν κάποια βάση, αυτό δεν έχει γίνει και η Πολιτεία μοιάζει να μην είναι έτοιμη να προβεί στην πλήρη απελευθέρωση.

τα επιδοτούμενα δρομολόγια.

Αυτά τα δρομολόγια αποτελούν ένα μικρό κομμάτι της ακτοπλοΐας πλην όμως πολύ ευαίσθητο, γιατί αφορούν τα μικρά νησιά και την εξυπηρέτησή τους. Προφανώς αυτά τα δρομολόγια με το υπάρχον σύστημα δεν διενεργούνται όπως πρέπει. Και αυτό είναι αναπόφευκτο, διότι με ένα ετήσιο σύστημα το οποίο είναι και μειοδοτικό είναι προφανές πως δεν θα ενδιαφερόντουσαν εταιρείες με αξιόπλοα, καινούργια πλοία. Άρα αυτή η συζήτηση που έχει αρχίσει με το ΥΕΝ με προσανατολισμό στις εξαιρέσεις συμβάσεις οπωσδήποτε είναι σωστή. Εάν υπάρξει μια πολύχρονη κάλυψη μπορεί κάποιος επιχειρηματίας να δρομολογήσει πολύ καλύτερα βαπόρια από τα σημερινά.

Άλλο μεγάλο θέμα είναι η εξασφάλιση του πλοιοκτήτη ότι δεν θα δου-

λεύει τα πλοία του για τρεις μήνες το καλοκαίρι, αλλά θα υπάρχει κίνηση για τα κύρια νησιά όλο το χρόνο.

Σήμερα υπάρχει ένα καθεστώς εξαναγκασμού, της λεγόμενης δεκάμηνης υπηρεσίας για τα δρομολόγια. Εδώ το πράγμα σκοντάφτει στο εξής παράλογο: Δεν είναι λογικό το καλοκαίρι, οπότε υπάρχει μεγάλη κίνηση στα νησιά, να υπάρχουν τα ίδια δρομολόγια και για το χειμώνα. Θα πρέπει συνεπώς να υπάρξει κάποια ρύθμιση, όπου το χειμώνα να εκτελούνται δρομολόγια στα νησιά τόσα όσα θα αντιστοιχούν στην αναλογία της κίνησης μεταξύ καλοκαιριού και χειμώνα. Κατά συνέπεια, θα πρέπει οι α-

Η δική μου εκτίμηση είναι πως αυτός ο φόβος είναι υπερβολικός. Διότι αυτή η αγορά όπως όλες οι μαζικές αγορές, είναι πάρα πολύ ευαίσθητη στις αλλαγές των τιμών. Αν, λοιπόν, κάποιοι ακτοπλοίοι πιστεύουν ότι θα μπορέσουν να εφαρμόσουν πολύ υψηλότερες τιμές, νομίζω ότι θα γελαστούν πάρα πολύ.

Αν οι τιμές αυξηθούν υπερβολικά, τότε απλούστατα η κίνηση θα μειωθεί, όπως το έχουμε δει πολλές φορές να συμβαίνει στο παρελθόν σε οποιοδήποτε μαζικό προϊόν. Να σημειωθεί εδώ ότι με την τρομερή αύξηση τιμής του πετρελαίου η περαιτέρω λειτουργία των πλοίων χωρίς



κτοπλοϊκές εταιρείες να έρθουν σε μια συνεννόηση με το ΥΕΝ ούτως ώστε τα δρομολόγια να διενεργούνται με αυτόν τον τρόπο.

Υπάρχουν πλοία για τα οποία η λειτουργία τους χειμερινούς μήνες είναι οικονομικά καταστροφική όπως είναι τα ταχύπλοα. Από την άλλη υπάρχουν πλοία συμβατικά, καινούργια, πολύ οικονομικά, τα οποία κάλλιστα μπορούν να δουλεύουν όλο το χρόνο και άλλα παλαιά πλοία που είναι εντελώς παθητικά. Άρα, αυτή η ρύθμιση της εξυπηρέτησης των νησιών δεν μπορεί να γίνει βαπόρι προς βαπόρι ή εταιρεία προς εταιρεία. Πρέπει να γίνει αγορά προς αγορά και ξεχωριστά για τα ταχύπλοα ή τα συμβατικά πλοία. Δεν μπορεί όλοι να υποχρεώνονται εκεί που δουλεύουν το καλοκαίρι με άλφα συχνότητες ή με άλφα χωρητικότητες να συνεχίζουν με τον ίδιο ρυθμό και το χειμώνα. Είναι εντελώς παράλογο.

■ **Τελευταία, ο υπουργός Ε.Ν. Μ. Κεφαλογιάννης ανήγγειλε την απελευθέρωση των τιμών για την οικονομική θέση. Πώς το σχολιάζετε;**

Η αναγγελία του υπουργού είναι μια πολύ σοβαρή απόφαση. Προφανώς είναι σωστή.

Τώρα ποιος είναι ο φόβος από αυτήν την εξαγγελία; Μήπως προκύψει κάποια κερδοσκοπία των ακτοπλοίων, οι οποίοι θα αυξήσουν πάρα πολύ τις τιμές της οικονομικής θέσης και συνεπώς θα υπάρξει πρόβλημα.

απελευθέρωση των τιμών απλά θα καταστρέψει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Στις αερομεταφορές θυμάμαι το όνειρό μας ήταν να αυξήσουμε τις τιμές των εισιτηρίων. Μόλις το δοκιμάσαμε αμέσως έκοβε η κίνηση. Σας θυμίζω ότι στις αερομεταφορές στην Ελλάδα τα τελευταία τέσσερα χρόνια υπάρχει ελάχιστη άνοδος των ναύλων και οποιαδήποτε βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων των αεροπορικών εταιρειών προκύπτει μόνο από τον εξορθολογισμό του δικτύου και των χωρητικότητων και όχι από αύξηση των τιμών. Λοιπόν, το ίδιο θα συμβεί και στην ακτοπλοία. Θα υπάρξει μια μικρή λελογισμένη αύξηση της τάξεως του 5-6% και αυτό λόγω της αύξησης του πετρελαίου. Οι ακτοπλοίοι δεν ζητούν παραπάνω διότι θα χάσουν το σταθερό όγκο της πελατείας τους.

Άλλωστε, είναι παρατηρημένο ότι οποιαδήποτε μειώθηκαν οι τιμές, η αγορά αυτόματα δυνάμωσε, άρα το ιδανικό θα ήταν οικονομικά μέσα μεταφοράς με καλύτερους ναύλους για να αυξηθεί η μεταφορική κίνηση. Και η συνταγή της οικονομικής επιτυχίας είναι ο συνδυασμός καλού πλοίου και οικονομικού ναύλου. Έτσι, μια εταιρεία θα αυξήσει την αγορά της, το μερίδιό της και τον τζίρο της.

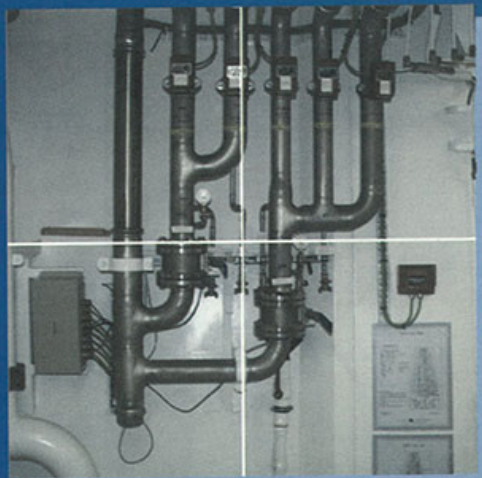
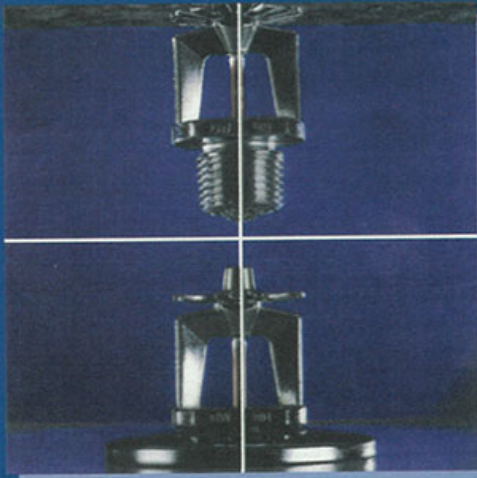
■ **Πώς θα αντιμετωπίσετε την «εισβολή» ξένων ακτοπλοϊκών εταιρειών μετά την απελευθέρωση; Είναι στις σκέψεις σας η**

GLOBAL AIR LTD

MARINE SERVICE & SUPPLIES

Imtech

Official Imtech Representative for Greece



Technology for people and the environment

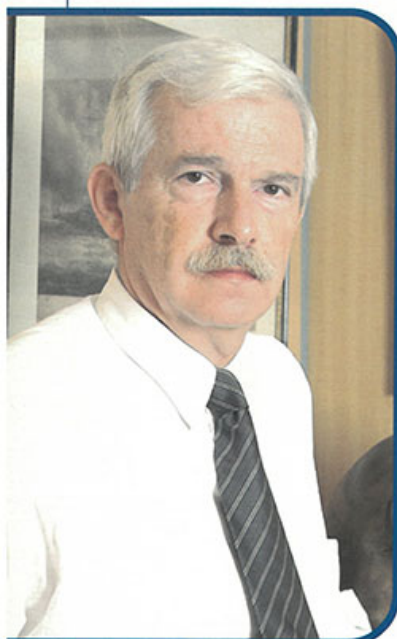
- **AIR CONDITIONING**
- **VENTILATION**
- **REFRIGERATION**
- **FIRE FIGHTING**

tsalis
group

30, Messologiou Str. & Etolikon Str., 185 45 Piraeus - GREECE
Tel: + 30 210 41 30 644, Fax: + 30 210 41 30 614, E-mail: globair@otenet.gr

αλλαγή σημαίας από τα πλοία της Hellenic Seaways;

Στις σκέψεις της δικής μας εταιρείας δεν υπάρχει θέμα αλλαγής σημαίας για την ακτοπλοΐα. Φυσικά όταν υποστηρίζουμε ότι πρέπει να υπάρξει απελευθέρωση και να εφαρμοστεί πλήρως ο ευρωπαϊκός κανονισμός ασφαλείας δεν μπορούμε να πούμε ότι δεν θέλουμε να έρθει κάποιος με ευρωπαϊκή σημαία. Αυτό είναι πασιφανές και δεν μπορούμε να το εμποδίσουμε. Προσωπικά αλλά και η εταιρεία γενικότερα πιστεύουμε ότι ο ανταγωνισμός είναι υγιές φαινόμενο. Δημιουργεί βεβαίως το πρόβλημα που αφορά τις θέσεις ναυτεργασίας και αυτό είναι σοβαρό, πλην όμως δεν απαγορεύεται.



■ Είναι στα σχέδιά σας η σύζευξη της Hellenic Seaways με αεροπορική εταιρεία και συγκεκριμένα με την Aegean Airlines;

Αυτό δεν το έχει σκεφτεί κανείς ακόμα. Είναι πολύ πρωτόλεια σκέψη και δεν γνωρίζω αν είναι εύκολο στην εφαρμογή για τον απλούστατο λόγο του ότι η ακτοπλοΐα στα συστήματα κρατήσεων, στη μηχανοργάνωση κ.ά. υστερεί της αεροπορίας. Τα συστήματα που χρησιμοποιούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι απλούστερης μορφής και δεν είναι συνηγμένα με αυτά των αεροπορικών εταιρειών. Γενικότερα νομίζω ότι είναι πολύ νωρίς για μια τέτοια σκέψη, ακόμα και αν εμπορικά είχε ενδιαφέρον.

Αυτό όμως που πρέπει να γίνει σχετικά γρήγορα είναι οι ίδιες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να εκσυγχρονίσουν και να αναβαθμίσουν τα συστήματά τους, που σήμερα είναι σε ένα πρώιμο στάδιο, ούτως

ώστε να προσφέρουν ένα ευρύτερο φάσμα προσφορών, τιμολογήσεων και προνομίων προς τους επιβάτες. Εμείς φέτος κάνουμε μεγάλη προσπάθεια εκσυγχρονισμού πωλήσεων εισιτηρίων. Αυτό θα μας επιτρέψει μια ελκυστικότερη οικονομική προοπτική.

■ Οι τουρίστες προγραμματίζουν τις διακοπές τους. Για να μεταβούν όμως σε ένα ελληνικό νησί είναι δύσκολο να κλείσουν εισιτήρια για τον Αύγουστο μέσω των ιστοσελίδων. Πώς μπορεί να αντιμετωπιστεί ο έγκαιρος προγραμματισμός τους;

Αν υπάρξει συνεννόηση και αμοιβαία συνεργασία μεταξύ YEN και ακτοπλοίων σε θέματα κυρίως ναύλων και κοστολογίων και αν το υπουργείο βρει έναν τρόπο ούτως ώστε να προγραμματίζεται η σεζόν από την αρχή της, σας διαβεβαιώ ότι θα είναι πανεύκολο για τον οιοδήποτε ξένο ή Έλληνα να αγοράζει με προγραμματισμό μέσω των ιστοσελίδων τα εισι-

τήριά του.

Μόνον αυτή η παράμετρος εμποδίζει τον έγκαιρο προγραμματισμό.

Φανταστείτε ότι μέχρι σήμερα που συζητάμε οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν έχουν δηλώσει ακόμα τα δρομολόγια τους ή την τιμολογιακή πολιτική τους για την 1η Ιουνίου 2006. Κι αυτό διότι οι εταιρείες απειλούν το υπουργείο, το υπουργείο απειλεί τις εταιρείες...

Προφανώς, με αυτόν τον τρόπο δεν γίνεται να εξομαλυνθεί καμία κατάσταση.

Προσωπικά έχω μεγάλη ελπίδα ότι, αν δοθούν κάποια εμπορικά κίνητρα, το ποσοστό των ανθρώπων που κλείνουν εισιτήρια μέσω των ιστοσελίδων θα μπορούσε όχι μόνον να αυξηθεί αλλά να απογειωθεί.

■ Για το πρόβλημα των καθυστερήσεων τι άποψη έχετε. Θα προτείνατε κάποιο παράδειγμα από τον τομέα των αερομεταφορών, που γνωρίζετε καλύτερα από όλους;

Στην αεροπορία υπάρχει η χάρτα των δικαιωμάτων του επιβάτη, ενώ στην ακτοπλοΐα δεν υπάρχει. Στην αεροπορία, όμως, δεν διανοείται κανείς να ρωτήσει ή να ψάξει γιατί γίνεται μια καθυστέρηση. Κι αυτό προφανώς συμβαίνει γιατί τα κανονιστικά επίπεδα ασφαλείας είναι πολύ αυστηρότερα και η δυνατότητα του κυβερνήτη να πάρει οποιαδήποτε απόφαση δεν αμφισβητείται όπως συμβαίνει με την ακτοπλοΐα.

Στην ακτοπλοΐα συμβαίνει το εξής: Ενώ δεν υπάρχει χάρτα δικαιωμάτων για τους επιβάτες, υπάρχει μια αστυνομοκρατία από πλευράς λιμενικών υπηρεσιών η οποία με καθυστέρηση 10λέπτου επιβάλλει συχνά σημαντικά πρόστιμα. Αυτό το κομμάτι είναι παράλογο και ανορθόδοξο. Στις αερομεταφορές όταν το αεροπλάνο καθυστερεί μια ώρα σε προγραμματισμένη πτήση, η ΥΠΑ δεν διαδραματίζει ρόλο εισαγγελέα.

Ας δούμε τώρα τις μεγάλες καθυστερήσεις που οφείλονται σε ζημιές των πλοίων. Σε αυτό το σημείο βεβαίως πρέπει να υπάρξουν ποινές, και μάλιστα αυστηρές. Θα έχετε προσέξει κατ' αρχήν ότι όλες οι ζημιές τυχαίνουν το καλοκαίρι, κάτι που είναι απόλυτα εξηγήσιμο. Πρώτον, γιατί αυτή την εποχή τα βαπόρια ταξιδεύουν πολύ συχνότερα απ' ό,τι το χειμώνα και, δεύτερον, γιατί είναι παλιά πλοία.

Επιπλέον, γνωρίζετε ότι σήμερα υπάρχει έλλειψη караβιών με αποτέλεσμα ένα μεγάλο κομμάτι του ακτοπλοϊκού έργου να γίνεται από γερασμένα βαπόρια. Το ευκαίριο θα ήταν η αγορά ή ίδια -κι αυτό πιστεύω ότι θα συμβεί- να αποβάλει τα παλιά πλοία.

Για να επανέλθω, με ημίμετρα και ημιθεραπείες δεν μπορεί να λυθεί το πρόβλημα. Είχαμε το όριο της ηλικίας, το οποίο μάλλον αλλάζει για να αντικατασταθεί από το καθεστώς της συνθήκης της Στοκχόλμης. Αυτό το καθεστώς εγώ δεν το υποστηρίζω, διότι πιστεύω ότι στην Ελλάδα πρέπει να ισχύει το όριο ηλικίας. Άλλο ένα πλοίο το οποίο έχει ζήσει 30 χρόνια στην Ευρώπη και έχει υποστεί αυστηρότατους ελέγχους και άλλο το αντίστοιχο της Ελλάδας.

Και σε αυτό το σημείο σας αναφέρω ότι η Hellenic Seaways τα τελευταία τρία χρόνια έχει κάνει μεγάλες επενδύσεις χτίζοντας αξιόπλοα σκάφη. Είναι το «High Speed 5» και το «Νήσος Μύκονος», που είναι με απόσταση



new factory

new dimensions

international cooperations

ENERGETIC
PARTNERSHIP

*Welcome
on board...*



Η επαγγελματική πορεία και η ανέλιξη του κ. Πάνου Λασκαρίδη υπήρξε αλματώδης. Πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ο πατέρας του είχε σπουδάσει στη Γερμανία ιχθυολογία. Επέστρεψε στην Ελλάδα και μετά τη λήξη του πολέμου διορίστηκε επιθεωρητής Αλιείας στο υπουργείο Γεωργίας. Το 1950 ξεκινά για πρώτη φορά στην Ελλάδα τον κλάδο που σήμερα ονομάζουμε «κατεψυγμένα ψάρια». Η επιχείρηση ονομάστηκε «Ψάρια Ευρυδικής», από το όνομα της συζύγου του χρηματοδότη και συνεταίρου του.

Η επιχείρηση χρεοκοπεί και ο πα-

τέρας εργάζεται επί σειράν ετών στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 αρχίζουν να εφαρμόζονται οι «οικονομικές ζώνες» των 200 μιλίων, οι ονομαζόμενες «ζώνες αλιείας», σύμφωνα με τις οποίες δεν επιτρέπεται να ψαρεύεις πια όπου θες και ό,τι θες. Είναι η εποχή που οι δύο γιοι του επιστρέφουν στην Ελλάδα από τις σπουδές τους. Εκείνη την εποχή στην Ελλάδα υπήρχαν πολλοί πλοιοκτήτες με αλιευτικά ποντοπόρα, οι περισσότεροι εκ των οποίων διέθεταν ένα μικρό πλοίο-ψυγείο με το οποίο μετέφεραν τα εμπορεύματά τους από τη Δυτική Αφρική στην Ελλάδα. Τα δύο αδέρφια αρχίζουν να εργάζονται ως ναυλομεσίτες.

Την πενταετία του 1975-80 στη Δυτική Αφρική, και κυρίως στη Νιγηρία, αρχίζει να αναπτύσσεται ουσιαστικά ο τομέας των μεταφορών με πλοία-ψυγεία. Τότε τα δύο αδέρφια αγοράζουν ένα μικρό ψυγείο, που λίγο αργότερα συμπληρώθηκε και με δεύτερο και σιγά σιγά εγκαταλείπουν τη ναυλομεσιτεία και ιδίους δυνάμεις, πλέον, αρχίζουν να ναυλώνουν πλοία-ψυγεία. Από το 1980 διανύουν αλματώδη αναπτυξιακή φάση, η οποία συνδυάζεται με μακροχρόνια συνεργασία με τους αλιευτικούς στόλους της Σοβιετικής Ένωσης.

Σήμερα ο Ναυτιλιακός Όμιλος απασχολεί περί τα 600 άτομα στην ξηρά και 2.200 αξιωματικούς και πληρώματα στα πλοία.

το καλύτερο στην ακτοπλοΐα.

Τώρα ξεκίνησε να χτίζεται στα Ναυπηγεία Ελευσίνας το αδελφό του πλοίο «Νήσος Χίος», το οποίο θα είναι έτοιμο την καλοκαιρινή σεζόν του 2007. Η Hellenic Seaways είναι μια εταιρεία που πέρασε πολλές ταλαιπωρίες. Όχι μόνον από πλευράς του ναυαγίου «ΣΑΜΙΝΑ», αλλά και από πλευράς εμπορικής. Η εταιρεία από την ίδρυσή της αποτελείτο από ένα τεράστιο συνονθύλευμα πλοίων, αριθμού και τύπου, που η λειτουργία και συνεργασία τους ήταν πολύ προβληματική. Σήμερα οι προσπάθειες εκκαθάρισης του παρελθόντος βαίνουν προς το τέλος τους. Τα περισσότερα παλαιά πλοία έχουν αποχωρήσει, τα εναπομείναντα είναι πολύ λίγα, ενώ η μέση ηλικία του στόλου είναι κάτω από 15 χρόνια. Έτσι η πρώτη μεγάλη φάση ανασύνταξης ολοκληρώθηκε. Η δεύτερη σημαντική φάση, που και αυτή τώρα ολοκληρώνεται, είναι το χτίσιμο των νέων πλοίων.

Παράλληλα, η Hellenic Seaways ετοιμάζεται για το επόμενο βήμα το οποίο θα μας οδηγήσει στον τύπο αυτόν της ακτοπλοΐας που κινείται με νέα πλοία, με οργανωμένη παρουσία στις περισσότερες αγορές και με επενδύσεις που θα καταπολεμούν το μεγάλο πρόβλημα της ακτοπλοΐας, που είναι η εποχικότητα. Για το τελευταίο εμείς προσπαθούμε με ορισμένα κλασικά πλοία μεταφορών να αποκτήσουμε και ένα πόδι εκτός Ελλάδας, για να μην εξαρτιόμαστε από τους τρεις καλοκαιρινούς μήνες και μόνον.

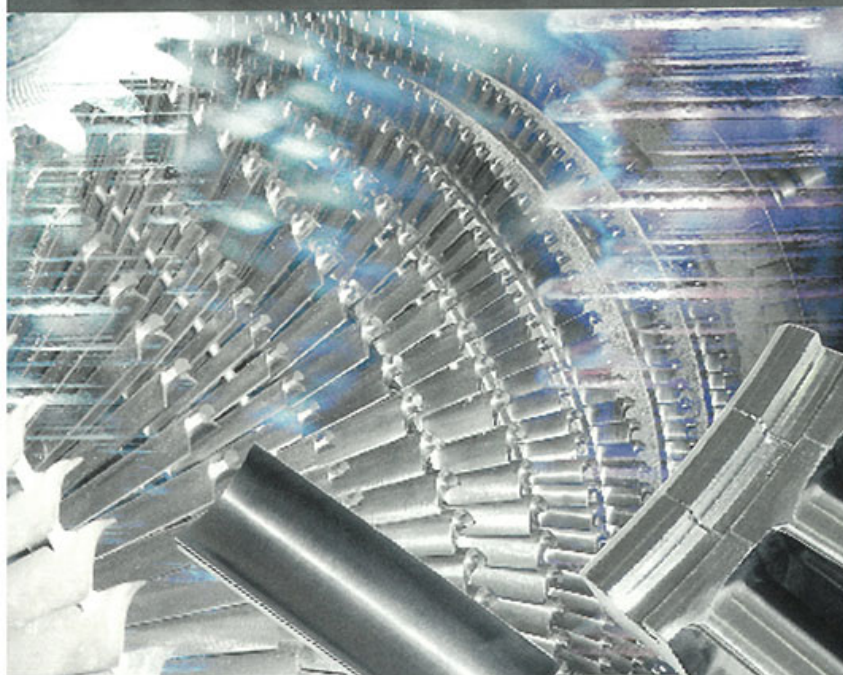
Επίσης στην επιβατηγό ακτοπλοΐα θέλουμε να προχωρήσουμε στο επόμενο επενδυτικό μας πρόγραμμα, που είναι: Επιπλέον καινούργια ή πολύ νεαράς ηλικίας συμβατικά πλοία, τα οποία θα μπορούν να ταξιδεύουν σε οποιοδήποτε δρομολόγιο της ελληνικής αγοράς. Έτσι θα μπορέσουμε να αναβαθμιστούμε και να απαγκιστρωθούμε από το γερασμένο περιβάλλον με παλαιού τύπου πλοία.

Βεβαίως, παράλληλα θέλουμε να επιτύχουμε και άλλα πράγματα, όπως να προετοιμαστούμε για το Χρηματιστήριο Αθηνών. Αλλά για να γίνει αυτό το βήμα πρέπει να συμπράξουν οι προηγούμενοι παράγοντες: βελτίωση της εταιρείας, βελτίωση πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας, νέες επενδύσεις.

■ Ποια είναι η κυριότερη επισημάνσή σας, με την οποία θα θέλατε να κλείσουμε τη συνέντευξη;

Θα ήθελα να επαναλάβω ότι η τελευταία εξαγγελία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (που αφορά την ελευθέρωση των ναύλων) είναι μια γενναία δήλωση. Βέβαια, όπως πάντα συμβαίνει στην Ελλάδα η εφαρμογή δεν είναι όσο γενναία όσο είναι οι εξαγγελίες. Αλλά παραμένει γενναία αφού είναι μία αρχή κι ως μην είναι η πλήρης απελευθέρωση όπως την εννοεί ο ευρωπαϊκός κανονισμός. Αφού λοιπόν ο υπουργός έκανε το πρώτο βήμα, θεωρώ ότι πρέπει να εντείνει τις επαφές, τις διαβουλεύσεις του με τους εκπροσώπους των ακτοπλοϊκών εταιρειών έτσι ώστε και άλλα θέματα που έχουν απομείνει να μπορέσουν να δρομολογηθούν, για να μην υπάρξουν ακραία φαινόμενα που θα δυσχεράσουν εταιρείες, επιβάτες, νησιώτες και την Πολιτεία. Και αυτό είναι βέβαιον ότι μπορεί να γίνει, όπως είναι βέβαιο ότι οι εταιρείες μπορούν να δεσμευθούν και να βρουν λύσεις που θα βοηθήσουν πολύ για να ρυθμιστούν καλύτερα τα θέματα που εκκρεμούν. ☺

ENERGETIC PARTNERSHIP



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

steam turbine machine shop fuel injection

- Rotating & Stationary Blades
- Rotor safts
- 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



// Κατηγορηματικά τονίζω ότι το ελληνικό πλοίο έχει στερηθεί από το ίδιο το Κράτος τη μεταχείριση που έχουν ναυτιλίες άλλων κρατών - μελών της Ε.Ε. //

Ο κ. Νίκος Πατέρας ανήκει στη νεότερη, ηλικιακά, γενιά των Ελλήνων πλοιοκτητών. Έχει αναγνωρισθεί ως ο πρωταγωνιστής στον τομέα των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων. Η έντονη δραστηριότητά του και η μακρά οικογενειακή παράδοση είναι το υπόβαθρο της επαγγελματικής επιτυχίας και αξιοπιστίας του στις διεθνείς αγορές. Η εταιρεία που διευθύνει, η Pacific & Atlantic Corporation, κατέχει τον πρωτεύοντα ρόλο στις συμφωνίες επιτυχημένων αγοραπωλησιών, οι οποίες απαριθμούν 150 πλοία την τελευταία δεκαετία.

Ο κ. Πατέρας δηλώνει κατηγορηματικά ότι το ελληνικό πλοίο έχει στερηθεί από την ακολουθούμενη κυβερνητική πολιτική τη μεταχείριση που έχουν ναυτιλίες άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, υποστηρίζοντας ότι το ανθρώπινο δυναμικό υπάρχει αλλά το κράτος απουσιάζει, απέναντι σε μια ναυτιλία που έχει δυναμικό παρόν, ισχυρή παράδοση και λαμπρό μέλλον.

> Συνέντευξη του εφοπλιστή Νίκου Δ. Πατέρα

■ Θεωρείτε ο πρωταγωνιστής στον τομέα των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και όχι μόνον. Πόσο απαραίτητη είναι η εξειδικευμένη τεχνογνωσία και η εμπειρία ως προς τη σύναψη επιτυχημένων αγοραπωλησιών; Ποιες είναι οι βασικές συνιστώσες που σας επηρεάζουν για να λάβετε τις αποφάσεις σας ως προς μια αγοραπωλησία;

Η πολυπλοκότητα του σημερινού επιχειρηματικού περιβάλλοντος απαιτεί να σκεπτόμαστε και να μελετάμε κάποια projects με σύνθετους όρους και αυτό αποτελεί μια θεμελιώδη πρόκληση του παρόντος, διότι μας κάνει περισσότερο εύστοχους και αποτελεσματικούς.

Θεωρώ λοιπόν ότι η εξειδικευμένη τεχνογνωσία είναι άκρως απαραίτητη, εμείς την αξιοποιούμε στο έπακρο αλλά και δημοσιοποιούμε συχνά στο ναυτιλιακό Τύπο χρήσιμα στοιχεία, τα οποία προκύπτουν μέσα από τις μελέτες μας στον τομέα των αγοραπωλησιών.

Με βάση τα ανωτέρω, την έντονη δραστηριότητα και εμπειρία μου στο συγκεκριμένο αντικείμενο, αλλά και τη μακρά παράδοση της οικογένειάς μου στη ναυτιλία, ως πολύτιμο υπόβαθρο για την επαγγελματική μου επιτυχία, έχουμε αποκτήσει έναν πρωταγωνιστικό ρόλο στη σύναψη επιτυχημένων αγοραπωλησιών με 150 πλοία την τελευταία δεκαετία.

■ Σας προβληματίζει το overcapacity που θα υπάρχει σε λίγα χρόνια στους διεθνείς ωκεανούς;

Το overcapacity εάν θα δημιουργήσει κάποιο πρόβλημα αυτό θα είναι προσωρινό, διότι η αύξηση



του εμπορικού στόλου και η βελτίωση των τρεχουσών και μελλοντικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων θα συμβάλει σε μια συνεχή εξέλιξη και οικονομική ανάπτυξη πολλών και συγκεκριμένων κρατών, η οποία θα οδηγήσει με τη σειρά της σε αλματώδη αύξηση της ζήτησης και διακίνησης αγαθών και πρώτων υλών.

■ **Ποια είναι η άποψή σας για την έντονη αντίδραση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στις προτάσεις του IACS σχετικά με τους Common Structural Rules;**

Η Ένωσή μας εκφράζει τον ελληνικό εφοπλισμό, ο οποίος εκτός από την πρώτη θέση που κατέχει παγκοσμίως και έχοντας τις περισσότερες ναυπηγήσεις τα τελευταία χρόνια, ήταν ο βασικός φορέας ο οποίος βοήθησε ουσιαστικά και ενεργά με την εμπειρία του και την τεχνο-

γνωσία του στη διατύπωση των κανόνων για «τα εύρωστα πλοία». Αυτή η προσφορά πιθανόν δεν αναγνωρίστηκε πλήρως και για παράδειγμα αναφέρω τον επίμαχο τομέα του «corrosion margins» όπου έγιναν συμβιβασμοί, οι οποίοι να εξυπηρετούν τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και να λειτουργούν εις βάρος του πλοίου, αφού τα πλοία θα υποχρεωθούν σε ευρείας έκτασης και ασύμφορη ανανέωση «steel», πιθανόν από το δεύτερο «special survey».

Είμαστε λοιπόν στο πλευρό της Ένωσης και πιστεύω ότι τελικά θα επικρατήσει η λογική και θα αναθεωρηθούν οι κανονισμοί στη βάση της τεχνογνωσίας και της πρακτικότητας της πραγματικής θαλασσινης εμπειρίας.

■ **Είστε ικανοποιημένος από τη μέχρι σήμερα ακολουθούμενη κυβερνητική**

πολιτική στην ποντοπόρο ναυτιλία; Υπάρχει εποικοδομητικός διάυλος συνομιλίας μεταξύ της κυβέρνησης και της ναυτιλιακής οικογένειας;

Πάνω σε αυτό το θέμα έχουμε πλέον καταντήσει γραφικοί, το πρόβλημα είναι άλυτο, σαβανότατο και χρόνιο.

Κατηγορηματικά και επιγραμματικά θέλω να τονίσω ότι το ελληνικό πλοίο έχει στερηθεί από το ίδιο του το κράτος τη μεταχείριση που έχουν ναυτιλίες άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν αναφέρομαι σε επιμέρους θέματα αλλά απλά και ξεκάθαρα στην «ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου», η οποία είναι πλέον εθνική ανάγκη και έτσι πρέπει να αντιμετωπιστεί από τις εκάστοτε κυβερνήσεις και τα κόμματα. Διάυλοι επικοινωνίας υπάρχουν αλλά δεν αξιοποιούνται, το ελληνικό

νηολόγιο μειώνεται συνεχώς, οι καιροί δεν περμιούνται.

■ **Θα επενδύατε με τις οικονομικές εισροές της ναυτιλιακής σας δραστηριότητας στη χώρα μας, σε κάποια ελληνική επιχείρηση ή δραστηριότητα που δεν θα αφορούσε τη ναυτιλία;**

Έχω αναφερθεί στο θέμα αυτό κατά το πρόσφατο παρελθόν και έχω σημειώσει ότι με ενδιαφέρει ουσιαστικά ο χώρος της ενέργειας, αναμένω όμως, εκτός από τη νομοθέτηση, και την επιτάχυνση των διαδικασιών για την εξυγίανση του χώρου, την οικονομική ελευθερία και την καταστολή της γραφειοκρατίας. Να είστε σίγουροι ότι και άλλοι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι έτοιμοι και διατίθενται να προβούν σε συγκεκριμένες επενδύσεις αλλά έχουν τους ίδιους προβληματισμούς με εμένα, σκεφθείτε ότι έχουμε κάνει κατά καιρούς δωρεές σε κοινωφελείς οργανισμούς οι οποίες είναι της τάξης μιας επένδυσης σε μια ελληνική επιχείρηση, οπότε καταλαβαίνετε ότι η διάθεση υπάρχει, τον τόπο μας τον αγαπάμε, και η εφοπλιστική πλευρά περιμένει και αισιοδοξεί.

■ **Ο στόλος σας διαθέτει σημαίες που ανήκουν σε νέα κράτη της Ε.Ε. Θεωρείτε ότι η ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας στην ευρωπαϊκή οικογένεια θα δημιουργήσει περαιτέρω διαφοροποιήσεις ως προς τη φορολογική και ποιοτική ανταγωνιστικότητα των νηολογίων τους; Ο ελληνικός εφοπλισμός και εσείς προσωπικά θα επιδιώξετε τη συνεργασία με νέα νηολόγια που δεν θα δεσμεύονται από τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις;**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αυθαιρέτως ανησυχρητικά και συνεχίζει να κρατά μια αδικαιολόγητα αρ-

νητική στάση απέναντι στους ναυτικούς (ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος σε περιπτώσεις ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης), στη ναυτιλία γενικότερα και κατ' επέκταση σε όσους επενδύουν σε αυτήν.

Είμαστε καλά οργανωμένοι, έχουμε μια αξιόλογη παρουσία στα διεθνή fora, οι στόλοι μας έχουν ποιότητα και αξιοπιστία, οπότε η θέση μου είναι ότι πρέπει να παλέψουμε και να αντιπαρατεθούμε εκ των έσω και διά τούτο δεν προσβλέπω στη συνεργασία με νέα νηολόγια εκτός Ε.Ε.

Θεωρώ ακόμη ότι η Κύπρος μετράει πλέον μια μακρόχρονη θητεία ως ναυτιλιακή χώρα με υψηλή ποιοτική ανταγωνιστικότητα και καλή ναυτιλιακή πολιτική, με ικανή στελέχωση του αρμόδιου υπουργείου και των ναυτιλιακών της υπηρεσιών, αλλά και με δυναμικές, όπως η Ένωση Κυπρίων Πλοιοκτητών με πολύ καλό έργο και σοβαρή παρουσία στην ECSA.

■ **Πόσο σας έχει επηρεάσει επιχειρηματικά το τουρκικό εμπάργκο που αφορά στην κυπριακή σημαία; Τι θα υποδεικνύατε και τι θα προτεινάτε στην κ. Μπακογιάννη για την επίλυση του θέματος;**

Όπως γνωρίζετε στα περισσότερα πλοία του στόλου μας έχουμε υψώσει την κυπριακή σημαία και αναμφίβολα μας έχει επηρεάσει επιχειρηματικά το μακροχρόνιο τουρκικό εμπάργκο, από τη στιγμή που ο στόλος μας έχει κάποιους περιορισμούς και δεν μπορεί να προσεγγίσει στα λιμάνια της συγκεκριμένης χώρας. Η στήριξη του κυπριακού νηολογίου τόσα χρόνια εξυπηρετούσε προσωπικούς και εθνικούς στόχους, οι οποίοι τελικά απέδωσαν και αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο στη σημερινή ενσωμάτωση και πορεία της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Δεν έχω να προτείνω κάτι στην κ. Μπακογιάννη και επικροτώ τους χειρισμούς της από το καινούργιο της υπουργείο, είναι εντυπωσιακή η πολιτική προώθησης της συγκριτικής πολιτικής θέσης της χώρας μας έναντι της Τουρκίας, ειδικά απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Της εύχομαι στη ναυτική μας γλώσσα «full ahead, steady as she goes».

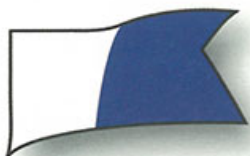
■ **Ως ηλικιακά νέος πλοιοκτήτης πώς θα μπορούσατε να υποστηρίξετε τις προσπάθειες για την προώθηση της Αττικής ως διεθνούς ναυτιλιακού και διαιτητικού κέντρου;**

Εγώ έχω αποφασίσει να ζω στην Αττική, εδώ να εργάζομαι, έτσι εδώ έχω στήσει ένα μεγάλο κομμάτι των επιχειρήσεών μου, οι οποίες είναι στελεχωμένες με ικανούς Έλληνες επαγγελματίες του κλάδου.

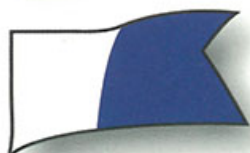
Είναι λοιπόν λογικό να υποστηρίξω όποιες προσπάθειες για την προώθηση του συγκεκριμένου χώρου σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και αυτή είναι μια προτεραιότητα την οποία έχει θέσει ως επόμενο στόχο της η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ειλικρινά διατίθεται να δώσω ακόμη περισσότερα, αλλά η υπόθεση θέλει κράτος με πραγματική πολιτική έναντι του αντικειμένου που είναι το ελληνόκτητο πλοίο, πιο απλά, σωστή υποδομή για πλήρη ανάπτυξη της δικτυακής επιστήμης των πληροφοριών, υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και φορείς, οι οποίοι θα οργανώσουν και θα στελεχώσουν ένα ναυτιλιακό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας.

Επιμένω, το ανθρώπινο δυναμικό υπάρχει, το κράτος απουσιάζει, με την κυβέρνηση να αδυνατεί να υλοποιήσει τις προεκλογικές της δεσμεύσεις, απέναντι σε μια ναυτιλία που έχει δυναμικό παρόν, ισχυρή παράδοση και λαμπρό μέλλον.



*



Alpha Bank is moving full speed ahead.

Facing the challenges and riding the waves, Alpha Bank has established an important presence in shipping.

Our long term commitment to the industry has resulted in strong bonds with our clients. We offer the full spectrum of shipping services, including the most specialized, promptly and efficiently.

Alpha Bank and Greek Shipping have set sail together.

*ALPHA BANK



ALPHA BANK

Shipping Division, 89 Akti Miaouli, GR-185 38 Piraeus. Tel.: +30 210 429 0116, Fax: +30 210 429 0268.

Για τη ναυτιλία: Μνημείο και όχι τύμβο *



Του **Σπύρου Πάνη**
Managing Director Ranger Marine S.A.

Οι παντός καιρού και είδους εξελίξεις που βιώνουμε, είναι πλέον σεισμικές, μέχρι που οι σεισμολόγοι δηλώνουν επιφυλακτικοί, μετά και τα εντόνως εκκεντρικά «φαινόμενα» στην ιδιαιτέρως σεισμογενή, ιδιαίτερα πατρίδα μου. Οι εν λόγω πολιτικο-οικονομικο-κοινωνικές εξελίξεις έχουν ανοίξει ένα «window of opportunity» στα σκοτεινά κέντρα που ανέκαθεν απεργάζονται συμφορές για το ανάδελφο έθνος μας. Στόχος, ο αφελληνισμός μας, με πρώτο βήμα την αλλοίωση της γλώσσας μας, διά της μεθόδου της νοθεύσεώς της με ξένες λέξεις, όρους, βαναυσολογίες κ.λπ. στόκολο, Common Structural Rules, tanker kok, για να περιοριστούμε στο shipping, αν δε ο πολύτροπος και καρτερόψυχος πρόγονός μας έκανε την εμφάνισή του στην Ακτή Μιαούλη, ενώ εμείς θα καταλαβαίναμε τα λεγόμενά του, αυτός θα χρειαζόταν τον κ. Μπαμπινιώτη να του μεταφράζει. Κι αυτό είναι το λιγότερο, κοιτάξτε τι έκανε ο άνθρωπος, (παρ' ολίγον να πω ο χριστιανός) εκεί στο νησί της Καλυψούς, όπου η sexy θεά τον κρατούσε όμηρο με προοπτική να τον κά-

νει θεό. Αλλ' αυτός εκεί, να τον βασανίζει ο νόστος, για την Πηνελόπη και τον Τηλέμαχο, το βλαστάρι του, διαρκώς να θυμάται και να χύνει πικρό δάκρυ κοιτάζοντας offshore το πέλαγος.

*«Δεν στέγνωσαν τα μάτια του ποτέ από τα δάκρυα,
μόν' ξέφτιζαν οι μέρες του οι χρυσές από τον πόνο
της ξενιτιάς, κι η Καλυψώ δεν του 'δινε πια γλύκα».*

Κι έλεγε:

*«Όμως περίσσια λαχταρώ και το ζητώ ολοένα,
να πάω στον τόπο να χαρώ του γυρισμού τη μέρα»*

*Αλλά κι Εκείνη εκεί, να «υφαίνει και ξυφαίνει το νήμα της πιστής αγάπης»,
κι από πάνω νάχει -νέα γυναίκα- τον πειρασμό των μνηστήρων.*

*«Εκεί να κάθεται η καλή σ' ανώγι Πηνελόπη
χωρίς φαγί, χωρίς πιστό, και μόνη συλλογιέται».*

Είναι τρόπος ζωής που δεν σ' αφήνει να πλήξεις, όπως και τότε έτσι και τώρα. Ο ναυτικός νοσταλγεί το σπίτι του, τα παιδιά του, δεν βλέπει την ώρα να κλείσει υπηρεσία να ξεμπαρκάρει, κι ύστερα, νοσταλγεί τη δημιουργική ταλαιπωρία, τη βάρδια, την μπουνάτσα, το πούσι, τη φουρτούνα, τη μυρουδιά του πλοίου και της θάλασσας. Δεν αντέχει την ανάδελφη ζωή των στεριανών. Δεν βλέπει την ώρα να μπαρκάρει. Είναι το μεράκι της θάλασσας. Και μη σας φανεί περίεργο, οι ναυτικοί είναι οι καλύτεροι σύζυγοι, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. (Ελπίζω). Ο μήνας του μέλιτος είναι για μας τους στεριανούς, οπ-οφ. Για τους ναυτικούς είναι επαναληπτικός. Ένας (μπορεί και δύο) για κάθε επαναπαρισμό. Γυρίζουν, ξέρετε, «πελαγήσιοι»...

Για να μην τα πολυλογούμε, με την επέμβαση των θεών (ο Οδυσσέας ήταν ως γνωστόν δωδεκαθεϊστής) ενέδωσε η Καλυψώ, κι άφησε τον Οδυσσέα να ναυπηγήσει ένα σκάφος που θα τον έφερνε στην Πηνελόπη και στον Τηλέμαχο. Ξέρετε, οι ναυτεργάτες (δηλ. οι ναυτικοί) ήσαν τότε και ναυπηγοί, ενώ σήμερα συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Οι ναυπηγοί είναι, ή νομίζουν ότι είναι, και ναυτικοί: περί δε αυτού ουδεμίαν αμφιβολία φαίνεται να διατηρεί ο ΥΕΝ κ. Μ. Κεφαλογιάννης που διά νόμου όρισε τους διδάκτορες ναυπηγούς να μαθαίνουν τους νέους πώς θα ταξιδεύουν τα βαπόρια και πώς θα κουμαντάρουν τα μηχανοστάσια, τεχνιτώντας αποκλείοντας τον καταξιωμένο κόσμο της θάλασσας.

Ένας ναυτικός εμπειροτέχνης ήταν ο Οδυσσέας, αλλά και τι δεν λείει αυτό! Είχε αλισάχνη στο κεφάλι, νόστο στην καρδιά.

*Ως είκοσι έριξε δεντρά, τα πελεκάει μ' αξίνα,
τα ροκανίζει τεχνικά, τα σιάζει με τη στάφνη
και με τρυπάνια που η θεά από τη σπηλιά του φέρνει,
τα τρυπανίζει, και μαζί τ' αρμολογεί αράδα,
χτυπώντας μέσα τους γερούς αρμούς και ξυλοκάρφια.
κι όσο φαρδιά την πατωσιά σε φορτηγό καράβι
πιδέξιος κάνει μαραγκός, τόσο φαρδύ το σάλι
κι ο Οδυσσέας το σκάρωσε. Ορθόστησε πουντέλια
απάνω σε πυκνόβαλτα μαντάλια ταιριασμένα
και τέλος τα συνέδεσε με μακρουλά μαδέρια.
Κατάρτι μέσα στύλωσε, το αρμάτωσε με αντένα,
και το τιμόνι ταίριαξε, να κυβερνά το σάλι,
που με πλεμάτια από ιτιές το 'φραζε πέρα ως πέρα,
να μην περνούν τα κύματα και σώρισε από μέσα
κλαριά πολλά. και τού 'φερε σκουτιά η θεά φασμένα
για τα πανιά, και τα 'φτιαξε κι αυτά ο δυσσέας με τέχνη.
Κατόπι σκότες έδεσε, και ξάρτια και μαντάρια,
και με λιστούς στη θάλασσα κατέβασε το σάλι.*

Η τελετή καθέλκυσης ήταν μάλλον λιτή. Η Καλυψώ μυξόκλαιγε «βλάκα, κατέστρεψες λαμπρό μέλλον, θεός εκ κηδεστίας... Αλλά έτσι είναι οι άνδρες!» Ο Ποσειδώνας χτύπαγε νευρικά την τριαινά του. Η Αθηνά χαμογελάσθη. Ο Οδυσσέας άνοιξε το πανί, έπιασε τη λαγουδέρα και σε καμιά ει-



PILIA
EXPRESS
www.piliaexpress.gr

ΗΛΙΑΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ & ΥΙΟΣ Ο.Ε. / ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΘΝΙΚΕΣ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ 2 - Τ.Κ. 186 48 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ / ΤΗΛ.: 210 46 27 300 - FAX: 210 40 82 371 / e-mail: pylia@otenet.gr



κοσσιὰ μερόνυχτα φτάνει θαλασσοδαρμένος στο Νησί των Φαιάκων. Θαλασσοξακουσμένοι οι Φαίακες, δέϊτε ονόματα, Ναυσίθοος, Ποντόνοος, Ακρόνεος, Ωκύαλος, Ναυτέας, Πρυμέας, Αμφιάλος, Αναβησίνοος, Ερετμέας, Ποντέας...

Βέβαια ο Οδυσσεύς δεν ναυπήγησε και κανένα *carpet*, η ναυπηγική είναι σήμερα επιστήμη, η ναυτική τέχνη και εμπειρία κερδίζεται πάντα στη θάλασσα, το επάγγελμα του ναυτεργάτη (του ναυτικού επί το αισθητικότερον) είναι κατ' εξοχήν «πρακτικό» και γενικώς τους ανθρώπους της θάλασσας, πραγματιστές και ρομαντικούς, μάλλον δεν τους συγκινούν τα περί διαγράμματος. Αλλά η Πολιτεία και οι πολιτικοί διατηρούν απαξιώτικη στάση έναντι της ναυτιλίας - οι ναυτικοί είναι λίγοι και σπανίως τους δίνεται η ευκαιρία να ψηφίσουν.

Η ναυπήγηση αποτελεί μια γοητευτική και συναρπαστική διαδικασία. Το πλοίο θα κατασκευαστεί υπό κλίμακα (μοντέλο), θα μπει στο test tank για να μελετηθούν και αποφασισθούν οι optimum υδροδυναμικές γραμμές του. Η μικρο-δεξαμενή (test tank) έχει διαφανή τοιχώματα. Το μοντέλο φυσικά δεν κινείται, αλλά ρέει το νερό με την ανάλογη ταχύτητα. Περιστρέφεται και η προπέλα, ο δε παρατηρητής βλέπει, με τη βοήθεια του stroboscope, τις φουσαλίδες που δημιουργούνται στις άκρες των πτερυγών. Του νερού ρέοντος, δημιουργείται πρύμα μια τρισαχαιρωμένη πλε-

ξούδα από μπουρμπουλήθρες, εις δε τον ακαδημαϊκό κατά περίπτωση - παρατηρητή, βραχυπροθέσμως μεν δημιουργείται η εντύπωση ότι ταξιδεύει, μακροπροθέσμως δε, ότι έγινε θαλασσόλυκος, και η Πολιτεία τού οφείλει, αποκλειστικά αυτός να διδάσκει τους νέους σχετικώς. Αυτό ακριβώς διέπραξε ο κ. Μ. Κεφαλογιάννης με το νέο του νόμο, αποκλείοντας τους πραγματικούς ναυτικούς από τέτοιες αρμοδιότητες, χάριν των ως άνω εικονικών ναυτικών.

Ας επανέλθουμε τώρα στην αρχή - στο θέμα αφελληνισμού της γλώσσας μας, λόγω εισβολής ξένων όρων και φράσεων.

Ο αείμνηστος Ξ. Ζολώτας μίλησε στις 02/10/1959 στην Ουάσινγκτον σε οικονομολόγους και τραπεζίτες για τη διεθνή οικονομία. Φυσικά μίλησε αγγλικά, αλλά χρησιμοποίησε ελληνικές αποκλειστικά λέξεις και ιδού μια παράγραφος:

In an epoch characterized by monopolies, oligopolies, monopolistic antagonism and polymorphous inelasticities, our policies have to be more orthological, but this should not be metamorphosed into plethorophobia, which is endemic among academic economists.

Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από μονοπώλια, ολιγοπώλια, μονοπωλιακό ανταγωνισμό και πολύμορφες ανελαστικότητες, οι πολιτικές μας πρέπει να είναι πιο ορθολογιστικές, αλλά αυτό δεν θα έπρεπε να μεταμορφώνεται σε πληθωροφοβία, η οποία είναι ενδημική στους ακαδημαϊκούς οικονομολόγους.

Ενδημική, είναι στους ακαδημαϊκούς, μια inherent αλαζονεία, αλλ' αυτό που «πονάει» είναι ότι η συντεχνία διαθέτει ισχυρό πολιορκητικό κριό. Η ναυτιλιακή μας κοινότητα -ευάριθμη και εν αποδημία- δεν μετρά στην πολυψηφισυλλεκτική κομματική μανιέρα, δεν διαθέτει πολιορκητικό κριό και ο κύριος ΥΕΝ αγνοεί τις θέσεις και απόψεις της. Αν υπήρχε διάθεση «αναδιάρθρωσης - αναβάθμισης» και άλλα ηχηρά παρόμοια της εκπαίδευσης των ναυτικών, αρχή θα έπρεπε να γίνει από την ισχύουσα διδασκτέα ύλη και τα «συγγράμματα», αμφοτέρω της εποχής των χελανδίων και των δρομώνων, αλλά κάτι τέτοιο δεν συγκινεί. Ο τότε ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτης έκανε μία προσπάθεια, αλλά ο αρχηγός του τον αναδόμησε εσπευσμένως. Η μανιέρα που λέγαμε είναι, βλέπετε, διακομματική - «Democracy is the worst regime, save all the others» και μη ρωτήσετε ποιος το 'πε.

Σε μια ασταθή περιοχή και σ' εποχή άρδην αλλαγών, η ναυτιλία μας αποτελεί το πρώτο εθνικό μας στήριγμα, αλλά το ελληνικό νηολόγιο φθίνει, ο Έλληνας αξιωματικός χάνεται, και άλλες είναι οι προτεραιότητες στην προαναφερθείσα μανιέρα.

Τέλος, μάλλον δεν μας απειλούν «ξένα κέντρα» και... «Μάλλον τας οικείας ημών αμαρτίας πεφόβημαι, ή τας των εναντίων διανοίας».

**Ταῦτα εμοὶ τελέσαι πῆξαι τ' ἐπὶ τύμβῳ ἐρετμόν
τω καὶ ζωὸς ἐρέσσω ἐὼν μετ' ἐμοῖς ἐτάροισιν.
Οδύσσεια, λ' 77,78*



transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ARGENTINA / 3. AZORES ISLAND / 4. BANGLADESH / 5. BENIN / 6. BRAZIL / 7. BULGARIA / 8. CANADA / 9. CAMEROON / 10. CANARY ISLANDS / 11. CHILE / 12. CHINA / 13. CROATIA / 14. CUBA / 15. DOMINICAN REPUBLIC / 16. EGYPT / 17. FRANCE / 18. JAMAICA / 19. GIBRALTAR / 20. GHANA / 21. GUATEMALA / 22. HONDURAS / 23. HONG KONG / 24. INDIA / 25. ITALY / 26. IVORY COAST / 27. KENYA / 28. KOREA SOUTH / 29. LIBYA / 30. MALAYSIA / 31. MALTA / 32. MAURITIUS / 33. MEXICO / 34. MOROCCO / 35. NAMIBIA / 36. NIGERIA / 37. NETHERLAND ANTILLES / 38. OMAN / 39. PAKISTAN / 40. PANAMA / 41. PHILIPPINES / 42. PORTUGAL / 43. PERU / 44. ROMANIA / 45. SENEGAL / 46. SINGAPORE / 47. SLOVENIA / 48. SOUTH AFRICA / 49. SPAIN / 50. SUDAN / 51. SURINAM / 52. TAIWAN / 53. THAILAND / 54. TONGO / 55. TURKEY / 56. UKRAINE / 57. UNITED ARAB EMIRATES / 58. UNITED KINGDOM / 59. U.S.A. / 60. URUGUAY / 61. VENEZUELA / 62. VIETNAM / 63. WEST INDIES / 64. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE S. RANIS

Accredited By:

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



TRAINING FOR:

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

COURSES:

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

STCW/95

For

Onboard Officers & Crew

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

Also:

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

BRM - BTM Course

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



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

e-mail: pmtc@hol.gr

pmtc@rangermarine.gr

Ημερίδα >
ευρωπαϊκή
ναυτιλιακή
πολιτική

Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής



Στο πλαίσιο της συμπλήρωσης
75 χρόνων επιτυχημένης
εκδοτικής πορείας,
το ναυτιλιακό περιοδικό
«Ναυτικά Χρονικά»
διοργάνωσε, για δεύτερη
χρονιά, Ημερίδα με
θέμα την «Ευρωπαϊκή
ναυτιλιακή πολιτική»
(Παρασκευή 7 Απριλίου 2006).

Οι ομιλητές της Ημερίδας, κ. **Νίκος Σηφουνάκης**, κα **Ρόδη Κράτσα**, μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, και κ. **Φώτης Καραμήτσος**, διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είχαν την ευκαιρία να ανταλλάξουν απόψεις, επισημάνσεις και προτάσεις σχετικές με το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας στην Ενωμένη Ευρώπη, με τα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας που παρευρέθησαν στο συνέδριο.

Ανάμεσα στους τριακόσιους και πλέον συμμετέχοντες παρευρέθησαν και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Γ. Γράτσος, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Ηλίας Σιωνίδης, οι τ. ευρωβουλευτές Ιω. Μαρίνος και Π. Σαρλής, οι οποίοι και εξήραν την πρωτοβουλία της Ημερίδας και την πορεία των «Ν.Χ.», ο πρέσβης ε.τ. Κώστας Τσώκος, ο τ. υπουργός Παναγιώτης Δελημήτσος, ο βουλευτής Ν.Δ. Μιλτ. Βαρβιτσιώτης, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Στυλ. Σαρρής, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευ. Κούζιλος, ο πρόεδρος του Ελληνικού Forum της Intertanko Εμμ. Βορδώνης, ο αντιπρόεδρος της Intercargo Γ. Πλασιδάκης, ο πρόεδρος του Hellenic Shipbrokers Association Γιάννης Παχούλης, ο πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας Αλ. Τουρκολιάς, η πρόεδρος της WISTA Μαρία Χριστίνα Κτιστάκη, ο πρόεδρος του ΒΙΠΑΣ Ιω. Πολυχρονόπουλος, ο επ. αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου Χαρ. Γεωργακόπουλος, οι επ. πρόεδροι Εφετών Ιωάννης Κωστόπουλος, Χρ. Βογιατζόγλου και Χαρ. Βοζίκης, η εφέτης Μαρία Χυτήρογλου, η προϊσταμένη Πρωτοδικείου Πειραιά Μαρία Δημητροπούλου, οι επ. αρχηγός Α.Σ. Χρ. Ντούνης, ο διευθυντής της Ένωσης Εφοπλιστών Φορτηγών Μεσογειακών Πλοίων Χρ. Παπαγεωργάκης, ο διευθυντής της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Νικόλαος Καβαλλιέρος, οι καθηγητές Κων. Γκιζιάκης και Κων. Πουρναρόπουλος, οι κ.κ. Γ. Βερνίκος, Ευάγγελος Ζούπας, Ειρήνη Νταϊφά, Μιχάλης Σαρλής, Νικόλαος Τραυλός, Μαργαρίτα Καβούκα, Κ. Λυριντζή, Τζ. Πουρνάρα, Ιωάννης Κατσίκης, Τ. Μηλιώτης, Άλκης Κορρές, οι τ. πρόεδροι Λιμένων Κατ. Χατζηπαράσχου, Στέλιος Γαϊτανάρος και Δημ. Δεληγιάννης, ο αρχιπλοίαρχος Α.Σ. Γ. Γιαννημάρας, ο πλοίαρχος Α.Σ. Αλ. Καρακντζός κ.ά.

Την εκδήλωση υποστήριξαν με την ευγενική τους χορηγία οι:

Vodafone, Kimi Ltd, Hempel (Hellas) S.A., Mamidoil Jetoil S.A.



[Ομιλία του ευρωβουλευτή Νίκου Σηφουνάκη

Μέλους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και προέδρου της Επιτροπής Ε.Κ. για τον Πολιτισμό και την Εκπαίδευση]



Ακτοπλοΐα και Μεταφορές στην Ενωμένη Ευρώπη: Οι προκλήσεις για τα ελληνικά νησιά

Θα ήθελα, κατ' αρχάς, να ευχαριστήσω τους εκδότες των «Ναυτικών Χρονικών», τον κ. Γεώργιο και την κ. Ιωάννα Μπίσια, για την ευγενική τους πρόσκληση να συμμετάσχω ως ομιλητής στη σημερινή μας συζήτηση σχετικά με το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας στην Ενωμένη Ευρώπη, η οποία πραγματοποιείται με την ευκαιρία συμπλήρωσης φέτος 75 χρόνων από την ίδρυση του περιοδικού.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», μέσα στα 75 έτη εκδοτικής παρουσίας τους, καθιερώθηκαν ως το κατεξοχήν εξειδικευμένο ελληνικό περιοδικό αφιερωμένο στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυτιλία. Ένα περιοδικό, το οποίο δεν περιορίζεται μόνο στα ελληνικά δεδομένα, αλλά πραγματεύεται στην πλούσια ύλη του όλα τα θέματα που απασχολούν την παγκόσμια ναυτιλία. Αξιόλογη είναι όμως και η έγκυρη ενημέρωση που παρέχουν τα «Ναυτικά Χρονικά» στον Έλληνα αναγνώστη, όσον αφορά τα τεκταινόμενα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια διαμορφώνοντας ένα νέο τοπίο στις ευρωπαϊκές μεταφορές.

Νομοθετικές πρωτοβουλίες και στόχοι της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Πράγματι, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει να επιδείξει, ειδικά τα τελευταία πέντε χρόνια, μια σειρά από σημαντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες όσον αφορά ολόένα και περισσότερες πτυχές των χερσαίων (οδικές και σιδηροδρομικές), των πλωτών (θαλάσσιες και ποτάμιες) και των εναέριων μεταφορών.

Οι στόχοι των νομοθετικών πρωτοβουλιών της Κοινότητας, οι οποίες εντάσσονται στο πλαίσιο της Λευκής Βίβλου «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010», είναι πολλοί και σημαντικοί. Οι κύριοι άξονες στους οποίους κινείται η πλούσια κοινοτική νομοθεσία των τελευταίων ετών είναι:

- Η ενίσχυση της ποιότητας και ασφάλειας των οδικών μεταφορών.
- Η ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων με τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού χώρου ολοκληρωμένου, ανταγωνιστικού και ασφαλούς.
- Ο έλεγχος της αύξησης των αερομεταφορών, η καταπολέμηση της συμφοράς

του εναερίου χώρου και η διατήρηση της ασφάλειας στις αεροπορικές πτήσεις.

- Η ανάπτυξη μιας σφαιρικής αντίληψης περί ασφάλειας στις μεταφορές έναντι των ατυχημάτων και της τρομοκρατίας.
- Η υλοποίηση ενός πανευρωπαϊκού δικτύου υποδομών μέσω της χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Και εδώ πρέπει να τονιστεί ότι αυτός ειδικά ο τομέας οφείλει να αποτελέσει περισσότερο απ' ό,τι στο παρελθόν δημοσιονομική προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών και των ατόμων με αναπηρία σε όλους τους τύπους μεταφορών.
- Όσον αφορά ειδικότερα τις θαλάσσιες μεταφορές, ανάπτυξη των υποδομών, ενίσχυση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων και δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών.

Και εδώ ασφαλώς απαιτείται να ενισχύσουμε τη διατροπικότητα μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, δεδομένου ότι δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες σήμερα στην Ευρώπη οι συνδυασμένες μεταφορές, ώστε να εξασφαλιστεί σωστή σύνδεση μεταξύ θαλάσσιας, πλωτών οδών και σιδηροδρόμων.

Το κοινοτικό πρόγραμμα «Marco Polo»

Εν προκειμένω, κύριο ρόλο καλείται να διαδραματίσει σε αυτό τον τομέα το κοινοτικό πρόγραμμα «Marco Polo», που στόχος του είναι να στρέψει την αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε τρεις εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς: τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, από το 1993, χρονιά κατά την οποία ετέθη σε ισχύ η συνθήκη του Μάαστριχτ, έχει αυξήσει σημαντικά το ρόλο του και τη συμμετοχή του στη διαδικασία παραγωγής της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών.

Χάρη στη διαδικασία της συναπόφασης (που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 1993), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και ειδικότερα η αρμόδια επιτροπή Μεταφορών, συνδιαμορφώνει μαζί με το Συμβούλιο την κοινοτική νομοθεσία, τροποποιώντας σημαντικά τα προτεινόμενα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή νομοθετικά κείμενα.



Κάποιες φορές μάλιστα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απορρίπτει στο σύνολό τους τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όταν κρίνει ότι είναι ακατάλληλες ή ανεπαρκείς. Αυτό συνέβη πρόσφατα, όπως γνωρίζετε, με την πρόταση οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Ακτοπλοΐα και θαλάσσιες μεταφορές

Ως μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου από το 2004, αλλά και παλαιότερα ως υπουργός Αιγαίου και βουλευτής εκλεγόμενος σε νησιωτική εκλογική περιφέρεια, έχω παρακολουθήσει από πολύ κοντά τα θέματα της ακτοπλοΐας και των θαλασσίων μεταφορών γενικότερα και την εξέλιξη της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας. Η άποψη που έχω σχηματίσει είναι πως οι κανονισμοί και οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης γίνονται σε μεγάλο βαθμό αποδεκτές από τα κράτη-μέλη. Οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, τους οποίους ανέφερα παραπάνω, μας βρίσκουν όλους σύμφωνους.

Ωστόσο, είναι βέβαιο ότι η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη-μέλη δεν είναι πάντοτε εύκολη. Οι προσαρμογές που απαιτούνται είναι πολλές φορές δύσκολες, ενώ άλλες φορές γίνονται κατά τρόπο μη αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Στην Ελλάδα, όπως και σε άλλες χώρες, παρουσιάζονται συχνά προβλήματα όσον αφορά την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην κοινοτική.

Αυτή τη στιγμή η χώρα μας αντιμετωπίζει δύο σημαντικές περιπτώσεις όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι παραβιάζεται η κοινοτική νομοθεσία:

- Η περίπτωση των κρατικών ενισχύσεων στην Ολυμπιακή, τις οποίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί παράνομες, και
- Η περίπτωση της προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας στον κανονισμό 3577 του 1992 για το καμποτάζ, η οποία σύμφωνα με την Επιτροπή δεν έχει γίνει με σωστό τρόπο, όπως διατείνεται στην αιτιολογημένη γνώμη που απέστειλε στην ελληνική κυβέρνηση τον περασμένο Δεκέμβριο.

Ανεξάρτητα από ποια θα είναι τελικά η κατάληξη αυτών των δύο περιπτώσεων, ανεξάρτητα από το αν και κατά πόσο θα δικαιωθούν οι θέσεις μας, είναι βέβαιο ότι στην Ελλάδα, όπως και σε άλλες χώρες της Ένωσης, οι προσαρμογές που απαιτούνται δεν είναι πάντοτε εύκολο να πραγματοποιηθούν.

Υπάρχουν, όμως, και περιπτώσεις όπου οι προσαρμογές που στην πραγματικότητα απαιτεί η κοινοτική νομοθεσία είναι μικρότερες από αυτές που νομίζουμε.

Πρόσφατο παράδειγμα η απελευθέρωση της τιμής των εισιτηρίων οικονομικής θέσης, όπου η απελευθέρωση που ζητάει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι στην πραγματικότητα μικρότερη σε κλίμακα από αυτήν στην οποία προχωράει η κυβέρνηση.



InfraCAM™

Η νέα οικονομική κάμερα της FLIR SYSTEMS, κάνει το ασπρόμαυρο όνειρο...

Υπέρυθρη πραγματικότητα!

Μια υπέρυθρη κάμερα με την μεγαλύτερη μέχρι σήμερα οθόνη στην μικρότερη μέχρι σήμερα τιμή. Με παγκοσμίως πρωτοποριακή τεχνολογία αλλά και Ελληνικό μενού και οδηγίες χρήσης.



Πάρτε τη στο χέρι με

€ 5.950



FLIR
SYSTEMS

TRANSAM
TRADING CO.

Πιζαρίου 4, 152 33, Χαλάνδρι
Τηλ: +30 210 68 97 014-6, Φαξ: +30210 68 97 010, Email: info@transam.gr, Web: www.transam.gr



Και ελπίζουμε ότι η αιφνιδιαστική και χωρίς προετοιμασία απελευθέρωση των ναύλων πριν από το Πάσχα, όταν ένας μεγάλος αριθμός επισκεπτών θα κινηθεί προς τα νησιά, χρησιμοποιώντας κατά κύριο λόγο την οικονομική θέση, δεν θα οδηγήσει σε αύξηση των ναύλων.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι στις γραμμές στις οποίες θα εφαρμοστεί η απελευθέρωση, δηλαδή στις γραμμές του Πειραιά, στις οποίες διακινούνται τουλάχιστον 150.000 επιβάτες ετησίως, ή υπάρχουν δύο εταιρείες στην ίδια γραμμή, υπάρχει αρκετός ανταγωνισμός έτσι ώστε να διασφαλίζεται πως οι ναύλοι θα παραμείνουν στα ίδια επίπεδα.

Προσωπικά εύχομαι κάτι τέτοιο, αλλά πολύ φοβάμαι ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ακόμα στην ακτοπλοία οι κατάλληλες συνθήκες ανταγωνισμού, οι οποίες θα διασφαλίζουν χαμηλή τιμή εισιτηρίου, χωρίς να υπάρχει καθορισμός πλαφόν.

Άλλωστε και η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν ζητεί σε καμία περίπτωση πλήρη απελευθέρωση της τιμής των εισιτηρίων οικονομικής θέσης, όπως αρχικά είχε ανακοινώσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ζητεί μόνο στις περιπτώσεις όπου υφίστανται στην ίδια γραμμή πολλοί παράγοντες της ναυσιπλοΐας. Σε πόσες όμως περιπτώσεις ισχύει αυτό; Νομίζω ότι δεν αρκούν δύο εταιρείες στην ίδια γραμμή για να ισχυριστούμε ότι υφίστανται συνθήκες ανταγωνισμού.

Άλλο ανάλογο παράδειγμα αποτελεί το όριο ηλικίας που ορίζει η ελληνική νομοθεσία για την απόσυρση των υπερηλικων πλοίων. Και εδώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει ζητήσει, όπως πολλοί νομίζουν, από την Ελλάδα την αλλαγή του νόμου αυτού ο οποίος είναι συμβατός με την κοινοτική νομοθεσία.

Με τα παραπάνω, θέλω να τονίσω ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει σε μεγάλο βαθμό την ιδιαιτερότητα του νησιωτικού χώρου και ειδικά των μικρών νησιών της άγονης γραμμής, για τα οποία προβλέπονται σημαντικές εξαιρέσεις.

Ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών και άγονες γραμμές

Απόδειξη αποτελεί επίσης ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και συγκεκριμένα η πρώην επίτροπος Μεταφορών κ. Λογιόλα ντε Παλάθιο, το 2003, ύστερα από σκληρές διαπραγματεύσεις που είχε τότε με την πολιτική ηγεσία του υπουργείου Αιγαίου, υιοθέτησε ευεργετικές διατάξεις για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών.

Με την ανακοίνωση που εξέδωσε στο τέλος του 2003 σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (καμποτάζ), η Επιτροπή επέτρεψε τη σύναψη μακροχρόνιων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για διάστημα 6 ετών ή ακόμα και 12 ετών για τα μικρά νησιά, ορίζοντας ως μικρά νησιά εκείνα των οποίων ο μέγιστος ετήσιος α-

ριθμός επιβατών δεν ξεπερνά τις 100.000. Όπως όλοι γνωρίζουμε, η θαλάσσια σύνδεση των μικρών και απομονωμένων νησιών της περιοχής του Αιγαίου, τόσο μεταξύ τους όσο και με τα διοικητικά τους κέντρα, καθώς και με την ηπειρωτική χώρα, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των νησιών μας.

Ο λόγος είναι ότι τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης που ιστορικά καταγράφονται στις άγονες γραμμές, σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και η ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές πλοίων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, οδηγεί σε περιορισμένα έως ανύπαρκτα περιθώρια κέρδους για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

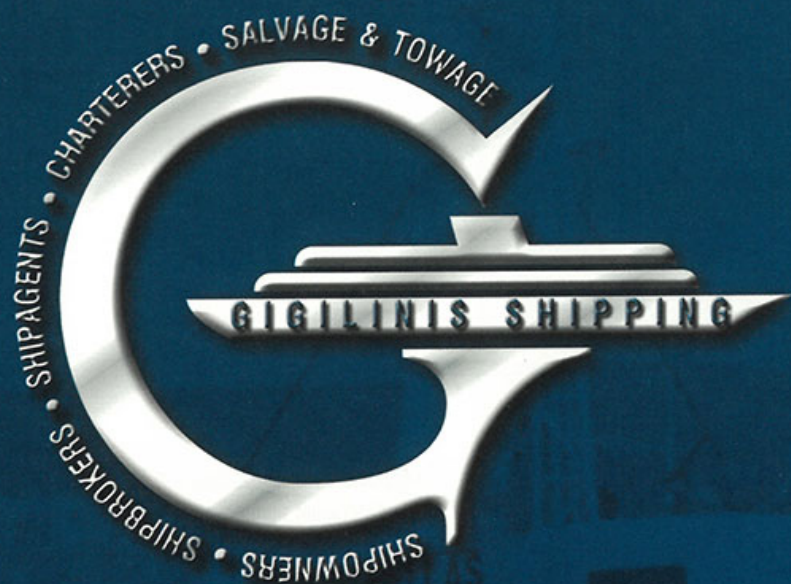
Έτσι, μόνο η κρατική βοήθεια υπό τη μορφή επιδοτήσεων μπόρεσε να λειτουργήσει μέχρι σήμερα ως κίνητρο για την ανάληψη υπηρεσιών στις συγκεκριμένες γραμμές από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Αυτό έχει αποτέλεσμα, τα αρμόδια υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου να προκηρύσσουν μειοδοτικούς διαγωνισμούς ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, διάρκειας ενός έτους, για τις γραμμές της άγονης γραμμής.

Το σημερινό πρόγραμμα των άγονων γραμμών χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό με σημαντικά κονδύλια παρά την αρχική πρόβλεψη για πλήρη κάλυψη του κόστους από τον επίνευλο, ο οποίος επιβάλλεται σε όλες τις γραμμές. Μέχρι το Μάρτιο του 2004, το υπουργείο Αιγαίου επιδοτούσε περίπου 50 άγονες γραμμές (περίπου 6.000 δρομολόγια) με δαπάνη που ξεπερνά τα 25.180.100 ευρώ.

Ο τρόπος όμως αυτός αντιμετώπισης του προβλήματος δεν εξασφαλίζει μια ριζική και μόνιμη λύση και δεν βοηθάει την προοπτική

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

Operating 24 hours

www.gigilinis.com



MGMT. SYS.
RvA C 046

Headquarters:

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

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

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



Deep Sea & Harbour Tug EUROPE (H.P. 4.800, B.P. 50 Tons)

Ocean Going Tug HELLAS (H.P. 6.500, B.P. 75,1 Tons)

ανάπτυξης των περιοχών αυτών. Τα καράβια τα οποία δρομολογούνται στις άγονες γραμμές είναι συνήθως παλαιά, προσφέροντας κακής ποιότητας υπηρεσίες στους κατοίκους και τους επισκέπτες των νησιών αυτών των γραμμών. Η συχνότητα των δρομολογίων είναι συνήθως ενδεικτική εφόσον αυτή πολύ εύκολα ανατρέπεται από κακές καιρικές συνθήκες ή βλάβες. Επιπλέον, η ταχύτητα με την οποία κινούνται αυτά τα καράβια είναι συνήθως μικρή προκαλώντας «χάσιμο χρόνου» στους κατοίκους, ενώ τείνει να αποτρέπει τους επισκέπτες.

Πιλοτική εφαρμογή προγράμματος εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπολικών συνδέσεων

Προκειμένου να δοθεί οριστική λύση στο πρόβλημα συγκοινωνιών των νησιών μας, με πρωτοβουλία του υπουργείου Αιγαίου είχε ανατεθεί στο Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών, του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης η «Μελέτη Σκοπιμότητας (κόστους - οφέλους) εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης του δικτύου ακτοπολικών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου».

Η μελέτη αυτή σε δεύτερη φάση επεκτάθηκε στο σύνολο των άγονων γραμμών του Αιγαίου Πελάγους, αρμοδιότητας υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και υπουργείου Αιγαίου.

Μετά και την ολοκλήρωση του κύκλου όλων των συναντήσεων, και πάντα με τη σύμφωνη γνώμη και των τριών εμπλεκόμενων υπουργείων, ΥΠΕΘΟ, ΥΕΝ και ΥΠΑΙ, αποφασίστηκε η χρηματοδότηση των ακτοπολικών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου να γίνεται στο εξής μέσω συμβάσεων μακροχρόνιας παραχώρησης τύπου PFI (Private Financial Initiatives).

Το Δημόσιο θα εισέφερε στον επενδυτή ετήσιο κατ' αποκοπή τίμημα για την κάλυψη των δαπανών οι οποίες δεν ανακτώνται από τα προβλεπόμενα έσοδα κατά τη λειτουργία των γραμμών.

Αυτό όμως προϋπέθετε ότι η σύμβαση θα όριζε σαφείς προδιαγραφές λειτουργίας και επιπέδων εξυπηρέτησης για τα δρομολόγια των άγονων γραμμών. Το πλοίο που θα δρομολογείτο είτε θα ήταν νεότευκτο είτε θα είχε μικρή ηλικία (5-10 ετών) με τις απαιτούμενες προδιαγραφές (μήκος 100 με 110 μέτρα, ταχύτητα 20 με 22 κόμβους, αξιόπλοο σε ανέμους έντασης 8 μποφόρ, χωρητικότητα 800 με 1.000 επιβάτες και 170 οχήματα).

Η πρώτη πιλοτική εφαρμογή του προγράμματος θα γινόταν στα ακριτικά νησιά. Μετά την ολοκλήρωση σχετικής μελέτης για την εφαρμογή του νέου προγράμματος, αποφασίστηκε η υλοποίησή του να ξεκινήσει σε τρεις «πιλοτικές» άγονες γραμμές που συνδέουν νησιά του ΒΑ. Αιγαίου, με την ηπειρωτική Ελλάδα και τα Δωδεκάνησα.

Το πρόγραμμα προέβλεπε τη σταδιακή επέκταση των πιλοτικού μοντέλου ακτοπολικής εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών στις υπόλοιπες 24 κύριες άγονες γραμμές του Αιγαίου, μέχρι το 2010, σε αντικατάσταση του υφιστάμενου συστήματος των ετήσιων επαναλαμβανόμενων διαγωνισμών ανάθεσης μονοετών συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις γραμμές αυτές.

Η εφαρμογή του νέου «σχήματος» λειτουργίας των άγονων γραμμών του Αιγαίου, που είχε δρομολογηθεί σε πρώτη φάση στις παραπάνω γραμμές, και στη συνέχεια στο σύνολο των γραμμών, θα επέφερε σειρά άμεσων και έμμεσων κοινωνικών ωφελειών για τους κατοίκους των νησιών ως αποτέλεσμα του πολύ υψηλό-



τερου επιπέδου θαλάσσιας εξυπηρέτησης.

Τον Αύγουστο του 2003 ανακοινώθηκε από τους τότε υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Αιγαίου, η πιλοτική εφαρμογή του νέου συστήματος στις 3 προαναφερθείσες άγονες γραμμές.

Ο δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός έπρεπε να προκηρυχθεί τον Απρίλιο του 2004 και η επιλογή των αναδόχων έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι τον Ιούνιο του 2004. Δυστυχώς, όμως, η εφαρμογή του νέου σχήματος λειτουργίας των άγονων γραμμών του Αιγαίου δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα παρά τα αναμενόμενα οφέλη για το κράτος, την κοινωνική και περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά και την τόνωση της ακτοπολικής αγοράς.

Αντίθετα, η νέα νομοθετική ρύθμιση σχετικά με τις επιδοτήσεις των ακτοπολικών συνδέσεων που εισήχθη στον πρόσφατο νόμο περί καταδύσεων, προβλέπει τη δυνατότητα δετών συμβάσεων χωρίς όμως να τίθεται η απαραίτητη προϋπόθεση τα πλοία να είναι καινούργια και αξιόπλοα.

Έτσι με αυτόν τον τρόπο ακυρώνεται όλη η προηγούμενη μακροχρόνια προσπάθεια που έγινε με τη συνεργασία τριών υπουργείων για την οριστική επίλυση του προβλήματος των ακτοπολικών συνδέσεων των άγονων γραμμών μετά από συνεννόηση και με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Θα ήθελα επίσης να τονίσω ότι η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρ' όλα τα προβλήματα που δημιουργούνται κάποιες φορές στην εφαρμογή της, έχει στόχο τη συνολική βελτίωση του συστήματος των μεταφορών στην Ευρώπη και ιδιαίτερα της ασφάλειας και της ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών, και λαμβάνει υπόψη της τις ιδιαιτερότητες και ευαισθησίες των κρατών-μελών. ☉

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

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




BAVARIA YACHTS



**BAVARIA
match
SERIES**



 **Grand Soleil**



 **Alubat**

Ένας στόλος 450 γιωτ όλων των κατηγοριών - 26 βάσεις σε Ελλάδα, Τουρκία, Καραϊβική, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία. - 4 μαρίνες με δυνατότητα ελλιμενισμού 2500 σκαφών. - Πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη θέση στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιώτινγκ.

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

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



**KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN**

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



**BAVARIA
sport
SERIES**




DUFOUR



Fountaine Pajot
CATAMARANS



Trawler
CATAMARANS

Certified ISO 9001:2000 by



Πράσινη Βίβλος για το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής

Στόχος της Πράσινης Βίβλου είναι να ξεκινήσει μια εκτεταμένη συζήτηση, σε ολόκληρη την Ε.Ε., για τον καλύτερο τρόπο συντονισμού των πολιτικών και δραστηριοτήτων που έχουν σχέση με τη θάλασσα, με σκοπό την αύξηση του οικονομικού και κοινωνικού δυναμικού τους, διασφαλίζοντας παράλληλα το θαλάσσιο περιβάλλον.

Οι στόχοι της Πράσινης Βίβλου

Είναι αποφασιστικής σημασίας η διαχείριση και ο ρόλος των ωκεανών για την ανθρωπότητα και η προσπάθεια αυτή της διαβούλευσης, που θα προωθήσει η Πράσινη Βίβλος, θα πρέπει να καταλήξει σε μία ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με στόχο τη σύνταξη μιας Πράσινης Βίβλου για «το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας» συγκρότησε ειδική Task Force από περισσότερες γενικές διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι οποίες και σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με τα θέματα της συνολικής ναυτιλιακής πολιτικής (θαλάσσιες μεταφορές, αλιεία και ναυτιλιακές υποθέσεις, επιχειρήσεις και βιομηχανία, περιβάλλον, περιφερειακή πολιτική, ενέργεια, επιστήμη και έρευνα) για μια ευρεία διαβούλευση με τους εκπροσώπους των εθνικών κυβερνήσεων και τους κοινωνικούς εταίρους.

Η Βίβλος πρόκειται να δημοσιευθεί στις 31 Μαΐου 2006 και αναμένεται η εκκίνηση της διαδικασίας διαβούλευσης επί του κειμένου της Πράσινης Βίβλου, που θα διαρκέσει έως τις 30 Ιουνίου 2007. Μετά τη δημοσίευσή της Πράσινης Βίβλου (γενικοί προσανατολισμοί) μπορεί να εκδοθεί (δεν είναι υποχρεωτικό) Λευκή Βίβλος ή θα παρθούν τα κατάλληλα νομοθετικά μέτρα.

Η αναγκαιότητα μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής

Τα επιχειρήματα υπέρ της αποτελεσματικής δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά τα ναυτιλιακά θέματα είναι ισχυρά. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν βασικό κρίκο της ζωτικής για την Ευρώπη αλυσίδας συναλλαγών. Είκοσι κράτη-μέλη είναι παράκτια κράτη. Η

Ρουμανία και η Βουλγαρία αναμένεται να προσχωρήσουν στην Ένωση το 2007, επεκτείνοντας τα κοινοτικά σύνορα μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα.

Το ήμισυ σχεδόν του πληθυσμού και του ΑΕΠ της Ε.Ε. συγκεντρώνεται και παράγεται σήμερα στις θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρώπης, με το ναυτιλιακό τομέα να προσφέρει άμεση απασχόληση σε περισσότερα από 1,5 εκατομμύρια άτομα ενώ αποφέρει έσοδα άνω των 160 δισεκατομμυρίων ευρώ. Οι θαλάσσιες μεταφορές μετέχουν σε ποσοστό μεγαλύτερο των δύο τρίτων, δηλαδή σε ποσοστό 90% επί του συνόλου, στις ανταλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δισεκατομμύρια τόνοι διαφόρων εμπορευμάτων, τα οποία είναι προϊόντα απαραίτητα για την ευρωπαϊκή οικονομία όσο και για το εμπόριο.

Υπάρχει πλέον ανάγκη αποτελεσματικού συνδυασμού των κοινοτικών πολιτικών που έχουν επιπτώσεις στις θαλάσσιες δραστηριότητες (πολιτικές αλιείας, συνοχής, περιβάλλοντος, μεταφορών, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και θαλάσσιας ασφάλειας, έρευνας, βιομηχανικής ανάπτυξης κ.λπ.).

Οι εν λόγω πολιτικές συμπίπτουν στο σημείο που αναγνωρίζουν το μεγάλο αναπτυξιακό δυναμικό των συναφών προς τη θάλασσα δραστηριοτήτων στην οικονομία.

Η πρόκληση για την Ευρώπη να διατηρήσει έναν ανταγωνιστικό εμπορικό στόλο και μια υγιή ναυπηγική βιομηχανία απαιτεί προνοητικές βιομηχανικές πολιτικές, οι οποίες να στηρίζονται στην επιστήμη, στην έρευνα και στην καινοτομία και να εντάσσονται σε ένα αειφόρο πλαίσιο ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.





Η κ. Ρ. Κράτσα με την πλοίαρχο Ε.Ν. Αθ. Μπουμπουράκη

Τι περιμένουμε από την Πράσινη Βίβλο

Η Πράσινη Βίβλος θα πρέπει να επιδιώξει να εντοπίσει τις δυνατές ωφέλιμες συνέργειες μεταξύ των τομεακών πολιτικών με στόχο την αειφόρο ανάπτυξη, την ανάπτυξη της οικονομίας, της απασχόλησης, της κοινωνίας, της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, διασφαλίζοντας την προστασία των βασικών πόρων.

Θα πρέπει να εξετάσει τη διεθνή διάσταση των θεμάτων που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, συμπεριλαμβανομένης της σχέσεως μεταξύ του δικαίου της θάλασσας και των κοινοτικών πολιτικών.

Θα πρέπει να επιδιώξει να εξεύρει τρόπους για την προώθηση της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης υψηλής ποιότητας με στόχο τη διασφάλιση υψηλού βαθμού ανάπτυξης και τη διάδοση της ναυτικής επιστήμης, τεχνολογίας και καινοτομίας με επίτευξη ευρωπαϊκής πρωτοπορίας στη ναυτική επιστήμη και τεχνολογία και την καλύτερη ενσωμάτωση της επιστήμης, της τεχνολογίας, της έρευνας και της καινοτομίας στο σχετικό κλάδο και στη χάραξη πολιτικής.

Θα πρέπει να προωθήσει στρατηγικές με σκοπό την πρόληψη και τη διασφάλιση ετοιμότητας έναντι θαλάσσιων κινδύνων, ανεξάρτητα εάν οφείλονται σε φυσικούς παράγοντες ή σε ανθρωπίνες δραστηριότητες.

Προτάσεις

Ανάγκη ευρείας και συστηματικής πληροφόρησης της κοινής γνώμης για τη σημασία του ρόλου του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα για την ευρωπαϊκή οικονομία και ανάπτυξη. Για την υλοποίηση του στόχου αυτού έχω καταθέσει γραπτή δήλωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την καθιέρωση μιας Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας που θα εορτάζεται ετησίως.

1. Ανάγκη ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος ναυτιλιακών πληροφοριών, το οποίο θα περιλαμβάνει κατάλληλα δεδομένα σχετικά με την κατάσταση, τις πιέσεις και τις τάσεις σε σχέση με την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση των θαλασσών και των ωκεανών μας. Αυτό θα απαιτήσει σοβαρή ανάλυση της γεωγραφικής, οικολογικής, οικονομικής, κοινωνικής και νομικής πραγματικότητας.
2. Ανάγκη εξέτασης της διεθνούς διάστασης των θεμάτων που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, συμπεριλαμβανομένης της σχέσεως μεταξύ του δικαίου της θάλασσας και των κοινοτικών πολιτικών
3. Ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι τομεακές και περιφερειακές ιδιαιτερότητες.

4. Προτεραιότητα να προσεχθεί η υιοθέτηση των οδηγιών-κανονισμών από την Ε.Ε. να γίνεται μετά την υποβολή μελέτης επιπτώσεων (επιχειρηματικό, οικονομικό, πολιτικό, περιβαλλοντικό επίπεδο) και αφού προηγουμένως έχουν ληφθεί υπόψη οι απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Η κυριότερη προσφορά της Πράσινης Βίβλου θα πρέπει να είναι η αύξηση της αγάπης και της γνώσης για τη θάλασσα ως στοιχείο πολιτισμικό και οικονομικό των Ευρωπαίων και η προώθηση ενός σύγχρονου οράματος ανάπτυξης όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις θάλασσες και τους ωκεανούς. ☺



WILLIAMS®

**WILLIAMS BRAZIL
SHIPPING AGENTS**

SINCE 1880

Shipping Agents specialized in passenger ships and all types of cargo.

We act in the ship market since 1880 with tradition, reputation, confidence, liability and strenght at your service 24 hours a day, 7 days per week!

We are in all brazilian ports.

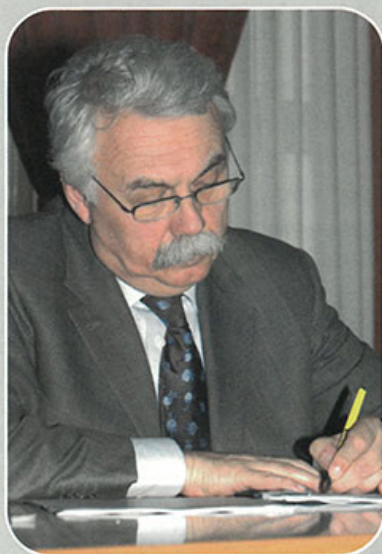
williams.com.br

williams@williams.com.br

Recife - Head Office (55-81) 3327 9200

Santos - (55-13) 3222 9334

**Η άποψη της Ευρωπαϊκής
Επιτροπής για το μέλλον
του ναυτικού δικαίου και
της ναυτιλιακής πολιτικής
στην Ε.Ε.: πρωτοβουλίες,
προτάσεις και συστάσεις
για το ναυτιλιακό τομέα**



Η ελληνική ναυτιλία με μια ευρωπαϊκή προοπτική: Σχεδιάζοντας τα επόμενα βήματα

Κύριοι ευρωβουλευτές / βουλευτές, κύριε γενικό γραμματέα, κυρίες και κύριοι. Είμαι ευτυχής που βρίσκομαι εδώ σήμερα και συμμετέχω στον εορτασμό των 75 χρόνων των «Ναυτικών Χρονικών» στο 2ο ετήσιο Ευρωπαϊκό Φόρουμ για τη Ναυτιλία. Τα «Ναυτικά Χρονικά», που παρέχουν την υπεύθυνη και πολύ αξιόλογη δημοσιογραφία για την ελληνική και διεθνή ναυτιλία, για μένα και τους συνεργάτες μου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποτελούν την απαραίτητη πληροφόρηση.

Γνωρίζουμε όλοι την καίρια σημασία του ναυτιλιακού τομέα για την Ευρώπη γενικά και ειδικότερα για την Ελλάδα, μια από τις ηγετικές δυνάμεις στον τομέα της ναυτιλίας παγκοσμίως και ασφαλώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου κατατάσσεται αναμφισβήτητα στην πρώτη θέση. Γι' αυτό, χαίρομαι πολύ που έχω την ευκαιρία να μοιραστώ μαζί σας τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο και την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.

Θα ήθελα στο λίγο χρόνο που έχω να σας μιλήσω για τη σημασία του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και τις 4 προτεραιότητές μας:

- Διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.
- Ενίσχυση της ποιοτικής ναυτιλίας.
- Το ναυτικό επάγγελμα και
- Την ενίσχυση της εξωτερικής πολιτικής θέσεως της Ε.Ε.

Πρώτα απ' όλα, θα ήθελα να σας υπενθυμίσω τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας για το παγκόσμιο εμπόριο και για την Ευρώπη, δεδομένου ότι η ναυτιλία αποτελεί καθοριστικό παράγο-

να πλούτου για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το παγκόσμιο εμπόριο διεξάγεται κυρίως διά θαλάσσης και, όσον αφορά την Ευρώπη, περισσότερο από το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. διακινείται διά θαλάσσης. Από άποψη χωρητικότητας, το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας φέρει σημαία κρατών-μελών της Ε.Ε., ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες της Ε.Ε. ελέγχουν άνω του 40% του παγκόσμιου στόλου. Η Ε.Ε. διαθέτει το σημαντικότερο ναυτιλιακό κλάδο στον κόσμο, ο οποίος αντιπροσωπεύει άνω του 2% του ΑΕΠ της.

Η Ελλάδα και η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζουν προφανώς σημαντικό ρόλο στην εν λόγω επιτυχία. Με τον τέταρτο μεγαλύτερο υπό εθνική σημαία στόλο στον κόσμο (5%), αντιπροσωπεύοντας το ένα πέμπτο (21%) της συνολικής χωρητικότητας υπό σημαία της Ε.Ε., η Ελλάδα κατέχει μια εντυπωσιακή θέση στην Ε.Ε.! Αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού το 18% του παγκόσμιου στόλου φαίνεται ότι ελέγχεται από ελληνικά συμφέροντα.

Αυτά τα αριθμητικά στοιχεία και γεγονότα είναι πράγματι εντυπωσιακά και παρ' όλο που όλοι μας τα έχουμε ξανακούσει στο παρελθόν, αξίζει να τα επαναλαμβάνουμε και να είμαστε υπερήφανοι γι' αυτά.

Τα αριθμητικά αυτά στοιχεία δείχνουν επίσης ότι το παγκόσμιο εμπόριο και η κοινωνία γενικά εξαρτώνται από το ναυτιλιακό κλάδο. Από τη μεριά της Επιτροπής, γνωρίζουμε την εν λόγω στρατηγική διάσταση και το γεγονός ότι η Ελλάδα προφανώς είχε ανέκαθεν καθοριστικό ρόλο αλλά και σημαντικές ευθύνες στη

ναυτιλιακή σκηνή.

Ωστόσο, δεν θα έπρεπε η εν λόγω επιτυχία να αποτελεί πρόσχημα αδράνειας. Αντιμετωπίζουμε συνεχώς την απουσία ενιαίων κανόνων ή τη μη εφαρμογή τους σε παγκόσμιο επίπεδο, και τον αθέμιτο ανταγωνισμό από πλοιοκτήτες και σημαίες ορισμένων τρίτων χωρών και ζούμε υπό την απειλή νέων ναυτικών καταστροφών, που θέτουν σε κίνδυνο τις καθαρές θάλασσες, τις ακτές και τις ζωές των ναυτικών μας. Συνεπώς, τα συγκεκριμένα ζητήματα αποτελούν και τις κύριες προτεραιότητες των πολιτικών πρωτοβουλιών της Ε.Ε. στον τομέα της ναυτιλίας, για τις οποίες θα σας μιλήσω σήμερα.

Η Ε.Ε. χρειάζεται οπωσδήποτε μια ισχυρή εξωτερική ναυτιλιακή πολιτική για να διασφαλίσει τα συμφέροντά της.

Άμεση προτεραιότητα: Διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού τομέα στην Ευρώπη.

Η Ε.Ε. έχει δεσμευτεί να επιτύχει τους στόχους της Λισαβώνας που, όπως γνωρίζετε, εστιάζονται σε τρεις κύριους τομείς: την ανταγωνιστικότητα, την απασχόληση και την αειφόρο ανάπτυξη. Οι θαλάσσιες μεταφορές θα διαδραματίσουν οπωσδήποτε ρόλο στην επίτευξη αυτών των στόχων.

Σας διαβεβαιώ ότι γνωρίζουμε τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο ναυτιλιακός τομέας και ότι καταβάλλουμε σοβαρές προσπάθειες ώστε να ενισχύσουμε τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε., αλλά και για να εξασφαλίσουμε την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου της Ε.Ε. έναντι τρίτων χωρών στις εμπορευματικές μεταφορές της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Σε ό,τι αφορά κατ' αρχάς το ενδοκοινοτικό

εμπόριο, ένα από τα προβλήματα που σημειώνονται σήμερα στην Ε.Ε. είναι τα σημεία συμφόρησης στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και κυρίως στα λιμάνια μας.

Συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση των δυσκολιών αυτών, η Επιτροπή κατάρτισε, το Νοέμβριο του 2005, μια δέσμη μέτρων, η οποία περιλαμβάνει προτάσεις για έναν εκσυγχρονισμένο τελωνειακό κώδικα και ηλεκτρονικά τελωνεία. Οι εξελίξεις αυτές, οι οποίες σχεδιάζονται να λάβουν χώρα σταδιακά έως το 2010, αναμένεται να διευκολύνουν σημαντικά τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Επιπλέον, η φιλανδική προεδρία έχει κάνει το θέμα αυτό μία από τις προτεραιότητές της, και έτσι στις ερχόμενες εβδομάδες η Επιτροπή θα εκδώσει μια καινούργια ανακοίνωση με ανάλυση των προβλημάτων αυτών των μεταφορών. Η ανακοίνωση θα καλύπτει το τι έχει γίνει και τι πρέπει ακόμη να γίνει σε 14 διαφορετικούς τομείς της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων.

Λιμενικές υπηρεσίες

Όσον αφορά την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, εξυπακούεται ότι, λόγω της πρόσφατης ανάκλησης του δεύτερου σχεδίου οδηγίας, θα πρέπει να επανεξετάσουμε προσεκτικά το εν λόγω ζήτημα με όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες προτού λάβουμε οποιαδήποτε νέα μέτρα στον εν λόγω τομέα. Η Επιτροπή σκοπεύει να δρομολογήσει έναν προβληματισμό σχετικά με τους τρόπους επίτευξης μεγαλύτερης απελευθέρωσης και διαφάνειας, προσέλκυσης επενδύσεων στους λιμένες, αλλά και καθαρών κανόνων ανταγωνισμού. Σκοπός μας

η ανάπτυξη μιας σφαιρικής πολιτικής στον εν λόγω τομέα.

Υποστήριξη ναυτιλιακών εταιρειών

Με επίκεντρο τη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή, υποστηρίζουμε και αναγνωρίζουμε τη στρατηγική σημασία των ναυτιλιακών εταιρειών της Ε.Ε., την οποία εντείνει ακόμη περισσότερο ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από τις ασιατικές εταιρείες. Υπάρχει ανάγκη για ενιαίους κανόνες σε παγκόσμιο επίπεδο και για το σκοπό αυτό έχουν παρασχεθεί ορισμένα κίνητρα προς υποστήριξη των εταιρειών μας. Θα θυμάστε ότι, το 2004, εκδώσαμε ένα αναθεωρημένο σύνολο κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών, που έτυχαν της υποστήριξης του κλάδου και των κυβερνήσεων. Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές εξακολουθούν να αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του μηχανισμού στήριξης της ναυτιλίας στην Ε.Ε., επιτρέποντας στα κράτη-μέλη να καθιερώνουν συστήματα φορολόγησης της χωρητικότητας και συστήματα καθαρών αποδοχών των ναυτικών, ενισχύοντας τις δυνατότητες διεθνούς ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών εταιρειών.

Όσον αφορά τα ζητήματα ανταγωνισμού, θα πρέπει να αναφερθεί το σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου για την κατάργηση του κανονισμού υπ' αριθμ. 4056/86 όσον αφορά τις ναυτιλιακές διασκέψεις (liner conferences) στον τομέα των τακτικών γραμμών των θαλάσσιων μεταφορών. Πιστεύω ότι αυτός ο κλάδος, αλλά και ο κλάδος μεταφορών με φορτηγά πλοία που δεν δραστηριοποιούνται σε τακτικές γραμμές, θα είναι

Promoting Career and Educational Development in the Maritime Industries A Unique Masters Programme for Professionals Master's Degree in Maritime Operations and Management

City University's School of Engineering has an innovative masters programme, which has been designed to offer exciting career opportunities for maritime professionals.

- A unique blend of technical, management and financial subjects, focused on the maritime industries
- Supported by the Honourable Company of Master Mariners and a Steering Committee of the maritime industries
- Suitable for mature candidates and Master Mariners, Class 1 Engineers, 1st and 2nd Officers, newly qualified graduates and graduates working in associated occupations
- Based in London, able to use prestigious, visiting lecturers to supplement material and enrich course materials
- Part-time, flexible modular structure to suit students in full-time employment

- Short intensive study periods enables modules to be arranged around professional commitments
- Of global appeal - students from around the world are encouraged to participate and benefit from the City of London maritime business environment
- Provides the maritime industries with staff having specialised technical, management and financial skills and competencies
- Strong foundation for further career development in all branches of the maritime industries.

For further details please contact: MOaM Programme Administrator, School of Engineering, City University, Northampton Square, London EC1V 0HB, UK Telephone: +44 (0) 20 7040 0118 www.city.ac.uk/sems/postgraduate/moam/index.html Email: pgeng@city.ac.uk Please quote ref: NAFCHRMAY06.

σε θέση να λειτουργήσει αποτελεσματικά και ανταγωνιστικά, με βάση τις σαφείς νομικές και τευθυντήριες γραμμές που θα εκδοθούν από την Επιτροπή κατόπιν διαβουλεύσεων με τα θιγόμενα μέρη. Επίσης οι διαβουλεύσεις συνεχίζονται με σημαντικές τρίτες χώρες για ένα παγκόσμιο σύστημα ελεύθερου ανταγωνισμού. Επιπλέον, έχουμε καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση των διμερών μας σχέσεων, πράγμα το οποίο θα συνεχιστεί. Σχετικά με το ζήτημα αυτό, κανείς δεν θα μπορούσε να ξεχάσει τη διμερή ναυτιλιακή συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ της Ε.Ε. και των κρατών-μελών της, αφενός, και της Κίνας, αφετέρου, το Δεκέμβριο του 2002, η οποία παρέχει μια ευνοϊκή βάση για την πρόσβαση των ναυτιλιακών εταιρειών της Ε.Ε. στην κινεζική αγορά. Θα μάθετε ότι εργαζόμαστε για να επιτευ-



χθεί μια παρόμοια συμφωνία με την Ινδία, η οποία θα εξασφαλίσει ευνοϊκότερες συνθήκες για τις ναυτιλιακές εταιρείες της Ε.Ε. σε αυτήν την πολλά υποσχόμενη αγορά. Θα ενισχυθούν οι τακτικοί ναυτιλιακοί διάλογοι με σημαντικούς παράγοντες, όπως η Νορβηγία, η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ και η Ρωσία, ενώ θα ξεκινήσει σύντομα ένας νέος διάλογος με τη Βραζιλία.

GATS

Ας ευχηθούμε το ίδιο για τις διαπραγματεύσεις GATS σχετικά με τις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών που διεξάγονται επί του παρόντος στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού

Εμπορίου (WTO - POE) επί της Αναπτυξιακής Ατζέντας της Ντόχας.

Οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν έχουν ακόμη αποφέριση σημαντικά αποτελέσματα, αλλά επιτύχαμε, μέσω της ομάδας «Friends of Maritime Group», να κινήσουμε εκ νέου τη διαδικασία που είχε διακοπεί το 1996.

Στα τέλη του Φεβρουαρίου του 2006 υποβάλαμε πολυμερή αιτήματα, σύμφωνα με την υπουργική διακήρυξη του Χονγκ Κονγκ του Δεκεμβρίου 2005, σε μεγάλο αριθμό μελών περιλαμβανομένων και των ΗΠΑ. Είναι αισθητή η ανανεωμένη ενέργεια και προθυμία να επιτύχουμε θετικά αποτελέσματα στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών και ο χρόνος θα δείξει αν θα καταφέρουμε να επιτύχουμε τις επιθυμητές απελευθερώσεις στον τομέα.

Δεύτερη προτεραιότητα: Προώθηση της ποιοτικής ναυτιλίας γιατί η ανταγωνιστικότητα και η ποιοτική ναυτιλία συμβαδίζουν.

Ανεξάρτητα από το αν θα επιτύχουμε μεγαλύτερη ελευθέρωση των θαλασσίων μεταφορών ή όχι, η ανταγωνιστικότητα και η ποιοτική ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένες. Οι βασικοί στόχοι της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας παραμένουν ασφαλώς οι ίδιοι: Παράλληλα με τη διατήρηση και την προώθηση ενός ανταγωνιστικού εμπορικού στόλου υπό σημαίες κρατών-μελών, καθώς και την ελευθέρωση των παγκόσμιων υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών με την ενίσχυση της πρόσβασης στην αγορά τρίτων χωρών, επιθυμούμε να αυξήσουμε την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα σφαιρικά ώστε να αποφεύγονται τα ατυχήματα και η ρύπανση των θαλασσών.

Υπάρχει ήδη ένα ολοκληρωμένο κανονιστικό πλαίσιο στην Ε.Ε. που αποβλέπει κυρίως στην προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα και στην ποιοτική ναυτιλία καθώς και στη δημιουργία ισότιμων όρων στην παγκόσμια αγορά. Εντούτοις, παρά τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, εξακολουθούν να υπάρχουν κίνδυνοι μη συμμόρφωσης προς τα πρότυπα ασφάλειας.

Πρέπει να διατηρηθεί η πίεση που ασκείται στους εφοπλιστές που δεν τηρούν τα πρότυπα και γενικότερα να αντιμετωπισθεί κάθε δυσλειτουργία στην αλυσίδα των θαλασσίων μεταφορών.

Η μη τήρηση των διεθνών κανόνων είναι κύριο στοιχείο του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Τρίτη δέσμη μέτρων

για την ασφάλεια στη θάλασσα

Με αυτόν ακριβώς το στόχο, η Επιτροπή υπέβαλε τον περασμένο Νοέμβριο μια νέα σειρά προτάσεων -η τρίτη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα-, η οποία έχει υποβληθεί στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ύστερα από 2 χρόνια συστηματικής μελέτης και συζήτησης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και συνοδεύεται από πλήρη ανάλυση των οικονομικών και επιχειρησιακών στοιχείων. Η δέσμη περιλαμβάνει επτά νομοθετικές προτάσεις στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι προτάσεις βελτιώνουν και απλοποιούν συστηματοποιώντας υπάρχουσα νομοθεσία με βάση την εμπειρία ή συμπληρώνουν τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής. Οι προτάσεις αυτές αφορούν τα καθεστώτα του κράτους σημαίας, τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, την παρακολούθηση της κυκλοφορίας, τους νηογνώμονες, την ευθύνη των μεταφορέων στον τομέα των μεταφορών επιβατών, την ευθύνη των πλοιοκτητών έναντι τρίτων και τη ναυτιλιακή ασφάλιση καθώς και τις έρευνες σχετικά με ναυτικά ατυχήματα. Η πρωτοβουλία αυτή ανταποκρίνεται στις αλληλένδετες εκκλήσεις που απηύθυναν οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων των κρατών-μελών της Ε.Ε. και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην Επιτροπή για να αναλάβει δράση για την περαιτέρω προώθηση της ποιοτικής ναυτιλίας.

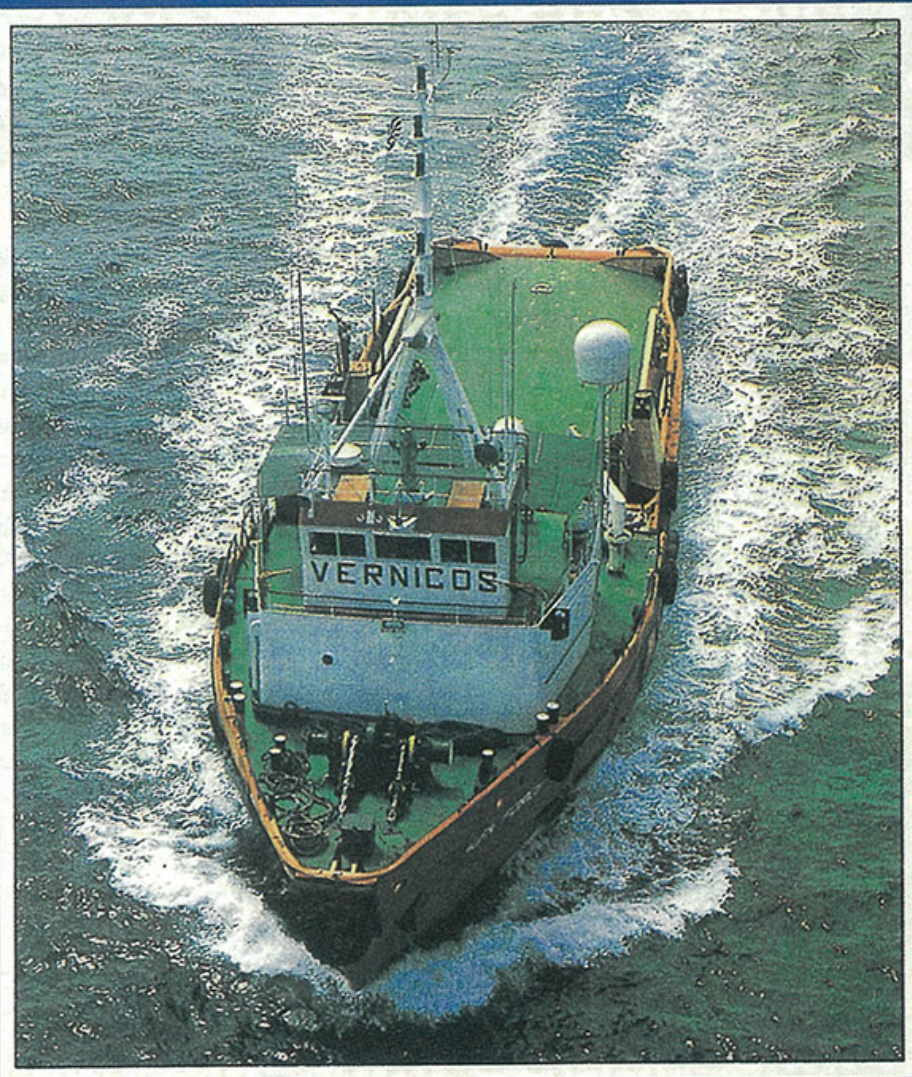
Νομοθετικές προτάσεις

Αξίζει να αναφερθούμε σε ορισμένες από αυτές τις νομοθετικές προτάσεις. Η πρόταση σχετικά με το κράτος της σημαίας αναμένεται να εξασφαλίσει την εφαρμογή των προτύπων, τα οποία προβλέπονται από τον κώδικα και το σύστημα ελέγχου του κράτους σημαίας που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ), εκ μέρους των διοικητικών αρχών των κρατών-μελών που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο των διεθνών προτύπων ασφάλειας σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Η πρόταση σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα εισάγει αρχές οι οποίες θα μεταρρυθμίσουν ριζικά το καθεστώς του ελέγχου από το κράτος λιμένα, κάτι το οποίο θα ωφελήσει όσους τηρούν τους διεθνείς κανόνες και το σύστημα ελέγχου του ΔΝΟ. Επιδιώκει να αντικαταστήσει την τρέχουσα απαίτηση να ελέγχεται από τα κράτη-



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 210 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 210 42 92 200

DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR YOUR SAFETY AT SEA



μέλη το 25% των εισερχόμενων πλοίων, με κοινοτικό στόχο να ελέγχεται πλέον το 100% των πλοίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο!

Όσον αφορά την ευθύνη, η Επιτροπή προτείνει να ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο η Σύμβαση των Αθηνών του 2002, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το σύστημα προστασίας που προβλέπεται από την εν λόγω σύμβαση θα ωφελήσει το σύνολο των επιβατών των πλοίων της Ε.Ε., συμπεριλαμβανομένων των επιβατών πλοίων που εκτελούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Προτείναμε επίσης την ενσωμάτωση των διατάξεων της σύμβασης LLMC του 1996 σε μία οδηγία και ζητούμε από το σύνολο των κρατών-μελών να την κυρώσουν.

Με στόχο την καταπολέμηση της ναυτιλίας που δεν πληροί τα σχετικά διεθνή πρότυπα, την κατοχύρωση της ασφαλούς μεταφοράς των επιβατών και την προστασία των δικαιωμάτων τους, την πρόληψη της ρύπανσης και την παροχή διεθνών ενιαίων και ισότιμων όρων ανταγωνισμού στους κοινοτικούς εφοπλιστές οι οποίοι προσφέρουν υπηρεσίες ποιότητας, πιστεύω ότι με την εν λόγω δέσμη μέτρων θα είμαστε σε θέση να επιτύχουμε το στόχο μας! Η δέσμη μέτρων που προωθεί πολύ τις διεθνείς συμβάσεις και προτάσεις του ΔΝΟ εξετάζεται επί του παρόντος από το Συμβούλιο και προσεχώς θα εξετασθεί και από το Κοινοβούλιο. Προσδοκώ ότι θα εγκριθεί και θα τεθεί αποτελεσματικά σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατόν.

Δεν μπορεί κανείς να αντιμετωπίσει τις εν λόγω πρωτοβουλίες μεμονωμένα. Εάν δεν επιβληθεί κατάλληλη η εφαρμογή τους, θα ήταν περιορισμένης χρησιμότητας. Η επιβολή των κοινοτικών κανόνων ανήκει στην πρωταρχική αρμοδιότητα των κρατών-μελών, αλλά η Επιτρο-

πή έχει την υποχρέωση βάσει των συνθηκών να παρακολουθεί πόσο καλά ανταπεξέρχονται τα κράτη-μέλη στα καθήκοντά τους.

Το σημαντικό καθήκον του EMSA

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), ο οποίος ιδρύθηκε το 2002, ως τον ακρογωνιαίο λίθο της κοινοτικής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ένα από τα σημαντικότερα καθήκοντα του Οργανισμού αυτού είναι να επικουρεί την Επιτροπή στο έργο της παρακολούθησης της εφαρμογής του κοινοτικού κεκτημένου, και για το σκοπό αυτό το εξειδικευμένο προσωπικό του Οργανισμού διενεργεί επισκέψεις και ελέγχους στα κράτη-μέλη, στους νηογνώμονες και ακόμη στις τρίτες χώρες όσον αφορά την τήρηση των διεθνών κανόνων STCW - (εκπαίδευσης).

Ο Οργανισμός έχει επίσης καθήκον να βοηθά τα κράτη-μέλη σε ό,τι αφορά την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στην πράξη, διοργανώνοντας κατάλληλες δραστηριότητες κατάρτισης και προάγοντας τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών στην Κοινότητα.

Δεν θα μπορούσα να ολοκληρώσω την αναφορά μου στο ρόλο του EMSA χωρίς να αναφερθώ σε ένα σημαντικό επιχειρησιακό καθήκον που του ανατέθηκε το 2004. Το καθήκον αυτό είναι να βοηθά, όταν του ζητείται, με μέσα αντιρρύπανσης (ειδικά πλοία και εξοπλισμό) τα κράτη-μέλη που πλήττονται από ρύπανση που προκαλείται από πλοία. Ο Οργανισμός έχει λάβει επί του παρόντος μέτρα για την παρουσία πλοίων αντιμετώπισης της ρύπανσης, τα οποία βρίσκονται σε κατάσταση επιφυλακής στις τρεις κύριες θαλάσσιες περιοχές της Κοινότητας, ενώ έχουν ανακοινωθεί περαιτέρω συμβάσεις για το τρέχον έτος, ιδίως για τη Μεσόγειο. Κάνω έκκληση στις ελληνικές εταιρείες να ανταποκριθούν στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για κάλυψη επίσης και της Ανατολικής Μεσογείου.

Τρίτη προτεραιότητα: Οι ναυτικοί μας.

Οι επαγγελματίες του ναυτιλιακού κλάδου, που αποτελούν έναν από τους βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας και φυσικά της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η αυξανόμενη έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών (κυρίως αξιωματικών) και η μείωση της ναυτι-

λιακής τεχνογνωσίας αποτελούν πραγματική απειλή, όχι μόνο για τα ίδια τα ναυτικά επαγγέλματα αλλά και για το σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου. Η Επιτροπή εκφράζει την έντονη ανησυχία της για τις επιπτώσεις αυτής της κατάστασης στο μέλλον του ναυτιλιακού τομέα της Ε.Ε.. Τα τελευταία χρόνια, η Επιτροπή έχει λάβει ειδικά μέτρα με σκοπό να συμβάλει στην αντιστροφή της εν λόγω τάσης, π.χ. με μέτρα κοινής αναγνώρισης των διπλωμάτων μεταξύ χωρών-μελών και με την εκστρατεία ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης με στόχο να προσελκύσει περισσότερα άτομα στα ναυτικά επαγγέλματα.

Το Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών εξέτασε επίσης το ζήτημα αυτό τον περασμένο Δεκέμβριο και εξέδωσε ειδικά συμπεράσματα με στόχο την κατοχύρωση και την προώθηση των θέσεων απασχόλησης στα ναυτικά επαγγέλματα. Ελπίζω ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και ειδικά οι πλοιοκτήτες θα λάβουν μέρος στον εν λόγω αγώνα, προκειμένου να διατηρηθεί ένα επαρκές εργατικό δυναμικό στην Ευρώπη.

Η Επιτροπή πιστεύει ακλόνητα ότι είναι απαραίτητο να αλλάξει η προσέγγιση των κοινωνικών ζητημάτων του κλάδου, κατά τρόπο ώστε να αποκατασταθεί άπαξ και διά παντός το κοινωνικό γόητρο που διέθετε παλαιότερα το ναυτικό επάγγελμα και να διατηρηθεί ένα εργατικό δυναμικό με κατάλληλη προσόντα για να εξασφαλισθεί η ευημερία και η ποιότητα του ναυτιλιακού κλάδου στην Ευρώπη. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις που ασκούνται στο ναυτιλιακό κλάδο δεν θα πρέπει να μειώσουν την προθυμία των Ευρωπαίων πλοιοκτητών να προσφέρουν ελκυστικές θέσεις απασχόλησης και επίπεδα αποδοχών για τους Ευρωπαίους ναυτικούς.

Μέτρα για τη μείωση των Ευρωπαίων ναυτικών

Ανεξάρτητα από την ανησυχητική μείωση του αριθμού των Ευρωπαίων ναυτικών, πιστεύω ότι θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση στην «ποιότητα». Μπορούν να «δημιουργηθούν» ικανοί ναυτικοί με μεγάλο βαθμό ειδικείας μόνο μέσω επαρκούς και κατάλληλης κατάρτισης. Η υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία εξασφαλίζει την κατάρτιση των ευρωπαϊκών αλλά και απαιτεί το ίδιο και από τα μη ευρωπαϊκά πληρώματα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θα δι-



AROUND THE WORLD

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY IS WITHIN YOUR REACH

Visit us at Posidonia 2006 Booth #626

THE CHOICE IS YOURS

INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

Maritime and Corporate Services

GREECE

47-49 Akti Miaouli Street

Livanos Building, 8th Floor

185 36 Piraeus, Greece

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

Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

Dalian | Ft. Lauderdale | Hong Kong | London | New York | Piraeus
Shanghai | Singapore | Tokyo | Washington, DC/Reston | Zurich

www.register-iri.com





στάσει να χρησιμοποιήσει τις αρμοδιότητές της για να επιβάλει τη σχετική κοινοτική νομοθεσία και να προτείνει νέα μέτρα αν χρειαστεί. Επιπλέον, καταβάλλουμε σημαντικές προσπάθειες ώστε να διασφαλίσουμε τα κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών και να τους εξασφαλίσουμε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης.

Η πρόσφατη έκδοση της ενοποιημένης σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση, αν και η ουσιαστική πρόκληση είναι να εξασφαλισθεί η επικύρωση και η ταχεία έναρξη ισχύος των νέων αυτών κανόνων. Η Επιτροπή προτίθεται να εκδώσει, εντός του έτους, ανακοίνωση στην οποία θα εξετάζει την ενσωμάτωση της εν λόγω σύμβασης στην κοινοτική νομοθεσία, πιθανώς μέσω μιας συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων.

Τέταρτη προτεραιότητα: Η ενίσχυση της θέσεως της Κοινότητας στους διεθνείς οργανισμούς για τη διασφάλιση των συμφερόντων της ναυτιλίας της.

Θα ήθελα να τονίσω για μία ακόμη φορά ότι η Επιτροπή δίνει μεγάλη σημασία σε ένα παγκόσμιο κανονιστικό πλαίσιο για τον τομέα της ναυτιλίας και φυσικά στον εξέχοντα ρόλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Πιστεύω, ωστόσο, ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα συμφέροντα της Κοινότητας απαιτούν αυστηρότερους κανόνες (π.χ. επιβατηγά πλοία, εσωτερικές μεταφορές κ.λπ.). Η Επιτροπή διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνώς εγκεκριμένων προδιαγραφών και προτύπων στην Ε.Ε. και θα συνεχίσει να επιδιώκει μεγαλύτερη προβολή της Ε.Ε. στα διεθνή φόρα. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα πρέπει να

αναθεωρηθεί το καθεστώς συμμετοχής της Ε.Ε. στα φόρα αυτά, λαμβάνοντας υπόψη ότι, σε πολλές περιπτώσεις, τα υπό εξέταση ζητήματα εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Το ζήτημα της προσχώρησης της Κοινότητας στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) πρέπει να εξετασθεί με βάση τη σχετική σύσταση της Επιτροπής του 2002 όπου τα κράτη-μέλη κρατούν και το λόγο τους και την ψήφο τους. Υπάρχει δυστυχώς πολλή παραπληροφόρηση για το θέμα αυτό, κυρίως όσον αφορά «τη φήμιση των χωρών-μελών στην έκφραση των απόψεών τους». Αντίθετα, όπου τα θέματα είναι καινούργια ο πλουραλισμός των τεχνικών θέσεων είναι πολύ χρήσιμος. Όπου όμως υπάρχει ήδη κοινοτικό κεκτημένο -συμφωνημένη νομοθεσία-, οι συνθήκες απαιτούν την τήρηση των κανόνων και την έκφραση κοινών θέσεων. Η Ελλάδα με την τεχνονομία της, με την εμπειρία της και με τη ναυτιλιακή ισχύ της μέσα στην Ένωση μπορεί και πρέπει να παίξει τον ικανό καπετάνιο της Ευρώπης των «25» σήμερα, των «27» αύριο...

Της Ευρώπης που συνεχώς εξελίσσεται, με την εξωτερική της διάσταση συνέχεια να ενισχύεται στο διεθνές επίπεδο. Με άλλα λόγια: «Πάνω στο πλοίο σε ηγετικό ρόλο για την πορεία του και όχι στη βάρκα κόντρα στο ρεύμα».

Τελικά, μερικά λόγια για την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική πολιτική για τη θάλασσα (Πράσινη Βίβλος για τη ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας) και τη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές.

Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω δύο πολύ σημαντικά έγγραφα πολιτικής που εκπονεί επί του παρόντος η Επιτροπή, τα οποία σύντομα θα υποβληθούν στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο: Κατ' αρχάς, μια ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής για τις μεταφορές που εκδόθηκε το 2001. Δεύτερον, μια Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική πολιτική για τη θάλασσα, που ετοιμάζεται από μια ειδική ομάδα εργασίας που διευθύνεται από τον επίτροπο κ. Borg με την εμπλοκή όλων των αρμόδιων υπηρεσιών της Επιτροπής, μια και καλύπτει όλα τα θέματα και τις πολιτικές σχετικά με τη θάλασσα ως πηγή πλούτου και υγείας για τους συμπολίτες μας. Επ' ευκαιρία θα ήθελα να πω ότι ο τίτλος στα ελληνικά «για μια ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας» δίνει πολλές πα-

ρερμηνείες, καθώς πολλοί θεωρούν ότι είναι για τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό είναι λάθος. Αντίθετα, το κείμενο θα προσφέρει τη δυνατότητα να τεθούν ερωτήματα και να ανοιχθούν συζητήσεις σχετικά με ζητήματα που αποτελούν προκλήσεις, μεταξύ άλλων και της ναυτιλίας, όπως η δημιουργία στην Ε.Ε. ενός κοινού ευρωπαϊκού ναυτιλιακού χώρου - πολύ σημαντικού για την προώθηση της ενδοκοινοτικής ναυτιλίας και της ανταγωνιστικής της θέσης έναντι των οδικών ιδίων μεταφορών, ενός εθελοντικού ευρωπαϊκού νηολογίου ή ακόμη μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής.

Το τελευταίο αυτό σημείο εξετάζεται ήδη από την Επιτροπή, η οποία κλήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να υποβάλει, πριν από τα τέλη του 2006, μια μελέτη σκοπιμότητας σχετικά με τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής.

Η μελέτη αυτή θα πρέπει να εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο οι εκτελεστικές αρχές λειτουργούν σήμερα στα κράτη-μέλη και να περιλαμβάνει ανάλυση κόστους/οφέλους για τη δημιουργία ενός τέτοιου φορέα.

Οι εργασίες σχετικά με τις δύο Βίβλους αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός των επόμενων εβδομάδων και ελπίζω και πιστεύω ότι θα οδηγήσουν σε ανοικτούς και εποικοδομητικούς διαλόγους με όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, καθώς και σε νέες πρωτοβουλίες και προτάσεις προκειμένου να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο ο ναυτιλιακός τομέας στην Ε.Ε.

Συμπέρασμα

Ολοκληρώνοντας, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να επαναλάβω ότι η Επιτροπή έχει πλήρη επίγνωση της σπουδαιότητας του τομέα των θαλασσίων μεταφορών και της ναυτιλίας για την οικονομία και την ευημερία της Ε.Ε. Καταβάλλουμε σημαντικές προσπάθειες προκειμένου να εξασφαλίσουμε το καλύτερο πλαίσιο συνθηκών και ενιαίους κανόνες γι' αυτόν το θεμελιώδες σημασιώδη τομέα.

Ελπίζω και προσδοκώ πως οι νέες πρωτοβουλίες της Επιτροπής θα ληφθούν υπόψη από τους Ευρωπαίους πολιτικούς ιθύνοντες και θα έχουν την υποστήριξη του ναυτιλιακού κλάδου, των φορτωτών και των μεταφορέων. Τέλος, πιστεύω ότι οι προσπάθειές μας θα οδηγήσουν σε ασφαλέστερες θάλασσες και σε έναν ισχυρότερο και ανταγωνιστικότερο ναυτιλιακό κλάδο! ☺

TOW MAR

Towage & Marine Assistance UAB



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

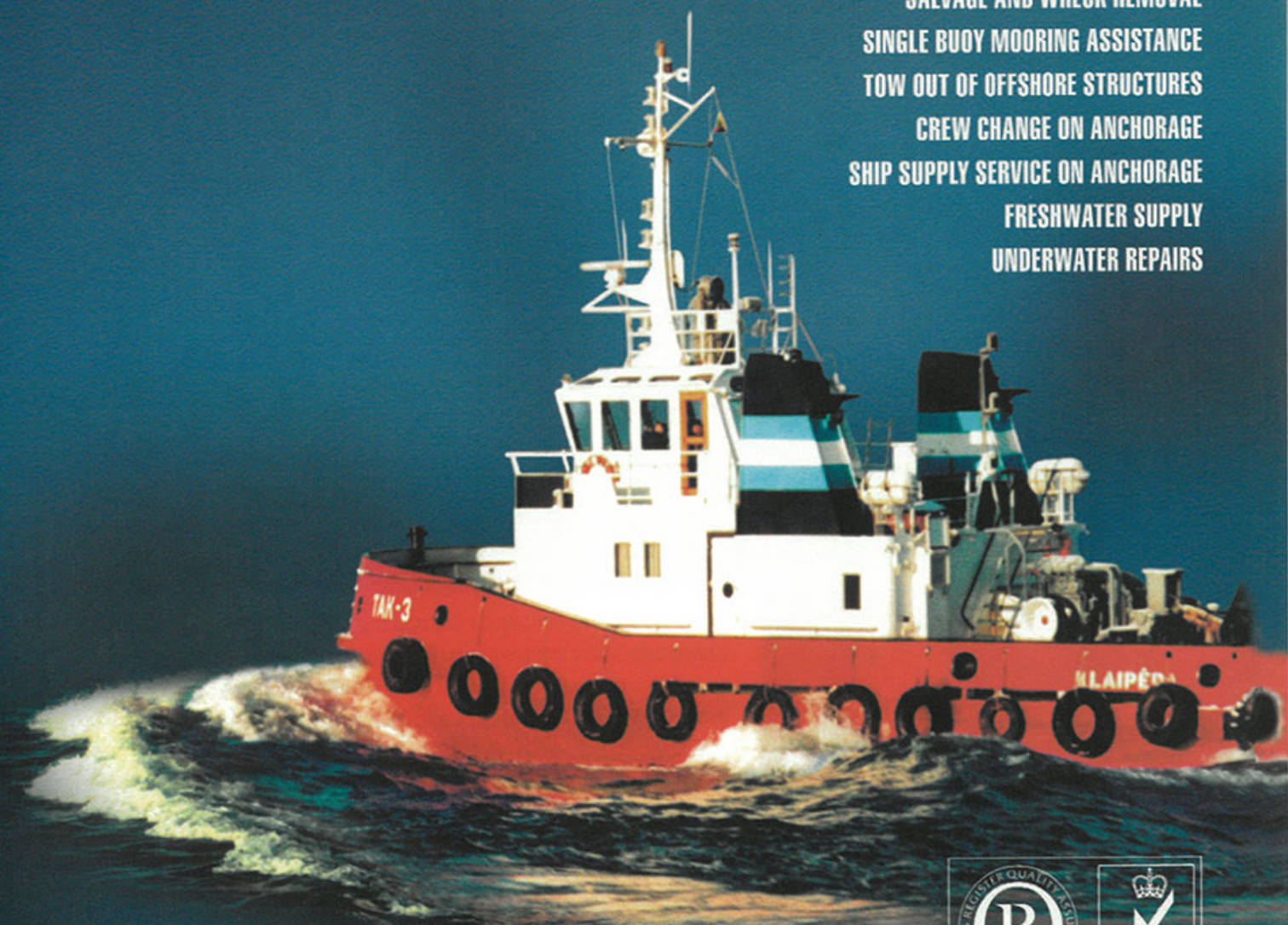
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

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





1/ Ο αντιπρόεδρος της Intercargo Ιω. Πλατσιδάκης με τον Ηλ. Μπίσια και την Ειρήνη Νταϊφά (Stavros Daifas Marine Enterprises S.A.) **2/** Ο Ευάγγελος Ζούππας με τον επ. αρχηγό Λ.Σ. Χρ. Ντούνη και τον Ιω. Πολυχρονόπουλο **3/** Ο τ. υπουργός Παν. Δελημήτσος με το δικηγόρο Ιω. Δρυλλεράκη **4/** Ο Δημ. Καπαϊτζής, η Τζ. Πουρνάρα και ο επ. αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου Χαρ. Γεωργακόπουλος **5/** Ο καθηγητής Κων. Γκιζιάκης **6/** Ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευ. Κούζιλος, ο κατ. Λεων. Γκίκας και η Λίζα Μαρέλου **7/** Ο δικηγόρος Νικ. Σκορίνης **8/** Ο δικηγόρος Χρ. Μούλιος **9/** Οι ευρωβουλευτές Ρ. Κράτσα και Ν. Σηφουνάκης με τους Γ. Βερνίκο και Γ. Μελισσινό **10/** Ο Ιω. Κατσίκης **11/** Οι Ιω. Τζαβάρας και Χρ. Παπαγεωργάκης, διευθυντής ΕΕΜΦΠ **12/** Οι Ευ. Κούζιλος, Ιω. Τζωάννος και Μιλτ. Βαρβιτσιώτης **13/** Ο τ. ευρωβουλευτής Ιω. Μαρίνος **14/** Ο καθηγητής Ιω. Τζωάννος, γενικός γραμματέας YEN με τον Γ. Γράτσο, πρόεδρο του ΝΕΕ **15/** Ο αρχηγός Λ.Σ. αντιναύαρχος Ηλίας Σιωινίδης



16



18



19



17



20



21



22



23

16/ Ο ναυπηγός Δημ. Καπαϊτζής, η ευρωβουλευτής Ρ. Κράτσα και ο Εμμ. Βορδώνης, πρόεδρος ελληνικού forum Intertanko **17/** Ο τ. ευρωβουλευτής Π. Σαρλής **18/** Οι Γ. Μπίσιος και Κων. Στεφανόπουλος (Pontoporia Offshore Ltd) **19/** Ο τ. πρόεδρος ΟΛΕ, Στ. Γαϊτανάρος **20/** Η Γαρ. Κυριακούλη (Kiriakoulis Mediterranean) και ο Αθ. Καβούκας (Transmar Shipping Com. S.A.) **21/** Ο αντιπρόεδρος της Moundreas Company S.A. Γ. Μπάνος **22/** Ο βουλευτής της Ν.Δ. Μιλτ. Βαρβιτσιώτης με τον capt. Δημήτρη Μπεζαντάκο, managing director Navigator **23/** Οι Στάθης Δουραμάνος και Πάνος Μωραϊτης της Gnomon Marine Ltd



9 10



11



12



13

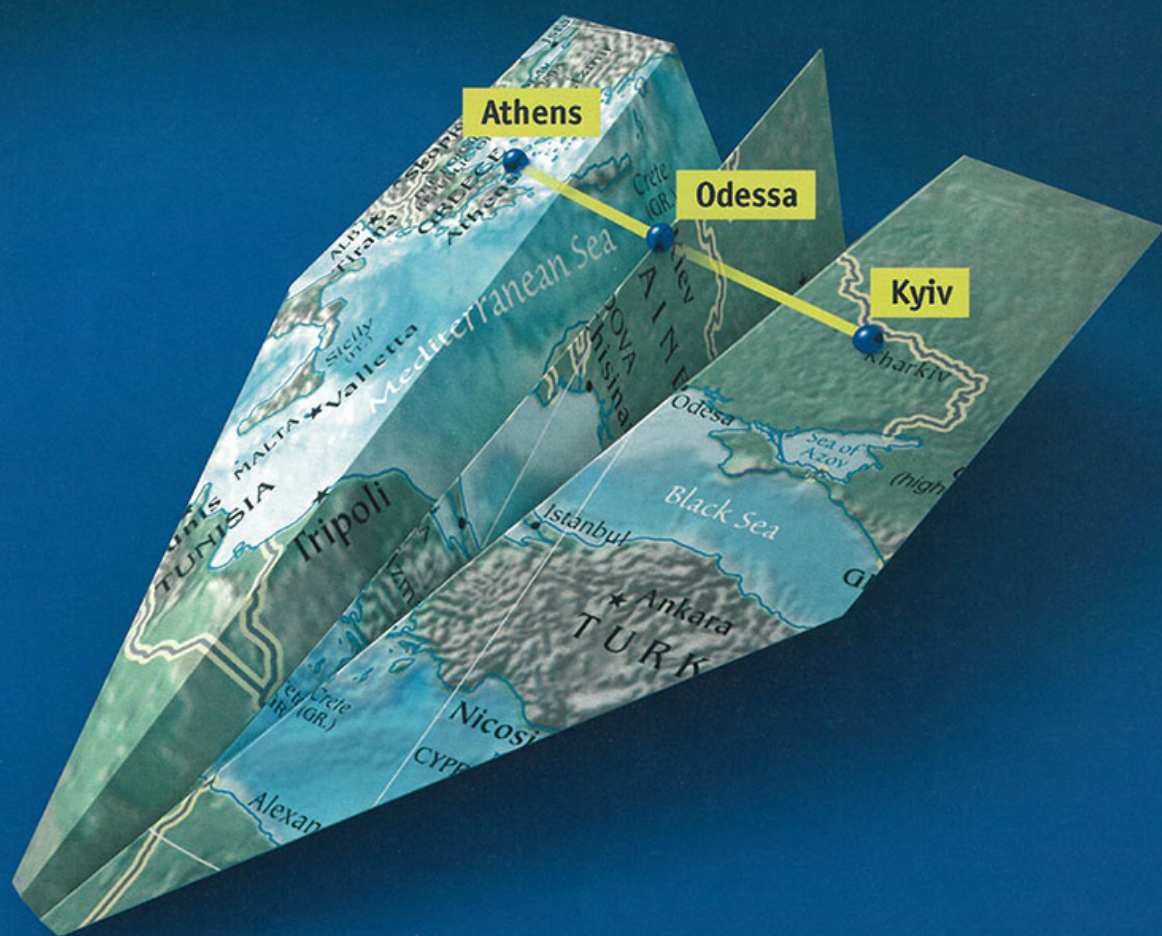


14



15

..... Directly. Via Odessa.



NEW DIRECT FLIGHTS FROM KIEV TO:
DELHI, BEIJING, BANGKOK, NAPLES, HAMBURG, BIRMINGHAM
SPECIAL SEAMEN FARES.

АероСвіт  **AeroSvit**
УКРАЇНСЬКІ АВІАЛІНІЇ UKRAINIAN AIRLINES

Address: 36-38 Syngrou Ave., Athens - Greece, Tel.: (+30) 210 92 10 710, Fax: (+30) 210 92 43 300
Athens International Airport: Tel.: (+30) 210 35 34 020, Fax: (+30) 210 353 29 75



24



25



26



27



28



29



30



31



32



33



34

- 24/ Ο Ιω. Φαράκλας, International editor με την Μαρία Κουλιγκά (Trinity Marine Services)
 25/ Ο Τ. Μηλιώτης (της TWA) 26/ Η Βίκυ Μηλιά (Navarino Telecom) με τον Χρ. Καπάνταη
 27/ Ο διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε. Φ. Καραμήτσος με τον πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Στυλ. Σαρρή 28/ Ο Αθ. Ωρολογάς (Oromaris Inc)
 29/ Ο Γ. Γεωργόπουλος (G. Georgopoulos Maritime Co. Ltd) με τη σύζυγό του
 30/ Ο Αλ. Τουρκολιάς, πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας 31/ Ο δικηγόρος Γ. Τσάκωνας 32/ Οι Μαρίνα Παπαδοπούλου (AVIN International) και Ιω. Μπίσια 33/ Ο Β. Παπαγεωργίου (Deputy Manager Tsakos Group)
 34/ Οι Χαρ. Βοζίκης και Ιω. Κωστόπουλος, επ. πρόεδροι Εφετών



35



36



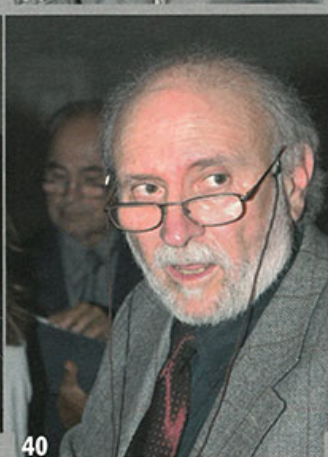
37



38



39



40



41



42



43



44



45



46



47

35/ Οι Γ. και Ηλ. Μπίσιες με την Ειρήνη Νταϊφά (Stavros Daifas Marine Enterprises S.A.)
36/ Ο πρόεδρος των Hellenic Shipbrokers Association Ιω. Παχούλης **37/** Ο Γ. Μπίσιας υποδέχεται τον πρόεδρο του NEE Γ. Γράτσο **38/** Η Κ. Λυριντζή (K.C. Lyrintzis Group) με τον Ηλία Μπίσια
39/ Οι Μαρία Χριστίνα Κτιστάκη, Ιω. Μπίσια και Ειρ. Νοτιά **40/** Ο capt. Δημ. Σπυριδάκης, γενικός διευθυντής Eurogroup **41/** Ο πλοίαρχος Λ.Σ. Αλ. Καρκαντζός **42/** Ο Βασ. Μείντάσης
43/ Ο Ιω. Πολυχρονόπουλος, Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος & πρόεδρος ΒΙΠΑΣ, με τον Νικ. Καβαλλιέρο, διευθυντή ΕΕΑ **44/** Η Άννη Τσεργά (Sirios Shipmanagement)
45/ Οι Δημ. Τζουβέλης και Ιω. Δρυλλεράκης **46/** Η Γιάννα Πενθερουδάκη (Cosmos Shipping Co. S.A.) **47/** Η Ειρήνη Βερώνη (Marispond [Hellas] Inc)



48/ Οι Ηλ. Μπίσιας, Γβο Κρητικός, Αλ. Αθανασιάδης **49/** Ο Μιχ. Σαρλής **50/** Ο καθηγητής του ΕΜΠ και συντονιστής της ημερίδας Χαρ. Ψαραύτης
51/ Ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Γ. Γιαννημάρας με τον Φ. Καραμήτσο **52/** Ο πρέσβυς ε.τ. Κ. Τσώκος **53/** Ο Στ. Κεχρής, αντιναύαρχος (ε.α.) Π.Ν.
54/ Ο Χριστόφορος Βογιατζόγλου, επ. πρόεδρος Εφετών **55/** Ο Ν. Τραυλός (Neptune Shipping Agencies)
56/ Ο Θόδ. Πιτσιρίκος (Kimi S.A.) με την Ιωάννα Μπίσια



η πρώτη επιλογή για ναυτικούς προορισμούς



Του Γ. Μπάνου

Αντιπρόεδρου της George Moundreas
Company S.A.



ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΤΟΠΟΥΣ ΟΠΟΥ ΓΕΝΝΩΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα)

Όπως θα διαπιστώσει στη συνέχεια ο αναγνώστης, ο τίτλος και ο υπότιτλος του ανά χείρας άρθρου πρακτικά συμπίπτουν αναφερόμενοι και οι δύο στον ίδιο χώρο.

Από μια όλως πρόχειρη αναδίφηση στα σχετικά αρχεία της εταιρείας μας (George Moundreas & Company, S.A.) και -για χάρη της απλότητας- με στρογγυλοποιημένους αριθμούς, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές στις τρεις μνημονευόμενες χώρες τελούν υπό παραγγελία τα εξής πλοία:

Τύπος πλοίου	Κορέα		Ιαπωνία		Κίνα	
	Αριθμ./DWT(m)		Αριθμ./DWT(m)		Αριθμ./DWT(m)	
Γενικού φορτίου	15	0,18	70	1,00	124	1,20
Εμπορευματοκιβωτίων	430	28,10	80	5,10	264	7,80
Δεξαμενόπλοια*	660	50,12	350	26,50	320	19,00
Χύδην φορτίου	30	2,40	510	44,50	182	16,00
Ro-Ro	25	0,50	100	1,50	14	0,15
Σύνολο	1.160	81,30	1.110	78,60	904	44,15
Γενικό σύνολο: 3.174 πλοία - 204.050.000 DWT.						

Παντός τύπου, περιλαμβανομένων και LNG/LPG

Για χάρη σύγκρισης, ο παγκόσμιος αριθμός και όγκος (DWT) παραγγελιών φτάνει τα 4.400 πλοία των 230.000.000 DWT. Οι τρεις χώρες καλύ-

πτουν, δηλαδή, κάτι γύρω στα 72% σε όρους αριθμού μονάδων και 88,6% σε όρους DWT. Ποσοστά που, όχι απλώς καταδεικνύουν τη συντριπτικά μεγάλη μερίδα που αντιστοιχεί στις εν λόγω 3 χώρες, αλλά, συγχρόνως, αποκαλύπτουν και τη διαφορά τύπων και μεγεθών, με τα πλοία μεγάλου DWT να ανήκουν σε εκείνες.

Η περιδιάβαση, λοιπόν, στην Άπω Ανατολή εκ των πραγμάτων αποτελεί θεώρηση του συνόλου σχεδόν του παγκόσμιου ναυπηγικού γίγνεσθαι, κάτι που αν για το μέσο Ευρωπαίο ή Αμερικανό έχει σχετική ισχύ, για εμάς τους Έλληνες, που το ενδιαφέρον μας εξικνείται στους τύπους και

μεγέθη του παραπάνω πίνακα, έχει απόλυτη αξία. Η μελέτη του εν λόγω χώρου, ως εκ τούτου, αποκτά τη σημασία της παγκοσμιοτήτας.

Όλοι εμείς, οι την Ιερουσαλήμ παροικούντες, ασφαλώς θυμόμαστε ότι, ιστορικά, εκείνη που άρχισε ήδη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και υπερείχε ήταν η Ιαπωνία. Η Κορέα ξεκίνησε στα μέσα του '70 ενώ μόλις 15 χρόνια μετράει η Κίνα σαν δύναμη υπερεθνικής σημασίας. Ήδη από τα μέσα του '90, μέσα από μάλλον αργές και κάπως βασανιστικές

διαδικασίες, η Κορέα «έκανε κεφάλι», σε μια στιγμή που η Κίνα βρισκόταν μόλις στο 5%. Όπως τα παραπάνω στοιχεία δηλώνουν, τα σημερινά ποσοστά της συμμετοχής μιας εκάστης χώρας στους παγκόσμιους στί-

βους είναι (περίπου):

Κορέα: 26,3% σε αριθμό πλοίων και 35,4% σε DWT.

Ιαπωνία: 25,2% και 34,2%, αντίστοιχα.

Κίνα: 20,5% και 19,2%.

Είμαι βέβαιος ότι άλλοι ερευνητές της αγοράς πιθανόν να παρουσιάσουν κάπως διαφορετικά ποσοστά. Ας ληφθεί όμως υπ' όψιν ότι τα στοιχεία επί των οποίων τέτοια συμπεράσματα στηρίζονται, συνεχώς μεταβάλλονται. Ότι πολλοί παράγοντες δεν αρέσκονται στην επίσημη αποκάλυψη των πεπραγμένων και ότι, τέλος, άλλα είναι τα αποτελέσματα έρευνας που περιλαμβάνει παντός τύπου πλοία (ρυμουλκά, oil-rigs κ.λπ.). Εμείς απλώς παραμείναμε σε ό,τι μας ενδιαφέρει.

Ποιες είναι τώρα οι παρατηρήσεις εκείνες που μας ενδιαφέρουν, που μας αφορούν;

Η πρώτη, σχεδόν οφθαλμοφανής, η συνεχής άνοδος της Κίνας. Σε όρους ναυπηγικής βιομηχανίας, η χώρα κυριολεκτικά ζει καταστάσεις κοσμογονίας. Από τα περίπου 30 ναυπηγεία που πριν από μερικά χρόνια καταγράφαμε σαν «σοβαρές» περιπτώσεις, τώρα μετράμε άνω των 80! Τα περισσότερα των οποίων εκ του μηδενός, πολλά από μια βιαστική ή όχι μετατροπή επιχειρήσεων κατασκευής τμημάτων σκάφους (blocks) ή διαλύσεων πλοίων σε κατασκευαστικές μονάδες. Νέες δεξαμενές κατασκευάζονται, εξαρτισμός εγκαθίσταται, κυριολεκτικά ρέουν χρήμα και εργασία. Για πρώτη φορά στη χώρα συζητείται σοβαρά πρόβλημα ανθρώπινου δυναμικού (human resources). Και ενώ οι γείτονες-ανταγωνιστές σχεδιάζουν την εγκατάσταση μονάδων κατασκευής blocks στην Κίνα χάριν οικονομίας, δεν αποκλείεται οι εξελίξεις να οδηγήσουν ΚΑΙ την Κίνα στην ανάθεση τέτοιων καθηκόντων σε τρίτες χώρες! Μέχρι πρότινος ήταν λίγο δύσκολο να γίνει δεκτό, τώρα σχεδόν όλοι αποδέχονται την ιδέα μιας Κίνας, πρώτης σε παγκόσμιους όρους έως το 2015!

Στην πλήρη σχεδόν έκφραση των σχετικών δυνατοτήτων της, η Κορέα ζει στιγμές μεγαλείου με τα μεγαλύτερα, πλέον εξειδικευμένου τύπου και μεγάλης προστιθέμενης αξίας πλοία στα βιβλία παραγγελιών των μεγάλων ναυπηγικών μονάδων της. Όμοια με την Κίνα, παρατηρούμε και εδώ το φαινόμενο της ανέλιξης των μικροτέρων σε μέγεθος και οικονομική επιφάνεια μονάδων της που καλύπτουν ό,τι οι «μεγάλοι» δεν θέλουν να κάνουν (bulkcarriers και πλοία rapamax και κάτω), αν και η επικέντρωση στα μικρά δεξαμενόπλοια έχει κυριολεκτικά διώξει από τη χώρα το bulkcarrier, που έτσι «μετανάστευσε» στην Κίνα. Εξέλιξη μάλλον «επικίνδυνη» για τη χώρα, αφού μια στροφή του εφοπλιστικού παράγοντα, του με την καλή έννοια του όρου- κατ' εξοχήν συντηρητικού στοιχείου, μοιραία οδηγεί σε προσκόλληση στον καινούργιο τόπο και οριστική ίσως απομάκρυνση από τον παλαιό.

Παρά την άκρα εκλεκτικότητα στην επιλογή πελατείας, το σχετικά υψηλό κόστος, τις μάλλον «λιτές» τεχνικές προδιαγραφές και το ιδιόρρυθμο σύστημα επίβλεψης της κατασκευής, η Ιαπωνία, χωρίς στην υψηλή ζήτηση των καιρών μας, έχει να επιδείξει πλούσιο βιβλίο παραγγελιών και

σπουδαίες επιδόσεις που δικαιολογούν τη φήμη της ως προεξάρχουσα ναυπηγικής χώρας. Η μακρά παράδοση και ο επαγγελματισμός των στελεχών της θεμελιώνουν σπάνια αξιοπιστία, που εν πολλοίς αναιρεί τα τυχόν αρνητικά στοιχεία.

Σαν σε επίλογο, δεν μπορεί κανείς παρά να σημειώσει με ανάμικτα αισθήματα τον υπερβολικά μικρό αριθμό των χωρών που επιτυχώς επιδίδονται στην κατασκευή πλοίων και έχουν ουσιαστικά κυριεύσει τον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο. Φαίνεται ότι ποσοτικά και ποιοτικά, προς το παρόν, επαρκούν ώστε να καλύπτουν τις παγκόσμιες ανάγκες. Έτσι, το ερώτημα «who's next?» μπορεί να περιμένει την απάντηση για κάποιο χρόνο. Μερικοί μιλούν για το Βιετνάμ. Ίσως είναι λίγο ενωρίς να το σχολιάσουμε...

Αποπειραθήκαμε μια σύντομη, «από αεροπλάνο», θα έλεγα, περιδιάβαση στο χώρο της Άπω Ανατολής, εκεί όπου διαμορφώνεται ο μελλοντικός κεντρικός πυρήνας της παγκόσμιας οικονομίας. Για τα επιμέρους στοιχεία που συναποτελούν το φαινόμενο πολλά μπορεί, βεβαίως, να λεχθούν. Και είναι πολύ ενδιαφέροντα... ☺

Specialists in the design and manufacture of high quality
Tank Washing Machines, Gas Freeing Fans,
Oily Water Separators and Deck Equipment



globally focused on cleaner solutions



Marine Solutions:
Tank Cleaning Machines ■ Gas Freeing Fans
Oily Water Separators ■ MEPC 107/49 ■ Deck Equipment ■ Ejectors
Full Design Service ■ Shadow Drawing ■ Quality OEM Spares
Rental Equipment ■ Worldwide Network of Agents & Stockholding Points

For more information on Victor Marine and its product range please visit our sales department on:
Victor Pyrate Limited ■ Arisdale Avenue ■ South Ockendon
Essex ■ RM15 5DP ■ England

Telephone : +44 (0)1708 856121 ■ Facsimile : +44 (0)1708 857366
Email : info@victorpyrate.com ■ Website : www.victorpyrate.com



Του Ted Πετρόπουλου, Petrofin S.A.

Η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση συνεχίζει την ανοδική της πορεία

Η Petrofin Bank Research® παρουσιάζει τα αποτελέσματα της ετήσιας έρευνας των τραπεζικών χαρτοφυλακίων που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία. Τα στοιχεία των τραπεζών αφορούν το τέλος του έτους 2005.

Φέτος, όπως και κάθε χρόνο από τότε που άρχισε η έρευνά μας (2001), παρατηρούμε αύξηση στα ελληνικά χαρτοφυλάκια των ναυτιλιακών τραπεζών. Η αύξηση αυτή για το έτος 2005 είναι της τάξης του 11,62%. Το συνολικό χαρτοφυλάκιο σημείωσε άνοδο από \$32,353 δισ. στο εντυπωσιακό ποσό των \$36,112 δισ. Στο Γράφημα 1 φαίνεται η εξέλιξη της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας από το 2001.

Ο όγκος του χαρτοφυλακίου μεγάλωσε καθώς άρχισαν να παραλαμβάνονται τα νεότευκτα πλοία και να εξασφαλίζεται η χρηματοδότησή τους. Παρ' όλο που στη διάρκεια της ίδιας περιόδου του 2005 υπήρξε μια σχετική πτώση των ναύλων, οι αξίες των πλοίων δεν ακολούθησαν με ανάλογη πτώση, κάτι το οποίο είναι ένα σύνηθες φαινόμενο. Είναι εμφανές ότι κάθε δάνειο είναι βασισμένο σε αξίες πλοίων οι οποίες εξακολουθούν να είναι πολλαπλάσιες των τιμών που ίσχυαν πριν από δύο χρόνια. Οι τράπεζες θέλουν να δώσουν δάνεια σε πελάτες με ρευστότητα που

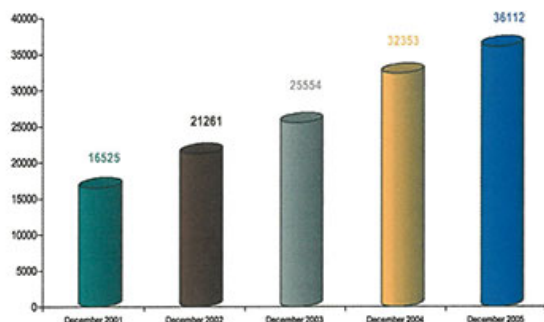
ψάχνουν χρηματοδότηση για νέο σε ηλικία τονάζ παρ' όλο που οι τιμές είναι ψηλά. Όπου μπορούν ζητούν αυξημένη αποπληρωμή του δανείου τον πρώτο καιρό, για ασφάλεια.

Στον παρακάτω Πίνακα 1 βλέπουμε την ολική ανάπτυξη της ελληνικής χρηματοδότησης κατανεμημένη σε 3 κατηγορίες των τραπεζών, ελληνικές, διεθνείς με ελληνική παρουσία και διεθνείς χωρίς ελληνική παρουσία.

Πίνακας 1: Εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης

	Ελληνικό ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο σε US\$ δισ. - 31 Δεκ. 2005	Ποσοστό αύξησης μεταξύ Δεκεμβρίου 2001 και 2005 Δεκεμβρίου 2004 και Δεκεμβρίου 2005	Ποσοστό αύξησης στη διάρκεια 12 μηνών μεταξύ	Μέσος όρος ετήσιας αύξησης από το 2001
Διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία	19.450	177,16%	40,2%	29,03%
Διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία	10.049	63%	-16,74%	12,99%
Ελληνικές τράπεζες	6.523	97%	2,82%	18,48%
Σύνολο	36.112	118,53%	11,62%	21,58%

Graph 1 Total of Bank Portfolios available to Greek shipping - growth since 2001 in US\$m



April 2006

Piraeus Bank Research ©

Η ασυνήθιστη μείωση χαρτοφυλακίου που σημείωσαν οι τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία οφείλεται στο ότι η Deutsche Schiffsbank με το σημαντικότερο χαρτοφυλάκιό της (\$3,4 δισ.) μεταφέρθηκε στις τράπεζες με ελληνική παρουσία καθώς άνοιξε γραφείο στην Ελλάδα. Επίσης οφείλεται και στη συγχώνευση της Vereins und Westbank με την HVB σε ένα κοινό χαρτοφυλάκιο διαχειριζόμενο από την Ελλάδα.

Αποτέλεσμα βέβαια αυτών των εσωτερικών ανακατατάξεων είναι και η εντυπωσιακή αύξηση του χαρτοφυλακίου των τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα (40,2%). Εάν η Deutsche Schiffsbank είχε παραμείνει στην προηγούμενη κατηγορία της, τότε όλος ο τομέας των διεθνών τραπεζών χωρίς ελληνική παρουσία θα είχε σημειώσει αύξηση κατά +11,4%!

Ανάλυση αποτελεσμάτων

Διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία

Στο Γράφημα 2 βλέπουμε ότι ο αριθμός των διεθνών τραπεζών με ελληνική παρουσία έχει αυξηθεί κατά δύο σε σύγκριση με πέρυσι. Αυτή η αύξηση οφείλεται σε αντιπροσώπευση στην Ελλάδα των Deutsche Schiffsbank και Natexis, που μεταφέρθηκαν σε αυτή την κατηγορία φέτος.

Για μια ακόμα φορά αυτές είναι οι τράπεζες με το μεγαλύτερο χαρτοφυλά-

κιο. Τα δάνειά τους αυξήθηκαν από US\$13,938 δισ. σε US\$19,450 δισ. φέτος.

Η κατηγορία των τραπεζών αυτών σημειώνει συνεχή και σταθερή άνοδο τα τελευταία 5 χρόνια. Στην πρώτη θέση παραμένει η Royal Bank of Scotland η οποία έχει ένα μέσον όρο ετήσιας αύξησης από το 2001 της τάξης του 32,85%. Η κατηγορία όλη έχει ένα ετήσιο ποσοστό αύξησης 29,03% (Πίνακας 4). Στον Πίνακα 4, επίσης, βλέπουμε ότι η τράπεζα με το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης χαρτοφυλακίου τους τελευταίους 12 μήνες είναι η Natexis (350%), η οποία έχει αναβαθμίσει σημαντικά την ελληνική της παρουσία μέσω της συνεργασίας της με την XRTC.

Διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία

Στο Γράφημα 3 βλέπουμε ότι ο αριθμός των τραπεζών αυτής της κατηγορίας έχει μειωθεί από 27 σε 15. Οι λόγοι γι' αυτή τη μείωση συζητούνται παρακάτω. Αυτή η μείωση συνοδεύεται και από μείωση του χαρτοφυλακίου, από US\$12,07 δισ. σε US\$10,049 δισ. την οποία αναφέραμε στην ανάλυση του Πίνακα 1 ανωτέρω (κύριος λόγος είναι η μεταφορά της Deutsche Schiffsbank στις τράπεζες με ελληνική παρουσία).

Σε γενικές γραμμές, όμως, η κατηγορία αυτή δείχνει ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για την ελληνική αγορά.

Ελληνικές τράπεζες

Στο Γράφημα 4, παρουσιάζουμε τις ελληνικές τράπεζες των οποίων ο αριθμός έχει μείνει σταθερός στις 14. Το χαρτοφυλάκιό τους σημείωσε άνοδο της τάξης του 2,82% από \$6,344 δισ. σε \$6.523 δισ.

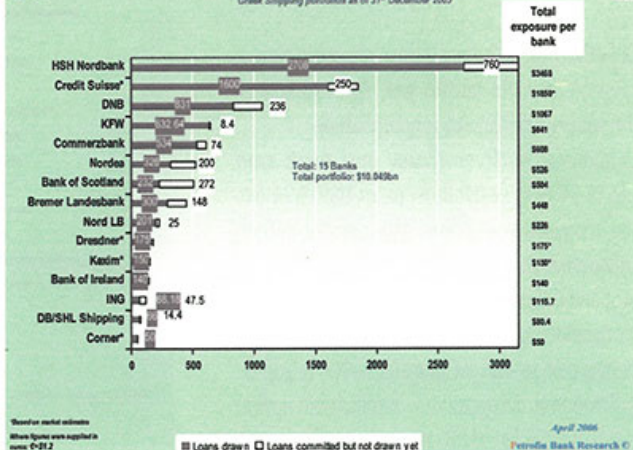
Οι ελληνικές τράπεζες έχουν αυξήσει τα χαρτοφυλάκιά τους κατά 97% από τότε που άρχισε η έρευνά μας (2001).

Όπως και τα τελευταία 2 χρόνια, 8 ελληνικές τράπεζες εξακολουθούν να είναι στις πρώτες 30 της ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης (Πίνακας 4). Είναι αξιοσημείωτο ότι στην αγορά αυτή των τεράστιων κεφαλαίων

Graph 2 A. INTERNATIONAL BANKS WITH A GREEK PRESENCE Greek shipping portfolios as of 31st December 2005



Graph 3 B. INTERNATIONAL BANKS WITHOUT A GREEK PRESENCE Greek Shipping portfolios as of 31st December 2005



ων, οι ελληνικές τράπεζες παρέμειναν ανταγωνιστικές και ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις με τις διεθνείς τράπεζες.

Είναι φανερό ότι η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση ισχυροποιείται όσο περνάει ο καιρός. Προκύπτει επίσης ότι αυτή η δυναμική αύξηση δεν έχει σχέση με τον αριθμό των τραπεζών που εισέρχονται ή αφήνουν τον τομέα αυτό.

Ο συνολικός αριθμός των τραπεζών με ελληνικά χαρτοφυλάκια είναι 40, κατά 10 λιγότερες από τα περσινά αποτελέσματα.

Αυτό οφείλεται ως επί το πλείστον σε συγχωνεύσεις, καθώς και σε αποχωρήσεις από τον τομέα της ναυτιλίας λόγω αλλαγής στρατηγικής της τράπεζας είτε λόγω αποπληρωμής των τελευταίων δανείων τους πριν αποχωρήσουν. Όσον αφορά την εθνικότητα των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία, έχει ως εξής:

Πίνακας 2: Αριθμός και εθνικότητα τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία

Εθνικότητα	Τέλος 2003	Τέλος 2004	Τέλος 2005
UK & Ireland	5	5	4
France / Belgium	8	6	3
Scandinavia	2	2	2
Germany	10	10	9
Holland	5	5	4
Greece	15	14	14
Other European	4	4	2
Total European	49	46	38
North America	4	3	1
Far East and other countries	1	1	1
Grand Total	54	50	40

Οι διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία είναι οι τράπεζες που στο σύνολό τους έρχονται πρώτες στη ναυτιλιακή ελληνική χρηματοδότηση.

Οι τράπεζες αυτές συνέβαλαν στον τομέα κατά US\$19,54 δισ., εν αντιθέσει με τα US\$13,94 δισ. του προηγούμενου χρόνου, σημειώνοντας αύξηση χαρτοφυλακίου κατά 40%. Η Royal Bank of Scotland (Πίνακας 3) είναι στην κεφαλή αυτής της κατηγορίας των τραπεζών, ενώ έρχεται και πρώτη σε σύγκριση με όλες τις τράπεζες καθώς το χαρτοφυλάκιό τους ανέρχεται στον εντυπωσιακό αριθμό των US\$8,099 δισ. Η RBS παραμένει για έναν ακό-

μα χρόνο η μεγαλύτερη δανειοδοτική τράπεζα της ελληνικής ναυτιλίας. Για πρώτη φορά τη δεύτερη θέση κατέχει η HSH-Nordbank (από τις τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία) με US\$3,47 δισ., σημειώνοντας αύξηση κατά 22,28% από τον προηγούμενο χρόνο. Οι πρώτες 10 τράπεζες είναι οι εξής:

Πίνακας 3: Πρώτες 10 τράπεζες και τα χαρτοφυλάκιά τους σε US\$ δισ.:

Σειρά	Τράπεζα	Χαρτοφυλάκιο τέλους 2005
1	Royal Bank of Scotland	8.099
2	HSH-Nordbank	3.468
3	Deutsche Schiffsbank	3.400
4	Credit Suisse*	1.850
5	Calyon*	1.500
6	Alpha Bank	1.480
7	HSBC	1.170
8	National Bank of Greece	1.140
9	DVB Nedship	1.070
10	DNB	1.067
*market estimate	Total	24.244bn

Τα ανωτέρω χαρτοφυλάκια αποτελούν το 67,14% της συνολικής χρηματοδότησης του τομέα.

Και οι 10 πρώτες τράπεζες φέτος δείχνουν αποτελέσματα άνω του US\$1 δισ. Όσον αφορά στις ελληνικές τράπεζες, η Alpha bank κατέχει την 6η θέση παγκοσμίως, ενώ είναι η πρώτη από τις ελληνικές τράπεζες.

Τα χαμηλά επιτόκια συνεχίστηκαν το 2005, κάτι που κράτησε τη δανειοδότηση ως μία εναλλακτική λύση χαμηλού κόστους, αν και ανεβαίνουν με σταθερό ρυθμό. Πέραν αυτού, λόγω των ψηλών τιμών των πλοίων, τα επίπεδα της χρηματοδότησης αντιπροσωπεύουν ένα μικρό σχετικά ποσοστό της αξίας του ελληνικού στόλου, πράγμα που ενθαρρύνει την περαιτέρω δανειοδότηση.

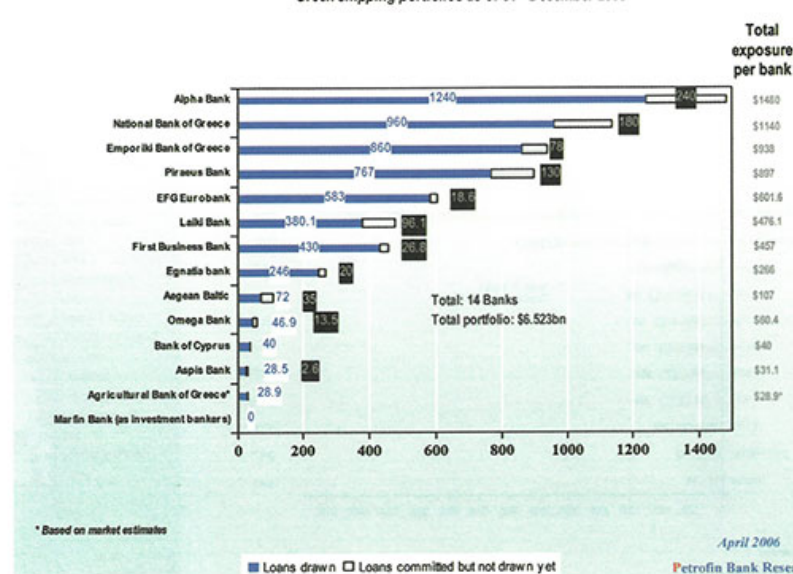
Επίσης, η τεράστια ρευστότητα της ελληνικής ναυτιλίας συνεχίζει για τους περισσότερους πλοιοκτήτες οι οποίοι διαλέγουν να επενδύσουν σε νέες παραγγελίες πλοίων ή σε νέο τονάζ. Το 2005, επίσης, έγιναν και οι περισσότερες εγγραφές στο αμερικανικό χρηματιστήριο, οι οποίες συχνά συνοδεύτηκαν από τραπεζική χρηματοδότηση μετά την επιτυχή εισαγωγή τους.

Ετσι βλέπουμε ότι από το 2001 υπάρχει μια σταθερή άνοδος κατά 21,6% ετησίως στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας.

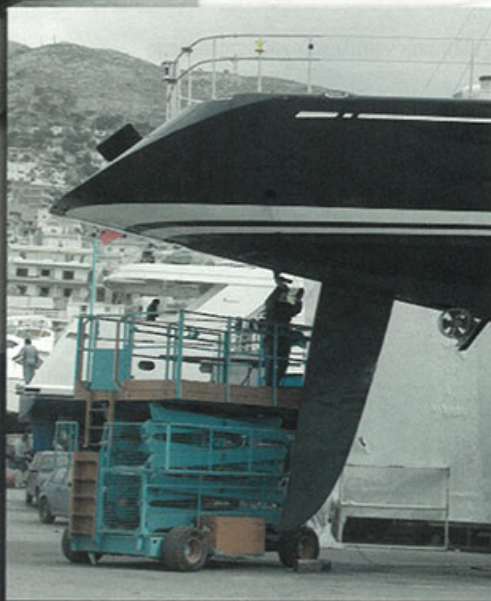
Οι πρώτες, λοιπόν, 30 τράπεζες, με το φετινό κα-

Graph 4

C. GREEK BANKS
Greek shipping portfolios as of 31st December 2005



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.

ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
Certified by



DIMOCRATIAS AVENUE 104-106
188 63 PERAMA PIRAEUS

TEL: 210 4410 182 / 4020 256, FAX: 210 4020 262

e-mail: halura@hol.gr

Πίνακας 4: Πρώτες 30 τράπεζες

Rank	Bank position 2005	Portfolio	Average annual growth	Bank position 2004
1	Royal Bank of Scotland	8099	32.85%	Royal Bank of Scotland
2	HSB-Nordbank	3468	22.28%	Deutsche Schiffsbank
3	Deutsche Schiffsbank	3400	9.68%	HSB Nordbank
4	Credit Suisse*	1850	15.63%	Credit Suisse*
5	Calyon*	1500	not available	Calyon*
6	Alpha Bank	1480	9.63%	National Bank of Greece
7	HSBC	1170	11.43%	Alpha Bank
8	National Bank of Greece	1140	-18.57%	Citibank
9	DVB Nedship	1070	21.59%	HSBC
10	DNB	1067	27.78%	DVB Nedship
11	Citibank	1015	-16.8%	Emporiki Bank
12	ABN	1000	33.33%	Piraeus
13	HVB	1000	22.7%	DNB
14	Emporiki Bank	938	7.82%	HVB
15	Piraeus	897	3.46%	ABN
16	Fortis Bank	700	27.27%	KFW
17	KFW	641	-10.26%	EFG Eurobank
18	Commerzbank	608	14.29%	Fortis Bank
19	EFG Eurobank	602	6.05%	Commerzbank
20	Nordea	526	44.9%	Bremer Landesbank
21	Bank of Scotland	504	61.66%	First Business Bank
22	Laiki Bank	476	28.07%	BNP PARIBAS
23	First Business Bank	457	3.02%	Laiki Bank
24	Bremer Landesbank	448	-5.38%	Nordea
25	BNP Paribas	401	0.12%	Bank of Scotland
26	Egnatia	266	24.88%	Vereins und Westbank
27	Nord LB	226	88.33%	Egnatia
28	Natexis	185	351.22%	Dresdner bank*
29	Dresdner*	175	-12.5%	Nord LB
30	Kexim*	150	not available	Bank of Ireland

* Market estimates

θώς και το περσινό χαρτοφυλάκιό τους είναι: Στον Πίνακα 5 παρουσιάζουμε συνολικά στατιστικά στοιχεία της ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης

Λόγω της επιβράδυνσης των παραγγελιών νέων πλοίων, καθώς και της μείωσης των αγοραπωλησιών πλοίων, έχει επέλθει μια επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης των ελληνικών ναυτιλιακών δανείων, πράγμα που είχαμε προβλέψει στην περσινή μας μελέτη.

Αυτό δεν σημαίνει καθόλου ότι οι τράπεζες είναι επιφυλακτικές όσον αφορά το μέλλον της ναυτιλίας. Αντιθέτως, τώρα πια η σχέση των διεθνών τραπεζών με την ελληνική ναυτιλία είναι μακροχρόνια και οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει τον υψηλό επαγγελματισμό τους και τη σοβαρότητά τους.

Πιστεύουμε ότι τα επόμενα δύο χρόνια ο ρυθμός αύξησης του ελληνικού χαρτοφυλακίου θα επιβραδυνθεί περαιτέρω παρ' όλο που θα παραμείνει θετικός. Αυτό το θεωρούμε θετική εξέλιξη για την ελληνική ναυτιλία και χρηματοδότηση. Οι τράπεζες επαναπροσδιορίζουν τη θέση τους με βάση διαφορετικές συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς. Επιπλέον, ξέρουν πολύ καλά περί ναυτιλιακού κύκλου και είναι καλύτερα προετοιμασμένες για μια ναυτιλιακή κρίση. Οι πελάτες τους, πάντως, διαθέτουν μεγαλύτερα και νεότερα πλοία, καθώς και καλύτερη επιχειρησιακή οργάνωση, οικονομική δυνατότητα και γενικότερη ρευστότητα. Γι' αυτό, οι τράπεζες αναμένουν ένα 2006 χωρίς εκπλήξεις και με ακόμα ένα χρόνο σχετικά καλής αγοράς. ☉

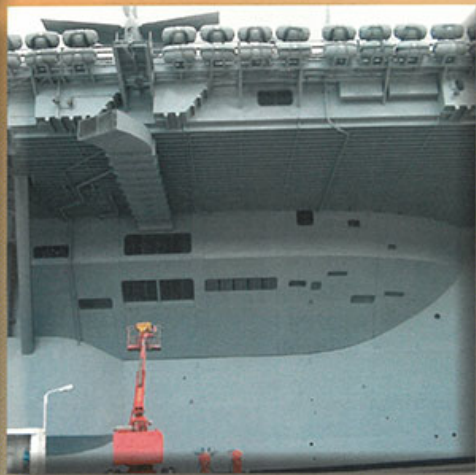
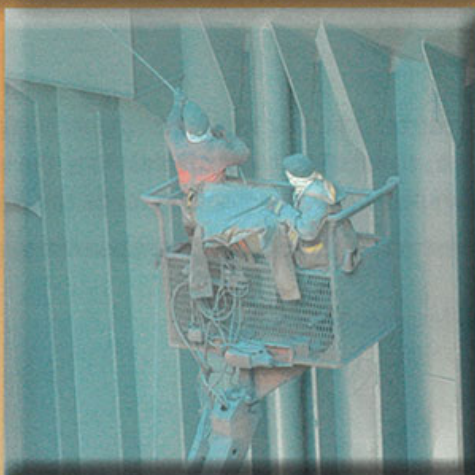
Πίνακας 5: Συνολικά στατιστικά στοιχεία της ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης

	December 2001	December 2002	December 2003	December 2004	December 2005	Ναυτιλιακά δάνεια				
	Number of banks					December 2001	December 2002	December 2003	December 2004	December 2005
Διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία	11	10	10	9	11	7.050 bn	8.185 bn	10.124 bn	13,938.5 m	19,450 m
Διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνική παρουσία	20	30	29	27	15	6.165 bn	8.604 bn	9.788 bn	12,070 m	10,049 m
Ελληνικές τράπεζες	9	11	15	14	14	3.31 bn	4.472 bn	5.642 bn	6,344.2 m	6,523 m
Σύνολο	40	51	54	50	40	\$16.525 bn	\$21.261 bn	\$25.554 bn	\$32.353 bn	\$36,112 m



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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



ΛΙΜΑΝΙΑ - ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ



Εξετάζοντας το καθεστώς που λειτουργούν σήμερα οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, τα λιμάνια, τη νομοθεσία και την πολιτική, για να μπορέσουμε να βγάλουμε συμπεράσματα, πρέπει να παραδεχτούμε τουλάχιστον 3 παραδοχές.

Του Ευάγγελου Κούζιλου

Προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ)

1. Το νησιωτικό χαρακτήρα που έχουμε ως χώρα με ένα μεγάλο αριθμό νησιών και λιμανιών. Σε πρόσφατη έρευνα - μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου - αναφέρονται περισσότερα από 300 λιμάνια μικρά και μεγάλα και 700 λιμενικές εγκαταστάσεις διαφόρων μορφών.
2. Την έντονη διακύμανση στις ακτοπλοϊκές μετακινήσεις που είναι άκρως εποχικές, είτε αναφερόμαστε σε μόνιμους κατοίκους είτε σε επισκέπτες. Μη μας διαφεύγει ότι η τουριστική περίοδος διαρκεί 4 το πολύ μήνες, η οποία δεν είναι και αυτή ομοιόμορφη.

Επίσης οι προορισμοί έχουν σημαντικές διαφορές σε όγκο επιβατών, οχημάτων και αγαθών εν γένει. Επί ευκαιρία, θα πρέπει να γίνει ξεχωριστή προσπάθεια, ώστε να μεγαλώσει αυτή η τουριστική περίοδος. Να αναδειχτούν οι ομορφιές της χώρας μας. Όπως και να το κάνουμε, έχουμε προϊόν.

Χρειάζεται λίγο μυαλό, καθαρό όμως, λίγη σωστή διαφήμιση και βεβαίως καλύτερες υποδομές και θα το πετύχουμε.

3. Τον εξαιρετικά χαμηλό πληθυσμό πάρα πολλών νησιών. Αυτό τον πληθυσμό πρέπει, πάση θυσία, να φροντίσουμε να τον κρατήσουμε πάνω στα νησιά. Είναι προφανείς οι λόγοι. Θυμίζω κάποιους αφελείς που μιλούν για «γκρίζες ζώνες» κτλ. Για να παραμείνουν όμως στα νησιά, πρέπει να έχουν τα στοιχειώδη απαραίτητα. Πρώτο τούτων είναι η τακτική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Έχοντας λοιπόν αποδεχθεί σαν minimum τα ανωτέρω, εξετάζοντας την κατάσταση στις λιμενικές υποδομές, που σήμερα η χώρα μας διαθέτει, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι στην πλειονότητά τους είναι ανεπαρκείς. Οι ελλείψεις επικεντρώνονται κυρίως στα:

- Ανεπαρκή λιμενικά έργα.

- Ανεπαρκή και μικρά λιμάνια - προβλήτες για την αντιμετώπιση και εξυπηρέτηση πολλαπλών, ταυτόχρονων αφίξεων/αναχωρήσεων καθώς και παντελή έλλειψη υποδομών για τα ταχύπλοα.
- Ανεπαρκείς χερσαίοι χώροι. Αίθουσες αναμονής σκιάστρα, χώροι υγιεινής κτλ.
- Σημαντικές ελλείψεις στις προσπάθειες προς το λιμάνι είτε αυτές είναι οδικές ή σιδηροδρομικές κτλ. Ποιος δεν έχει δει τις ατελείωτες ουρές που πολλές φορές είναι η αιτία που χάνεται το πλοίο;

Θα μπορούσα να αναφέρω πολλά ακόμη στοιχεία για ελλείψεις κ.λπ. Παραπέμπω στην ετήσια έκθεση της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων όπου με λεπτομέρειες για κάθε λιμάνι οι συνάδελφοι πλοίαρχοι κατέγραψαν τις παρατηρήσεις τους.

Μην παρεξηγηθώ, δεν διεκδικούμε περγαμινές λιμενολόγων. Έχουμε πολλούς και αξιόλογους. Άλλος είναι ο ρόλος μας. Κι αυτόν κάθε φορά καταθέτουμε.

Πρέπει επίσης να δεχτούμε ότι τα μεγάλα λιμενικά έργα υποδομής είναι σχεδόν στο σύνολό τους μη ανταποδοτικά, λόγω του υψηλού κόστους τους. Επομένως, εκτός από ορισμένα έργα υποδοχής (π.χ. επιβατικοί σταθμοί και άλλες διευκολύνσεις σε μεγάλα λιμάνια όπως Πειραιάς, Πάτρα, Ραφήνα) τα βασικά λιμενικά έργα, υποδομές κ.λπ. δεν προσφέρονται για ιδιωτική χρηματοδότηση. Τούτο δείχνει και η διεθνής εμπειρία. Επομένως, θα πρέπει να αναζητηθούν πόροι είτε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων ή από κοινοτική χρηματοδότηση.

Είναι χαρακτηριστικό, όσον αφορά τους πόρους, ότι το ποσοστό που μέχρι σήμερα διατέθηκε για τη βελτίωση των υποδομών των λιμένων ή για τη δημιουργία κάποιων είναι αμελητέο, συγκρινόμενο με το ποσοστό που

διατέθηκε για οδικά ή και σιδηροδρομικά έργα. Όλοι μας βλέπουμε με υπερηφάνεια και βεβαίως απολαμβάνουμε το οδικό δίκτυο, το μετρό, το τραμ, τα αεροδρόμια. Και με χαρά βλέπουμε να συνεχίζονται πιο έντονα.

Δεν ξέρω όμως πώς μοιράζονται τα κονδύλια, εθνικά ή κοινοτικά. Σίγουρα όχι δίκαια. Οι θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι, τα θαλασσινά λιμάνια και terminals κ.λπ. ούτε στο ελάχιστο δεν παίρνουν το μερίδιό τους, το κομμάτι που τους αναλογεί. Κι αυτό είναι λάθος. Λάθος τακτική. Λάθος εκτίμηση και, γιατί όχι, λάθος πολιτική.

Δεν ξέρω, επαναλαμβάνω, πώς μοιράζονται και με τι κριτήρια. Η χώρα μας έχει 17.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής με εκατοντάδες νησιά μικρά και μεγάλα, κατοικούμενα ή μη, που αντιπροσωπεύουν το 20% της συνολικής έκτασης και το 15% περίπου του πληθυσμού.

Επομένως, οι ανάγκες σε θαλάσσιες μεταφορές για μετακινήσεις ανθρώπων και διακίνηση αγαθών είναι μεγάλες.

Άρα και η προσοχή, η φροντίδα πρέπει να είναι ανάλογες και αν όχι αντίστοιχες με αυτές για τους αυτοκινητόδρομους και τα άλλα έργα της ηπειρωτικής Ελλάδας, τουλάχιστον παραπλήσιες.

Έργα όμως κάθε μορφής, μικρά ή μεγάλα, δεν μπορούν να αποδώσουν από μόνα τους. Χρειάζεται γνώση και μοντέρνα διαχείριση. Μικρόκαρδες ή μικροκομματικές αντιλήψεις, εξυπηρέτηση προσωπικών τοπικιστικών συμφερόντων, εφήμερη και προσωπική λύση, αγκυλώσεις παρελθόντος δεν είναι δυνατόν να έχουν αποτέλεσμα. Αποτέλεσμα που να δίνει λύσεις μακροπρόθεσμες, λύσεις με προοπτική.

Για να έχουμε όμως λύση αποδεκτή, θα πρέπει να απαντήσουμε σε κάποια γιατί:

- Γιατί κάθε φορά που παρατηρείται συνωστισμός, καθυστέρηση κτλ. με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία και τη δικαιολογημένη διαμαρτυρία των επιβατών, κανένας δεν βγίκε να πει ότι τα λιμάνια μας δεν επαρκούν, δεν υπάρχουν χώροι να δεχθούν τόσους επιβάτες και τόσα αυτοκίνητα, την ίδια μέρα και την ίδια ώρα;
- Γιατί κανένας δεν αναφέρθηκε ότι ακόμα 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- σ' όσους μιλούν για σαπιοκάραβα παραβλέποντας όλα τα άλλα, μόνο και μόνο για να εντυπωσιάζουν;
- Γιατί κανένας από αυτούς τους ανόητους που καταγγέλλουν δήθεν υπερπληθυσμό, κάνοντας την πλάκα τους, δεν τιμωρήθηκε παραδειγματικά;
- Γιατί εγκρίνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες τα δρομολόγια με τόσο σφιχτά ωράρια όταν εκ των πραγμάτων είναι ολοφάνερο ότι τα δρομολόγια δεν βγαίνουν, παρ' όλες τις επισημάνσεις μας και διαμαρτυρίες μας στα αρμόδια όργανα;
- Αν λοιπόν κάποτε αυτά τα «γιατί» απαντηθούν και σε κάποια δοθούν λύσεις, τότε η ακτοπλοία θα έχει μια άλλη εικόνα.
- Γιατί (χωρίς ερωτηματικό αυτή τη φορά) αξίζει καλύτερης μεταχείρισης και την αδικούμε. ☉

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



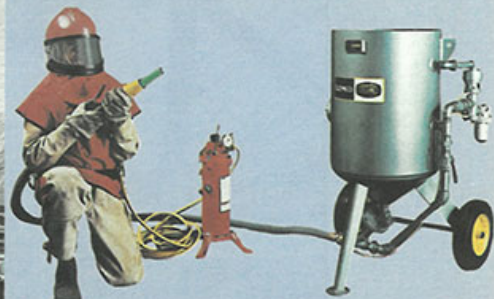
**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα βαφής
AIRLESS άντλησης
και μεταφοράς υγρών**



MUNKEBO



WOMA



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρυνσης δεξαμενών**



Μηχανήματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

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

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



COSCO, CHINA SHIPPING, ΤΥΜΠΑΚΙ: ΧΡΥΣΗ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ 'Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΚΑΤΑΡΑ;



Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη¹

Δεν είναι ίσως ευρέως γνωστό ότι μια κλασική κινεζική κατάρα διατυπώνεται περίπου ως εξής: «Είθε να ζήσετε σε ενδιαφέρουσες εποχές» (may you live in interesting times).

Με αυτό τον τίτλο θα μπορούσε ίσως να περιγράψει κανείς την κατάσταση στην οποία βρισκόμαστε την εποχή αυτή, εν όψει της εξαιρετικής κινητικότητας των Κινέζων στα ελληνικά λιμενικά δρώμενα. Η κινητικότητα αυτή περιλαμβάνει το δεδηλωμένο ενδιαφέρον όχι μιας, αλλά δύο μεγάλων κινεζικών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, της COSCO και της China Shipping Container Line (CSCL), για το λιμάνι του Πειραιά, της τελευταίας για το Τυμπάκι της Κρήτης, και τις εκτεταμένες επαφές που είχε με την κινεζική πλευρά η ηγεσία του YEN αλλά και ο ίδιος ο πρωθυπουργός, εδώ και στην Κίνα. Το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο των 3 δισ. ευρώ που υπέγραψε το YEN με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας, στο πλαίσιο του οποίου ο ΟΛΠ δανείστηκε 35 εκατ. ευρώ για την επέκταση του Προβλήτα Ι, κάνει ακόμη πιο ενδιαφέρουσα την εποχή

που ζούμε, όπως και εκείνη που προαλείφεται για το μέλλον.

Οι ανωτέρω δύο κινεζικές εταιρείες είναι κρατικές, αλλά ανταγωνίζονται σκληρά η μία την άλλη σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο. Παρά το ότι ο μέτοχος και των δύο εταιρειών είναι κοινός, το κινεζικό Δημόσιο, η ύπαρξη δύο εταιρειών αντί για μία κάνει και τις δυο πιο ανταγωνιστικές, κάτι που θα μπορούσε να δημιουργήσει συνειρμούς για άλλα θέματα. (Θα μπορούσε να διανοηθεί κάποιος δύο ελληνικές κρατικές αεροπορικές εταιρείες αντί για μία;) Άσχετα όμως τι μπορεί η Ελλάδα της ΟΝΕ να διδαχθεί από τον κινεζικό καπιταλισμό, το ερώτημα που τίθεται είναι, με ποιον τρόπο όλες αυτές οι όντως ενδιαφέρουσες εξελίξεις διαμορφώνουν τις προοπτικές για την ελληνική λιμενική αγορά στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, και ιδιαίτερα εκείνον του Πειραιά;

Κατ' αρχάς, για την ιστορία πρέπει να πούμε ότι δεν είναι η πρώτη φορά

1. Ο κ. Ψαραύτης είναι καθηγητής στο ΕΜΠ. Διετέλεσε προϊστάμενος Υπηρεσιών και διευθύνων σύμβουλος στον ΟΛΠ κατά το διάστημα 8/1996 - 3/2002.

που οι Κινέζοι έρχονται στον Πειραιά. Η CSCL είχε σύμβαση μεταφόρτωσης με τον ΟΛΠ για τα δυο έτη 2000 και 2001, σύμβαση η οποία δυστυχώς δεν ανανεώθηκε μετέπειτα. Επειδή η σύμβαση αυτή έγινε επί δικής μου θητείας, είμαι σε θέση να πω ότι οι διαπραγματεύσεις με τους Κινέζους ήταν ιδιαίτερα σκληρές και χρονοβόρες, παρά το ότι το αντικείμενο της σύμβασής τους ήταν σχετικά περιορισμένο, και σίγουρα πολύ λιγότερο σημαντικό από το αντίστοιχο της MSC, με την οποία ο ΟΛΠ είχε συμβάσεις μεταφόρτωσης από το 1997.

Μετά τις αρχές του 2002, μόνος μεγάλος πελάτης του ΟΛΠ στον τομέα της μεταφόρτωσης παρέμεινε η MSC, για την τρέχουσα (από Ιουνίου 2002) σύμβαση της οποίας κατηγορείται τη στιγμή αυτή ο ΟΛΠ από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, κατόπιν καταγγελίας της ήδη πτωχεύσασας εταιρείας «Σαρλή». Εταιρείας η οποία ισχυρίζεται ότι η πτώχευσή της οφείλεται ακριβώς στη διακριτική μεταχείριση του ΟΛΠ προς τη MSC. Το πώς θα εξελιχθεί η υπόθεση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (όπου ενδέχεται να κατηγορηθεί και η ίδια η MSC για κάθετη σύμπτυξη με τον ΟΛΠ) είναι ένα θέμα. Ανεξάρτητα, όμως, από αυτό, εάν οι Κινέζοι ήταν σκληροί διαπραγματευτές το 2000-2001 για μια σύμβαση σχετικά περιορισμένου αντικείμενου, άραγε τι στάση θα τηρήσουν τώρα για σαφώς πιο σημαντικά και δύσκολα θέματα, όπως (π.χ.) σύμβαση για μεγάλη κίνηση μεταφόρτωσης, μακροπρόθεσμη μίσθωση του Προβλήτα Ι, του οποίου τις ανωδομές ενδεχομένως θα κατασκευάσουν, ή κατασκευή και λειτουργία νέου τέρμιναλ στο Τυμπάκι της Κρήτης; Σίγουρα δεν πρέπει να περιμένουμε καθόλου ότι θα μας χαριστούν.

Είναι έτοιμη η ελληνική πλευρά (κυρίως ο ΟΛΠ αλλά και το ΥΕΝ) για τη διαπραγμάτευση αυτή; Χωρίς να ξέρω λεπτομέρειες, θα πρέπει να υποθέσω ότι σαφώς και είναι. Υποθέτω, δηλαδή, ότι η ελληνική πλευρά έχει ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θέλει και πώς θα φτάσει εκεί που θέλει. Θέμα πρώτο, πόση κίνηση μεταφόρτωσης θέλει ο ΟΛΠ; Περισσότερη ή λιγότερη από το τοπικό φορτίο; Θέμα δεύτερο, θέλει κίνηση αυτή να είναι ένας, δύο ή πολλοί πελάτες; Θέμα τρίτο, θέλει περισσότερο τη MSC ή τους Κινέζους; Διότι είναι σαφές πως χώρος και για τους δυο δεν υπάρχει, και ότι εάν θέλει και τους δυο, ο ΟΛΠ θα πρέπει να συμφωνήσει ορισμένα πράγματα και με τους δυο. Θέμα τέταρτο, τι προτιμά, COSCO ή CSCL; Θέμα πέμπτο, τι θα γίνει με όλους τους άλλους χρήστες, μερικοί από τους οποίους θα ανησυχούν ότι θα πάθουν ό,τι έπαθε ο Σαρλής; Θέμα έκτο, τι ακριβώς θα γίνει με τον Προβλήτα Ι, και ειδικά με ποιον τρόπο θα τον ανταγωνίζεται ο υπολοίπος ΟΛΠ; Θέμα έβδομο, θα υπάρξει κάποια παρέμβαση για να αυξηθεί το τοπικό φορτίο, που είναι και ασύγκριτα πιο κερδοφόρο για τον ΟΛΠ από το φορτίο τράνζιτ; Θέμα όγδοο, ποιες θα είναι οι επιπτώσεις στον Πειραιά εάν ανοίξει μεγάλο τέρμιναλ στο Τυμπάκι; Διότι είναι κάτι παραπάνω από σαφές ότι το Τυμπάκι είναι πιο κοντά στη ρότα Σουέζ - Γιβραλτάρ από ό,τι ο Πειραιάς και ότι εάν ανοίξει εκεί μείζων σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, τότε μπορεί να αποσπάσει τη μερίδα του λέοντος της μεταφορτωτικής κίνησης του Πειραιά, καθιστώντας προβληματική την επέκταση του Προβλήτα Ι (το δάνειο όμως του οποίου θα πρέπει να αποπληρωθεί έτσι κι αλλιώς). Και λοιπά και λοιπά. . .

Όντως ενδιαφέρουσες εποχές, όπως θα έλεγαν και οι Κινέζοι. . . ©



ΒΑΦΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

V. Tsagaris

6944518251

~

M. Galanos

6942985190

Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 317 - ΠΕΡΑΜΑ ΤΗΛ. 210 4410098 FAX: 210 4419140

e-mail: statusco@otenet.gr

http://users.otenet.gr/statusco

Πλοία εμπορευματοκιβωτίων υψηλών ταχυτήτων

Με πρόωση αεριοστροβίλων και καύσιμο οξυγόνο

Στο παρόν άρθρο, για τη σύνταξη του οποίου χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία που λήφθηκαν από τη Διεθνή Εταιρεία Υδροπτερυγών, της οποίας τυγχάνω μέλος, θα επιχειρηθεί η παρουσίαση κάποιων βασικών στοιχείων μιας μελέτης, για μια επαναστατική κατά τη γνώμη μου εξέλιξη στον τομέα των ταχέων θαλασσιών εμπορικών μεταφορών.



Του Γιάννη Γ. Λιναρδάκη, Αρχιπλοίαρχου (ε.α.) Π.Ν.

Η σταδιακή επικράτηση της ολοένα και μεγαλύτερης ταχύτητας στις μεταφορές, στην οποία ακράδαντα πιστεύω, σε συνδυασμό με την όλο και περισσότερο επιτυγχανόμενη οικονομία λόγω της ταυτόχρονης εξέλιξης της τεχνολογίας στην πρόωση, είναι για μένα μονόδρομος. Βεβαίως, υπάρχει ακόμα δρόμος για να διανυθεί, ρίξτε όμως μια ματιά στις ταχύτητες με τις οποίες επιχειρούν σήμερα τα πλοία όλων των τύπων και στις ταχύτητες με τις οποίες επιχειρούσαν πριν από μόλις 10 χρόνια. Θέλω να πιστεύω ότι το κείμενο είναι γραμμένο απλά και εύληπτα για όλους τους ανθρώπους της ναυτιλιακής κοινότητας και όχι μόνο για τους εξειδικευμένους στο αντικείμενο, χωρίς κουραστικές παραθέσεις - αναλύσεις τεχνικών στοιχείων, δεδομένου ότι στόχος είναι η ενημέρωση του αναγνώστη για την εξέλιξη αυτή.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Στο διεθνές συνέδριο FAST 2005 για τις ταχείες θαλάσσιες μεταφορές, που διεξήχθη στην Αγία Πετρούπολη τον Ιούνιο του 2005, ο I. J. S. Veldhuis από το επιστημονικό τμήμα πλοίων και οι R. N. Richardson και H. B. J. Stone από την ομάδα εφαρμοσμένης μηχανικής για χαμηλές θερμοκρασίες του Πανεπιστημίου Σαουθάμπτον της Αγγλίας παρουσίασαν ένα απόσπασμα από μια μελέτη σκοπιμότητας που έγινε επί της τεχνικής και οικονομικής βιωσιμότητας ενός πλοίου τροφοδότη μεταφοράς εμπο-

ρευματοκιβωτίων μεγάλων αποστάσεων (long-haul feeder container ship), που θα κινείται με υδρογόνο. Οι ιδιότητες του υδρογόνου δίνουν τη δυνατότητα για αυξημένα φορτία, ιδιαίτερα σε μακρές διαδρομές, γεγονός που βελτιώνει την οικονομική εκμετάλλευση.

Η έρευνα επικεντρώνεται σε δύο τομείς: Στην ανάπτυξη ενός πλοίου υδροπτερυγίου καταμαράν (Foil Assisted Catamaran - FAC), δυνατότητας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 600 TEU, ταχύτητας 64 κόμβων, που θα κινείται με αεριοστροβίλους (aero-derivative gas turbines) και θα χρησιμοποιεί για καύσιμο υγρό υδρογόνο (LH₂ boiling point 20.3K), καθώς και στις απαιτούμενες δυνατότητες εγκαταστάσεων λιμανιών και τερματικών σταθμών που πρέπει να υπάρχουν για να εξυπηρετούν ένα τέτοιο πλοίο. Ο συνδυασμός των τεχνολογιών υδρογόνου και πλοίου καταμαράν υψηλών ταχυτήτων παρέχει μία ενδιαφέρουσα ευκαιρία για σημαντική αύξηση της μεταφορικής αποδοτικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επιτρέποντας σε τέτοια πλοία να μεταφέρουν ευμεγέθη φορτία, οικονομικά, με υψηλές ταχύτητες, σε ωκεάνιες αποστάσεις χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς.

Η έρευνα βασίζεται στην εξέλιξη προηγούμενου σχεδιασμού και περιλαμβάνει έναν αριθμό βελτιώσεων. Ας σημειώσουμε ότι οι πρώτες έρευνες για υδρογονοκίνηση είχαν αρχίσει το 1943, δεν προχώρησαν όμως όπως έπρεπε για διάφορους λόγους.

Το αναφερθέν σύστημα μεταφοράς υψηλών ταχυτήτων οραματίζεται παράδοση ευαίσθητων χρονικά προϊόντων από πολυεθνικές εταιρείες σε μακρές ωκεάνιες αποστάσεις Ατλαντικού και Ειρηνικού, κατηγοριών προ-

ϊόντων που εμπίπτουν στην εφοδιαστική αλυσίδα έγκαιρης παράδοσης (Just In Time - JIT).

Ο σχεδιασμός του υπό συζήτηση προς αξιοποίηση ταχύπλοου FAC κοντεϊνερόπλοιου τροφοδότη (feeder) άρχισε το 1997. Η μελέτη περιλαμβάνει μια σύνοψη της εξέλιξης και της διάταξης του σχεδίου, κατάλληλου για αποθήκευση και χρήση LH₂.

Το ταχύπλοο LH₂ κοντεϊνερόπλοιο τροφοδότη βασίζεται στην επινόηση του υδροπτερυγίου καταμαράν. Τα πλοία αυτής της μορφής παρουσιάζουν μειωμένη αντίσταση τριβής λόγω ελάττωσης της βρεχάμενης επιφάνειας, που επιτυγχάνεται από την κάθετη ανύψωση του πλοίου. Τα χαρακτηριστικά μειωμένης αντίστασης είναι ιδανικά για επίτευξη υψηλών ταχυτήτων, διότι ο συντελεστής τριβής που είναι κυρίαρχο στοιχείο είναι πολύ χαμηλός. Η κάθετη ανύψωση κατά 2,95 μ. στο συγκεκριμένο σχεδιασμό παράγεται από 6 ζεύγη υδροολιοθητήρων (hydrofoils) που βρίσκονται κάτω από κάθε μία από τις δύο γάστρες.

ΔΙΑΤΑΞΗ & ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ

Οι διαστάσεις και η διαρρύθμιση του πλοίου ακολουθούν τη λογική διάταξης διπλής φόρτωσης/διευθέτησης στο κατάστρωμα, εμπορευματοκιβωτίων 25x12 συνόλου 600 TEU.

Ο εγκάρσιος σχεδιασμός του σκάφους καταμαράν που μεταφέρει το φορτίο των 600 TEU επιτρέπει την ύπαρξη χώρου για αποθήκευση κρυογενικού καυσίμου. Είναι γνωστό από το σχεδιασμό κρυογενικής στην αεροναυπηγική, ότι ο όγκος του καυσίμου είναι παράγων πρωταρχικής σημασίας για τον υπολογισμό/σχεδιασμό των συνολικών διαστάσεων του σκάφους. Το υγρό υδρογόνο έχει υψηλή βαρυμετρική πυκνότητα ενέργειας αλλά, εξ αιτίας της χαμηλής πυκνότητάς του, έχει ένα σχετικά χαμηλό περιεχόμενο ενέργειας ανά μονάδα όγκου. Αυτό επηρεάζει τις απαιτήσεις αποθηκεύσεως καυσίμου, το οποίο με τη σειρά του επηρεάζει τις διαστάσεις, όπως το εγκάρσιο ύψος του σκάφους. Για το διάπλοο του Ειρηνικού, απαιτείται μια ποσότητα 14.656,5 μ² υδρογόνου κατανεμημένου σε 12 κρυογενικές δεξαμενές. Αυτό μας κάνει μια ποσότητα όγκου περίπου 1.000 τόνων πετρελαίου. (Βλέπε πίνακα 1.)

Η δυναμική ισορροπία κατά τον πλου με υπηρεσιακή ταχύτητα, όπως αυτή καταδεικνύεται για τα FAC πλοία, επηρεάζει γενικά τις διατάσεις τους. Η ανύψωση με υδροολιοθητήρες (hydrofoils) και η δυναμική άντωση του καταμαράν, σε συνδυασμό με την πρόωση με υδροπροωθητήρες (waterjets), πρέπει να βρίσκονται σε ισορροπία με τη μάζα του πλοίου σ' αυτή τη δυναμική κατάσταση.

Η διαμήκης τοποθέτηση του hydrofoil, η κατανομή της άντωσης, οι δεξαμενές καυσίμων, η υπερκατασκευή, η τοποθέτηση του μηχανοστασίου είναι αλληλοσχετιζόμενα, περιπλέκοντας τη διαδικασία σχεδιασμού. Επιπλέον, η μείωση της ποσότητας του καυσίμου LH₂ κατά τη διάρκεια των ωκεάνιων διαδρομών θα επηρεάζει την κατανομή βάρους και, ως εκ τούτου, τη δυναμική ισορροπία. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου ακολουθούν στον πίνακα 2 και η γενική διάταξη στον πίνακα 3.

Πίνακας 1: Σύνοψη Χωρητικότητας Καυσίμων

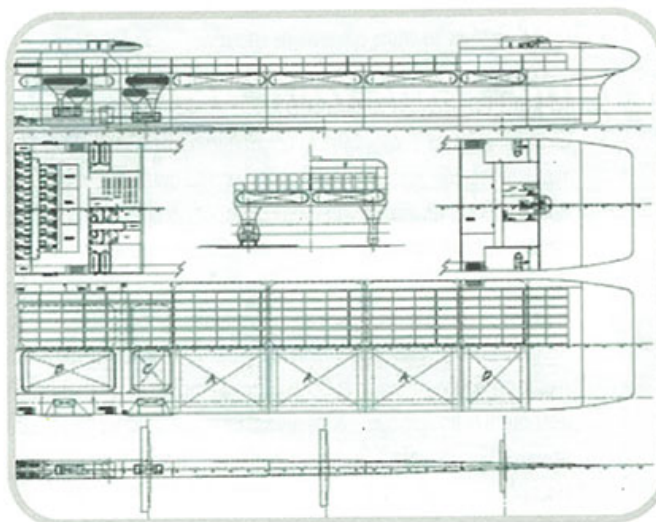
Tank type	Amount of tanks	Geometric volume	Storage volume
[-]	[-]	[m ³]	[m ³]
A	6	1.690,2	9.736,8
B	2	1.098,6	2.109,3
C	2	333,2	639,9
D	2	1.131,0	2.171,5
Total			14.656,5

* Maximum full factor of

Πίνακας 2: Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Technical Particulars LH ₂ Container Feeder Vessel	
Length, oa	175,50 m
Length, wl	164,18 m
Breadth (container deck)	42,50 m
Breadth (foils)	62,15 m
Depth (to main deck)	18,30 m
Draught (service speed)	4,25 m
Draught (floating)	7,20 m
Container capacity	600 TEU
LH ₂ fuel space capacity	14.656,5 m ³
Service speed	64,00 knots
Froude displacement number	2.646
Range	5.300 nm
Crew	18

Πίνακας 3: Γενική Διάταξη Πλοίου



ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΩΩΣΗ

Τα χαρακτηριστικά αντίστασης αυτού του FAC παραμένουν όπως ήδη αναφέρθηκαν. Η αντίσταση της τριβής (56%) και των περυγών (35%) είναι οι δεσπόζουσες συνιστώσες αντίστασης, ενώ η συνιστώσα της αντίστασης κύματος είναι σχετικά μικρή εξαιτίας της υψηλής αναλογίας μήκους προς πλάτος (27,2) των γαστρών του καταμαράν. Το πλοίο χρειάζεται εγκατεστημένη ισχύ 185,2 MW για να «κρατάει» την ταχύτητα των 64 κόμβων με τη βοήθεια 4 υδροπρωθητήρων (waterjets) διαμέτρου 2,5 μ. Η υποθετική συνολική αποδοτικότητα πρόωσης είναι 73,4%. Αυτή είναι υψηλότερη από την ήδη χρησιμοποιούμενη, τούτο όμως εξάγεται από στοιχεία μεγάλου αριθμού συστημάτων πρόωσης με υδροπρωθητήρες που βρίσκονται σε χρήση σε ταχύπλοα επιβατικά.

Η προωστική ισχύς παράγεται από 4 αεριοστρόβιλους τοποθετημένους σε διαφορετικό χώρο ο κάθε ένας και διασκευασμένους για να καταναλώνουν LH₂. Οι προβλεπόμενοι αεριοστρόβιλοι βασίζονται στον LM6000 Sprint της General Electric, ισχύος 49,2 MW ο κάθε ένας. Η εισαγωγή αέρα γίνεται μέσω αεραγωγών που βρίσκονται στις εξωτερικές πλευρές του σκάφους, ενώ οι εξαγωγές αερίων γίνεται μέσω του κελύφους της κάθε γάστρας κάτω από το σκάφος.

ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΥΔΡΟΓΟΝΟΥ ΓΙΑ ΠΡΩΩΣΗ

Το υδρογόνο είναι το απλούστερο και πλέον άφθονο από όλα τα στοιχεία, αποτελούμενο από ένα νετρόνιο και ένα ηλεκτρόνιο, πλην όμως δεν υπάρχει σαν αυθύπαρκτη οντότητα. Ένα μείζον εμπόδιο για το σχηματισμό μιας οικονομίας που να βασίζεται στο υδρογόνο (αντί, π.χ., για το πετρέλαιο) είναι η απαίτηση του διαχωρισμού του υδρογόνου από τα στοιχεία με τα οποία συνυπάρχει, π.χ. H₂O και CH₄.

Επειδή το θέμα έχει μεγάλες τεχνικές προεκτάσεις που ίσως να μην ενδιαφέρουν όλους τους αναγνώστες, δεν θα μπούμε σε λεπτομέρειες σε αυτό το άρθρο, και επιγραμματικά θα αναφέρουμε ότι οι δυσκολίες που πρέπει να ξεπεραστούν και επί των οποίων γίνονται μελέτες αναφέρονται σε 3 κύριες περιοχές:

- Χαρακτηριστικά ανάφλεξης.
- Θερμικές επιπτώσεις.
- Θερμο-φυσικές ιδιότητες του καυσίμου και πώς αυτές επηρεάζουν τα υλικά με τα οποία έρχονται σε επαφή.

ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Είναι δύσκολο να υπολογισθεί το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο λόγω των καινοτομιών και της πολυπλοκότητας του σχεδίου. Εντούτοις ως προς το πλοίο, μπορούμε να έχουμε μια προσέγγιση από τη σύγκριση δημοσιευμένων στοιχείων κόστους επιβατικών καταμαράν όπως το HSS1500 της STENA, επί των οποίων θα υπολογίσουμε συντελεστές βασιζόμενους στο μέγεθος. Πρέπει όμως να έχουμε υπόψη ότι πέραν του πλοίου απαιτείται επένδυση κεφαλαίου για τους αποκλειστικούς τερματικούς σταθμούς και για τα εμπορευματοκιβώτια αλουμινίου. Οπωσδήποτε αυτοί οι υπολογισμοί υπάρχουν και θα μπορούσαν να παρατεθούν σε μίαν άλλη ευκαιρία. Στον πίνακα 4 δίδεται μία πρώτη γενική ιδέα.

Πίνακας 4: Αρχική Επένδυση Κεφαλαίου ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΕΞΟΔΑ (RUNNING COSTS)

Investment type	No. of	Unit costs	Total costs
[–]	[–]	[M. euro]	[M. euro]
LH ₂ ship	2	94,97	189,93
Terminals	2	20,00	40,00
H ₂ SMR plant	2	112,69	225,38
LH ₂ plant & site storage	2	9,97	19,95
Aluminum containers	1	117,00	117,00
Total			592,25

Πέραν των μεγεθών που πρέπει να συνυπολογισθούν, όπως μισθοί, κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων, ασφάλειες, συντήρηση, επισκευές, δεξαμενισμοί κ.λπ. κ.λπ., το κόστος του καυσίμου H₂ είναι κρίσιμο για την οικονομική βιωσιμότητα, καθώς αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι του συνολικού λειτουργικού κόστους. Αυτό το κόστος επηρεάζεται από το μέγεθος παραγωγής, καθώς οι μικρότερες μονάδες παραγωγής έχουν υψηλότερο κόστος. Η τιμή φυσικού αερίου που χρησιμοποιήθηκε είναι € 4.902/εκατομμύριο BTU που δίνει μονάδα τιμής του H₂ € 0,8556/κιλό. Η έρευνα έδειξε κόστος υδροποίησης ανά μονάδα H₂ € 0,5366/κιλό, ανεβάζοντας το σύνολο σε € 1,3922/μονάδα H₂. Με υπολογισμούς αποστάσεων συγκεκριμένων διαδρομών και της καταναλώσεως του H₂ ανά μίλι έχει προκύψει το συμπέρασμα ότι το καύσιμο αποτελεί το 88% του ετήσιου λειτουργικού κόστους. Επιπλέον, η απόσβεση κεφαλαίου ανέρχεται στο 5% του συνολικού λειτουργικού κόστους.

Πίνακας 5: Ωκεάνιες Διαδρομές Μελέτης

Route no.	Start Port	End Port	Distance
[–]	[–]	[–]	[N. miles]
1	Yokohama	Tacoma	4274
2	Philadelphia	Cherbourg	3265
3	Yokohama	Long Beach	4838

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Τα αποτελέσματα της μελέτης δείχνουν ότι ένα υδρογονοκινούμενο κοντεϊνερπλοίο καταμαράν υψηλής ταχύτητας είναι κατ' αρχήν τεχνικά επιτεύξιμο και οικονομικά βιώσιμο. Οι τρέχουσες έρευνες δείχνουν ότι οι αεριοστρόβιλοι μπορούν να μετατραπούν επιτυχώς ώστε να καίνε υδρογόνο. Η ανάπτυξη μιας οικονομίας βασιζόμενης στο υδρογόνο αποτελεί υψηλή προτεραιότητα για πολλές κυβερνήσεις λόγω της σταδιακής εξάντλησης των κοιτασμάτων ορυκτών καυσίμων. Το υπό εξέλιξη πλοίο FAC δίδει την ευκαιρία να καταδειχθεί η δυνατότητα χρήσης του υδρογόνου σαν κινητήρια ύλη στη ναυτιλία, όπου πέραν της οικονομίας ταυτόχρονα προσφέρει μία απόλυτα φιλική περιβαλλοντικά και βιώσιμη εμπορικά λύση, που θα μπορούσε να αποτελέσει εναλλακτική πρόταση σε σύγκριση με τις αερομεταφορές για τη διακίνηση των χρονικά ευαίσθητων προϊόντων. ☉

MARITA HELLAS S.A.

WORLDWIDE FIRE AND SAFETY SERVICES

OUR QUALITY IS YOUR SAFETY

Safety product and services under the expertise of Capt. Nick Malliris



SUPPLY & SERVICE OF :
MARINE EVACUATION SYSTEMS
LIFERAFTS



FIRE FIGHTING EQUIPMENT

IMMERSION SUITS



ISO 9001 2000 CERTIFIED

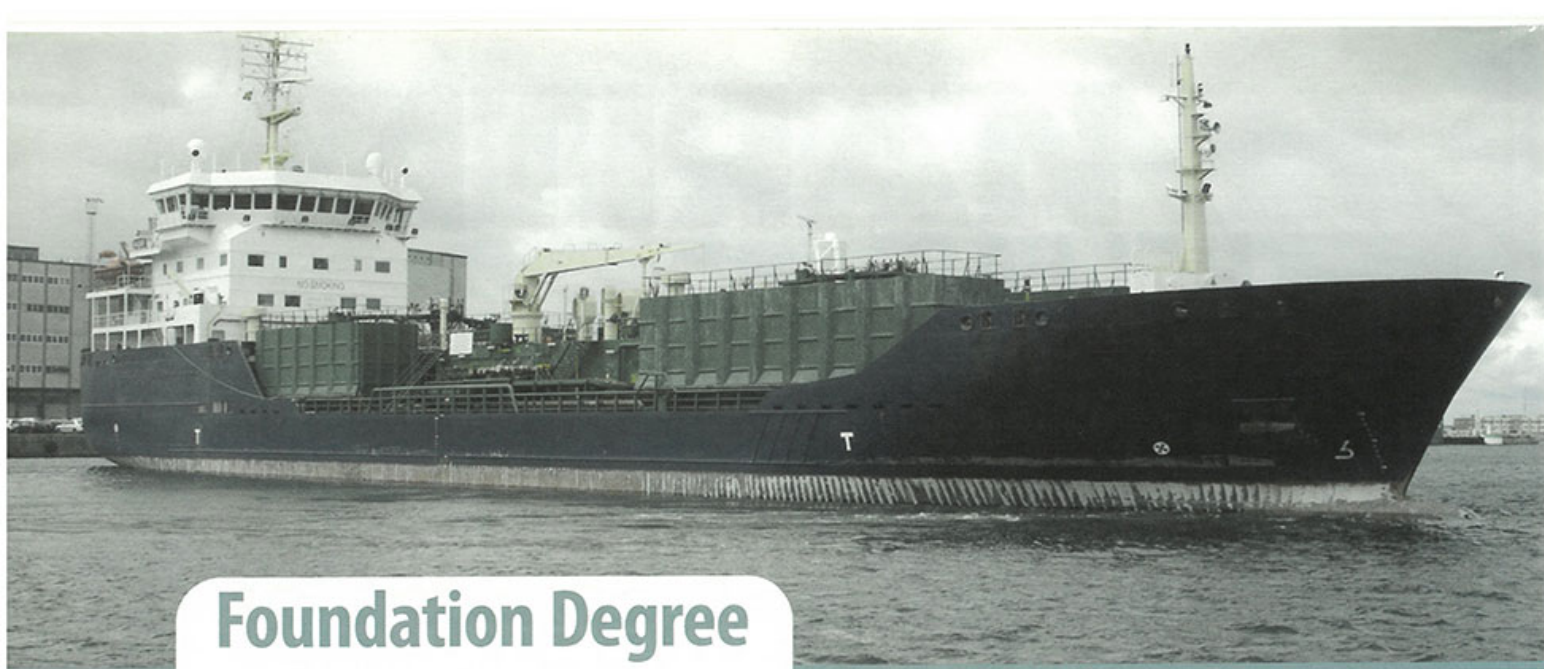
SAFETY & FIRE SERVICES APPROVED BY: DNV, LLOYDS
GERMANISHER LLOYDS, ABS, HELLENIC REGISTER OF SHIPPING & RINA

CENTRAL OFFICE : SOCRATOUS 25 STR DRAPETSONA

TEL: 210 46.20.399 - 210 46.28.681 • FAX : 210 46.15.968

FIRST SERVICE STATION : BI.PA SXISTO PERAMA (3000 sq.m)

E-mail: info@maritahellas.gr • Website: www.maritahellas.gr



Foundation Degree

Στον πάρα πολύ σημαντικό εορτασμό της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού φαίνεται τελικά το ενδιαφέρον να έκλεψε ο χώρος της ναυτικής εκπαίδευσης, και δεν μπορούσε να γίνει αλλιώς αφού για όλους αυτή είναι η αγωνία του σήμερα και του αύριο για τη διατήρηση της ελληνικότητας στη ναυτιλία μας.

Ο γράφων έχει αναφερθεί σε προηγούμενη αρθρογραφία του ότι η Αγγλία τα τελευταία χρόνια συνεχώς πειραματίζεται στα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, αναζητώντας τρόπους για την αναβάθμισή της αλλά και τη γεφύρωσή της με τη ναυτική σταδιοδρομία, ώστε να την καταστήσει περισσότερο ελκυστική. Και έχασε πράγματι η Αγγλία πολύτιμο χρόνο παραμένοντας προσκολλημένη σε παραδοσιακά σχήματα εκπαίδευσης των ναυτικών στελεχών της, που σήμερα μάλλον έχουν ξεπεραστεί, ενώ οι ανταγωνίστριες χώρες Educate their trainees to at least basic degree level (Lloyd's List 01/03/2006).

> Του Χρήστου Ντούνη

Αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Από το 2001 στην Αγγλία έχει γίνει μια προσπάθεια γεφύρωσης της επαγγελματικής ναυτικής εκπαίδευσης με τη χορήγηση πανεπιστημιακού πτυχίου μεταξύ δύο ναυτικών κολεγίων και δύο πανεπιστημίων.

Και πράγματι, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένα θετικό βήμα, που καταξιώνει τις ναυτικές σπουδές και συνακόλουθα τη ναυτική σταδιοδρομία.

Παρ' όλα αυτά, όμως, το πλέγμα των σπουδών αυτών, παρεχόμενο από δύο διαφορετικά ιδρύματα (ναυτικό κολέγιο και πανεπιστήμιο), που απέχουν μάλιστα μεταξύ τους εκατοντάδες χιλιόμετρα, αλλά και με διαφορετικές δομές, δεν φαίνεται να επιτυγχάνει το τελικό ζητούμενο που είναι ο ναυτικός χαρακτήρας της επιστημονικής συγκρότησης του πτυχιούχου αξιωματικού.

Αυτό σημαίνει ότι το παραπάνω αγγλικό σύστημα δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται, όσο τουλάχιστον αναμενόταν, στην ανάγκη της αναβάθμισης των ναυτικών επαγγελματικών γνώσεων αλλά περισσότερο στοχεύει στη συμπλήρωσή τους με άλλες παράλληλες γνώσεις, μη συνδεόμενες όμως με το ναυτιλιακό αντικείμενο.

Κατά συνέπεια και αυτή η προσπάθεια φαίνεται ατελής, γιατί δεν αποδίδει το αναμενόμενο αφού αποφεύγει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της παροχής ολοκληρωμένης και συστηματικής ναυτικής εκπαίδευ-

σης. Με άλλα λόγια, αποφεύγει την παροχή της από ανεξάρτητα ναυτικά πανεπιστημιακά τμήματα και ναυτικές ακαδημίες για παραγωγή πτυχιούχων αξιωματικών Ε.Ν., όπως από ετών παρέχεται σε δεκάδες άλλες χώρες.

Τελευταία, μάλιστα, ιδρύθηκαν τα Ναυτικά Πανεπιστήμια του Παναμά και της Σρι Λάνκα, που έλαβαν και ευρεία δημοσιότητα στο διεθνές ναυτιλιακό Τύπο (Lloyd's List 07/12/2005 και 23/01/2006).

Υπό αυτές τις εξελίξεις έρχεται τώρα ο Βρετανός υπουργός Ναυτιλίας Dr Ladyman και αναγγέλλει την εισαγωγή του Foundation Degree στη ναυτική σταδιοδρομία. Σχεδιάζεται μάλιστα να καταστεί The Mainstream Route to the Industry, ελπίζοντας ότι θα προσελκύσει έναν αυξανόμενο αριθμό νέων ανθρώπων να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα, εφοδιάζοντάς τους παράλληλα και με πανεπιστημιακό πτυχίο.

Το τριετούς διάρκειας πρόγραμμα, όπως μας λέγει το δημοσίευμα (Lloyd's List 14/12/2005), θα εκπονηθεί κατά τρόπο ώστε να ενσωματώσει και το γνωστικό αντικείμενο των επαγγελματικών πιστοποιητικών που προβλέπονται από τη νομοθεσία (STCW κ.λπ).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι για την Αγγλία η πηγή αυτή της προέλευσης των πτυχιούχων αξιωματικών θα λειτουργεί παράλληλα με τις άλλες πηγές που μέχρι σήμερα τροφοδοτούν τη βρετανική ναυτιλία με αξιωματικούς.



Όμως, αγαπητέ αναγνώστη, αυτό το σύστημα παραγωγής πτυχιούχων αξιωματικών από αυτοτελές, ανεξάρτητο πανεπιστημιακό Ναυτικό Τμήμα, που σήμερα το 2006 επιτέλους ανακαλύπτει η ναυσιβίος Αγγλία, δεκάδες άλλες χώρες προ πολλού χρόνου το εφαρμόζουν και μάλιστα τροφοδοτούν και την ελληνόκτητη ναυτιλία με αξιωματικούς.

Βεβαίως και στη χώρα μας κατά καιρούς γίνονται προσπάθειες για αναζήτηση λύσεων στο ενδομικρό αυτό πρόβλημα της στελέχωσης των πλοίων μας με Έλληνες αξιωματικούς.

Όμως, στην, από τη φύση της, παγκοσμιοποιημένη ποντοπόρο ναυτιλία μας, δεν θα πρέπει να κλείνουμε ούτε τα μάτια μας ούτε τα αυτιά μας στο πώς λειτουργούν οι ανταγωνιστές μας, αλλά και αυτοί οι Άγγλοι, που πά-

ντοτε αποτελούσαν για μας το πρότυπο της ναυτιλιακής σκέψης.

Οι εξελίξεις, οι υψηλές επαγγελματικές απαιτήσεις και οι συνθήκες οδηγούν πλέον στο μονόδρομο: «Να πουλήσουμε στην κοινωνία μας τη θάλασσα ως σταδιοδρομία και όχι ως περιστασιακή ευκαιρία».

Και στην τάλαιπωρημένη στη χώρα μας ναυτική εκπαίδευση ωρίμασαν συνθήκες να δημιουργήσουμε παράλληλα με τα υφιστάμενα συστήματα παραγωγής αξιωματικών και την παραγωγή τους από πανεπιστημιακού επιπέδου Ναυτικές Σχολές.

Και θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι ουραγοί θα είμαστε και όχι πρωτοπόροι!

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



Carmanah

Model 701

Model 601

Model 501

Model 702

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



ΕΓΓΥΣ ΒΥΘΟΣ - ΣΤΑΓΟΝΕΣ ΔΥΟ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Του Ντίνου Πανιδή
Εκδόσεις Gema

Δίγλωσσο (ελληνικά-αγγλικά) λεύκωμα με εξαιρετικές φωτογραφίες του Ντίνου Πανιδή και κείμενα του θαλάσσιου βιολόγου Μιλτιάδη Σεφερλή, τα οποία περιγράφουν, ταυτοποιούν και αποκαλύπτουν περισσότερα από 250 γνωστά και άγνωστα είδη και περιβάλλοντα του βυθού.

Με το λεύκωμα «Εγγύς βυθός-σταγόνες δύο θαλασσών», οι εκδόσεις Gema προσθέτουν στην ωκεάνια εικονογραφία ένα γοητευτικό οδοιπορικό στον ποικίλο κόσμο του βυθού της Μεσογείου και της Ερυθράς. Εικόνες λαμπερές, αποκαλυπτικές μιας εξαιρετικά ευαίσθητης ματιάς, κείμενα που πληροφορούν και τέρπουν.

Το λεύκωμα δημιουργήθηκε μέσα από την προσωπική συλλογή του φωτογράφου, ο οποίος συνέλεξε φωτογραφίες από τις αλλεπάλληλες καταδύσεις του, στις θάλασσες-κοιτίδες πανάρχαιων πολιτισμών. Ο αναγνώστης αισθάνεται σαν να δανείστηκε τη μάσκα του Πανιδή, ολόκληρο τον εξοπλισμό του, για να απολαύσει με τα δικά του «μάτια» τα υποβρύχια ταξίδια του.

ΚΕΙΜΕΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Του Χρήστου Ντούνη
Αντιναυάρχου, επίτιμου Αρχηγού Λ.Σ.
Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ

Τα περισσότερα κείμενα του βιβλίου έχουν δημοσιευτεί στο ναυτιλιακό Τύπο τα τελευταία χρόνια και στοχεύουν κυρίως στην ανάδειξη των αδυναμιών μιας κρατούσας εδώ και πολλά χρόνια κατάστασης, οι οποίες προκαλούν την παρέμβαση του συγγραφέα με θέσεις, που με βεβαιότητα σε πολλές περιπτώσεις μπορούν να υπάρξουν και διαφορετικές προσεγγίσεις.

Πολλά από τα άρθρα κ.λπ., δημοσιεύθηκαν πριν από αρκετά χρόνια, αντανάκλουν τις κρατούσες τότε συνθήκες και το κλίμα της εποχής τους. Λογικό είναι ορισμένα από αυτά να μην ανταποκρίνονται στη σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα, επειδή είτε ξε-

περάστηκαν από τις εξελίξεις είτε οι τότε αδυναμίες θεραπεύτηκαν, ενώ άλλα από αυτά εξακολουθούν να διατηρούν την επικαιρότητά τους.

Όμως όλα αυτά τα κείμενα, διάσπαρτα στα διάφορα έντυπα, δεν θα ήταν προσιτά και στο σημερινό μελετητή των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, αλλά πολύ περισσότερο στον αυριανό ερευνητή και ιστορικό για να πληροφορηθεί και τις διαφορετικές απόψεις πάνω σε καυτά προβλήματα της ναυτιλίας.

ΟΙ ΠΑΡΟΜΟΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΜΗΡΟΥ (Ωσάν φτερό και σκέψι)

Του Κώστα Δούκα
Εκδόσεις Ελευθέρη σκέψις

Η παρομοίωση είναι το απαραίτητο παρακολουθήμα του γραπτού και του προφορικού λόγου. Κανένας δεν μπορεί να εκφραστεί πλήρως χωρίς παρομοίωση. Το έμφυτο χάρισμα των Ελλήνων, που υπάρχει από αρχαιότατων χρόνων, να παρατηρούν οτιδήποτε και να το εξετάζουν με κάθε λεπτομέρεια, ώστε διά της παρατήρησης και της σύγκρισης να οδηγηθούν σε επιστημονικά και πρακτικά συμπεράσματα, που θα διευκόλυναν τον καθημερινό βίο και θα διέυρυναν το πνευματικό τους επίπεδο, επιβεβαιώνεται στα αρχαιότερα κείμενα του κόσμου, τα Ομηρικά Έπη.

Οι παρομοιώσεις του Ομήρου, λεπτομερείς και ακριβολόγοι, ειλικρινείς και διεισδυτικές, αποτελούν το όχημα για να ενοήσουμε και να συμπεράνουμε οι σημερινοί αναγνώστες των ομηρικών ποιημάτων πώς πολεμούσαν οι άνθρωποι της μακρινής εκείνης εποχής, πώς καλλιεργούσαν τη γη, πώς ασκούσαν την κτηνοτροφία, τη μεταλλουργία, τη βυρσοδεψία, πώς κυνηγούσαν, πώς δίκαιαν, πώς κυβερνούσαν, πώς ψάρευαν και με ποια εργαλεία, τι μέσα είχαν στη διάθεσή τους και γενικώς πώς ασκούσαν όλη τη ζωτική δραστηριότητα του καθημερινού τους βίου.

Το βιβλίο αυτό συλλέγει με σεβασμό τις πολύτιμες αυτές ψηφίδες του ομηρικού λόγου, τις παραθέτει και τις σχολιάζει, με την πρόσθετη καινοτομία ότι επιλέγονται σύγχρονες φωτογραφίες -συνδυασμένες και από εικαστικά-, οι οποίες έρχονται να επιβεβαιώσουν ότι ο Όμηρος όχι μόνο δεν ήταν τυφλός, αλλά απεναντίας έβλεπε όπως βλέπει σήμερα ο φωτογραφικός ή ο τηλεοπτικός φακός, αφού οι λεπτομέρειες που μας

περιγράφει, γίνονται πολλές φορές αντιληπτές από τους σύγχρονους ανθρώπους μόνο με τη βοήθεια των οπτικοακουστικών μέσων σύγχρονης τεχνολογίας.

ΥΠΕΡΤΑΤΗ ΑΡΧΗ

Του Κώστα Δούκα
Εκδόσεις Γεωργιάδης

Ο άγνωστος κατά 96% κόσμος του σύμπαντος που περιβάλλει τον άνθρωπο, μπορεί να γίνει κατανοητός και να προσεγγισθεί μόνο φιλοσοφικά και όχι να εξηγηθεί μηχανιστικά.

Εδώ μπορεί να βοηθήσει αποτελεσματικά η αρχαία γνώση των Ελλήνων φιλοσόφων, οι οποίοι σε ανύποπτο χρόνο της μακρινής εποχής που έζησαν, διατύπωσαν κοσμοθεωρίες, οι περισσότερες των οποίων ισχύουν σήμερα απολύτως.

Έντεκα εκατομμύρια χρόνια από την εμφάνιση των πρώτων(;) ανθρώπων στην Τρίλιθα Μακεδονίας είναι πολύ μεγάλος χρόνος για να διατηρεί μνήμη η ανθρωπότητα. Ο συγγραφέας συλλέγει με σεβασμό και ανθολογεί με αφηγηματικό τρόπο την αρχαία σοφία και τη συσχετίζει με τα επιτεύγματα και τις κοσμοθεωρίες της σύγχρονης εποχής. Σκοπός του είναι να συνδέσει με χειροπιαστό τρόπο το πνευματικό έργο των φοβερών αρχαιοελλήνων κυνηγών της αλήθειας με το σύγχρονο και τον αυριανό συμπαντικό άνθρωπο.

«Χίος-Οινούσες-Ψαρά, Σμύρνη-Τσεσμέ-Ερυθραία»

Των Στέφανου Στεφανίδη
& Δημήτρη Πλουμίδη
Εκδόσεις Infoognomon

Σειρά: Ταξιδιωτικοί Οδηγοί/14

Ιωνία, Σμύρνη, Χίος... Όταν φθάνει κανείς στη Χίο, το νησί που είναι πλεγμένο με το μύθο, τον Όμηρο, τη ναυτική παράδοση που αρχίζει από την εποχή των Αργοναυτών και των Ιώνων και φθάνει μέχρι τον Χριστόφορο Κολόμβο και το πασίγνωστο λαϊκό άσμα «μηχανικό Μυτιληνιό και καπετάνιο Χιώτη», τη μοναδική μαστίχα που συνειρμικά συνδέεται με τους σουλτάνους και τις παλλακίδες τους, την Καταστροφή της Χίου, τον Κάμπο, το μοναδικό μεσαιωνικό χωριό Μεσά, το θρυλικό Ανάβατο, τους Βροντάδες και τόσα άλλα, ένα είναι σίγουρο. Συναντά πιο πολλά από όσα περίμενε να δει, ενώ του γεννιέται η επιθυμία, έστω και αν δεν το είχε σχεδιάσει, να πεταχτεί απέναντι, στον Τσεσμέ, την Κρήνη των Ελλήνων, τα Αλάτσατα, τη θρυλική Ερυθραία, τα Βούρλα, τις Κλαζομενές, τη μυροβόλο και μαρτυρική Σμύρνη, το Κορδελιό, τη Μενεμένη, τις Φώκιες, αλησμόνητες Ελλήνων κοινότητες. Ένα ταξίδι που όταν ολοκληρωθεί, όταν τελειώσει, σας οδηγεί στην αρχή ενός νέου μακρινού δρόμου, της ζωντανής μνήμης και σχέσης με την Ιωνία και τη Σμύρνη, που είχε πάντα μια παράλληλη πορεία με τη Χίο...

**WHEN YOUR GUARDIAN ANGEL TAKES A BREAK:
KORONAKIS SPECIAL WIRE ROPES**

Because you cannot always rely on someone to watch over you, we now offer you a way of taking safety into your own hands:

D. KORONAKIS Special Wire Ropes product family combine proven Koronakis technologies with new product

innovations for safety, quality and value in a wide range of applications:

Marine, Fishing, Aquaculture, Industry, Constructions, Mining, as well as Construction Cranes, Bridge Cranes, Riggs, Hoisting Machinery, etc.



D. KORONAKIS S.A.

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



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


STRATOS




NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

- Worldwide installation and superb customer support
- Value added applications
- Competitive airtime rates and special discounts

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