

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 94 • 11/2006 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

**Η Ναυτική
Εκπαίδευση
τον 21ο αιώνα**

Μεταφορές,
περιφερειακή ανάπτυξη
και Δ' ΚΠΣ

Ελληνική Οικονομία
και Τουρισμός

Η Ακτοπλοΐα
σε τέλμα

Οίκος Ναύτου
Οι εξαγγελίες
που έγιναν πράξη

**Ευκαιρίες και προκλήσεις
για τους Ελληνικούς Λιμένες**



TNP
LISTED
NYSE.



A perfect TEN!



TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.

Bloomberg access : TNP US (For NYSE)
Website: <http://www.tenn.gr>
email : ten@tenn.gr



(Nautical Coordinates lead the way to Jet Oil)

For over 35 years, nautical coordinates have led a majority of ships sailing the Greek Seas to JET OIL in the country's largest ports. Because for over 35 years, JET OIL has been providing the most reliable service and products of the highest quality, and as a consequence has attained a place among the best. Today, from this position of strength, it continues to offer its customers full support, supplying them with all types of fuels available, with consistency, safety and environmental awareness.



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30210 4283201, +30210 4283368

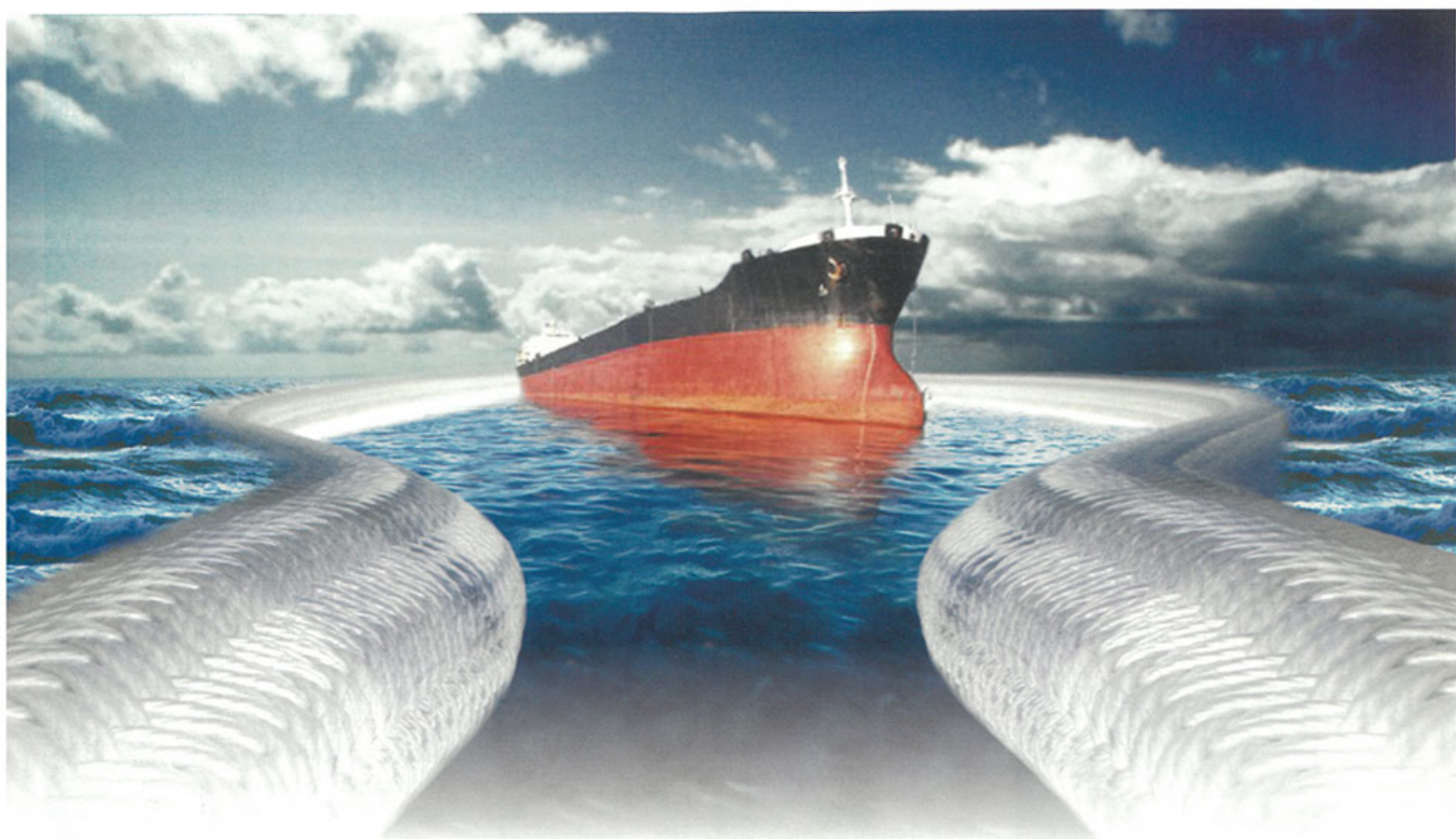
e-mail: jetbunkers@jetoil.gr



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

D. KORONAKIS innovative Ropes & Wire ropes. Designed to match all your marine & industrial demands



MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes, all constructions
 - Kapa Neema (Dyneema construction)
 - Kapa Ropes Multi-Strand
 - Mooring Tails
 - Kapa Strong
 - Kapa Flex
 - Kapa Float
 - Double braided Ropes for ships and offshore platforms
- Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S**

STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings
- Pneumatic Fenders



Member of EUROCORD & EWRIS

www.koronakis.gr

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

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



D. KORONAKIS S.A.

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

Editorial
ΣΕΛ. [6]

Αγοραπωλησίες
Του Γ. Γρηγοριάδη ΣΕΛ. [10]

Ναυλαγορά
N. Cotzias Shipping Group ΣΕΛ. [16]

Μήνυμα προς όλες τις κατευθύνσεις
Του Νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα ΣΕΛ. [20]



Ανάλυση
- Ξαφνική άνοδος στη ζήτηση για δεξαμενόπλοια Suezmax ΣΕΛ. [22]
- Αυξημένα τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών ΣΕΛ. [24]

Στάθης Γουρδομιχάλης: Ηγέτης και δάσκαλος της ναυτιλίας.
Του Ευστάθιου Μπάτη ΣΕΛ. [26]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [30]

Διεθνή ΣΕΛ. [44]

Μεταφορές
Μεταφορές και Δ' ΚΠΣ: η Ελλάδα από την περιφέρεια στην καρδιά της Ευρώπης
Του Κωστή Χατζηδάκη ΣΕΛ. [50]

Αποψη
Έχουμε και λέμε... Μίζερ, νίτρο, γλυκερίνη... Μπουμ!
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [52]

Εκπαίδευση
Η Ναυτική Εκπαίδευση τον 21ο αιώνα: τάσεις και προβληματισμοί
Των Γεωργίου Γκοτζαμάνη, Αριστοτέλη Ναυιόπουλου ΣΕΛ. [54]

Ναυπηγική
Γερμανικές καινοτομίες από την Blohm and Voss Industries ΣΕΛ. [62]

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΛΙΜΕΝΕΣ
Η αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων
Του Γεωργίου Βλάχου ΣΕΛ. [64]



Λιμενολογία, λιμενολογία και δημόσιο συμφέρον
Του Μιχάλη Σαρλή ΣΕΛ. [68]

Η ακτοπλοΐα σε τέλμα
Του Νίκου Λεβογιάννη ΣΕΛ. [74]

Ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική: ευκαιρίες και προκλήσεις για τους ελληνικούς λιμένες
Του Θάνου Πάλλη ΣΕΛ. [76]

Συνέντευξη
Στόχος η παροχή σημαντικών εργαλείων προς τους πελάτες μας
Συνέντευξη του Γιώργου Βλαχόπουλου ΣΕΛ. [80]

Αερομεταφορές
- Παράνομες κρατικές ενισχύσεις προς την Ολυμπιακή: η Επιτροπή ζητεί την αποφασιστική παρέμβαση του Δικαστηρίου ΣΕΛ. [82]
- Ντόχα: ο νέος κόμβος στην αραβική χερσόνησο ΣΕΛ. [84]

Τουρισμός
Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός
ΣΕΛ. [86]

Ελλάδα και διεθνείς εκθέσεις: μια σταγόνα στον ωκεανό
ΣΕΛ. [92]

Παραναυτιλιακά ΣΕΛ. [94]



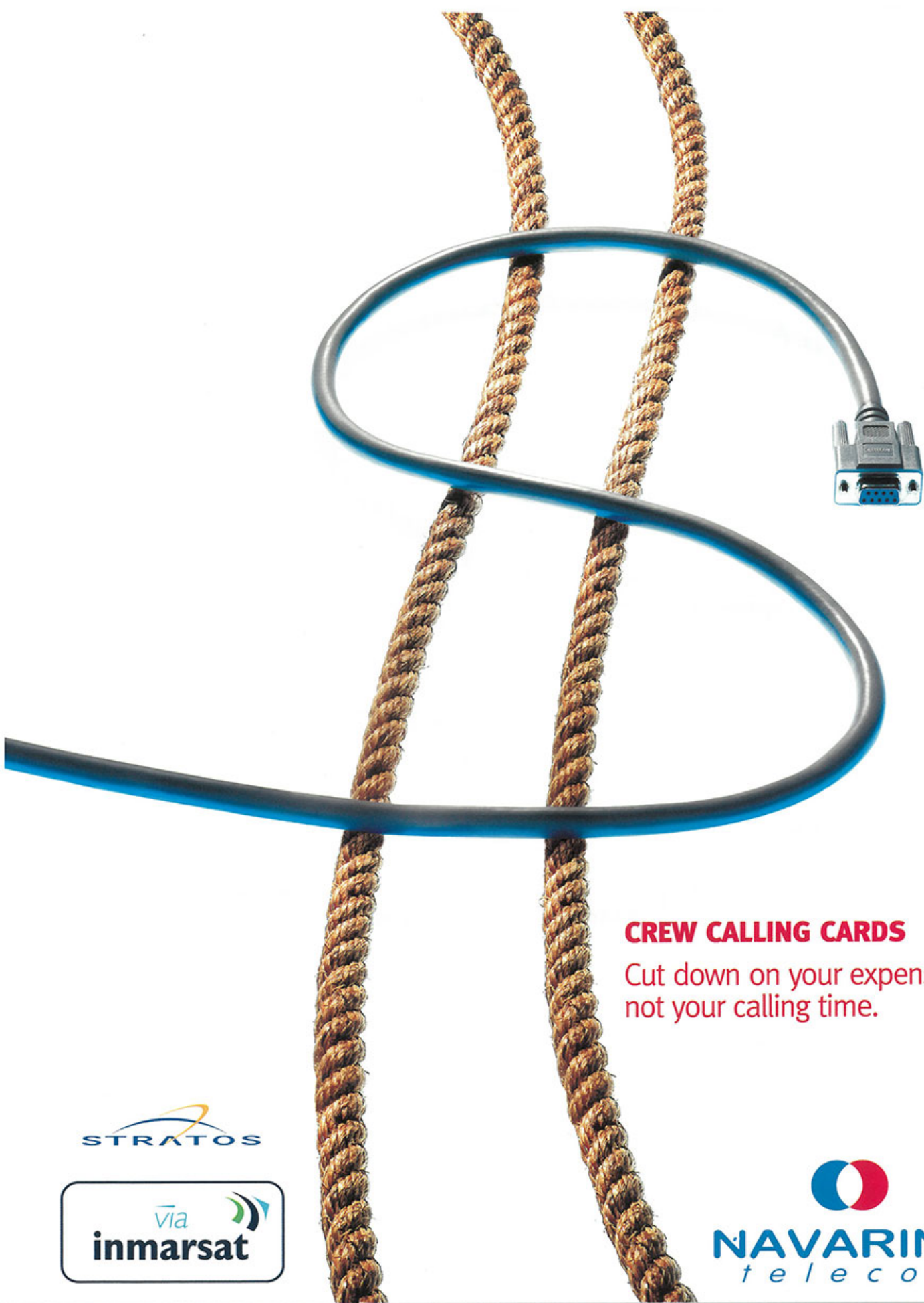
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: **Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.**
Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**
Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιας**
Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**
Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**
Ειδικοί Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος, Άλκης Κορρέ, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης**
Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάντασης**
Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**
Υπεύθυνη Γραμματείας & Συνδρομών: **Μαίρη Ευθυμίου**
Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακής**
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: **ΑΡΓΟΣ Α.Ε.**

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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS

via
inmarsat


NAVARINO
telecom

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

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

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

Η Άρτα δεν βρέχεται από θάλασσα...

Οι κάτοικοι του νομού Άρτας δεν γνωρίζουν, στην πλειονότητά τους, τα «Ναυτικά Χρονικά». Και η δημοσιογραφική ομάδα του περιοδικού, δικαιολογημένα, δεν γνωρίζει τα θέματα που απασχολούν τους μάλλον ξεχασμένους κατοίκους μιας από τις πιο φτωχές περιφέρειες της Ευρώπης.

Εντούτοις, ο υπογράφων δεν έμεινε αδιάφορος από την κοινωνική πραγματικότητα και την εγκλωβισμένη καθημερινότητα των νέων της συγκεκριμένης «δύσκολης» γεωγραφικής γειτονιάς της Ηπείρου. Ως δικαστικός αντιπρόσωπος στις πρόσφατες δημοτικές εκλογές της χώρας, συνομίλησα με τους νέους κατοίκους του συγκεκριμένου νομού και αναζήτησα τους προβληματισμούς τους για το παρόν και το μέλλον τους.



Οι Άρτινοί ανήκουν σε μια «ιδιότροπη» κοινωνική ομάδα: ιδιότροπη, διότι κάποτε ο νομός τους ήταν αγροτικά και οικονομικά εύφορος. Σήμερα η παραγωγή περιορίζεται σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες και οι γεωργικές και περιφερειακές πολιτικές της Ε.Ε. δεν αφήνουν σημαντικά περιθώρια κέρδους, ανέλιξης και αισιοδοξίας.

Ο νομός, αν και πλούσιος τόσο σε ιστορία -και πολιτιστική παράδοση ιδιαίτερα από τα χρόνια του Βυζαντίου- αλλά και σε γεωφυσικές ομορφιές, δεν έχει τουρισμό. Επίσης, αν και βρέχεται από τον Αμβρακικό κόλπο -ο οποίος είναι σημαντικότερη κοιτίδα οικονομικής ζωής για τους κατοίκους- δεν έχει καμία διασύνδεση με τη ναυτιλία. Και αυτό το γεγονός είναι πραγματικά παράδοξο: Η Άρτα, σήμερα, μαστίζεται από την ανεργία αλλά δεν είναι σε θέση να «ακούσει» τα καλέσματα της εποχής. Οι νέοι της, εγκλωβισμένοι στην ήπια καθημερινότητά τους, αναζητούν περιστασιακές δουλειές και τελικά καταφεύγουν στις πιο

μεγάλες πόλεις προσπαθώντας «βίαια» να ξεφύγουν από τη ραθυμία και τη νωχελικότητα του επαρχιακού ρυθμού.

Οι δουλειές στο νομό είναι λίγες και τα περιθώρια ανέλιξης εξαιρετικά στενά: όσοι σπουδάζουν επιστρέφουν με δυσκολία και προτιμούν να αναζητήσουν μια πιο σίγουρη εξασφάλιση στις ελληνικές μητροπόλεις.

Οι νέοι της Άρτας δεν γνωρίζουν ή, μάλλον, δεν έχουν την παιδεία να συνειδητοποιήσουν τον τουριστικό πλούτο της περιοχής. Χρειάζονται τεράστιες επενδύσεις αλλά και κοινωνική μόρφωση για το συγκεκριμένο οικονομικό κλάδο, που όμως δύσκολα μπορούν να ευοδωθούν. Επιπλέον, ο τουρισμός είναι ήδη ένας υπερφορτισμένος κλάδος, αφού σύσσωμη η ελληνική επικράτεια αναζητά ένα κομμάτι κάτω από τον (μικρό) ήλιο του. Σε αυτό το πλαίσιο, δύσκολα θα βρεθούν ως προς το συγκεκριμένο χώρο επενδύσεις, άρα και θέσεις εργασίας...

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



Στο ίδιο μήκος κύματος οι νέοι δεν γνωρίζουν τη δύναμη μιας σταδιοδρομίας στη θάλασσα. Οι δύο πιο σημαντικοί κλάδοι της ελληνικής οικονομίας τούς είναι παντελώς άγνωστοι. Και ο τουρισμός, όπως προαναφέρθηκε, έχει αντικειμενικές δυσκολίες για να αναπτυχθεί στη συγκεκριμένη περιοχή, η καριέρα στη θάλασσα όμως;

Ο υπογράφων ρώτησε αρκετούς νέους εάν γνωρίζουν τη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας: μας απάντησαν «ελάχιστα». Όσοι (εξαιρετικά ολιγάριθμοι) επιλέγουν να φοιτήσουν στη γειτονική ΑΕΝ της Πρέβεζας συνήθως εισέρχονται μη έχοντας κάτι άλλο να ακολουθήσουν και, κυρίως, για να «ξεφύγουν» από τη μέχρι τώρα πραγματικότητά τους.

Εν ολίγοις, οι νέοι κάτοικοι της Άρτας, αν και αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα ανεργίας, εντούτοις δεν γνωρίζουν τη σημερινή πραγματικότητα της ναυτιλίας μας και κυρίως τα περιθώρια ανέλιξης μέσα σε αυτή. Πολλοί νέοι, μάλιστα, ήταν εξαιρετικά δύσπιστοι ή καχύποπτοι. Υπάρχει φόβος για τη θάλασσα, για τα ταξίδια, για την πλοιοκτησία και για τις συνθήκες διαβίωσης στα πλοία... «Τι να κάνουμε εκεί» είναι η ερώτηση-θέση τους... και προτιμούν λοιπόν μέσα στη μη γνώση να καταφεύγουν στην ευκολία των περιστασιακών ασχολιών των 400 ευρώ...

Η Άρτα πάντως δεν είναι (γεωγραφικά) τόσο μακριά από την Ακτή Μιαούλη και τη Γρηγορίου Λαμπράκη. Απέχει 4 ώρες... Είναι όμως μακριά (ίσως αδικαιολόγητα) πνευματικά και συναισθηματικά... Αναρωτιόμαστε ποιες κινήσεις ενημέρωσης και πληροφόρησης έχουν αναλάβει τόσο η Πολιτεία όσο και οι ναυτιλιακοί φορείς για την ενημέρωση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, όπου υπάρχει πραγματική ανεργία. Ποιες στρατη-

γικές έχουν εν τέλει εκπονηθεί για την ξεχασμένη ελληνική περιφέρεια; Πόση αδικαιολόγητη έμφαση δίνεται από όλους μας στους τουριστικά «προσηλωμένους» πλέον νησιωτικούς πληθυσμούς; Σε αυτές τις συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές πρέπει να επικεντρωθεί με προσοχή και τόλμη το ενδιαφέρον των φορέων και της Πολιτείας: στα παιδιά της Άρτας, της Φλώρινας, της Ροδόπης, της Ξάνθης. Εκεί όπου η ανεργία μαστιίζει ή, μάλλον, καταστρέφει το νεανικό παρορμητισμό και κυρίως την αισιοδοξία. Προς τα εκεί ας εστιαστεί πλέον το ενδιαφέρον μας...

Ηλίας Μπίσιας

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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Για τους αναγνώστες αυτής της ανασκόπησης, δεν ήταν ανέλπιστη η ανάσχεση σε λίγες ημέρες και της τελευταίας καθοδικής τροπής της ναυλαγοράς, με επάνοδο του δείκτη BDI επάνω από τις 4.000 μονάδες, ανεξάρτητα από νέες διακυμάνσεις που μπορεί να ακολουθήσουν σε αυτά τα επίπεδα.

Η εκτίμηση ότι όσο βαθαινεί η παγκοσμιοποίηση, τόσο αμεσότερος γίνεται ο συσχετισμός της πορείας των κύριων παγκόσμιων μακρο-οικονομικών μεγεθών με την πορεία της ναυλαγοράς, επαληθεύεται συνεχώς την τελευταία τετραετία. Στην τρέχουσα περίοδο, τόσο τα στοιχεία των περασμένων εβδομάδων όσο και τα πρόσφατα δεν αναιρούν την εκτίμηση για ήπια αμερικανική επιβράδυνση και διατήρηση του ευνοϊκού οικονομικού περιβάλλοντος για τη ναυτιλία.

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

Οπως δεν αναιρείται με τίποτα και η νέα πραγματικότητα, ότι η οικονομία του αναπτυσσόμενου κόσμου έχει φθάσει σε τέτοιο απόλυτο μέγεθος, ώστε η ανάπτυξή της να εξουδετερώνει σε μεγάλο βαθμό τις συνέπειες στο εμπόριο και τις μεταφορές, από τις καθοδικές τροπές του οικονομικού κύκλου των ανεπτυγμένων χωρών.

Στις ΗΠΑ, η πρώτη εκτίμηση της μεγάλης πώσης της οικονομικής ανάπτυξης σε χαμηλό τριετίας 1,6% το γ' τρίμηνο, διασκεδάζεται από νεότερα στοιχεία που προμηνύουν βελτιωμένους ρυθμούς για το δ' τρίμηνο και για το 2007. Στο μετριασμό της επιβράδυνσης στο προσεχές διάστημα θα βοηθήσει η συνέχιση της πολιτικής σταθερών επιτοκίων και οι δηλώσεις που υπονοούν συνέχεια στο α' εξάμηνο του 2007.

Η αύξηση των παραγγελιών διαρκών αγαθών το Σεπτέμβριο κατά 7,8% είναι η μεγαλύτερη μηνιαία αύξηση από το 2000. Οι παραγγελίες βιομηχανικού εξοπλισμού σημείωσαν τη μεγαλύτερη αύξηση από τον περασμένο Μάιο. Σημαντικό στοιχείο ότι το μεγάλο πρόβλημα της κάμψης της αγοράς ακινήτων έχει περάσει τα χειρότερα, είναι ότι η πτώση των τιμών έφερε

αύξηση των πωλήσεων νέων κατοικιών με άλμα 5,3% το Σεπτέμβριο.

Ο δείκτης του Πανεπιστημίου του Michigan για την καταναλωτική εμπιστοσύνη Οκτωβρίου αυξήθηκε σε υψηλό 15 μηνών 93,6 από 85,4 το Σεπτέμβριο, που είναι πιο συνεπής μέτρηση με τα άλλα δεδομένα και πιο αξιόπιστη από την αρνητική μέτρηση του αντίστοιχου δείκτη Conference Board.

Τέλος, η αύξηση που σημείωσαν το προσωπικό διαθέσιμο εισόδημα και οι προσωπικές δαπάνες το Σεπτέμβριο, δείχνουν ότι η συνολική οικονομία τείνει να ξεπεράσει την αρνητική επίδραση από την πτώση της αγοράς ακινήτων στην οποία εντοπίζεται το πρόβλημα, το οποίο δείχνει ότι θα τερματισθεί συντομότερα.

Η άποψη πως παρά την αύξηση του ΦΠΑ στη Γερμανία, το 2007, θα αποφευχθεί η οικονομική επιβράδυνση χάρη στην εξισορροπητική επίδραση των μειωμένων τιμών πετρελαίου και πρώτων υλών, στη βραδύτερη άνοδο των επιτοκίων και στην καλή πορεία των εξαγωγών προς την Ασία, ενισχύεται από την αύξηση του δείκτη Ifo Οκτωβρίου για την επιχειρηματική εμπιστοσύνη σε 105,3 από 104,9, ενώ οι αναλυτές περίμεναν πτώση.

Το ίδιο συνέβη ακόμα πιο απρόσμενα με τον αντίστοιχο γαλλικό δείκτη. Αλλά ακόμα και ο πιο ευάλωτος δείκτης καταναλωτικής εμπιστοσύνης Gfk σημείωσε άνοδο τον Οκτώβριο στη Γερμανία.

Η ανάλυση αυτή επιμένει ότι, εάν ήταν πιο μετριοπαθής η ΕΚΤ στις αυξήσεις επιτοκίων όπως ζητούν κυβερνήσεις, συνδικάτα κ.λπ., ώστε να μη χτυπηθεί η κατανάλωση όπως έδειξαν τα στοιχεία Σεπτεμβρίου για τη Γαλλία, η κατάσταση και η προοπτική της Ευρωζώνης θα ήταν ακόμα καλύτερα, χωρίς πραγματική απειλή από τον πληθωρισμό. Ο παλαιός χαρακτηρισμός της πολιτικής της ΕΚΤ από αυτήν την ανάλυση ως «πληθωρισμοφοβία» αποδεικνύεται σωστός από τη μέτρηση του πληθωρισμού Σεπτεμβρίου στο 1,6%, δηλαδή κάτω από το στόχο του 2%.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ιαπωνίας να είναι δίπλα στον ανερχόμενο γίγαντα της κινεζικής οικονομίας, συνεχίζει να στηρίζει την ανάπτυξη της δεύτερης οικονομίας του πλανήτη. Αυτό δείχνει η ανακοίνωση δραματικής αύξησης του εμπορικού πλεονάσματος Αυγούστου κατά 91% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2005. Η αύξηση της αξίας των εξα-



γωγών το Σεπτέμβριο κατά 17% δείχνει ότι η ανοδική τάση συνεχίζεται.

Από την πλευρά των τεσσάρων χωρών BRIC που σύντομα θα δίνουν το 50% της παγκόσμιας ανάπτυξης, τα νέα έρχονται αυτή τη φορά από τη Βραζιλία, στην οποία η ανεργία υποχωρεί, τα επιτόκια τείνουν να είναι χαμηλότερα το 2007, και στη νέα θητεία της κυβέρνησης Λούλα αναμένεται να αυξηθούν οι δημόσιες δαπάνες για επιτάχυνση της ανάπτυξης. Όπως η ρωσική οικονομία, και η βραζιλιάνικη αντλεί δύναμη από τις υψηλές τιμές των πρώτων υλών και αυξάνει την εξωστρέφεια και επιτάχυνσή της, όπως δείχνει η εξαγορά από τη μεταλλευτική CVRD της канаδικής Inco Ltd, που είναι η μεγαλύτερη βραζιλιάνικη εξαγορά εκτός συνόρων.

Αν και οι προσδοκίες για το επίπεδο της ναυλαγοράς είναι θετικές, το ύψος των τιμών των πλοίων στα τρέχοντα επίπεδα φαίνεται ότι δεν είναι πάντα... εύπεπτο για τους αγοραστές, γι' αυτό ο όγκος των αγοραπωλησιών τονάζ παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις από εβδομάδα σε εβδομάδα.

Για τον ίδιο λόγο, αρκετές συναλλαγές που είχαν ανακοινωθεί ως ολοκληρωμένες, αποδεικνύονται ακυρωμένες και τα πλοία ξαναβγαίνουν στην αγορά. Οι προσεχείς συναλλαγές θα δείξουν εάν πρόκειται για ασταθή ισορροπία και αλλαγή κατεύθυνσης μετά το ράλι των τιμών κατά τους τελευταίους μήνες. Το δίλημμα πάντως για παραγγελία ναυπήγησης αντί αγοράς έτοιμου τονάζ σε αυτά τα επίπεδα τιμών, καλά κρατεί, και δικαίως εδώ που τα λέμε. ●

(αγοραπωλησίες)

Θα αρχίσουμε τη σημερινή μας ανασκόπηση κατά τρόπον ανορθόδοξο. Προτάσσοντας, δηλαδή, τον πίνακα παραγγελιών του μηνός αντί των σχολίων, τα οποία έτσι έπονται. Ο λόγος; Ο αριθμός, ο όγκος και το είδος των παραγγελιών είναι τόσο εντυπωσιακά, ώστε τα σχετικά σχόλια να είναι αδύνατον να κατανοηθούν χωρίς απορίες και παρερμηνείες, αν δεν συνοδεύονται από την εικόνα των πράξεων της περιόδου.

Από την **George Moundreas Company S.A.**

Για μία ακόμη φορά, υπενθυμίζουμε ότι οι στον παραπάνω πίνακα αναγραφόμενες τιμές ανακλούν τις τρέχουσες αγοραίες τιμές μάλλον παρά εκείνες των δοσμένων παραγγελιών που μπορεί να απέχουν ελαφρώς λόγω προδιαγραφών ή άλλων αιτιών. Για προφανείς λόγους, η ενωρίς παράδοση νεοστευκτού βάσει resale σημαίνει τη δραστική άνοδο της τιμής. Όπως ενδεικτικά, *carpenter bulkcarrier* (τιμή παραγγελίας για παράδοση το 2010 \$60/62 m) πληρώθηκε \$91 m με παράδοση Δεκέμβριο 2006! Παράλληλα, πλοίο

παραγώνων 13.000 DWT (τιμή παραγγελίας για παράδοση 2009 \$22,5 m) ζητείται (και πληρώνεται) στα \$25 m.

Ο αναγνώστης θα έχει ήδη αντιληφθεί ότι η πρόταξη του πίνακα παραγγελιών διαλύει το κομπούζιο που τα σχετικά σχόλια μπορούν να προκαλέσουν. Και είναι χαρακτηριστική η εμφάνιση της πλοιοκτησίας στην κάλυψη πιάσης διαθέσιμης ναυπηγικής κλίνης όπου το 2010 ως χρόνος παράδοσης γίνεται αυτόματα αποδεκτός και από τα δύο μέρη. Κορέα, Κίνα και, σε κάποιο βαθμό, Ιαπωνία εντείνουν, καθεμία

Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων μηνός Οκτωβρίου

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Comments
Athenian	Hyundai	VLCC	318.000	3	2009/10	\$127m	
Metrostar	Hyundai	VLCC	318.000	2+2	2009/10	\$127m	
Kristen	Daewoo	suezmax	160.000	1	2009	\$ 80m	
Liquimar	HHI Samho	suezmax	168.000	1	2009	\$ 80m	
Thenamaris	Rongsheng	suezmax	156.000	2+2	2009	\$ 76m	
Centrofin	Hyundai	suezmax	159.000	2	2009	\$ 80m	
Dynacom	Universal	suezmax	150.000	2	2008	\$ 76m	
Minerva	Hyundai	suezmax	159.000	2	2009	\$ 80m	
Dynacom	New Times	suezmax	163.000	2+2	2009	\$ 73m	
Marine Mgt.	New Century	suezmax	163.000	3+1	2009/10	\$73 m	
Dorian	Hyundai	afamax	105.000	2	2009	\$63 m	
Tsakos	Sumitomo	afamax	105.000	2	2009	\$59 m	
Byzantine	SPP	products	74.000	2+2	2008	\$55 m	
Tsakos	Sungdong	products	74.000	2	2007(!)	\$55 m	
Hellenic Star	SPP	products	51.000	2	2009	\$45 m	Opt.Decl.
Benelux	SPP	products	51.000	2	2008	\$47 m	
Barclay	STX	products	51.000	2	2008/09	\$46 m	
Polyar	SLS Korea	products	48.000	2	2010	\$43 m	Opt.Decl.
Stealthgas	Daewoo	LPG	[84.000m ³]	2	2009	\$93 m	
Eletson	Mipo	LPG	[35.000m ³]	4+2	2009/10	\$62 m	
Golden Union	SWS China	cape b/c	177.000	1	2010	\$60 m	
Safety Mngt.	IHI Japan	camsamar	87.000	2	2009	\$40 m	
Helikon (Ldn)	Tsuneishi	supramax	58.000	2	2010	\$31 m	
Samos	Onomichi	handy b/c	37.000	3	2009	\$27 m	



με τον τρόπο της, τις προσπάθειες εκμετάλλευσης της ζήτησης και επεκτείνουν τις υποδομές τους. Ακόμη και η έκφραση φόβων για επερχόμενη «πτώση» της ναυλαγοράς από έγκυρους, υποτίθεται, σχολιαστές, ουδένα πλέον πτοούν αφού, αν και στηρίζονται στην απλή λογική σκέψη πως «ό,τι υψούται πέφτει», δεν υποστηρίζονται από τις γενικότερες αναλύσεις των τρεχουσών τάσεων της διεθνούς οικονομίας, που μιλούν για 3-5 τουλάχιστον έτη υψηλής ζήτησης. Όλα τα δεδομένα μάλλον οδηγούν σε μια νέα χρονιά-ρεκόρ στον τομέα των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών, ενώ μόλις εισήλθαμε στο τελευταίο τέταρτο... ☺



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

Our sales department can supply almost any part for any turbocharger.

We provide worldwide support **24/7, 365** days per year.

The experience and knowledge of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

HEAD OFFICE: 121, Dimokratias Ave.
Keratsini 18755 Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4002724, 210 4002725
Fax: (+30) 210 4005709

WAREHOUSE-WORKSHOP: 235, Irinis Ave.
Perama, 18863, Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4417249, 210 4319165

request@generalturbos.com
generalturbos@ath.forthnet.gr

www.generalturbos.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*

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Οκτώβριος 2006

Ο μήνας που διανύσαμε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί νωθρός όσον αφορά την αγορά ξηρού φορτίου. Οι αργίες στην Άπω Ανατολή (κινεζικό «Golden Week»), σε συνδυασμό με το συνέδριο «CoalTrans Conference» που έλαβε χώρα την τελευταία εβδομάδα του Οκτωβρίου στην Αθήνα, συντέλεσαν και αυτά στην «επιβράδυνση» της αγοράς.

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα του Οκτωβρίου, οι αγορές όλων των Handies (Handymax + Handysize) καθώς επίσης και των Capesize παρουσίασαν μια ελαφρά ανοδική τάση. Από τους δείκτες ναυλαγοράς του Baltic Exchange μόνο ο δείκτης Baltic Supramax (που από αρχής χρόνου αντικατέστησε το δείκτη Baltic Handymax) και ο δείκτης Baltic Capesize παρουσίασαν αύξηση συγκριτικά με το μήνα Σεπτέμβριο.

I N. Cotzias Shipping Group (Sale and Purchase dept - Marietta V. Giannitsioti)



Συνεχίζοντας τις αναλύσεις μας, παρουσιάζουμε το μέσον όρο του κάθε δείκτη ναυλαγοράς ανά μήνα, βγάζοντας μια ιδιαίτερη στατιστική που μας επιτρέπει να δούμε τη δυναμική του κάθε μήνα ξεχωριστά. Παρατηρώντας έτσι ενδεικτικά το γενικότερο δείκτη Baltic Dry βλέπουμε ότι για το μήνα Σεπτέμβριο ο μέσος όρος ήταν 4.039 μονάδες, ενώ για το μήνα Οκτώβριο ο μέσος όρος ήταν 4.028 μονάδες, κατά τι μειωμένος, που μας δείχνει καθαρά την ελάττωση της δυναμικής του Σεπτεμβρίου.

Ο **Πίνακας 1** απεικονίζει το μέσον όρο διακύμανσης του κάθε δείκτη Baltic Dry, Cape, Panamax and Supramax ξεχωριστά.

Ας δούμε όμως πώς κινήθηκε και διαμορφώθηκε η κάθε αγορά με μεγαλύτερη λεπτομέρεια κατά το μήνα Οκτώβριο.

■ ΑΓΟΡΑ HANDY

Ο μήνας ξεκίνησε με αργό ρυθμό, με τις αργίες στην Κίνα και στην Κορέα λογικά να «φρενάρουν» την άνοδο που είχε αρχίσει απ' το Σεπτέμβριο. Τα επίπεδα των ναύλων διατηρήθηκαν στα επίπεδα 28-29.000 USD/μέρα. Οι μόνοι ναύλοι που δεν έπεσαν κάτω των 30.000 USD/μέρα ήταν αυτοί για φορτία από Black Sea προς Far East.

Με το πέρας των εορτών του «Golden Week» και όπως αναμενόταν, η αγορά άρχισε να κινείται με εντονότερους ρυθμούς, βελτιώνοντας τους ναύλους, ιδίως στην αγορά Ειρηνικού (Pacific). Η Korea Line ναύλωσε πλοίο για ένα χρόνο στα USD 27.500 ενώ το M/V «Darya Bhakti», 56.045 τόνοι dwt, κατασκευής 2005, έκλεισε στα USD 28.300 την ημέρα. Ταξίδια από Ινδία προς Κίνα έκλεισαν στα USD 26-29.000 την ημέρα. Το «Trident Destiny», 52.068 τόνοι dwt, κατασκευής 2000, αναφέρθηκε ότι έκλεισε στα USD

32.500 για ναύλο 50/70 ημερών στην Άπω Ανατολή, και το «Ioannis K.», 51.557 τόνοι dwt, κατασκευής 2002, στα USD 29.000 την ημέρα.

Η τρίτη εβδομάδα του Οκτωβρίου «ανέβασε»

το μέσον όρο του δείκτη, έχοντας σαν κύριο λόγο τον αισιόδοξο «αέρα» που επικρατούσε στην Άπω Ανατολή. Οι ναύλοι στον Ατλαντικό παρέμειναν σταθεροί ενώ από την πλευρά του Ειρηνικού παρατηρήσαμε μια άνοδο περίπου κατά USD 1.000. Φορτία από Κίνα προς Ινδία απέδωσαν USD 31.000-32.000 και τα ταξίδια επιστροφής περίπου USD 25.500-27.500.

Η δραστηριότητα και η προσφορά περιόδων (Period T/C) βελτιώθηκε προς το τέλος του μήνα, και το «Terina» έκλεισε στα USD 31.500 για περίοδο διάρκειας 5-7 μηνών. Το «Azizi», 52.250 τόνοι dwt, κατασκευής 2001, έκλεισε στα USD 29.000 για ίδια διάρκεια ναύλωσης. Το 45.529 dwt «Spirit», για λίγο μεγαλύτερη διάρκεια, έκλεισε στα USD 27.500.

Ολοκληρώνοντας το μήνα, στην τέταρτη εβδομάδα, η αγορά σημείωσε μια μικρή πτώση. Οι ναύλοι στις αγορές της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και του Ατλαντικού παρουσίασαν κάμψη, με την αγορά του Ειρηνικού να διατηρείται σταθερή. Οι περίοδοι την τέταρτη εβδομάδα μειώθηκαν και ενδεικτικά έχουμε το «Navios Hios», 55.180 τόνοι dwt, κατασκευής 2003, που έκλεισε στα USD 33.000 για 4-6 μήνες ενώ το «Delfa», 53.594 τόνοι dwt, κατασκευής 2005, ναυλώθηκε στα USD 26.000 για περίοδο 14-16 μηνών.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στο τόνάζ των 40-45.000 dwt καθώς δεν είχαμε καμία «πράξη» για πλοία μεγέθους Supramax. Ο **Πίνακας 2** παρουσιάζει ενδεικτικά μερικές πωλήσεις των πλοίων τύπου Handymax για το μήνα Οκτώβριο, ενώ ο επόμενος **Πίνακας 3** απεικονίζει τις πωλήσεις των πλοίων τύπου Handysize. (Σημ.: οι πίνακες είναι ταξινομημένοι ανά χρονολογία κατασκευής του κάθε πλοίου.)

Σε γενικές γραμμές οι τιμές των Handymax παρουσίασαν μικρή άνοδο σε σχέση με τον περασμένο μήνα. Αυτό είναι λογικό καθώς η διατήρηση των ναύλων σε καλά επίπεδα ανέβασε τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Η ύπαρξη αρκετών περιόδων βοήθησε στην πρόβλεψη μεσο-μακροπρόθεσμης ανόδου της αγοράς αυτής.

Έτσι οι ενδεικτικές τιμές για handymax 45.000 dwt, 5 ετών είναι περίπου \$39,0 M USD, τα 10 χρόνων \$29,0, τα 15 ετών \$22,0 και τα 20ετίας στα \$14,0 M USD. Σε σύγκριση με το Σεπτέμβριο έχουμε μια μικρή άνοδο.

■ ΑΓΟΡΑ PANAMAX

Όπως και στην αγορά των Handymax η αγορά των Panamax άρχισε κάπως νωθρά εξ αιτίας του «Golden Week». Όμως παρατηρήσαμε μια διαφορά αρκετά σημαντική μεταξύ αγορών Ατλαντικού και Ειρηνικού, με την τελευταία να αποδίδει μέχρι και 35-36.000 USD/μέρα. Το «New Irene», 72.940 τόνοι, κατασκευής 1997, έκλεισε στα \$37.500 με παράδοση στο Port Kelang και επαναπαράδοση στην Ιαπωνία, και το «Lowlands Ghent», 76.081 τόνοι, κατασκευής 2004, στα \$36.000 με παράδοση στην Κίνα και επαναπαράδοση worldwide.

Από τη μεριά του Ατλαντικού οι ναύλοι ήταν όπως προαναφέραμε λίγο χαμηλότεροι και κυμάνθηκαν μεταξύ \$26.000-30.000 την ημέρα. Το «Sibonina», 83.155 τόνοι, κατασκευής 1993 (OBO) έκλεισε στα \$26.000 ημερησίως, και το «Giovanna Iuliano», 75.229 τόνοι, κατασκευής 1997, στα \$29.000 USD.

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα η αγορά των Panamax «κρατήθηκε» λίγο και οι ναυλώσεις Ατλαντικού έπεσαν καθώς υπήρξε σημαντική έλλειψη νέων φορτίων. Έτσι είδαμε ότι οι ναύλοι δεν ξεπέρασαν τα \$27.000/ημέρα.

Όμως, από την άλλη μεριά, στον Ειρηνικό η εικόνα ήταν εντελώς διαφορετική. Είχαμε έτσι τη δυναμική συνέχεια, με ναύλους να διατηρούνται αισθητά πάνω από τα mid 30's. Στην αγορά του Far East, το «Ocean Eagle», 74.082 τόνοι, κατασκευής 2001, ναυλώθηκε στα \$37.000 με παράδοση στο Liangyungang και επαναπαράδοση στο Far East. Άλλη ναύλωση αξία αναφοράς είναι του «Seaguardian», 75.362 τόνοι, κατασκευής 1999, που έλαβε \$36.500 με παράδοση Ανατολική Αυστραλία και επαναπαράδοση Αίγυπτο. Την τρίτη και τέταρτη εβδομάδα του Οκτωβρίου είχαμε «λίγη κίνηση» στην αγορά. Αρκετά πλοία κενού φορτίου (ballast) εμφανίστηκαν στην περιοχή του Ατλαντικού, καθώς δεν υπήρχε ανάλογος αριθμός νέων φορτίων ικανών να δελεάσουν τους πλοιοκτήτες να τα δεχθούν. Ως εκ τούτου, η αγορά διατηρήθηκε στα \$24-26.000/ημέρα.

Η αγορά του Ειρηνικού επίσης έδειξε μια επιβράδυνση, αν και σε άμεση σχέση και σύγκριση με την αγορά Ατλαντικού διατήρησε ένα προβάδισμα κατά 10.000 δολάρια περίπου και μας έδωσε \$32-35.000/ημέρα.

Ως αποτέλεσμα αρκετών πλοίων κενού φορτίου (ballast), αλλά και από τις προαναφερθείσες μειωμένες προσφορές και οι τιμές spot είχαν την ανάλογη πτώση.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων Panamax υπήρξε αρκετή «κίνηση» με πλοία χτισμένα στις αρχές 1980 που έγιναν «μήλον της Έριδος». Αναλύοντας τα πλοία που πουλήθηκαν αυτό το μήνα και που είναι χτισμένα το 1981 και το 1982, η μέση τιμή πώλησης ήταν \$10,92 εκατ. USD.

Ο επόμενος **Πίνακας 4** απεικονίζει τις πωλήσεις των πλοίων τύπου Panamax. (Σημ.: ο πίνακας είναι ταξινομημένος ανά χρονολογία κατασκευής του κάθε πλοίου.)

Πίνακας 1

BDI BCI	BPI	BSI		
Μέσος όρος ΣΕΠΤ.	4039	5347	3946	2850
Μέσος όρος ΟΚΤ.	4028	5392	3824	2892
		Λ	~	Λ

Πίνακας 2 ΠΩΛΗΣΕΙΣ HANDYMAX για μήνα ΟΚΤΩΒΡΙΟ 2006

ΟΝΟΜΑ	BLT	DWT	ΤΙΜΗ (USD)	ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ
Kallisto	1979	40.846	5,75	Ανώνυμοι
Golden Falcon	1985	42.842	13,2	Ανώνυμοι
Fany	1994	43.598	28,5	Ανώνυμοι
Alex A.	1995	46.640	30,5	Έλληνες
Vindonissa	1998	45.621	33	Έλληνες
Bright Future	2000	45.572	36,75	Κορεάτες
Beautiful Queen	2002	43.105	37,5	Ανώνυμοι

Πίνακας 3 ΠΩΛΗΣΕΙΣ HANDYSIZE για μήνα ΟΚΤΩΒΡΙΟ 2006

ΟΝΟΜΑ	BLT	DWT	ΤΙΜΗ (USD)	ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ
Tyhi	1977	29.594	3,1	Κινέζοι
Pearl	1979	33.688	5,7	Ανώνυμοι
Ocean Prince	1981	21.735	7,5	Μ. Ανατολής
Kiti	1981	35.064	5,1	Ευρωπαίοι
Mount Athos	1983	33.389	6,2	Κινέζοι
As-1	1983	38.134	10,9	Ανώνυμοι
DD Seaman	1984	23.515	6,5	Έλληνες
Borkum	1994	18.703	14,7	Ανώνυμοι
Barranquilla	1995	22.056	16	Γερμανοί
Beaumont	1995	22.056	16	Γερμανοί
Darya Yog	1996	30.812	22,2	Ανώνυμοι
N/B RESALE				
HULL 1044	2006	19.000	23	Ιάπωνες

(ναυλαγορά)

Πίνακας 4 ΠΩΛΗΣΕΙΣ PANAMAX για μήνα ΟΚΤΩΒΡΙΟ 2006

ΟΝΟΜΑ	BLT	DWT	ΤΙΜΗ (USD)	ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ
Natalie	1981	64.911	10,2	Ανώνυμοι
Cape Courage	1982	63.770	11	Ανώνυμοι
Edco Star	1982	64.059	11,5	Έλληνες
Flecha	1982	65.081	11,25	Βιετναμέζοι
Panli	1982	70.838	12,5	Ανώνυμοι
Alexandroupolis	1982	77.299	8,75	Πελάτες της Good Earth Maritime
Lemnos	1982	86.722	11,25	Πελάτες της Augustea
Esperis P.	1994	70.182	32	Κινέζοι
Pedhoulas	2007	82.800	59,6	Πελάτες της Nisshin Farmer Shipping
Pedhoulas	2007	82.800	59,6	Πελάτες της Nisshin Fighter Shipping



■ ΑΓΟΡΑ CAPE SIZE

Οι «διακοπές και τα πανηγύρια» της Ασίας συγκράτησαν όπως ήταν φυσικό και την αγορά των Capesize, διατηρώντας μια σταθερότητα στα επίπεδα ναύλων της τάξης των USD 55.000/ημέρα. Αυτό προκάλεσε έκπληξη καθώς θα περιμέναμε να υπάρξει μια μικρή τουλάχιστον πτώση.

Το «Pioneer» (blt 2004, 171.681 dwt) «έπιασε» \$54.000/ημέρα με παράδοση Bayuquan και επαναπαράδοση Ιαπωνία, ενώ το «Manasota» (blt 2004, 170.161 dwt) ναυλώθηκε στα \$55.000 με παράδοση Dalian και επαναπαράδοση Κίνα. Γενικά η κίνηση (προσφορά) σε περιόδους T/C ήταν αρκετά πεσμένη.

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα, η αγορά του Ειρηνικού παρουσίασε βελτίωση και έδωσε ναύλους για μοντέρνο πλοίο 172.000 dwt, περίπου, USD

69.000/ημέρα σε σύγκριση με τα USD 56.000/ημέρα που παρατηρήσαμε τις περασμένες εβδομάδες, για ένα round voyage.

Αναφορικά το «Cape Awoba» (blt 1997, 171.978 dwt) έκλεισε στα \$70.000 με παράδοση Κίνα για άμεσο ταξίδι μέσω Δυτικής Αυστραλίας και επαναπαράδοση Κίνα, ενώ το «Hebei Star» (blt 1982, 194.941 dwt) έλαβε \$60.000 με παράδοση Qingdao και επαναπαράδοση Κίνα. Είχαμε και κάποιες ενδεικτικές ναυλώσεις για την περίοδο, με το «CHS Cosmos» (blt 2006, 174.000 dwt) να κλείνει στα \$65.000/ημερησίως με παράδοση Continent d/c για περίοδο 4/6 μηνών και επαναπαράδοση Worldwide. Κατά την τρίτη εβδομάδα του Οκτωβρίου οι ναύλοι για τα capes διακυμάνθηκαν σε επίπεδα \$55-65.000/ημέρα. Το «Hebei Eagle» (blt 1985, 170.603 dwt) ναυλώθηκε στα \$60.000 με παράδοση Qingdao και επαναπαράδοση Νότια Κορέα.

Οι ναύλοι για ταξίδια από Ατλαντικό σε Ειρηνικό (Fronthaul rates) ήταν στα επίπεδα \$73.000/ημέρα. Και το «Formosabulk Energy» (blt 2002, 170.089 dwt) «έκλεισε» στα 73.000/ημέρα με παράδοση Αμβούργο και επαναπαράδοση Κίνα. Για τα ταξίδια από Ειρηνικό προς Ατλαντικό (backhaul rates) οι τιμές κυμάνθηκαν στα \$54.000/ημέρα. Το «Global Victory» (blt 1996, 149.155 dwt) έλαβε \$53.000 με παράδοση Qingdao για περίοδο 3/5 μηνών και επαναπαράδοση Worldwide.

Συνοψίζοντας, στο τέλος του Οκτωβρίου η αγορά σημείωσε άλλη μια μικρή «παύση», ίσως και λόγω του CoalTrans συνεδρίου στην Αθήνα. Τα Fronthaul rates έπεσαν στα \$69.000, από τα \$73.000 που τα είχαμε δει να υφίστανται την προηγούμενη εβδομάδα.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων Capesize 150.000 dwt, αυτό το μήνα οι τιμές των μεταχειρισμένων δεν παρουσίασαν ουσιαστική αλλαγή. Έτσι οι ενδεικτικές τιμές για Capesize 150.000 dwt, 5 ετών, είναι περίπου \$64,5 M USD, για 10 ετών \$56,0, 15 ετών \$40,0 και για τα 20ετία στα \$19,0 M USD. Σε σύγκριση με το Σεπτέμβριο έχουμε μια μικρή άνοδο μόνο για τα 5ετία, όπου παρατηρήσαμε μια μεταβολή από τα \$64 στα \$64,5 εκατ. δολάρια. Στο λίγο μεγαλύτερο τوناζ των 170.000 dwt, 5ετία, είχαμε επίσης μια μικρή άνοδο τιμών κατά \$0,5 εκατ. USD φτάνοντας την τιμή στα \$76,5 εκατ. USD.

Ενδεικτικά οι πωλήσεις Capesize για το μήνα που διανύσαμε είχαν ενδιαφέρον. Την εν-μπλοκ πώληση του «Corpet» και του «La Paloma», \$149.500 dwt του 1989 και 1990 κατ' ακολουθίαν με τιμή \$70,0 εκατ. USD έκαστο, όπως αναφέρεται, σε πελάτες της Blumenthal. Είχαμε επίσης ένα new-building resale 175.000 dwt blt 2007 σε πελάτες της Blystad στην τιμή των \$83,0 εκατ. USD. Προς ενημέρωσή σας, τον περασμένο μήνα πελάτες της Diana Shipping αγόρασαν το «περιζήτητο» «An May», 175.000 dwt blt 2007 αντί του ποσού των \$91,25 εκατ. USD. ☉



new factory

new dimensions

international cooperations

ENERGETIC
PARTNERSHIP

*Welcome
on board...*



Ι Του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα

Μήνυμα προς όλες τις κατευθύνσεις

Το υψηλό ποσοστό που έλαβε η Υπερνομαρχία Πολιτών στις νομαρχιακές εκλογές εκφράζει, χωρίς αμφιβολία, μια πλατιά κοινωνική συμμαχία που μας γεμίζει με ενθουσιασμό, ζωντάνια, αυτοπεποίθηση. Η μεγάλη μας νίκη δίνει το μήνυμα προς όλες τις κατευθύνσεις για μια υπερνομαρχία που μαζί με τους πολίτες θα διεκδικήσει αποφασιστικά το μέλλον που αξίζει στην Αθήνα, στον Πειραιά και στα νησιά μας. Πετύχαμε πολλά. Θέλουμε και μπορούμε περισσότερα.



Προχωράμε, λοιπόν, ενωμένοι, αποφασισμένοι, μάχιμοι, για νέες νίκες:

- Υπέρ μιας υπερνομαρχίας με ισχυρό ρόλο και λόγο στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη.
- Υπέρ της εξυπηρέτησης του πολίτη.
- Υπέρ του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.
- Υπέρ της δημόσιας υγείας και της προστασίας του καταναλωτή.
- Υπέρ της νέας γενιάς και της τρίτης ηλικίας.
- Υπέρ της κοινωνικής αλληλεγγύης και συνοχής.
- Υπέρ της συμμετοχής, της συνεργασίας, του ανοιχτού διαλόγου.

Σε ό,τι αφορά τη Νομαρχία Πειραιά, στην κορυφή των προτεραιοτήτων μας είναι η θωράκιση του νομού με νέες υποδομές. Γιατί, κοινωνική πρόοδος δεν νοείται χωρίς ανάπτυξη.

Ακολουθώντας το δρόμο που με επιτυχία χαράξαμε, αυτόν της συστηματικής δουλειάς, της έγκαιρης προετοιμασίας και των σκληρών διαπραγματεύσεων, θα αξιοποιήσουμε κάθε δυνατότητα, κάθε ευκαιρία του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για την υλοποίηση αναπτυξιακών έργων σε όλους τους δήμους της περιοχής μας.

Παράλληλα, συνεχίζουμε με ήθος και ευθύνη τον αγώνα για ένα καλύτε-

ρο αύριο για τους συνανθρώπους μας που βιώνουν το σκληρό πρόσωπο της ζωής, όπως τα άτομα με αναπηρίες, οι άστεγοι, οι οικονομικοί μετανάστες, οι γέροντες και γερόντισσες χωρίς οικογένεια.

Σ' αυτούς τους συμπολίτες μας ανοίξαμε διάπλατα την αγκαλιά μας, με το Δίκτυο Κοινωνικής Αλληλεγγύης, και προχωράμε με τη δημιουργία Γραφείου Υποστήριξης ατόμων με αναπηρίες, τα προγράμματα στήριξης οικογενειών με βαριές αναπηρίες, το πρόγραμμα ΦΡΟΝΤΙΔΑ για τα άτομα της τρίτης ηλικίας.

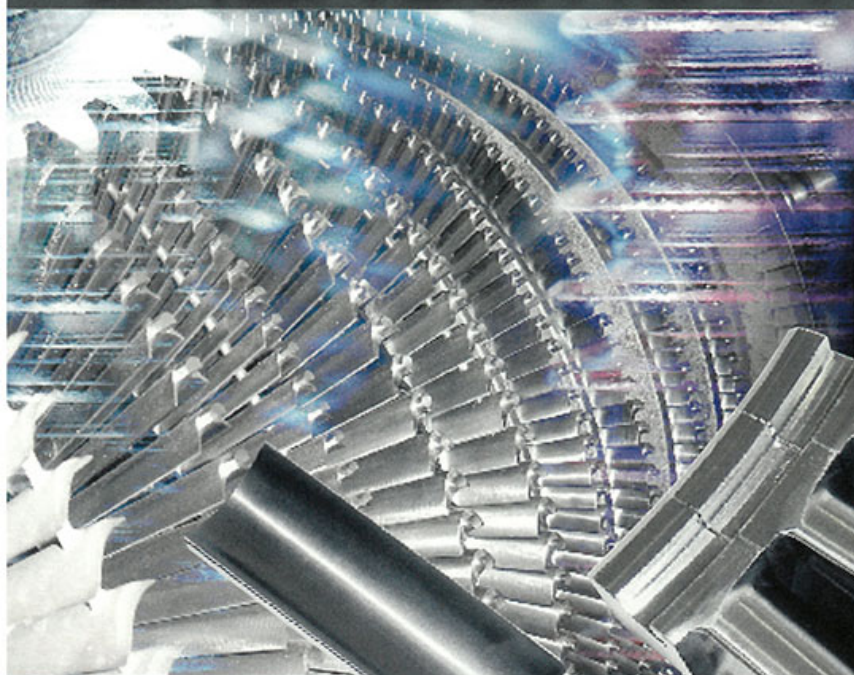
Δεν θα αναφερθώ στα σχέδιά μας για εντατικοποίηση των ελέγχων μας στην αγορά, στις πρωτοβουλίες μας για την προστασία του περιβάλλοντος, τη διαφύλαξη των ελεύθερων χώρων, τις δράσεις μας για τον πολιτισμό, τη νέα γενιά.

Το όραμα και η φιλοσοφία μας για μια Αυτοδιοίκηση που δημιουργεί προϋποθέσεις για καλύτερη ποιότητα ζωής για όλους τους πολίτες, είναι γνωστά. Αυτό το όραμα, άλλωστε, μας ανέδειξε πρώτους στην καρδιά των συμπολιτών μας.

Αυτή η νίκη είναι για εμάς εντολή και δέσμευση να τηρήσουμε κάθε κεφάλαιο της νέας συμφωνίας που συνυπογράψαμε. Και όπως τέσσερα χρόνια δώσαμε τον εαυτό μας, την ψυχή μας, γι' αυτό που ταχτήκαμε να υπηρετήσουμε, τον πολίτη και τις ανάγκες του, έτσι θα συνεχίσουμε στη νέα τετραετία.

Με δύναμη, με ανθρωπιά, με ευαισθησία.

ENERGETIC PARTNERSHIP



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

steam turbine machine shop fuel injection

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



KIMI S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

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

(ανάλυση)

» Ξαφνική άνοδος στη ζήτηση για δεξαμενόπλοια Suezmax



Σε τροχιά ανόδου εμφανίζεται η κατασκευή και η ζήτηση για δεξαμενόπλοια Suezmax, σύμφωνα με τους Galbraith. Ύστερα από εμπεριστατωμένη έρευνα, η συγκεκριμένη κατηγορία προβλέπεται να σημειώσει αυξημένη κινητικότητα εξαιτίας της ραγδαίας επέκτασης των εξαγωγών σε τρεις από τις τέσσερις αγορές των Suezmax. Η κινητικότητα αυτή εκτιμάται να διαρκέσει τουλάχιστον 5 χρόνια.



Σύμφωνα με τη νέα έρευνα για τα Suezmax, οι Galbraith παρατηρούν ότι το 2006 υπήρξε μια έντονη χρονιά ως προς τη δραστηριότητα σε νέες κατασκευές δεξαμενοπλοίων, όπου \$4,5 δισ. έχουν ήδη επενδυθεί. Επιπλέον, αξιοσημείωτοι είναι οι νέοι αγωγοί πετρελαίου, τα καινούργια διυλιστήρια και οι εγκαταστάσεις που έχουν ήδη αναπτυχθεί ή πρόκειται να δρομολογηθούν. Αποτέλεσμα όλων αυτών των παραγόντων είναι η αλλαγή του ως τώρα σκηνικού της παγκόσμια αγοράς και του εμπορίου.

Πιο συγκεκριμένα, οι Galbraith εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στη Δυτική Αφρική, όπου η παραγωγή και εξαγωγή πετρελαίου παρουσιάζει ραγδαία αύξηση. Παράλληλα, έντονη κινητικότητα παρουσιάζεται στη Μαύρη Θάλασσα και στις χώρες της Μεσογείου, κυρίως στην Αλγερία και στη Λιβύη. Οι εξαγωγές από τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, κυρίως προς τη Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη, θα είναι έντονα αυξημένες τα επόμενα έτη. Τέλος, έντονη κινητικότητα ήδη παρουσιάζεται από τον Αραβικό Κόλπο προς την Ινδία και την Κίνα, αποτέλεσμα τόσο των νέων διυλιστηρίων στις χώρες αυτές όσο και της έντονης οικονομικής ανάπτυξής τους.

Η μόνη αγορά στα Suezmax που θα αντιμετωπίζει μια μικρή κρίση είναι οι Βόρειες Θάλασσες, όπου η παραγωγή σημειώνει βαθμιαία πτώση. Οι ειδικοί όμως δεν θορυβούνται, αφού θα υπάρξει έντονη κινητικότητα στα διυλιστήρια της Βορειοδυτικής Ευρώπης από εισαγωγές πετρελαιοειδών από την Αφρική, όπως επίσης (αλλά λιγότερο) από τη Μαύρη Θάλασσα. Την ίδια κινητικότητα ως προς τις εισαγωγές πιθανώς να παρουσιάσουν και οι ανατολικές ακτές στις ΗΠΑ.

Σύμφωνα με τους Galbraith, μέχρι τα μέσα του 2006, τα Suezmax δεν βρίσκονταν στο ενδιαφέρον της πλοιοκτησίας, με ελάχιστες παραγγελίες στα ναυπηγεία της Ασίας. Η κύρια έμφαση είχε δοθεί στα VLCCs και στα Aframax. Εντούτοις, τους τελευταίους μήνες παρατηρείται έντονη δραστηριότητα και στην παραγγελία των Suezmax, καθώς τους τελευταίους τρεις μήνες έχουν ήδη παραγγελθεί πάνω από 50 πλοία της συγκεκριμένης χωρητικότητας. Σύμφωνα με τους ειδικούς, 31% των παραγγελιών σε δεξαμενόπλοια θα είναι πλέον της συγκεκριμένης κατηγορίας. ☉



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities.

Operating more than 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.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



» Αυξημένα λειτουργικά έξοδα εμφανίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες:

ασφάλειες και πληρώματα παραμένουν στο επίκεντρο της προσοχής

Σε μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα έκθεση, η εταιρεία Moore Stephens ανέλυσε πρόσφατα όλες τις παραμέτρους που πιθανώς να επηρεάζουν, όχι μόνο την κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά και την οικονομική καθημερινότητά τους. Στην έκθεση OrCost 2006 (που ακολούθησε μια ετήσια εμπειριστατωμένη έρευνα), οι ορκωτοί λογιστές «σφυγμομέτρησαν» την αγορά και προέβησαν στις ακόλουθες συμπερασματικές σκέψεις: σε σύνολο, η εφοπλιστική κοινότητα αντιμετώπισε αύξηση των λειτουργικών εξόδων κατά 3,9%. Ιδιαίτερα αυξημένα δεν ήταν όλα τα έξοδα αλλά συγκεκριμένα αυτά για τις ασφάλειες και τα πληρώματα.

Όλοι οι επιμέρους κλάδοι των πλοίων της ναυτιλίας αντιμετώπισαν αυξητικές τάσεις στα έξοδά τους, αλλά ιδιαίτερη αύξηση παρουσίασαν -σε σχέση με το περασμένο έτος- τα δεξαμενόπλοια κατά 5,4% και λιγότερο τα bulk carriers με 3,7%.



Σύμφωνα με τον Richard Greiner, υψηλόβαθμο στέλεχος του Shipping Industry Group, τα γενικά έξοδα ενός πλοίου ήταν σαφώς μειωμένα.

Κάποιες κατηγορίες όμως σημείωσαν εξαιρετικά υψηλή άνοδο με αποτέλεσμα να αυξηθεί σε γενικότατο πλαίσιο το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου. Αυτό σημαίνει για τον αναλυτή ότι ο εφοπλισμός παρά τις προσπάθειές του για μείωση των γενικών εξόδων θα αντιμετωπίζει επίμονα κάποιες συγκεκριμένες κατηγορίες, που απαιτούν ιδιαίτερο χειρισμό αλλά και προσοχή.

Κατά την έρευνα της OrCost 2006, τα έξοδα για repair και maintenance σημείωσαν πτώση κατά 1,2 % σε σχέση με το 2005, αλλά υπήρχαν και εδώ διαφοροποιήσεις ανάλογα με τον τύπο των πλοίων: τα Dry cargo vessels σημείωσαν μια ανη-

συχνητική 20% αύξηση των εξόδων στο συγκεκριμένο οικονομικό πεδίο, ενώ στα container ships, από την άλλη, η μείωση ήταν της τάξης του 18,7%.

Τα έξοδα για τα πληρώματα παραμένουν ένας σημαντικός παράγοντας προβληματισμού για τις εταιρείες: σε όλους τους κλάδους υπήρχαν αυξητικές τάσεις (που αγγίζουν το 9%) με ιδιαίτερα αυξημένη στα πλοία VLCCs, όπου άγγιξε το 20%. Αν και τα έξοδα για καύσιμα σημείωσαν επίσης άνοδο, οι ασφάλειες αποτελούν ακόμα έναν τεράστιο πονοκέφαλο για τις διοικήσεις: 10,6% αύξηση στα συγκεκριμένα έξοδα κατέγραψαν οι εταιρείες, ενώ στα Dry cargo οι αυξήσεις ήταν της τάξης του 31,2 %. Η έρευνα OrCost 2006 διεξήχθη σε 1.300 πλοία, διαφόρων νηολογίων. ©

PRIVATE AND CONFIDENTIAL



We are looking for the right people

TOP TANKER MANAGEMENT INC.

Being a fast growing Tanker operator
we seek experienced personnel
fluent in English and computer literate for:

- Technical Department
Superintendent Engineer with at least
5-10 years tankers experience.
- Safety & Quality Department
Tanker Marine Superintendent
(Captain Class A') with knowledge
of ISM and Oil Majors Vetting
experience.

CVs to be sent in confidentiality to:

E-mail: hr@toptman.com, Fax: 210-6141204

TOP TANKERS INC., 1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR.,
151 24 MAROUSI, GREECE



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com

» Ηγέτης και δάσκαλος της ναυτιλίας

Υποστηρίζουν ότι δύο είναι οι δρόμοι που μπορεί να ακολουθήσει κανείς για να διακριθεί στο χώρο παραγωγής πλούτου. Ο ένας, να επιδιώξει το στόχο του μεγάλου επιχειρηματικού μεγέθους στη βάση προσωπικών δεξιοτήτων και προσωπικής ευθύνης. Ο έτερος, να βοηθήσει τους άλλους, πέρα από τον εαυτό του, να πραγματοποιήσουν το μεγάλο ή μικρό τους όραμα, υιοθετώντας, βεβαίως, την ιδεολογία της συλλογικότητας.

Ι Του Ευστάθιου Μπάτη



Ο Στάθης Γουρδομιχάλης, ο οποίος απεβίωσε τον περασμένο μήνα, είναι προφανές ότι διάλεξε το δεύτερο δρόμο και από συνετός και μετρημένος εφοπλιστής της μεταπολεμικής γενιάς, να αναδειχθεί σε ναυτιλιακό ηγέτη πρώτης γραμμής μέσα και έξω από την Ελλάδα, τις τελευταίες δεκαετίες του 20ού αιώνα.

Έτσι, στη διάρκεια της μακράς θητείας του στα συμβούλια της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της εξετιίας της προεδρίας του (1984 -

1991), θα συμβάλει αποφασιστικά στη διαμόρφωση θεσμών που θα μπορούσαν να συσπειρώσουν τη ναυτιλία των Ελλήνων στην εθνική της βάση και να συνδέσουν στενότερα την παραγωγικότητα του πλοίου με την οικονομία του τόπου. Ταυτόχρονα, θα επιδιώξει και θα διαδραματίσει καίριο ρόλο στον ευρωπαϊκό διάλογο για μια σύγχρονη και δυναμική κοινωνική ναυτιλία.

Η διαπίστωση είναι εντυπωσιακή, τεκμηριώνεται όμως από συγκεκριμένα γεγονότα και

περιστατικά, όπως αυτά που αναφέρονται, ενδεικτικά, στη συνέχεια:

■ **Μάιος 1988.** Η μεγάλη αίθουσα του ξενοδοχείου «Ιντερκοντινένταλ» είναι κατάμεστη από προσωπικότητες της πολιτικής, της οικονομίας, του Τύπου και φυσικά της ναυτιλίας, που παρακολουθούν το συνέδριο της «Χέραντ Τρίμπιουν». Όταν ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Στάθης Γουρδομιχάλης, τελειώνει την παρέμβασή του και κατεβαίνει από το βήμα, τα χειροκροτή-



Φωτογραφία αριστερά: Ο Στάθης Γουρδομιχάλης, ο Αντώνης Χανδρής, ο Μιχάλης Περατικός του δυναμικού διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ τα δύσκολα χρόνια της μεταπολίτευσης. (Στο άκρο αριστερά διακρίνεται ο Ν. Κοτζιάς)

Φωτογραφία επάνω: Ο Στάθης Γουρδομιχάλης, ο Αριστομένης Καραγεώργης και ο Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος σε συζήτηση στο γραφείο της Ναυτιλιακής Λέσχης το 1978

ματα είναι πολλά, θερμά και ενθουσιώδη, όχι μόνο γιατί πρότεινε την ιδέα Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά ως εθνική και κοινοτική αναγκαιότητα, αλλά κυρίως για την απροσδόκητη ιστορική αναγωγή της. Γιατί, ο εκπρόσωπος του εφοπλισμού μιας χώρας με μεγάλη ναυτική παράδοση είπε ανάμεσα στα άλλα: «Θα φέρω ενώπιόν του ακροατηρίου σας την πρόταση για Διεθνές Ναυτιλιακό και Χρηματοπιστωτικό Κέντρο στον Πειραιά, αφού προηγουμένως θυμίσω το παρελθόν μικρού νη-

σιού στο κεντρικό Αιγαίο που, κατά τη μυθολογία, αναδύθηκε από τα κύματα "άδηλον" για να γίνει "δήλον", δηλαδή φανερό. Πρόκειται για τη γνωστή σε όλους μας σήμερα Δήλο. Θρησκευτικό λίκνο της λατρείας του Απόλλωνα και καρδιά της αθηναϊκής ηγεμονίας, που γνώρισε σπάνια εμποροναυτική δραστηριότητα αφού, πέρα από την επίκαιρη γεωγραφική θέση, διέθετε πόσιμο νερό αναγκαίο για τους κωπηλάτες που διέσχισαν την ελληνική θάλασσα.

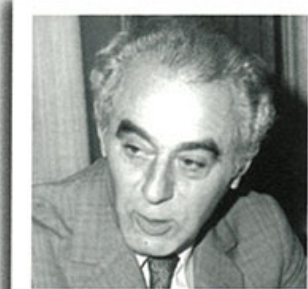
Έτσι η αρχαία Δήλος έγινε κέντρο ναυτιλίας και εμπορίου, που προστατευμένο από δημοκρατικούς θεσμούς και θρησκευτική ελευθερία, συγκέντρωσε δραστηριότητες από ολόκληρη τη Μεσόγειο και φιλοξένησε οικισμούς από Αθηναίους, Σικελούς, Φοίνικες, Αιγυπτίους, Εβραίους, μαζί με τους ναούς της διαφορετικής τους θρησκείας, από το Δωδεκάθεο μέχρι την Ίσιδα, το Σέραπι και τον Άνουβι.

Όλες αυτές οι φυλές του αρχαίου κόσμου έφεραν γνώση, επιτηδειότητα, πλούτο και πολιτισμό και για 1.600 χρόνια το μικρό νησί του Αιγαίου θα γίνει πρότυπο πολυεθνικού εμπορικού και ναυτιλιακού κέντρου, όπου συντεχνίες εμπόρων διακινούσαν με τα πλοία τους δημητριακά, υφάσματα, αρώματα, χαλκό και έργα τέχνης. Διέθετε όλες τις προδιαγραφές που απαιτεί σήμερα μια ελεύθερη διεθνής αγορά, χάρις και στο μεγάλο φυσικό λιμάνι της που το 479 π.Χ. φιλοξένησε τα 112 πλοία των Αθηναίων στην εκστρατεία τους κατά της Μικάλης». Και κατέληξε ο Στάθης Γουρδομιχάλης, μπροστά σε βαθιά εντυπωσιασμένο ακροατήριο:

«Υστερα από είκοσι αιώνες, κυρίες και κύριοι, προτείνουμε να επαναληφθεί το πείραμα της Δήλου. Έχουμε στη διάθεσή μας το λιμάνι του Πειραιά, τη δύναμη μιας μεγάλης ναυτιλίας, τη γεωγραφική και ιστορική της Ελλάδας και την επιβλητική ιστορική της παράδοση. Ό,τι χρειάζεται για να αποκτήσει η Κοινότητα το δεύτερο, μετά το Σίτι, οικονομικό, ναυτιλιακό και εμπορικό της προπύργιο, στην ανατολική Μεσόγειο».

Ο Στάθης Γουρδομιχάλης είχε τον τρόπο να προβάλλει σε φίλους και ανταγωνιστές το συμφέρον της ναυτιλίας σε συνδυασμό με το ευρύτερο εθνικό συμφέρον. Τον βοηθούσε η αγάπη του για το πλοίο, ο άδολος πατριωτισμός του και μια βαθιά καλλιέργεια, όλα συστατικά στοιχεία ενός αδιαμφισβήτητου ηγέτη.

Ένα χρόνο αργότερα από την ομιλία στο «Ιντερκοντινένταλ», στις 14 Μαρτίου του 1989, ο πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών θα διακηρύξει τις θέσεις των συναδέλφων του και θα οριοθετήσει το ρόλο τους στον κοινοτικό διά-



λογο, μιλώντας στους δημοσιογράφους από το βήμα του Ευρωκοινοβουλίου στο Στρασβούργο. Τότε θα πει μεταξύ των άλλων: «Πιστεύω, κύριοι, στην πλήρη ελευθερία των θαλασσίων μεταφορών που με συνέπεια στο γράμμα και στο πνεύμα της Συμφωνίας της Ρώμης πρέπει να αποτελέσει τη βάση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής ανάπτυξης. Και τούτο γιατί ο υγιής και ελεύθερος ανταγωνισμός, "free and fair competition", επί εμπορικής βάσεως αποτελεί τη μοναδική λύση. Όλοι οι πειρατισμοί με διάφορες πρακτικές προστατευτικού χαρακτήρα απέτυχαν από όποιον και όπου εφαρμόστηκαν. Ακριβώς αυτή η προσήλωση των Ελλήνων εφοπλιστών στους νόμους της ελεύθερης αγοράς θα πρέπει να αναγνωριστεί ως ο κύριος συντελεστής της ελληνικής επιτυχίας και σήμερα και στο παρελθόν. Γιατί, επιτυχία συνιστά αναμφισβήτητο γεγονός ότι η ελληνική σημαία καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της κοινοτικής χωρητικότητας, ενώ υπό την ελληνική διαχείριση τελεί ο πρώτος εμπορικός στόλος του κόσμου». Ο λόγος αυτός του προέδρου των Ελλήνων εφοπλιστών, σαφής και τεκμηριωμένος, ακούστηκε από επίσημο κοινοτικό βήμα χωρίς να αφηθεί πολλά περιθώρια σε αιτιολογημένο δημοσιογραφικό αντίλογο.

Και τότε θα συνεχίσει:

«Όσα σας ανέφερα είναι η εισαγωγή στην ουσία των προτάσεων εμού και των συναδέλφων μου, που θα συνοψίσω με κάθε συντομία. Προτείνουμε, λοιπόν, διαφάνεια διαδικασιών (transparency) και διαφάνεια στους όρους και τις συνθήκες ανταγωνισμού. Αυστηρή εφαρμογή των κανονισμών της πρώτης φάσεως της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Διευκρίνιση της

υφής των παράλληλων νηολογίων, αλλά και μια σειρά από στόχους που θα προσδώσουν κοινωνική και ανθρωπιστική διάσταση στη ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ, όπως είναι η μέριμνα ανεξαρτήτως κόστους για την εκπαίδευση στελεχών των πλοίων της Ευρώπης και, βέβαια, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος...».

Το περιστατικό που ακολουθεί μάς μεταφέρει μερικά χρόνια πίσω (16.12.1986), στο τέλος των εργασιών της συνόδου των Υπουργών Μεταφορών στις Βρυξέλλες, και ενώ τα μέλη των αντιπροσωπειών των εταιριών θα σχολιάσουν τις σχετικές αποφάσεις.

«Πρόκειται για καθαρή ελληνική επιτυχία», θα υποστηρίξει ο Βέλγος διπλωμάτης και θα συμφωνήσει ο Γάλλος συνάδελφός του, που αναλύοντας τις ρυθμίσεις οι οποίες αποφασίστηκαν κομμένες και ραμμένες πάνω σε ελληνικές προτάσεις, θα παρατηρήσει:

«Μα, αυτό δεν είναι συμβούλιο της Κοινότητας, ήταν συμβούλιο των Ελλήνων εφοπλιστών...».

Και ο Ολλανδός εκπρόσωπος: Τώρα δεν μένει άλλο παρά «to give our medals to Greek delegation...».*

Έτσι, η παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στον κοινοτικό διάλογο αρχίζει να αποκτά βαρύνουσα σημασία. Ο επίμονος και μεθοδευμένος στόχος του προέδρου της ΕΕΕ, Στάθη Γουρδομική, των συναδέλφων του στο συμβούλιο και των συνεργατών του, φαίνεται πως είχε επιτευχθεί.

Ο θερμόαιμος αντιστασιακός φοιτητής της Κατοχής με καταγωγή από τη Μάνη, ο εθελοντής στο Βασιλικό Ναυτικό της Μέσης Ανατολής στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ο θεωρητικός της οικονομικής επιστήμης με σπουδές στην Αθήνα και στο Λονδίνο, αλλά και ο έμπειρος της ναυτιλιακής διαχείρισης από την πολυετή θητεία στο Σίτι δίπλα σε μεγάλους δασκάλους, τον Λούζη και τον Ι.Κ.

Καρρά, παράλληλα με το στόχο του να δρομολογήσει τη ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας πάνω στην επιτυχημένη ελληνική πρακτική, ξεκίνησε συστηματική προσπάθεια να πείσει και τα κέντρα αποφάσεων στην πατρίδα του, ότι το μέλλον του τόπου ταξιδεύει πάνω στα κύματα. Όχι μόνο ως ένας δυναμικός παραγωγικός κλάδος της οικονομίας, αλλά και ως πολιτικό, διπλωματικό και στρατηγικό έρεισμα για τον τόπο. Βέβαια δεν επέτυχε όσα ήθελε, αλλά άνοιξε το δρόμο για τη διαμόρφωση πιο θετικής πολιτικής βούλησης έστω, των λόγων περισσότερο και λιγότερο των έργων. Ωστόσο, συνέβαλε αποτελεσματικά στην καθιέρωση του φορολογικού συστήματος του «taxis tonnage», που θα αποδειχθεί κλειδί του κατά καιρούς επαναπατρισμού, στην προώθηση της δημιουργίας του Ναυτιλιακού Κέντρου, χωρίς πάντως τις επιθυμητές από τον ίδιο προδιαγραφές, όπως και στην υλοποίηση του οράματος του Αντώνη Χανδρή για την «εναλλασσόμενη εκπαίδευση». Ακόμη την πλαισίωση της ΕΕΕ με επιστημονικά στελέχη μελέτης και έρευνας και την οργάνωση δυναμικής εκπροσώπησης του εφοπλισμού στα ανά τον κόσμο ναυτιλιακά fora.

Ο Στάθης Γουρδομική ήξερε τι ήθελε, είχε πάντα σαφείς στόχους αλλά και κάθετες απόψεις για τη δουλειά και για τη ζωή του. Το τελευταίο, το γνώριζε και ο ίδιος και το θεωρούσε προτέρημα και μαζί ελάττωμα, χάρις στην ευρύτατη καλλιέργειά του ως ακούραστου μελετητή. Το διάβασμα ήταν το χόμπι του μέχρι και τις τελευταίες ημέρες της ζωής του.

Ο Νίκος Ευθυμίου, που σεβόταν και αγαπούσε τον προκατόχό του σαν δάσκαλο και φίλο, αποκάλυψε στον επικήδειο λόγο του:

- Κάποτε ο Στάθης Γουρδομική μιλώντας με εξομολογητική διάθεση είπε:

«Δεν φοβήθηκα στη ζωή μου τίποτα άλλο εκτός από το Θεό και τον εαυτό μου.

Γι' αυτό περπάτησα ανάμεσά τους με προσοχή και ευθύνη».

Ήταν αλήθεια. ☉

* Τα περιστατικά που αναφέρονται στο άρθρο αυτό, έχουν καταχωρηθεί εν εκτάσει στα δύο βιβλία του κ. Ευ. Μπάτη, «Πορτογαλία σε Μπλε Φόντο» (Έκδοση Finatex, 1999) και «Βίος και Δημοσιογραφία εν Πλω» (Έκδοση Τζέι και Τζέι - Ελλάδα, 2006).



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

» Συνεχίζονται οι παραλαβές για την Quintana Maritime



Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime προχώρησε στην παραλαβή τριών επιπλέον πλοίων από τη ναυτιλιακή εταιρεία Metrobulk. Πρόκειται για δύο πλοία, τύπου Kamsarmax, τα «Iron Kalyrso» και «Iron Anne», και ένα panamax, το «Grain Express». Το τελευταίο είναι το δεύτερο από τα τρία panamax που απέκτησε η εταιρεία από τη Metrostar.

Το «Iron Kalyrso» έχει χωρητικότητα 82.224 dwt και ναυπηγήθηκε τον Ιανουάριο του 2006, ενώ το «Iron Anne» είναι χωρητικότητας 82.000 dwt και ναυπηγήθηκε το Σεπτέμβριο της ίδιας χρονιάς. Τα δύο πλοία είναι ναυλωμένα στην Bunge S.A. με ημερήσιο ναύλο 23.000 δολ. και 20.000 δολ. αντίστοιχα.

Το τρίτο πλοίο έχει χωρητικότητα 76.466 dwt και ναυπηγήθηκε τον Απρίλιο του 2004 στο ιαπωνικό ναυπηγείο Tsuneishi. Είναι και αυτό ναυλωμένο στην Bunge S.A. με ημερήσιο ναύλο 23.000 δολ. Με την τελευταία προσθήκη η Quintana έχει παραλάβει τα 10 από τα 17 πλοία της Metrostar. Ο πρόεδρος και chief executive officer της Quintana κ. Σταμάτης Μόλαρης δήλωσε ότι μέχρι το τέλος του έτους η εταιρεία θα παραλάβει επιπλέον τέσσερα πλοία βάσει της συμφωνίας με τη Metrostar. Έτσι η Quintana θα είναι μία από τις σημαντικότερες εταιρείες του κλάδου και με το μικρότερο σε ηλικία στόλο. ☉

» Η TEN έκλεισε τα 13 της χρόνια



Με τον καλύτερο τρόπο γιόρτασε η Tsakos Energy Navigation (TEN) τα δεκατρία της χρόνια από την ίδρυσή της με την παραλαβή δύο νέων δεξαμενόπλοιων τύπου product tanker και τη βάφτιση ενός τρίτου. Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο (product tanker) «Propontis», 1A ice-class χωρητικότητας 116.000 dwt, και το «Arion», επίσης 1A ice-class χωρητικότητας 36.660 dwt Handysize δεξαμενοπλοίου (product tanker). Τα πλοία χτίστηκαν στα ναυπηγεία της Νοτίου Κορέας Hyundai Heavy Industries και Hyundai Mipo Dockyard, αντίστοιχα.

Το «Propontis» φέρει τον τίτλο ενός από τα μεγαλύτερα product tankers στο κόσμο. Είναι το τελευταίο από τα τρία νεότευκτα δεξαμενόπλοια τύπου Aframax που αγόρασε η TEN από τη Western Petroleum και ναυλώθηκε για δύο χρόνια από τη Neste Oil of Finland.

Παράλληλα, η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο

της Νέας Υόρκης εταιρεία του Ομίλου Τσάκου διένειμε για το τρέχον έτος συνολικό μέρισμα 2,35 δολ. ανά μετοχή.

Επίσης, το πρώτο εξάμηνο του 2006 σημείωσε σημαντική αύξηση στα έσοδά της που έφτασαν τα 155,88 εκατ. δολ., από 120,52 εκατ. δολ. το αντίστοιχο διάστημα του 2005.

Η TEN εισήχθη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης το 2002 -η αρχή έγινε το 1993, χρονιά που εισήχθη στο Χρηματιστήριο του Όσλο- και μέχρι σήμερα έχει δώσει συνολικό μέρισμα 6,27 δολάρια ανά μετοχή.

Σήμερα η TEN διαχειρίζεται ένα στόλο από 38 πλοία. Επιπλέον το ναυπηγικό της πρόγραμμα περιλαμβάνει 15 πλοία από τα οποία τα έξι είναι τύπου Aframax, δύο Suezmax, δύο Panamax tankers, τέσσερα Handysize product carriers και ένα LNG, συνολικής χωρητικότητας 1,5 εκατ. dwt. ☉

» Η εισαγωγή της Danaos Corporation στο NYSE

Επίσημη πρώτη η είσοδος των μετοχών της ναυτιλιακής εταιρείας Danaos Corporation στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) την Τρίτη 5 Οκτωβρίου 2006. Η Danaos Corporation, της οικογένειας Κούστα, με πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο τον δρ Ιωάννη Κούστα, αναμένει καθαρά έσοδα 198,2 εκατ. δολ. από τη δημόσια εγγραφή της με τιμή διάθεσης των 10.250.000 μετοχών στα 21 δολάρια ανά μετοχή. Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία έχει παραχωρήσει στους αναδόχους δικαίωμα αγοράς εντός 30 ημερών 1.537.500 επιπλέον κοινών μετοχών για να καλύψουν ενδεχόμενη επιπρόσθετη διάθεση σε επενδυτές κατά τη δημόσια εγγραφή, στην περίπτωση δε αυτή τα καθαρά έσοδα της δημόσιας εγγραφής θα ανέλθουν στα 228,4 εκατ. δολ. Ο συνολικός αριθμός των μετοχών σε κυκλοφορία μετά τη δημόσια εγγραφή θα ανέλθει σε 54.557.500 και μπορεί να αυξηθεί μέχρι 56.095.000, εάν οι ανάδοχοι ασκήσουν πλήρως το δικαίωμα αγοράς επιπρόσθετων μετοχών.

Η Merrill Lynch & Co. και η Citigroup Corporate and Investment Banking υπήρξαν οι συντονιστές κύριοι ανάδοχοι, ενώ οι Dahlman Rose & Company, Jefferies & Company, Fortis Securities LLC και Nomura International διατέλεσαν συν-διαχειριστές της δημόσιας εγγραφής.

Ο δρ Ιωάννης Κούστας δήλωσε μετά την έναρξη της συνεδρίασης του NYSE ότι «η είσοδος των μετοχών της εταιρείας είναι ένα κομβικό σημείο για την περαιτέρω στρατηγική ανάπτυξή της. Το γεγονός ότι η Danaos εισήχθη στο χρηματιστήριο δεν είναι απλώς μια αναγνώριση της μέχρι τώρα επιτυχούς πορείας μας, αλλά αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη συνεχή ανάπτυξη της εταιρείας μας. Το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης αποτελεί την κύρια επιλογή για τις σημαντικότερες εταιρείες σε παγκόσμια κλίμακα και είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι που γίναμε μέλος του». Παράλληλα, ο κ. Κούστας εξέφρασε τη βεβαιότητα για την προσπάθεια που θα καταβάλει η διοίκηση της ναυτιλιακής του εταιρείας προκειμένου να μεγιστοποιήσει την αξία των μετοχών, ενώ δεν παρέλειψε να δηλώσει την ικανοποίησή του για θετική αποδοχή της επενδυτικής κοινότητας στη διαδικασία εισαγωγής των μετοχών της Danaos Corporation.

Η Danaos Corporation έκλεισε τη χρήση του 2005 με έσοδα 241.381 εκατ. δολ. ενώ την ίδια χρονιά τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 122,85 εκατ. δολ.

Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με τα πλοία της να ναυλώνονται από μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών όπως οι Maersk, Cosco, Hyundai, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, China Shipping κ.ά.

Ο στόλος της Danaos Corporation αποτελείται από 27 containers ships συνολικής χωρητικότητας 116.115 TEUs. Η Danaos είναι η μεγαλύτερη εταιρεία του κλάδου εισηγμένη σε αμερικανικό χρηματιστήριο από πλευράς μεγέθους στόλου και κεφαλαιοποίησης και κατατάσσεται μεταξύ



Στην Broad Street εμπρός από την πρόσοψη του Χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης από αριστερά προς δεξιά: Mark Friedman, Managing Director Merrill Lynch, Nicolas Bornozis, President Capital Link, Inc., Stephen Farrell Partner Morgan, Lewis & Bockius LLP, Ηρακλής Προκοπάκης, Vice President & COO Danaos Corporation και η σύζυγός του Ίλια, Γιάννης Κούστας, President & CEO Danaos Corporation και η σύζυγός του Σοφία, Δημήτριος Ι. Ανδριτσogiάννης, Vice President & CFO Danaos Corporation.

Κάτω από αριστερά προς δεξιά: Mark Friedman, Managing Director Merrill Lynch, Stephen Farrell Partner Morgan, Lewis & Bockius LLP, Catherine Boura, Consul General of Greece in New York, David Frischkorn, Managing Director Dahlman Rose & Company, LLC, Δημήτριος Ι. Ανδριτσogiάννης, Vice President & CFO Danaos Corporation, John Thain, CEO NYSE, Γιάννης Κούστας, President & CEO Danaos Corporation και η σύζυγός του Σοφία, Ηρακλής Προκοπάκης, Vice President & COO Danaos Corporation και η σύζυγός του Ίλια, Noreen Culhane, Executive Vice President NYSE, Loli Wu, Managing Director Citigroup.

των 10 μεγαλύτερων ιδιοκτητών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως.

Η Danaos Corporation έχει σε εξέλιξη ένα ναυπηγικό πρόγραμμα 16 νεότευκτων containers ships, συνολικής χωρητικότητας 84.704 TEUs, τα οποία θα τα παραλάβει μέχρι το τέλος του 2009 και έχουν ήδη ναυλωθεί από μεγάλες εταιρείες για περίοδο 12 ετών από την παραλαβή τους.

Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου της είναι 11,4 έτη, που μετά την παραλαβή των νεότευκτων θα μειωθεί στα 9,1 έτη.

Η Danaos διαπραγματεύεται στο NYSE με το σύμβολο «DAC». ☉

» Η Top Tankers εξασφάλισε κεφάλαιο 4 εκατ. δολ.

Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers του κ. Ευάγγελου Πιστιόλη προχώρησε στην πώληση του δεξαμενόπλοιου «Taintless», εξασφαλίζοντας ένα κεφάλαιο 4 εκατ. δολ. το οποίο και θα συμπεριληφθεί στα αποτελέσματα του τέταρτου τριμήνου της εταιρείας.

Το δεξαμενόπλοιο διπλού τοιχώματος «Taintless» έχει χωρητικότητα 46.217 dwt,



ναυπηγήθηκε το 1999 και θα παραδοθεί στους νέους ιδιοκτήτες στα τέλη του 2006.

Η Top Tankers, που δραστηριοποιείται στη μεταφορά πετρελαίου, διαχειρίζεται ένα στόλο από 26 δεξαμενόπλοια εκ των οποίων τα 13 είναι τύπου Suezmax και τα υπόλοιπα τύπου handymax, με συνολική χωρητικότητα 2,5 εκατομμύρια dwt.

Ο στόλος της Top Tankers αποτελείται από αδελφά πλοία διπλού τοιχώματος. ☉

» Στρατηγική με στόχο την επέκταση του στόλου εφαρμόζει η Euroseas

Η εισηγμένη στο Reverse Merger, ελληνικών συμφερόντων εταιρεία Euroseas Ltd ανακοίνωσε την υπογραφή άτυπης συμφωνίας για την αγορά του m/v πλοίου με την ονομασία «Xingang I». Πρόκειται για ένα handysize container πλοίο, χωρητικότητας 23.596 dwt, που ναυπηγήθηκε το 1993 στη Γερμανία. Το «Xingang I», που είναι ναυλωμένο μέχρι τον Ιούλιο του 2009 με ημερήσιο ναύλο 26.650 δολάρια, θα παραδοθεί στην Euroseas μέχρι το τέλος Νοεμβρίου του 2006.



Ο chairman και CEO της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας κ. Αριστείδης Πίττας δήλωσε ότι «η συμφωνία για την απόκτηση του "Xingang I" είναι μέρος της στρατηγικής που εφαρμόζουμε με στόχο τη βελτίωση της παρουσίας μας όχι μόνο στους τομείς του dry cargo shipping αλλά γενικότερα της ευρύτερης ναυτιλιακής αγοράς. Επιπλέον στόχος της Euroseas είναι η επέκταση του στόλου με παράλληλη μείωση του μέσου όρου ηλικίας, που μετά την τελευταία συμφωνία μειώθηκε στα 17,7 έτη. Εξακολουθούμε να στοχεύουμε σε αγορές πλοίων μέσης ηλικίας, διότι είναι ένας τομέας που θεωρούμε ότι μας δίνει τη δυνατότητα να μεγιστοποιήσουμε το μέγεθος του στόλου μας με μικρότερο κεφάλαιο». ☉

» Νέα παραγγελία για τον Όμιλο Βαφειά



Σε νέα παραγγελία προχώρησε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Brave Maritime του Ομίλου Βαφειά. Πρόκειται για την κατασκευή δύο πλοίων, μεταφοράς υγραερίου (VLGC's), κόστους 95 εκατομμυρίων δολαρίων και χωρητικότητας 84.000 κ.μ. Η παραλαβή του πρώτου πλοίου θα γίνει τον Οκτώβριο του 2009 και

του δεύτερου τον Ιανουάριο του 2010.

Ο Όμιλος Βαφειά ναυπηγεί ήδη σε ιαπωνικά ναυπηγεία τέσσερα πλοία μεταφοράς υγραερίου, από τα οποία τα δύο είναι χωρητικότητας 5.000 κ.μ. και τα άλλα δύο 3.500 κ.μ. Τα πλοία θα παραληφθούν το 2008 και το 2009 αντίστοιχα. ☉

THE PATH TO THE CANADIAN & U.S. STOCK EXCHANGES

**GO PUBLIC
IMMEDIATELY**

**RAISE THE
CAPITAL YOU NEED
FAST**

AMERICAN SHIP FINANCE PARTNERS, INC.

Greece Administrative Offices,

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 166 71, Greece

Tel. 210-6403102, Fax. 210-8962152 & 210-8961308

info@AmerShipFinancePartners.com, www.AmerShipFinancePartners.com

www.Dominica-Registry-Greece.com / www.InternationalShipRegistries.com / www.BulkCarriersInvestors.com
/ www.Global-Money.com / www.AircraftRegistrationsWorldwide.com

» Η ΠΝΟ ζητεί το σεβασμό της ελληνικής νομοθεσίας



Δυσάρεστα εξέπληξε τη διοίκηση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) η διαπίστωση πως πραγματοποιούνται συζητήσεις σχετικές με τη μελλοντική απασχόληση των ναυτεργατών στα πλοία ερήμην της. Αναλυτικότερα, αφορμή για την ανακοίνωση της ΠΝΟ ήταν η πραγματοποίηση του forum εννέα φορέων του τουρισμού ΕΟΤ, που είχε ως θέμα «Ελλάδα: Διεθνής κόμβος κρουαζιέρας

της Ανατολικής Μεσογείου», στο οποίο δεν είχε κληθεί να παραστεί η διοίκηση της ΠΝΟ.

Ένα από τα συμπεράσματα του forum που προκάλεσαν τη δυσάρεσκεια της Ομοσπονδίας ήταν η πρόταση για πλήρη απελευθέρωση της κρουαζιέρας σε ελληνικά λιμάνια, δηλαδή η πραγματοποίηση κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία και

καταληκτικό σταθμό ελληνικά λιμάνια από πλοία τουριστικά με σημαίες μη κοινοτικές, δηλ. σημαίες ευκαιρίας ή/και τρίτων χωρών. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της διοίκησης της ΠΝΟ, από τα δέκα σημαντικότερα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε το παραπάνω forum, είναι ότι με την προτεινόμενη απελευθέρωση της κρουαζιέρας στη χώρα μας «οι

δυνατότητες απασχόλησης θα αυξηθούν τόσο για Έλληνες ναυτικούς όσο και για μια σειρά επαγγελματιών (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τροφοδότες πλοίων κ.λπ.) όπως έγινε, π.χ., και στη γειτονική Ιταλία».

Η διοίκηση της ΠΝΟ, με επιστολή της, απαιτεί από το ΥΕΝ το σεβασμό της ελληνικής νομοθεσίας σε ό,τι αφορά το καμποτάζ στον τομέα της κρουαζιέρας και επιθυμεί να στείλει ένα σαφές μήνυμα σε κάθε κατεύθυνση πως «οποιαδήποτε ενέργεια μεθοδεύεται πίσω από τις πλάτες της ΠΝΟ για θέματα που αφορούν στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτεργατών, είναι εκ των προτέρων καταδικασμένη να αποτύχει, όταν δεν παρέχεται στην ΠΝΟ η ευκαιρία να διατυπώσει όρους και προϋποθέσεις, που θα διασφαλίζουν θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτεργάτες». ☉

» Στη Λευκή Λίστα παραμένει η ελληνική σημαία

Στη Λευκή Λίστα του Paris MOU και ανάμεσα στις σημαίες της ποιοτικής ναυτιλίας παραμένει η ελληνική σημαία.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, που δημοσιεύονται στην ετήσια έκθεση του Paris MOU για το έτος 2005, η ελληνική σημαία, με ποσοστό κρατήσεων 3,09% για το 2005, διατηρεί τη θέση της στη Λευκή Λίστα.

Η Λευκή Λίστα περιλαμβάνει άλλες 34 σημαίες, μεταξύ των οποίων είναι η Λιβερία, οι Μπαχάμες, η Αντίγκουα κ.ά.

Στην Γκρίζα Λίστα περιλαμβάνονται 24 σημαίες, μεταξύ των οποίων ο Παναμάς, που επίσης βελτίωσε τη θέση του. Και η Κύπρος και η Μάλτα βελτίωσαν τη θέση τους. Στη Μαύρη Λίστα περιλαμβάνονται 18 σημαίες μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται η Τουρκία, η Καμπό-



τζη, η Ονδούρα και τα νησιά Σαν Βίνσεντ.

Στην έκθεση περιέχονται ενδιαφέροντα στατιστικά στοιχεία δραστηριότητας και αποτελεσμάτων επιθεωρήσεων. Σύμφωνα με αυτά, το 2005 διενεργήθηκαν 21.302 επιθεωρήσεις σε 13.024 πλοία υπό 112 διαφορετικές σημαίες. Ο αριθμός των κρατήσεων πλοίων ανήλθε σε 994 και το ποσοστό τους σε σχέση με το 2004 μειώθηκε στο 4,67% (ήταν 5,84% το 2004, 7,05% το 2003 και 7,98% το 2002). ☉

» Το «Tainless» στο στόλο της Tomasos Bros

Η εταιρεία Tomasos Bros ανακοίνωσε την αγορά του δεξαμενόπλοιου «Tainless» από την εταιρεία Top Tanker Management Inc., στην τιμή των 42.500.000 δολαρίων ΗΠΑ.

Το δεξαμενόπλοιο που είναι διπλού τοιχώματος και έχει χωρητικότητα 46.217 DWT, θα μετονομαστεί και θα νηολογηθεί στη σημαία των νήσων Μπαχαμών. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο συγκεκριμένο πλοίο θα ναυτολογηθούν τουλάχιστον δύο Έλληνες αξιωματικοί (πλοίαρχος και Α' μηχανικός).

Για την αγορά του δεξαμενόπλοιου «Tainless», ο γενικός διευθυντής της εταιρείας καπτ. Θ. Κεφαλλονίτης δήλωσε χαρακτηριστικά: «Η Tomasos Bros προσδίδει ιδιαίτερη έμφαση

στην ανανέωση του στόλου της, με σταδιακή απόσυρση πλοίων που πιθανώς να μην ταιριάζουν στο σύγχρονο προφίλ της εταιρείας.

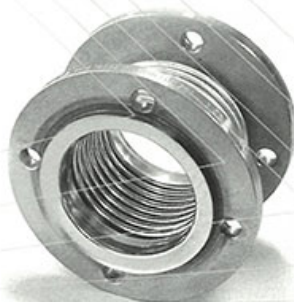
Ο σύγχρονος στόλος των δεξαμενόπλοιων είναι απαραίτητος, για να εξυπηρετήσει το σημαντικό πελατειακό κοινό μας και να ανταπεξέλθει στις νέες διεθνείς και περιφερικές νομοθεσίες.

Η τιμή αγοράς του πλοίου κρίνεται ικανοποιητική, λαμβάνοντας υπόψη ότι το αδελφό της



πλοίο πωλήθηκε λίγες ημέρες αργότερα στην τιμή των 44.000.000 δολαρίων».

Η Tomasos Brothers Inc. διαθέτει σήμερα ένα στόλο δεκαέξι πλοίων, εννέα από τα οποία είναι δεξαμενόπλοια. ☉



- Εύκαμπτοι ανοξείδωτοι σωλήνες
 - Διαστολικοί σύνδεσμοι
- Θερμομονωτικά Υλικά
 - Ανοξείδωτα Φίλτρα
 - Περμανίτες
 - Σαλαμάστρες
 - Ενώσεις
 - Ροδέλες

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



Montero®





Μάριος Σταφυλοπάτης, Ugo Salerno, Νικόλαος Παπαδάκης

» Ο Νίκος Παπαδάκης, νέος πρόεδρος του RINA Hellenic Committee

Στο πλαίσιο της 4ης συνεδρίασης της Ελληνικής Επιτροπής του ιταλικού νηογνώμονα RINA εξελέγη νέος πρόεδρος ο κ. Ν. Παπαδάκης. Ο κ. Παπαδάκης, που είναι και πρόεδρος της Intercargo, διαδέχεται στην ηγεσία τον κ. Μάριο Σταφυλοπάτη.

Στην τελετή παράδοσης, ο κ. Ugo Salerno, γενικός διευθυντής του RINA, αναγνώρισε το σημαντικό ρόλο της επιτροπής στην προώθηση των δραστηριοτήτων του νηογνώμονα στην

τον ιταλικό, ο μεγαλύτερος στην κλάση του RINA, κατέχοντας το 11,6% επί του συνόλου της χωρητικότητας του ιταλικού νηογνώμονα. Ένα αποτέλεσμα που οφείλεται στην άριστη συνεργασία που αναπτύσσεται, μέσω της επιτροπής, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες». Τέλος, ο γενικός διευθυντής ευχαρίστησε τον κ. Σταφυλοπάτη για την αφιέρωση και τη σύνεση με την οποία προήδρευσε στην Ελληνική Επιτροπή (HEC) από την ίδρυσή της.

- Οι νέες διεθνείς απαιτήσεις για τη διαδικασία επιστροφής των δεξαμενών έρματος και η απόφαση της επιτροπής του για τη διερεύνηση νέων τεχνικών επιστροφής προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η διάρκεια ζωής της.
- Οι πρωτοβουλίες σχετικά με την επαρκή κατάρτιση της ακαδημίας του RINA που λειτουργεί στον Πειραιά για τους πλοιοκτήτες. Στόχος της ακαδημίας είναι η παροχή στους πελάτες σειρά μαθημάτων πάνω σε διάφορα θέματα όπως είναι οι νέοι κανονισμοί της MARPOL, οι προδιαγραφές και η επαλήθευση της διαδικασίας επιστροφής, η φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση των σκαφών κ.λπ.
- Το εθελοντικό σχέδιο του RINA για την πιστοποίηση της κατάρτισης πάνω στα συστήματα διαχείρισης (TMS), το οποίο αρχικά έχει απονεμηθεί στη εταιρεία VSHIPS τον Ιούνιο του 2006.

Στο τέλος της συνεδρίασης, ο κ. Stefano Bertilone, διευθυντής του RINA για την Ανατολική Μεσόγειο, με έδρα τον Πειραιά, ανήγγειλε ότι ο ιταλικός νηογνώμονας θα λάβει σύντομα την πιστοποίηση TMS από την Helmera, της οποίας ο RINA είναι μέλος. «Η συντήρηση του περιβάλλοντος για τις μελλοντικές γενεές είναι καθήκον κάθε ατόμου και κάθε οργανισμού. Είμαστε ευτυχείς να συμβάλουμε, με την πιστοποίησή μας, στις προσπάθειες της Helmera για έναν πιο πράσινο κόσμο», δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Bertilone. ☉



Μάριος Σταφυλοπάτης, Ugo Salerno και Πέτρος Παπάς, νέο μέλος της επιτροπής

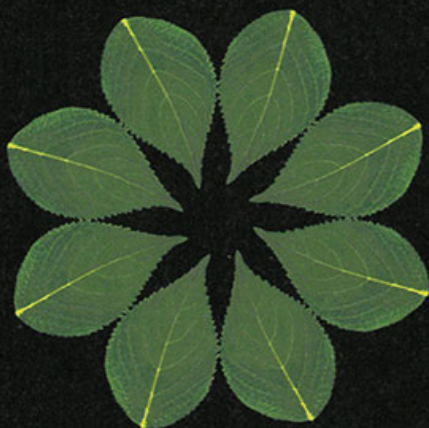
Ελλάδα, ενώ στη διάρκεια της ομιλίας του τόνισε χαρακτηριστικά ότι «η ίδρυση της ελληνικής επιτροπής του RINA (RINA HEC), το 2003, συμπίπτει με την αρχή μιας εξαιρετικής αύξησης της ελληνικής χωρητικότητας στον ιταλικό νηογνώμονα της τάξης του 75%». Ο κ. Salerno συμπλήρωσε ότι «από τις 31 Αυγούστου 2006, ο ελληνικός ταξινομημένος στόλος είναι, μετά

Παίρνοντας το λόγο, ο νέος πρόεδρος κ. Ν. Παπαδάκης εξέφρασε την εκτίμησή του για το άριστο έργο του προκατόχου του, τονίζοντας ότι «θα αποτελέσει ισχυρή βάση οικοδόμησης μιας περαιτέρω μελλοντικής αύξησης της παρουσίας του RINA στην Ελλάδα». Στη διάρκεια της συνεδρίασης της Ελληνικής Επιτροπής του RINA συζητήθηκαν μεταξύ άλλων:

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



» Εμπόδιο στην ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας είναι ο τουρκικός αποκλεισμός

Στιγμιότυπα από την επίσημη επίσκεψη στην Κύπρο του κ. Σπύρου Πολέμη

Ειδική συνέλευση διοργάνωσε στη Λεμεσό της Κύπρου το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο προς τιμήν του προέδρου του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου και της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας, κ. Σπύρου Πολέμη.

Στη διάρκεια της εκδήλωσης, ο υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων Χάρης Θράσους έκανε αναφορά στις προσπάθειες που καταβάλλει η Κύπρος για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών σε κυπριακά πλοία, την προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος σε νεαρά άτομα, την εφαρμογή διεθνούς νομοθεσίας στη ναυτιλία και την εξέλιξη και επίτευξη των στόχων της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο κ. Θράσους υπογράμμισε την επιτυχία της Κύπρου να εντάξει την κυπριακή σημαία στην Άσπρη Λίστα του Μνημονίου των Παρισίων και του Τόκιο, μια καθαρή ένδειξη των ποιοτικών βελτιώσεων της κυπριακής σημαίας. Καταλήγοντας ο Κύπριος υπουργός δήλωσε: «Το κύριο εμπόδιο στην περαιτέρω ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας είναι ο τουρκικός αποκλεισμός ενάντια στα κυπριακά πλοία, ο οποίος αναμένεται να αποσυρθεί, δεδομένου ότι οι τουρκικοί περιορισμοί έχουν τώρα επιπτώσεις στα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

Στα τρέχοντα ζητήματα που απασχολούν την κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία αναφέρθηκε ο πρόεδρος του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβου-



λίου, Ανδρέας Δρουσιώτης. Ο πρόεδρος του Κυπριακού Συμβουλίου έκανε ιδιαίτερη μνεία για την τουρκική απαγόρευση ελλιμενισμού πλοίων κυπριακών συμφερόντων, τη φορολογία ναυτιλιακών εταιρειών, την κοινωνική ασφάλιση Ευρωπαίων ναυτικών σε κυπριακά πλοία και την έκδοση αδειών εργασίας μη κοινοτικών υπαλλήλων ναυτιλιακών εταιρειών.

Ο κ. Δρουσιώτης αναφέρθηκε, επίσης, στη δημιουργία του Κυπριακού Εργοδοτικού Συνδέσμου Πλοιοκτητών, που θα εργαστεί παράλληλα με το Ναυτιλιακό Συμβούλιο και θα ασχοληθεί αποκλειστικά με τη διαπραγμάτευση και την ανανέωση της συμφωνίας της κυπριακής συλλογικής σύμβασης για τους ναυτικούς που εργοδοτούνται σε πλοία υπό κυπριακή σημαία, με τη συνεργασία των τοπικών συνδικάτων.

Από την πλευρά του, ο κ. Σπύρος Πολέμης υπο-

γράμμισε το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι οργανισμοί στα διεθνή ναυτιλιακά δρώμενα, τονίζοντας την ενεργό συμμετοχή του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου στις διάφορες εργασιακές επιτροπές των ICS και ISF και την τεράστια συμβολή του στα τρέχοντα ναυτιλιακά θέματα που απασχολούν την παγκόσμια ναυτιλία. Ολοκληρώνοντας, ο κ. Πολέμης αναφέρθηκε στις προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει η διεθνής ναυτιλία, όπως η ενδυνάμωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ως το αρμόδιο σώμα για στην εφαρμογή διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας και της ναυτικής ασφάλειας, η περαιτέρω βελτίωση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η προστασία του δικαιώματος περιορισμένης ευθύνης των πλοιοκτητών και, τέλος, η περαιτέρω αναβάθμιση της εικόνας της ναυτιλίας. ☉

» Το τελευταίο Λίμπερτι στην Ελλάδα



Συνάντηση με τον Αμερικανό πρέσβη Τσαρλς Ρις είχε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, στη διάρκεια της οποίας, εκτός των θεμάτων των διμερών σχέσεων και ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Ηνωμένων Πολιτειών, ήταν και το θέμα της παραχώρησης προς τη χώρα μας του πλοίου τύπου Λίμπερτι «Arthur M. Huddell».

Ο Αμερικανός πρέσβης ενημέρωσε τον κ. Κεφαλογιάννη ότι το αμερικανικό Κογκρέσο έχει ήδη ψηφίσει ειδικό νόμο, με τον οποίο εξουσιοδοτεί τον πρόεδρο Τζορτζ Μπους να παραχωρήσει ως δωρεά προς την Ελλάδα το τελευταίο πλοίο Λίμπερτι που υπάρχει στον κόσμο.

Το πλοίο θα μετατραπεί από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης. ☉



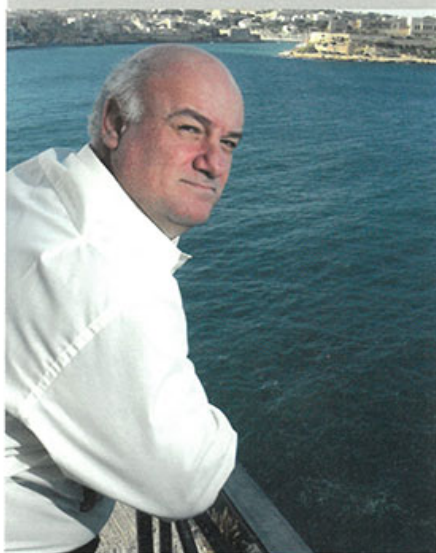
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.

Ακτή Ποσειδώνος 12, Πειραιάς 185 31 - Τηλ.: 210.4145.500, Fax: 210.4119.454
26ης Οκτωβρίου 43 & Κεφαλληνίας, Θεσσαλονίκη 546 27 - Τηλ.: 2310.507.600, Fax: 2310.507.680 - E-mail: contact@mscgr.mscgva.ch, <http://www.mscgreece.gr>

» Ο επίτροπος J. Borg συζητά για την Πράσινη Βίβλο

Ανταλλαγή απόψεων σε κοινοτικά και διεθνή θέματα είχε η ηγεσία του ελληνικού εφοπλισμού με τον κ. J. Borg, επίτροπο Αλιείας και Υποθέσεων Θαλάσσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο κοινοτικός επίτροπος, ο οποίος είναι επικεφαλής της επιτροπής που εκπόνησε την Πράσινη Βίβλο για τη διαμόρφωση της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας, άκουσε με προσοχή τις απόψεις των εκπροσώπων του ελ-



ληνικού εφοπλισμού αναφορικά με τα θέματα που θέτει προς συζήτηση η Βίβλος.

Στη διάρκεια της συνάντησης, διαπιστώθηκε η ανάγκη διατύπωσης τεκμηριωμένων απόψεων στα θέματα που αναφέρονται στις θαλάσσιες μεταφορές προκειμένου να προκύψουν και να προωθηθούν οι προτάσεις εκείνες που θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μια ανταγωνιστική κοινοτική ναυτιλία στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. ☉

» Νηολόγηση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο

Το μήνα Σεπτέμβριο ύψωσαν την ελληνική σημαία τα εξής πέντε πλοία:

- Το ναυπηγούμενο Φ/Γ «ΑΝΑΓΚΕΛΟΝΤΙΣΣΥ», 87.487 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία την Anangel Shipping Enterprises S.A.
- Το Φ/Γ «ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ», 37.519 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Marine Managers Ltd.
- Το Δ/Ε «ΑΡΤΖΕΝΤΑ», 161.175 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Neda Maritime Agency Co. Ltd.
- Το Φ/Γ «ΔΑΦΝΗ», 86.192 κοχ, με διαχει-

ρίστρια εταιρεία τη Neda Maritime Agency Co. Ltd.

- Το Φ/Γ-Ο/Γ «ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΛΕΡ», 29.733 κοχ, πλοιοκτησίας Χελλένικ Σιγούνης Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης ευχαρίστησε τους εκπροσώπους των παραπάνω εταιρειών για την εμπιστοσύνη τους στους Έλληνες ναυτικούς και την ελληνική σημαία, ευχήθηκε να είναι καλοτάξιδα τα πλοία τους και τους διαβεβαίωσε ότι οι υπηρεσίες του ΥΕΝ θα είναι αρωγοί στο έργο τους. ☉

» Η ετήσια ημερίδα της WISTA

Με θέμα «Διαιτησία στον Πειραιά και Mediation (εναλλακτικές επιλύσεις διαφορών», η WISTA Ελλάς οργανώνει στις 29 Νοεμβρίου 2006, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας, την ετήσια ημερίδα της.

Στο πλαίσιο των προσπαθειών για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου για την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στη ναυτιλία, και με αποκλειστικά ιδιωτική πρωτοβουλία, ιδρύθηκε πρόσφατα η Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία, με έδρα τον Πειραιά (Piraeus Association for Maritime Arbitration), από ανώτατους δικαστικούς, πανεπιστημιακούς, ναυτιλιακούς δικηγόρους, τραπεζίτες και άλλες προσωπικότητες του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου.

Οι ομιλητές που θα ενημερώσουν τους συνέδρους για τη ναυτική διαιτησία στον Πειραιά, τις προοπτικές, τα πλεονεκτήματα, καθώς και τις απόψεις του ναυτιλιακού κόσμου είναι οι κ.: Εμμανουήλ Βορδώνης, πρόεδρος και

διευθύνων σύμβουλος Thenamaris, μέλος του Intertanko Executive Committee & Chairman of Hellenic Forum, Παύλος Αβραμέας, πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων και γενικός γραμματέας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία, Ελένη Βόγκλη, γενική γραμματέας του Δ.Σ. Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, Δημήτριος Καπαϊτζής, ναυπηγός-μηχανικός μέλος ΕΛΙΝΤ, και η κ. Τζένη Πουρνάρα-Μπαρδαβίλια, Mediator και μέλος του Δ.Σ. της WISTA.

Πρόεδρος και συντονιστής του συνεδρίου θα είναι ο κ. Εμμανουήλ Βορδώνης. Η WISTA είναι ένα μη κερδοσκοπικό σωματείο, το οποίο ιδρύθηκε το 1993 και αποτελείται από 120 μέλη, γυναίκες, ανώτερα στελέχη επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο. Μέλος της Διεθνούς WISTA που ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1974 με παρουσία σε 19 χώρες με συνολικά 600 μέλη περίπου. ☉

- 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





» Οίκος Ναύτου: οι εξαγγελίες που έγιναν πράξη

Σήμερα, σχεδόν δύο χρόνια από την ανάληψη των καθηκόντων του, ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου, Αθανάσιος Βαρίνος, μας αναφέρει συνοπτικά τις αλλαγές που επιτεύχθηκαν με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος των ασφαλισμένων. Και οι σημαντικότερες από αυτές είναι:

- Η ανανέωση του δικαιώματος προστασίας των συνταξιούχων ναυτικών και των συζύγων τους γίνεται πλέον για αόριστο χρόνο.
- Εφεξής δεν απαιτείται η θεώρηση των συνταγών φαρμάκων που εκδίδονται από γιατρούς που είναι συμβεβλημένοι ή μη συμβεβλημένοι με τον Οίκο Ναύτου, ανεξαρτήτως του ποσού της αξίας των φαρμάκων.
- Η θεώρηση των παραπεμπτικών για εξετάσεις ισχύει για 60 ημέρες. Δεν απαιτείται θεώρηση αν οι εξετάσεις πραγματοποιούνται στα εργαστήρια του ασφαλιστικού φορέα.
- Δόθηκε το δικαίωμα στους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου να επιλέγουν -δίχως έγκριση- την κλινική που επιθυμούν για οποιαδήποτε εγχείρηση και να εισπράττουν από τον Ο.Ν. τα νοσήλια που προβλέπει το κρατικό τιμολόγιο καταθέτοντας τις εξοφλητικές αποδείξεις.
- Ο Οίκος Ναύτου έχει συμβληθεί με 500 νέους γιατρούς την τελευταία διετία. Τώρα οι συμβεβλημένοι γιατροί ανέρχονται σε 3.334, εκ των οποίων 1.438 στην Αθήνα και 780 στον Πειραιά.
- Ο Ο.Ν. υπέγραψε τις νέες συμβάσεις με 15 ιδιωτικές κλινικές και με 20 Ιατρικά Διαγνωστικά Κέντρα. Τώρα οι συμβεβλημένες ιδιωτικές κλινικές με τον Οίκο Ναύτου ανέρχονται σε 86 και τα Ιατρικά Διαγνωστικά Κέντρα σε 100 σε όλη την Ελλάδα.
- Ελεγκτές ιατροί του Οίκου Ναύτου εξυπηρετούν τους ασφαλισμένους μία ημέρα την εβδομάδα από τα δημοτικά ιατρεία: α) Δήμου Γλυφά-

Σε παλαιότερη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» μας είχε περιγράψει την αρχή της θυελλώδους θητείας του στον Οίκο Ναύτου, τη σωρεία προβλημάτων του ασφαλιστικού φορέα και την οικονομική κατάσταση που βρήκε από τις προηγούμενες διοικήσεις.

δας, β) Δήμου Αλίμου, γ) Δήμου Π. Φαλήρου, δ) Δήμου Κορυδαλλού, στ) Δήμου Περάματος.

- Τα ιατρικά ραντεβού στα γραφεία του Πειραιά με τους θεράποντες γιατρούς κλείνονται τηλεφωνικά. Έτσι μηδενίστηκε η ταλαιπωρία των ασφαλισμένων, οι οποίοι συνωστίζονταν από τις 5 το πρωί.
- Ο ασφαλιστικός φορέας παρέχει δωδεκάμηνη προστασία στους άνεργους ναυτικούς πέρα από αυτή που προβλέπει το Π.Δ. 228/98 (κατ' εξαίρεση των κειμένων διατάξεων) υπό την προϋπόθεση ότι ο άνεργος προσφέρεται για ναυτολόγηση και δεν έχει αλλάξει επάγγελμα.
- Αλλάχτηκαν οι διατάξεις που αφορούν τους δικαιούχους ναυτικούς για το δώρο των Χριστουγέννων και του Πάσχα, για να συμπεριληφθούν όλοι οι άνεργοι και οι σπουδαστές. Το ύψος του δώρου αναπροσαρμόζεται σταδιακά στο ποσόν του μηνιαίου επιδόματος ανεργίας.
- Αναδιοργανώνουμε και εκσυγχρονίζουμε τον Οίκο Ναύτου. Ήδη το μηχανογραφικό μας σύστημα είναι on line με τα υποκαταστήματα Αθηνών και Χίου ενώ προχωρούμε σε πρώτο βήμα σύνδεσης με 10 παραρτήματα σε όλη την Ελλάδα. Με την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών μας και τα μέτρα που πήραμε, μειώσαμε στο ελάχιστο την ταλαιπωρία των ασφαλισμένων μας. Δεν υπάρχουν πια ουρές στον Οίκο Ναύτου.
- Είμαστε αμείλικτοι έναντι αυτών που βλάπτουν τον ασφαλιστικό φορέα όπως γιατροί, φαρμακοποιοί, διαγνωστικά κέντρα, κλινικές, υπάλληλοι. Έχουμε παρακρατήσει περισσότερα από ένα εκατομμύριο ευρώ και διεκδικούμε με αγωγή περίπου 500.000 ευρώ.

Έχουν παραπεμφθεί στη Δικαιοσύνη ή έχουν ήδη δικαστεί με βαριές ποινές όσοι έχουν παρανομήσει έναντι του ασφαλιστικού φορέα.

Στελεχώσαμε τη Γενική Επιθεώρηση, η οποία λειτουργεί με στόχο τον έλεγχο των φαρμακείων, κλινικών, ιατρικών κέντρων, υπαλλήλων και γιατρών. Στο πλαίσιο αυτού του ελέγχου διαπιστώνουμε ότι οι ασφαλισμένοι αφήνουν τα συνταγολόγια στους γιατρούς και φαρμακοποιούς με αποτέλεσμα ο Οίκος Ναύτου να ζημιώνεται από παράνομες εκδόσεις συνταγών, φαρμάκων και παραπεμπτικών. Το συνταγολόγιο του Ο.Ν. στην ουσία είναι ένα μπλοκ επιταγών, το οποίο κρατά στα χέρια του ο ναυτικός και δεν πρέπει να το εγκαταλείπει πουθενά. Σε αντίθετη περίπτωση θα αποδοθούν ευθύνες. Σε αυτό το θέμα χρειαζόμαστε και τη συνεργασία των ασφαλισμένων μας. Οι ασφαλισμένοι του Ο.Ν. σήμερα είναι συνολικά 225.455. Από αυτούς οι άμεσα ασφαλισμένοι είναι 112.079, οι έμμεσα 113.376, εκ των οποίων άμεσα οι ενεργοί ναυτικοί 41.006 και οι συνταξιούχοι 71.073. ☉

Material costs

Scheduling

Productivity

Innovation

Technical solutions

Communication

Support matters

Availability

Market knowledge

Impartiality

Trust

Rule clarity



Life is about reaching new heights. Our design and build expertise can help take your ship construction to new peaks of productivity without compromising safety, thanks to our in-depth knowledge of emerging technologies, markets and designs. If you need a hand up, trust us – when support **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

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



«Give me facts and figures»

» Η επίτροπος Neelie Kroes στην Αθήνα

Η ίδια είχε αντιμετωπίσει την καχυποψία και δυστοκία των αριστερών ευρωβουλευτών κατά την ψηφοφορία εκλογής της πριν από δύο έτη στο Στρασβούργο εξαιτίας της συμμετοχής της σε Δ.Σ. κορυφαίων πολυεθνικών εταιρειών. Σήμερα η Ολλανδή επίτροπος εξακολουθεί εν μέσω πολλών εντάσεων και αντιπαραθέσεων να χειρίζεται το πιο δύσκολο, αν όχι πολύπλοκο, χαρτοφυλάκιο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κατά την επίσκεψή της στην Αθήνα, η επίτροπος μεταξύ άλλων συνομιλήσε και αντάλλαξε απόψεις με τους υπουργούς Ανάπτυξης Δημ. Σιούφα, Εργασίας Σ. Τσιτουρίδη και Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, ενώ συνάντησε και τον πρόεδρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού κ. Ζησιμόπουλο.

«Είμαι εδώ για να συνομιλήσω για το μέλλον

της ευρωπαϊκής οικογένειας και να αναπτύξω έναν ουσιαστικό και εποικοδομητικό διάλογο με τους αρμόδιους φορείς. Σε θέματα πολιτικής ανταγωνισμού χρειάζεται να γίνουν πολλά ακόμη και απαιτείται η συμμετοχή των πολιτικών, των επιχειρηματιών, των εργαζομένων. Γνωρίζω καλά τη συμπεριφορά του επιχειρηματικού και βιομηχανικού κόσμου, αλλά δεν αποδέχομαι την άποψη πως στο σύνολό της η συμπεριφορά αυτή είναι πολλές φορές παράνομη ή καταχρηστική».

Η επίτροπος, κατά τη συνομιλία της με τους εξειδικευμένους σε ευρωπαϊκά θέματα δημοσιογράφους, ανέπτυξε τις απόψεις σε πολυάριθμα ζητήματα:

Σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική του ανταγωνισμού και την αντιμετώπιση των καρτέλ, η επίτροπος δήλωσε: «Τα καρτέλ είναι ένα σάπιο

Η «σιδηρά κυρία» της Επιτροπής Baroso, κ. Neelie Kroes, επισκέφθηκε την Αθήνα τον περασμένο Οκτώβριο για να συνομιλήσει με τους αρμόδιους υπουργούς και διοικητικούς φορείς της αρμοδιότητάς της. Σε μια δύσκολη εποχή για τον υγιή ανταγωνισμό και την πάταξη των καρτέλ κα των μονοπωλιακών συμπεριφορών στη χώρα μας, η πρώην πρόεδρος και υπουργός Οικονομικών της Ολλανδίας ήρθε αποφασισμένη να υποστηρίξει την πολιτική της.

μήλο σε ένα καλάθι με φρέσκα προϊόντα που είναι προς πώληση στον ανυποψίαστο καταναλωτή. Αυτό το φαινόμενο, αυτή την παράνομη συμπεριφορά πρέπει να πατάξουμε: ήδη κατά το τρέχον έτος έχω επιβάλει πρόστιμα 1,3 δισ. ευρώ σε επιχειρήσεις και ιδιώτες. Ενίοτε οι κυβερνήσεις συμμετέχουν ή υποστηρίζουν τα καρτέλ. Εκεί πρέπει να δρούμε άμεσα ως Επιτροπή, για να προστατεύουμε τόσο τις αδύνατες επιχειρήσεις όσο και τους ανυποψίαστους καταναλωτές».

Σχετικά με το ρόλο της η επίτροπος τόνισε: «Βλέπω τον εαυτό μου ως διαιτητή σε ένα άθλημα με πολλούς παίκτες. Δεν πιστεύω στους αγέλους. Πρέπει να εξετάζω αν όλοι οι (πολυάριθμοι) παίκτες συμπεριφέρονται άψογα. Οφείλω να ενημερώνομαι και να δρω άμεσα και αποφασιστικά εάν διακρίνω μια αντιδεοντολογική και πολύ περισσότερο παράνομη συμπεριφορά. Ως Επιτροπή, ενδιαφερόμαστε για τη διασφάλιση ενός δίκαιου παιχνιδιού για όλους. Μας απασχολεί η ουσία του fair game και εξετάζουμε διαρκώς τις νομοθεσίες και τις πολιτικές για να την προστατέψουμε. Υποστηρίζουμε τα ανοιχτά σύνορα και ενισχύουμε τις συγχωνεύσεις και τις εξαγορές όταν αυτές εξασφαλίζουν περισσότερες θέσεις εργασίας».

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:

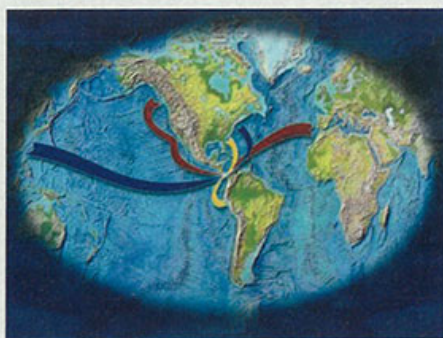
www.Global-Money.com

www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com

www.AmerShipFinancePartners.com

www.AircraftRegistrationsWorldwide.com



» Σε δημοψήφισμα η επέκταση της Διώρυγας του Παναμά

Με ένα συντριπτικό «ναι» οι πολίτες του Παναμά ενέκριναν το σχέδιο διεύρυνσης της διώρυγας του Παναμά ώστε να διπλασιαστεί η δυναμικότητά της.

Η επέκταση της διώρυγας αποτέλεσε αντικείμενο εθνικού διαλόγου, με τους υποστηρικτές να λένε πως θα κομίσει οφέλη στη χώρα και τους πολέμιους να τονίζουν ότι θα αυξηθεί το χρέος του Παναμά.

Οι εργασίες της διεύρυνσης θα αγγίζουν τα πέντε δισεκατομμύρια δολάρια και οι εργασίες θα αρχίσουν το 2008 και αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί έως το 2014.

Το αυξημένο εισόδημα από τα διόδια αναμένεται να καλύψει κάποιο μέρος του κόστους, όμως και πάλι ο Παναμάς θα χρειαστεί 2,3 δισεκατομμύρια δολάρια σε δάνεια.

Η διώρυγα που έχει ιστορία 92 ετών, ολοκληρώθηκε το 1914. Παρά τις αναβαθμίσεις των τελευταίων ετών δεν κατόρθωσε να συμβαδίσει με το αυξανόμενο μέγεθος των εμπορικών πλοίων. Καθημερινά διασχίζουν τη διώρυγα 40 πλοία, 14.000 ετησίως, περίπου το 5% του παγκόσμιου στόλου.

Με το νέο εγχείρημα θα διπλασιαστεί η δυναμικότητά της και δεν θα κινδυνεύσει να χάσει κέρδη από άλλες θαλάσσιες διαδρομές, όπως τη διώρυγα του Σουέζ. ☉



■ Αναφορικά με το μέλλον της ευρωπαϊκής οικογένειας:

«Σύντομα η ευρωπαϊκή οικογένεια θα αριθμεί 27 κράτη-μέλη. Πολλά κράτη στις υπόλοιπες ηπείρους μάς ζηλεύουν γι' αυτά που έχουμε επιτύχει. Τίποτα σε αυτή την προσπάθεια για ενοποίηση δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο ή εύκολο. 450 εκατομμύρια καταναλωτές σήμερα δραστηριοποιούνται σε μια ενιαία αγορά. Οφείλουμε να αναπτύξουμε νόμους και πολιτικές για να τους προστατέψουμε.

Στην ενωμένη Ευρώπη το 99% των επιχειρήσεων είναι μικρομεσαίες. Οι Βρυξέλλες το γνωρίζουν αυτό το θέμα, οπότε η έμφαση πρέπει να δοθεί στην έρευνα και στην ευρεσιτεχνία - διαφοροποίηση».

■ Αναφορικά με την Ελλάδα, η επίτροπος επισήμανε:

«Υπάρχει μεγάλος προβληματισμός σχετικά με το επίκαιρο θέμα στην τιμή του γάλατος. Η Επιτροπή παρακολουθεί πολύ στενά το όλο θέμα και ενδιαφέρεται για τις ποινικές διώξεις που ήδη έχουν δρομολογηθεί. Οφείλουμε όμως να εμπιστευόμαστε τους υπουργούς μιας κυβέρνησης διότι είναι ουσιαστικός συνδετικός κρίκος της Ε.Ε. με την τοπική αγορά.

Εξετάζουμε επίσης τα θέματα των τραπεζών και τα υπερκέρδη τους. Σε ορισμένα ζητήματα ήδη έχουμε διαπιστώσει κάποιες συμπεριφορές που χρήζουν περαιτέρω διερευνήσεων. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού στην Ελλάδα δεν τα πάει άσχημα, είναι στην 32η θέση διεθνώς. Γενικά η Ελλάδα δεν είναι σε άσχημη θέση σε

αυτό το πλαίσιο, αν και υπάρχουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες που τα πάνε πολύ καλύτερα», δήλωσε χαρακτηριστικά.

«Σχετικά με την Ολυμπιακή οφείλω να ομολογήσω ότι το θέμα πρέπει να επιλυθεί άμεσα. Η Επιτροπή είναι εξίσου αυστηρή ως προς την Ο.Α. όσο ήταν και με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Πιστέψτε με, κανένας Ευρωπαίος πολίτης δεν επιθυμεί, για συναισθηματικούς λόγους, να φορολογείται για μια προβληματική και οικονομικά ασύμφορη αεροπορική εταιρεία. Σχετικά με το διάλογο που γίνεται ως προς τις άγονες γραμμές (που εξυπηρετεί σήμερα η Ο.Α.) οφείλω να σας ενημερώσω ότι η Ο.Α. υποστηρίζεται ήδη οικονομικά από την Ε.Ε., γι' αυτόν το συγκεκριμένο σκοπό. Στην Ολλανδία η KLM έχει ήδη εξαγοραστεί από την Air France και παρά τις πρώτες αντιδράσεις οι εταιρείες ανακοινώνουν διαρκώς θετικά αποτελέσματα. Τα κράτη-μέλη που υποστηρίζουν προβληματικές δημόσιες εταιρείες θεωρώ ότι δεν σχεδιάζουν θετικά για το μέλλον τους».

■ Αναφορικά με τα καρτέλ και τα μονοπώλια στις λιμενικές δραστηριότητες η κ. Kroes δήλωσε:

«Η Επιτροπή δεν μπορεί να γνωρίζει τι γίνεται σε κάθε λιμάνι της Ευρώπης. Ενημερώστε μας άμεσα και όπου υπάρχουν ουσιαστικές ενδείξεις, θα παρέμβουμε αποφασιστικά. Χρειάζομαι όμως στοιχεία και όχι σκέψεις». Και τόνισε χαρακτηριστικά: «Give me facts and figures» ☉

TOW MAR

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

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 OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



**Represented in Greece
by NAVIGATOR S.A.**

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

Tel.: +370 46 303427, Fax: +370 46 303428

info@towage.lt

www.towage.lt



(διεθνή)

» (Συν)απόφαση, (Συν)εργασία, (Συν)ακολουθία Η ναυτιλιακή κοινότητα «δίνει» τον όρκο του Ποσειδώνα

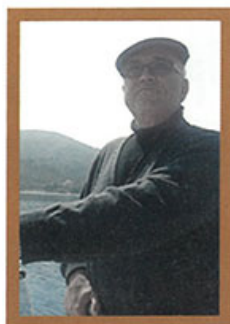
Η πρωτοβουλία της Intertanko που αφορά την ανάπτυξη δραστηριοτήτων σχετικά με την προστασία της θάλασσας αλλά και την υπεράσπιση και προβολή της ναυτικής οικογένειας και εργασίας, σε μια κρίσιμη πολιτικά περίοδο, είναι αναμφισβήτητα άξια επαίνων.



Η ναυτιλία, σε ένα πλαίσιο εξωστρέφειας και συνδιαλλαγής, αναζητεί τρόπους επικοινωνίας και συνεργασίας τόσο με τους φορείς της εξουσίας όσο και με τον καταναλωτή και κυρίως τον απλό πολίτη. Με αυτόν το γνώμονα, το προεδρείο της Intertanko συνομίλησε με την ελληνική δημοσιογραφική κοινότητα, σε ένα 5ωρο ταξίδι προς το Σούνιο, προσκεκλημένοι από τους ιδιοκτήτες του σκάφους, καπετάν Παναγιώτη και κ. Νίκο Τσάκο.

Ο όρκος του Ποσειδώνα, ή μάλλον η «πρόκλη-

ση» του Ποσειδώνα, είναι μια ελληνική πρωτοβουλία που αγκαλιάστηκε από το προεδρείο της Intertanko και αφορά στην αναζήτηση γενικότερων στρατηγικών αλλά και ειδικών προτάσεων, που θα αντανακλούν τη διάθεση της ναυτικής κοινότητας για προβολή και υπεράσπιση τόσο του γενικότερου έργου όσο και των επιμέρους ανησυχιών που τη διακατέχουν. «Ο Ποσειδώνας, εξάλλου, δεν ήταν μόνο ο θεός των ναυτικών αλλά κυρίως ο θεός που ένωνε (ή και χώριζε) τους λαούς με τη δύναμη της θάλασσας», δήλωσε χαρακτηριστικά ο



εμπνευστής της πρωτοβουλίας κ. Εμμ. Βορδώνης. Τη διάθεση για «ένωση» των λαών επιθυμεί τώρα η Intertanko να αναβιώσει.

Η πρωτοβουλία ξεκίνησε σε ένα συνέδριο της διεθνούς ένωσης στην Αθήνα. Το σημαντικό είναι ότι δεν υπήρξε ακόμα μια θεωρητική ή μάλλον φιλολογική πρωτοβουλία χωρίς υπόβαθρο. Σε αυτό το πλαίσιο, τον περασμένο Σεπτέμβριο, ο πρόεδρος της Intertanko κ. Van Dyke, συνομιλώντας με όλη τη ναυτική κοινότητα στη Σιγκαπούρη (πλοιοκτήτες, ναυτικούς, νη-ογνώμονες, ναυλωτές, πράκτορες, διαχειρι-

στές κ.ά.) ζήτησε από την κάθε μία ένωση - κοινότητα να προτείνει συγκεκριμένες σκέψεις που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν το ναυτικό επάγγελμα και τη βελτίωση της καθημερινότητάς του. Πάνω σε αυτό το σκεπτικό-πλαίσιο βασίζεται η «πρόκληση» του Ποσειδώνια. «Ελάτε με προτάσεις που θα αναλάβατε και θα διεκπεραιώσετε», τους είπε χαρακτηριστικά. Την άνοιξη του 2007, ο κ. Van Dyke θα συνομιλήσει εκ νέου με τους προέδρους των διεθνών ενώσεων στο Χιούστον. Στο Χιούστον θα αναλυθούν όλες οι προτάσεις και

θα τεθούν χρονοδιαγράμματα και ομάδες συνεργασίας. Προστασία της θάλασσας, ασφάλεια, υπεράσπιση του ναυτικού επαγγέλματος, κοινωνικός διαφωτισμός σχετικά με τη ναυτική δραστηριότητα είναι λίγα από τα θέματα που θα συζητηθούν διεξοδικά.

Ίσως ήρθε η ώρα και η δημοσιογραφική κοινότητα να δεσμευθεί «απέναντι» στον Ποσειδώνια για τις δικές της υποχρεώσεις και πρωτοβουλίες, τις οποίες οφείλει να αναλάβει και να διεκπεραιώσει σε ένα πλαίσιο συνεργασίας και συναπόφασης... ☉



HERMetic UTImeter Gtex

Portable gas tight electronic gauge for:

- Cargo inspection
- Inventory control
- Oil / water interface detection
- Verification of automatic gauges
- Back-up system

RIGHT, LIGHT, TIGHT

Intrinsically safe equipment



Benefits:

- No calibration required
- Temperature accuracy: $\pm 0.1^\circ\text{C}$
- Tape accuracy: $\pm 1.5\text{ mm}$ over 30m
- Continuous temperature reading
- Weight with 15 meter tape: 4.4 kg
- 2 years guarantee

Enraf | Tanksystem



Enraf Tanksystem SA, Bulle, Switzerland. (a Delft Instruments company). Please consult our website www.tanksystem.com for more information.

(μεταφορές)

» Μεταφορές και Δ' ΚΠΣ: η Ελλάδα από την περιφέρεια στην καρδιά της Ευρώπης

Ι Του Κωστή Χατζιδάκη, ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας

Έπειτα από ένα σκληρό αγώνα δρόμου στις Βρυξέλλες, τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμφώνησαν εν τέλει τον προϋπολογισμό για τα Διαρθρωτικά Ταμεία, αυτό που γνωρίζουμε ως Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, για την περίοδο 2007 - 2013. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι πια ο καταμερισμός γίνεται σε 25 αντί για 15 μέρη, η Ελλάδα επιτυχώς διεκδίκησε 20 δισ. από το συνολικό ποσό των 308 δισ. ευρώ.

Την περίοδο αυτή, η χώρα μας διαμορφώνει το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), γνωστότερο και ως Δ' ΚΠΣ. Αν και η κυβέρνηση αναμένει την έγκριση του ΕΣΠΑ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι αναπτυξιακές προτεραιότητες έχουν ήδη διαμορφωθεί και στο πλαίσιο αυτό υπάρχει μια στροφή σε επενδύσεις στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και τις νέες τεχνολογίες. Ωστόσο, οι υποδομές αποτελούν ένα σημαντικό μέρος του προγράμματος και αφο-



ρούν σε επενδύσεις στην ενέργεια, στο τεχνολογικό κεφάλαιο και στις μεταφορές.

Στοιχεία της Ε.Ε. για τα 15 παλιά κράτη-μέλη δείχνουν ότι η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας εξαρτάται πολύ περισσότερο από τις μεταφορές από ό,τι τα άλλα κράτη-μέλη. Βρισκόμαστε στην περιφέρεια της Ε.Ε., σε μια γεωγραφική θέση που επιβάλλει την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών, ειδικά των θαλάσσιων και εναέριων.

Παράλληλα, η μορφολογία της χώρας μας υψώνει εμπόδια στην εκπόνηση έργων υποδομών. Αυτό εξηγεί εν μέρει τις καθυστερήσεις που έχουν παρατηρηθεί σε ορισμένα τμήματα της Εγνατίας Οδού και σε οδικούς άξονες νησιών. Ωστόσο, μέσω του Γ' ΚΠΣ, έχουν δρομολογηθεί σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης του υπάρχοντος δικτύου, αλ-

λά και η δημιουργία ενός πραγματικά οργανωμένου διαλειτουργικού δικτύου, έτσι ώστε η Ελλάδα να βρεθεί από την περιφέρεια στην καρδιά της Ευρώπης.

Χαρακτηριστικός είναι σε αυτό το σημείο ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών. Η Ελλάδα, λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα, εξαρτάται σημαντικά από μέτρα εκσυγχρονισμού τόσο των υποδομών όσο και της ίδιας της ναυσιπλοΐας. Μέτρα όπως η κατασκευή νέων λιμανιών, ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών, αλλά και επενδύσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Πέρα όμως από την ενδυνάμωση των θαλάσσιων μεταφορών, χρειάζεται να επενδύσουμε και στα άλλα δίκτυα - οδικό και σιδηροδρομικό. Έτσι, όχι μόνο οι ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές θα καταστούν πιο ανταγωνιστικές, αλ-

λά θα επιτραπεί η διασύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων, η ανάπτυξη συγκοινωνιακών κόμβων και το άνοιγμα των θαλάσσιων εμπορευματικών διαδρομών, κάτι που άλλωστε επιζητά και η ίδια η Ε.Ε. στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς.

Το μέγα ζητούμενο σήμερα είναι η διαλειτουργικότητα των μεταφορών, η ένταξη δηλαδή όλων των διαφορετικών μέσων μεταφορών στη λογική ενός ενιαίου δικτύου, πράγμα που θα μειώσει το συνολικό κόστος και θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Επιθυμία μας είναι να αξιοποιήσουμε σωστά τους πόρους για την περίοδο 2007 - 2013, έτσι ώστε τα ευρωπαϊκά κονδύλια να έχουν πραγματικά μια προστιθέμενη αξία για την οικονομία μας και βέβαια για τη ναυτιλία, που αποτελεί κινητήρια μηχανή για την Ελλάδα. ☉

Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

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

Model 701

Model 601

Model 501

Model 702

Carmanah

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr

» ΕΧΟΥΜΕ ΚΑΙ ΛΕΜΕ... ΜΙΞΕΡ, ΝΙΤΡΟ, ΓΛΥΚΕΡΙΝΗ ... ΜΠΟΥΜ!



Κάπως έτσι μπορεί κανείς να περιγράψει τα τεκταινόμενα αυτή την εποχή στην Ευρωπαϊκή Ένωση των «25». Έπειτα από πενήντα σχεδόν χρόνια ύπαρξης της Ε.Ε., η οποία ως γνωστόν ξεκίνησε ως Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά ολίγων κρατών-μελών για να καταλήξει σε αυτό που σήμερα όλοι γνωρίζουμε, φαίνεται ότι η περίοδος χαλαρής διαχείρισης έχει οριστικά τελειώσει. Τέρμα τα veto, τέρμα τα κλειστά μάτια και τα χατίρια, τέρμα οι φιλικές σχέσεις μεταξύ αρχηγών κρατών, που κατέληγαν σε συμφωνία μετά μια ήσυχη κουβέντα και μια μπουκάλια καλό κόκκινο κρασί. Η Ε.Ε. των «25» χρειάζεται, εκτός από πολύ κουπί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ορθοπεταλιά της εκάστοτε προεδρίας, τομές, γιατί αλλιώς αυτό το όχημα δεν οδηγείται. Όσοι το δοκίμασαν, γνωρίζουν.

Η «τομή» είναι ίσως παρακουρασμένη λέξη μετά την εξαντλητική χρήση από υποψηφίους πολιτευτές ή άλλους που θέλουν να δηλώσουν πρόθεση να κάνουν έργο. Δυστυχώς, είμαι υποχρεωμένος να τη χρησιμοποιήσω και εγώ στην προσπάθειά μου να κυριολεκτήσω. Για να μπορέσει να διοικηθεί μια τόσο μεγάλη σε έκταση, πληθυσμό και πολυπλοκότητα διαδικασιών περιοχή, το πρώτο που χρειάζεται είναι απλούστευση των πάντων. Δεν γίνεται να λειτουργήσουν ενιαίες αγορές όταν υπάρχουν είκοσι πέντε διαφορετικά καθεστώτα, που το καθένα θέλει να τραβήξει το πάπλωμα προς το μέρος του. Δεν μπορούν να γίνονται συμφωνίες του τύπου, αυτή τη φορά θα γίνει το δικό μου, την άλλη φορά το δικό σου, όπως στο παρελθόν, όταν περιμένουν στην ουρά άλλοι είκοσι τρεις για να γίνει κάποτε και το δικό τους. (Φανταστείτε την ουρά.)

Τι σημαίνουν όλα αυτά;

Αυτά είναι τα πρώτα ηχηρά μηνύματα από τη διευρυμένη Ευρώπη, που λένε ότι έχει έρθει ο καιρός να σταματήσει η επιβολή της βούλησης των λεγόμενων «ισχυρών» μελών -ξέρετε, Γερμανία, Γαλλία, Βρετανία κοκ.- και να εστιάσουμε στο πώς θα τα καταφέρουμε ώστε να αρχίσει επιτέλους η Ένωση να λειτουργεί με βάση κάποιους ενιαίους κανόνες. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να είναι απλοί και κατανοητοί. Εδώ ισχύει η ίδια λογική με τα κλει-

διά πασπαρτού στα ξενοδοχεία: για να κάνει σ' όλες τις κλειδαριές το πασπαρτού θα πρέπει να είναι το απλούστερο από όλα. Χώροι που στο παρελθόν θεωρούνταν αποκλειστικό προνόμιο του κάθε κράτους-μέλους, όπως π.χ. ο χώρος των κρατικών εσόδων, βαθμιαία έρχονται στο στόχαστρο των ανθρώπων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ένας από τους πρώτους τομείς όπου εμφανίστηκαν αυτές οι τάσεις είναι αυτός των Μεταφορών. Γιατί, διερωτάται κανείς. Διότι, για όσους δεν το έχουν ακούσει, η Ε.Ε. έχει δεινό πρόβλημα με τη συμφόρηση στις οδικές αρτηρίες εξ ου, εξάλλου, και οι πρωτοβουλίες με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Φράζουν οι δρόμοι από τη γρήγορη αύξηση της κίνησης -οι φορτωτές λατρεύουν το φορτηγό αυτοκίνητο- και όλοι οι υπόλοιποι προσπαθούν να βάλουν τα φορτία να τρέχουν στην περίμετρο της Ε.Ε. με βαπόρια. Ενώ, όμως, το φορτηγό αυτοκίνητο τρέχει από τη μια άκρη της Ε.Ε. στην άλλη χωρίς να σταματά πουθενά, το βαπόρι πρέπει να περνάει από τελωνειακές διατυπώσεις σε κάθε λιμάνι που βγάζει φορτίο, πληρώνοντας και καθυστερώντας. Πώς είναι δυνατόν να προωθήσεις τη ΝΜΑ κάτω από αυτό το καθεστώς, το οποίο δεν φαίνεται να χαμπαρίζει παρά τις διαδοχικές διορθώσεις με κοινοτικούς τελωνειακούς κώδικες;

Κάτι τέτοια φαίνεται ότι πέρασαν από το μυαλό των σοφών της Διεύθυνσης Μεταφο-

ρών και αποφάσισαν να πάρουν το μολύβι και να σβήσουν διαδικασίες. Και είπαν στην Πράσινη Βίβλο για τη Ναυτιλιακή Πολιτική την πρότασή τους: Κοινός Ναυτιλιακός Χώρος. Τι σημαίνει αυτό; Το ταξίδι π.χ. από Πειραιά στη Βαρκελώνη δεν θα είναι διεθνές ταξίδι, αλλά κοινοτικό, *intra community*, σαν να λέμε εθνικό. Γιοκ τελωνείο, όπως γιοκ διαβατήριο, γιοκ καθυστερήσεις στη ΝΜΑ. Δεν ήταν όμως μόνον αυτό. Εγιναν σκέψεις και για κοινή σημαία για τα κοινοτικά πλοία, για αναγέννηση της ναυτικής παράδοσης της Ευρώπης, για απορρόφηση των κοινοτικών ναυτικών και άλλα σημαντικά. Αυτά ενώ έχει ανοίξει η συζήτηση για την αναμόρφωση των τεσσάρων κανονισμών του 1986, και εν μέσω κατακλυσμού των κοινοτικών αγορών από πάμφθηνα κινεζικά προϊόντα. Τι συμβαίνει; Πού πάνε τα πράγματα; Ποιος θα πληρώσει τα σπασμένα; Είναι νωρίς για να ξέρουμε, εξάλλου Πράσινη Βίβλος σημαίνει έκθεση ιδεών προς συζήτηση και τίποτα δεν είναι δεσμευτικό. Τουλάχιστον στη θεωρία.

Τα εισηγούμενα στη συγκεκριμένη Πράσινη Βίβλο δεν είναι εισηγήσεις του οποιουδήποτε, αλλά της αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οι οποίες θα τεθούν υπόψη και των άλλων οργάνων της Ε.Ε., δηλαδή του Ευρωκοινοβουλίου, του Συμβουλίου Υπουργών και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής. Πρέπει να επισημανθούν δύο σημεία.



Το ένα είναι ότι στο παρελθόν δοκιμάστηκε η ιδέα κοινής σημαίας στην Ε.Ε. υπό το όνομα EUROS και εγκαταλείφθηκε γρήγορα. Είναι προφανές πως η προηγούμενη συνταγή δεν πρόκειται να επανέλθει, πιθανότατα κάτι άλλο, ή να έχει γίνει η συγκεκριμένη πρόταση απλώς για να καταρριφθεί.

Το δεύτερο σημείο είναι ότι η απορρόφηση των κοινοτικών ναυτικών και η αναβίωση της ευρωπαϊκής ναυτικής παράδοσης πιθανότατα θα υποστηριχθεί γενναία στο Ευρωκοινοβούλιο, το οποίο είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο σε ζητήματα απασχόλησης και περιφερειακής ανάπτυξης.

Το ερώτημα είναι ποιος θα επωμιστεί το επιπλέον κόστος των κοινοτικών ναυτικών. Θα υπάρξουν κοινοί κανόνες επάνδρωσης για τα κοινοτικά πλοία και Πανευρωπαϊκή Συλλογική Σύμβαση Εργασίας; Πώς εξασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού αν δεν ισχύσουν τα προαναφερόμενα;

Ο δρόμος μέχρι τον επόμενο Ιούνιο, οπότε λήγει η χρονική περίοδος ανταλλαγής απόψεων για την Πράσινη Βίβλο, είναι μακρύς και όλα δείχνουν ότι θα έχει στροφές, γκρεμούς και νεροφαγώματα. Όλα αυτά όμως μέσα στις οδύνες που συνεπάγεται η γέννηση ενός μεγάλου κράτους.

Και όπως λένε οι Κινέζοι (και ο Χαρίλαος Ψαράυτης)... May you live in interesting times. Τουλάχιστον δεν θα βαρεθούμε. ☉

(εκπαίδευση)



Η Ναυτική Εκπαίδευση τον 21ο αιώνα: τάσεις και προβληματισμοί

Των Γεωργίου Γκοτζαμάνη, Καθηγητή ΑΕΝ Μακεδονίας, ναυπηγού μηχανολόγου μηχανικού, διευθυντή Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας

Αριστοτέλη Νανιόπουλου, Καθηγητή ΑΠΘ στο Σχεδιασμό και Οργάνωση Συστημάτων Μεταφοράς, Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς, ΑΠΘ

Πολλές συζητήσεις γίνονται γύρω από την εκπαίδευση και τα συστήματά της στην Ελλάδα και όχι μόνο. Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι η καλή εκπαίδευση και κατάρτιση σε οποιαδήποτε βιομηχανία είναι κρίσιμες για την επιτυχία της. Όπως όλες οι άλλες βιομηχανίες, έτσι και η ναυτιλιακή απαιτεί εκπαιδευμένο και καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό σε αποδεκτά γι' αυτήν επίπεδα με τις γνώσεις και καινοτομίες που φέρνει η μεταβολή του χρόνου.

Το άρθρο αυτό εστιάζει την προσοχή του στη ναυτική εκπαίδευση, ένα τμήμα της εκπαίδευσης που για τη χώρα μας αποτελεί ίσως το μοναδικό, που όχι μόνο δεν παράγει ανέργους πτυχιούχους αλλά μπορεί να εξασφαλίσει ζηλευτές σταδιοδρομίες και θέτει κάποια ζητήματα προβληματισμού με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία.

Ποια είναι όμως η εξέλιξη της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ευρώπη;

Περισσότερα από 50 έτη πριν, η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση (MET - Maritime Education & Training) ήταν συνήθως ναυτική κατάρτιση (MT - Maritime Training) που περιοριζόταν στην κατάρτιση για τη ναυτική εργασία που η ολοκλήρωσή της πιστοποιείτο με το αντίστοιχο πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας. Αυτή η ναυτική κατάρτιση ήταν μια «ανάγκη γνώσης» στο περιθώριο των εθνικών επαγγελματικών συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης με την πρόσθετη ιδιαιτερότητα της προετοιμασίας προσωπικού για μια εργασία που ήταν κυρίως όχι στο εσωτερικό αλλά έξω από τη χώρα της σημαίας του πλοίου. Αυτό το «εξωτερικό καθεστώς» εργασίας εξασφάλισε πολύ μεγάλη επιρροή στη ναυτική κατάρτιση, από εκείνους που απασχολούσαν το προσωπικό, οδηγώντας σε μικρή αλληλεπίδραση με το εθνικό σύστημα εκπαίδευσης και κατάρτισης, περιορίζοντας το ουσιαστικά σε άλλα επαγγέλμα-



τα. Αυτή η ικανοποιητική συνεργασία των ναυτιλιακών εταιρειών και των ιδρυμάτων ναυτικής κατάρτισης υποστηρίχθηκε επίσης από τη ναυτιλιακή διοίκηση των χωρών [1]. Η ισορροπία της αμοιβαίας ικανοποίησης, που φαίνεται ότι δημιουργήθηκε μεταξύ των ενδιαφερομένων, διαταράχθηκε όταν άρχισε η ναυτική κατάρτιση να αφήνει την περιθωριακή της θέση και να κινείται προς την ενσωμάτωσή της στα εθνικά συστήματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Αυτή η αλλαγή οδηγήθηκε από σπουδαστές, ναυτικούς, ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης (MET), γενικά, από μια εθνική προώθηση των προτύπων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ως ένα ορισμένο βαθμό, όμως, επίσης από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι τελευταίες διαπίστωσαν ότι τα πλοία υψηλής τεχνολογίας απαιτούν καλύτερα κατάρτισμένο προσωπικό και επίσης συνειδητοποίησαν ότι τα ναυτικά ατυχήματα δεν ήταν πλέον ένα πρόβλημα που αφορούσε μόνο την επιχείρηση και τα πλοία αλλά θα μπορούσαν – σε περίπτωση εκτεταμένης περιβαλλοντικής ζημίας – να πάρουν μάλλον ανεξέλεγκτες διαστάσεις δημόσιας ανησυχίας, αντιδράσεων, πολιτικών και θεσμικών πιέσεων. Η ναυτική κατάρτιση (MT) έγινε πλέον ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση (MET) περιλαμβάνοντας στα προγράμματά της ένα αυξανόμενο επιστημονικό μέρος, εισήγαγε υψηλότερες απαιτήσεις εισαγωγής και έφθασε τελικά στη θέση ακαδημαϊκής βαθμίδας

απονέμοντας στους αποφοίτους της εκτός από πιστοποιητικά (certificate), λόγω κατάρτισης, και ακαδημαϊκό τίτλο σπουδών επιπέδου Bachelors (BSc Nautical Science). Παράλληλα διατηρήθηκε κανονικά η ύπαρξη ιδρυμάτων MET στο αδιαβάθμητο επίπεδο. Όλα τα ιδρύματα MET, διαβαθμισμένα και μη, βρίσκονται στις χώρες της Ε.Ε. υπό την επίβλεψη και των υπουργείων Παιδείας εκτός από την ήδη υπάρχουσα επίβλεψη από τα υπουργεία Μεταφορών ή Ναυτιλίας. Τα ιδρύματα MET έχουν τώρα δύο επόπτες με διαφορετικές υποχρεώσεις: τη ναυτιλιακή αρχή που απαιτεί, από τα προγράμματα MET, την κάλυψη των διεθνών κανονισμών, προ πάντων των ελάχιστων απαιτήσεων του IMO, και την αρχή εκπαίδευσης που προσπαθεί να εξασφαλίσει την τήρηση των όρων απονομής ενός ακαδημαϊκού τίτλου. Η χρηματοδότηση των ιδρυμάτων MET άρχισε να μετατοπίζεται από τη ναυτιλιακή αρχή στην αρχή εκπαίδευσης και έτσι πολλά ευρωπαϊκά ιδρύματα MET έχασαν την ανεξαρτησία τους (επίσης λόγω του μειωμένου αριθμού σπουδαστών) γενόμενα τμήματα μεγαλύτερων ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, τα οποία προώθησαν περαιτέρω την ένταξη της MET στα εθνικά εκπαιδευτικά συστήματα (π.χ. Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία, Σκανδιναβία). Αυτή η εξέλιξη εμφανίζει, σε μια πρώτη ανάγνωση, τα ιδρύματα MET να απομακρύνονται από την πρακτική προς τη θεωρία. Αυτό είναι

όμως μια μάλλον απλοϊκή άποψη δεδομένου ότι μειώθηκε η απόσταση μεταξύ πιστοποιητικού και τίτλου σπουδών λόγω, παραδείγματος χάριν, του αυξανόμενου επιστημονικού περιεχομένου της διδακτέας ύλης των πιστοποιητικών.

Η διάρκεια σπουδών αυξήθηκε, λόγω προσαρμογής στις απαιτήσεις του ακαδημαϊκού τίτλου, με αποτέλεσμα πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να έχουν μερικές φορές την εντύπωση ότι το θεωρητικό μέρος της MET διογκώθηκε εις βάρος του πρακτικού μέρους, και ότι δεν δίδεται πλέον αρκετή προσοχή στο ναυτικό προσανατολισμό με αποτέλεσμα τη διευρυνση του υπάρχοντος χάσματος μεταξύ της κατάρτισης και της εργασίας στα πλοία.

Αν και μπορεί να φαίνεται έτσι, δεν είναι εντούτοις αλήθεια ότι η MET στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), και στην Ευρώπη συνολικά, δεν παρέχει τα περισσότερα δυνατό προσόντα ναυτικής πρακτικής επειδή διευρύνθηκε η βλέψη των σπουδαστών στο ναυτιλιακό τομέα με την εισαγωγή θεμάτων όπως τα ναυτιλιακά οικονομικά στη διδακτέα ύλη και από το ότι άρχισε να προετοιμάζει τους σπουδαστές για μια σταδιοδρομία στη ναυτιλιακή βιομηχανία στην ξηρά μετά μερικά έτη εν πλώ. Όσο βέβαια υπάρχουν τέως ναυτικοί στο διδακτικό προσωπικό των ιδρυμάτων MET και τηρούνται ενήμεροι για τις εξελίξεις στα πλοία, μπορεί να αναμένεται πως θα διατηρηθεί μια ικανοποιητική συγγέ-



ντρωση της προσοχής στη ναυτική πρακτική. Επιπλέον, η χρήση του σύγχρονου εξοπλισμού διδασκαλίας, όπως οι προσομοιωτές γέφυρας, μηχανοστασίου, χειρισμού φορτίου κ.λπ., έχουν βοηθήσει να αποτραπεί μια διευ-

Εκπαίδευση είναι η διαδικασία βαθμιαίας απόκτησης της γνώσης μέσω της εκμάθησης και της καθοδήγησης. Είναι μια ισόβια διαδικασία που δεν σταματάει ποτέ, είτε μέσω της βασικής εκπαίδευσης είτε μέσω του «πανεπιστημίου της ζωής» (παρατήρηση και εμπειρία).

ρυνση του χάσματος εκπαίδευσης - εργασίας και έχουν συμβάλει ακόμη και στη μείωσή του για μερικές δραστηριότητες.

Ο ΙΜΟ, προσπαθώντας να μειώσει το χάσμα εκπαίδευσης - εργασίας ή, ακριβέστερα, το χάσμα εκπαίδευσης/κατάρτισης - εργασίας, τροποποιεί τα πρότυπα κατάρτισης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακής (βάρδια - υπηρεσία) για τους ναυτικούς με τη STCW 1995, η οποία εισάγει τις απαιτήσεις ικανότητας εκτός από τις απαιτήσεις γνώσης στις οποίες βασιζόταν η προηγούμενη STCW του 1978. Έτσι, η STCW 95 ορίζει ότι δεν είναι αρκετό για το προσωπικό πλοίου με ευθύνη για την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης να ξέρει πώς γίνεται κάτι (γνώση), αλλά και να

είναι σε θέση να το κάνει (ικανότητα).

Μπορεί βέβαια ο ΙΜΟ με την προαναφερθείσα διεθνή συνθήκη για τα πρότυπα κατάρτισης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακής για τους ναυτικούς (STCW) να αναγνωρίζει τη σημασία της καθιέρωσης λεπτομερών υποχρεωτικών πρότυπων ικανότητας απαραίτητα να εξασφαλίσουν ότι όλοι οι ναυτικοί εκπαιδεύονται και καταρτίζονται κατάλληλα, επαρκώς, εξειδικευμένα και ικανά για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους, εντούτοις, όπως συμβαίνει με όλους τους διεθνείς κώδικες, τα πρότυπα της ικανότητας που καθορίζονται στη STCW είναι ένα ελάχιστο σύνολο. Επιπλέον, το ναυτικό εργατικό δυναμικό είναι τώρα πολυεθνικό και πολυπολιτισμικό. Αυτό μπορεί να επιτρέ-

ψει διαφορετικές ερμηνείες των διεθνών οδηγιών καθώς και ασυμβίβαστα πρότυπα στην κατάρτιση και την εκπαίδευση.

Βρισκόμενοι πλέον στον 21ο αιώνα και με τόσες αλληλοσυγκρουόμενες απόψεις πρέπει η Ε.Ε., αλλά κυρίως η Ελλάδα, να αποκτήσει ξεκάθαρη άποψη για το ποια ναυτική εκπαίδευση επιθυμεί. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι στη ΜΕΤ να καθορίσουν τη θέση τους με βασικότερη αυτή της ναυτικής βιομηχανίας στο κατά πόσο επιθυμεί τα πλοία της να διοικούνται από Έλληνες - Ευρωπαίους αξιωματικούς, ποια είναι η επιθυμητή εργασιακή κουλτούρα για τους αξιωματικούς και πού τίθεται η χρυσή τομή μεταξύ της ακαδημαϊκής ναυτικής εκπαίδευσης και

της ναυτικής κατάρτισης.

Οι δηλώσεις παραγόντων της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλά και του ίδιου του προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Νίκου Ευθυμίου δείχνουν ότι υπάρχει σαφέστατη επιθυμία να παραμείνουν τα ελληνόκτητα πλοία σε Έλληνες αξιωματικούς. Εκείνο που δείχνει να μην είναι εντελώς ξεκάθαρο είναι ο βαθμός και η βαθμίδα της εκπαίδευσης, καθώς και το μοντέλο της επιθυμητής εργασιακής κουλτούρας των αξιωματικών [7].

Η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία και η ραγδαία ανάπτυξή τους επιβάλλει συνεχή αναθεώρηση των προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης αλλά και εκσυγχρονιστική διαφοροποίηση των μεθόδων διδασκαλίας. Φαίνεται αρχικά ότι η βασική ναυτική τέχνη και οι δεξιότητες πρακτικής μηχανικής περνούν σε δεύτερη θέση με την αυξανόμενη αυτοματοποίηση και τα ηλεκτρονικά συστήματα υποστήριξης απόφασης κ.λπ. Είναι σημαντικό, επομένως, για όλα τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, να γνωρίζουν τα ζητήματα του ανθρώπινου παράγοντα που συνδέονται με τη διαπερή ανθρώπων - μηχανών, και να ενθαρρύνουν - προωθούν υψηλότερα πρότυπα εκπαίδευσης και κατάρτισης, καθώς και την ανάπτυξη ενός κοινού πνεύματος επαγγελματισμού στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

«Στο εγγύς μέλλον η γέφυρα θα επανδρώνεται από έναν πλοίαρχο και ένα σκύλο. Η δουλειά του πλοιάρχου θα είναι να ταΐζει το σκύλο και του σκύλου να δαγκώνει τον πλοίαρχο όταν αυτός θα προσπαθεί να επέμβει ενεργώντας σε κάποιον διακόπτη» [8].

Αυτή η, λανθασμένη βεβαίως, αντίληψη δείχνει την τάση ραγδαίας εξέλιξης και εφαρμογής της τεχνολογίας στα πλοία, τις υπηρεσίες που αυτή παρέχει στον άνθρωπο του πλοίου αλλά και τον κίνδυνο μιας υπεραπλουστευμέ-

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 & Πολυδεύκου 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



νης θεώρησης, που δυστυχώς υπάρχει, ότι ο ναυτικός είναι ένας απλός χρήστης αυτής της τεχνολογίας και δεν χρειάζεται να έχει ιδιαίτερη εκπαίδευση και γνώσεις, άποψη πάντως που εύκολα καταρρίπτεται.

Δείχνει όμως ταυτόχρονα ότι οι ανάγκες κατάρτισης επεκτείνονται από τις παραδοσιακότερες θαλάσσιες δεξιότητες προς την κατάρτιση ενός αναλυτή συστημάτων / ενός χειριστή υπολογιστών. Αυτή η περισσότερο τεχνική -ή engineering-based- ναυτική κατάρτιση και εκπαίδευση δεν πρέπει εντούτοις να είναι εις βάρος της ανάπτυξης της παραδοσιακής ναυτικής γνώσης, δεδομένου ότι αυτό είναι ένας λόγος για ναυτικά ατυχήματα.



Ο ναυτικός πρέπει να μάθει περισσότερα από ό,τι μερικά έτη πριν: οι αξιωματικοί πρέπει να ξέρουν πώς να λειτουργήσουν τις νέες τεχνολογίες, να καταλάβουν πώς οι νέες τεχνολογίες λειτουργούν και πρέπει να έχουν τις παραδοσιακές θαλάσσιες δεξιότητες σε περίπτωση που η τεχνολογία αποτυγχάνει. Ένα από τα κύρια προβλήματα είναι πώς μπορούν να εκπαιδευθούν στις παραδοσιακές δεξιότητες, δεδομένου ότι αυτές οι δεξιότητες μπορούν μόνο να μαθευτούν στην πράξη. Στην πράξη, εντούτοις, οι περισσότεροι από τους αξιωματικούς χρησιμοποιούν απλώς τις νέες τεχνολογίες και δεν κάνουν τίποτε χωρίς τη βοήθεια των νέων

Κατάρτιση είναι η ανάπτυξη των δεξιοτήτων ή της γνώσης μέσω της καθοδήγησης ή της πρακτικής. Εάν εφαρμόζεται σωστά, είναι μια προγραμματισμένη συστηματική ανάπτυξη ικανότητας, γνώσης, κατανόησης, νοοτροπίας και συμπεριφοράς που απαιτείται από ένα άτομο, έτσι ώστε να μπορεί επαρκώς να εκτελέσει ένα δεδομένο στόχο ή να αποδώσει σε μια ιδιαίτερη εργασία.

τεχνολογιών.

Η εκπαίδευση αξιωματικών πρέπει να περιέχει τη θεωρητική γνώση συμπεριλαμβανομένης μιας κατανόησης για το πώς οι νέες τεχνολογίες λειτουργούν. Παλαιότερα, οι αξιωματικοί μάθαιναν τις περισσότερες φορές το επάγγελμα στην πράξη. Σήμερα, για τους αξιωματικούς, η μελέτη έχει γίνει σημαντικότερη, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης έχουν αυξηθεί και η διά βίου εκπαίδευση κρίνεται απαραίτητη.

Οι αυξημένες αυτές απαιτήσεις εκπαίδευσης φαίνεται να επιβάλλουν μian ανεπίτρεπτη αύξηση της διάρκειας σπουδών, που μπορεί να αντιμετωπιστεί ίσως μόνο με την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών ως εκπαιδευτικό εργαλείο «προστιθέμενης εκπαιδευτικής αξίας», χωρίς να εκτοπίζονται οι παραδοσιακές μεθοδολογίες και πρακτικές διδασκαλίας. Οι παραδοσιακές δεξιότητες διδασκαλίας του καλά εκπαιδευμένου ομιλητή και εκπαιδευτικού παραμένουν τα θεμέλια οποιουδήποτε βασισμένου στην ποιότητα εκπαιδευτικού συστήματος. Η νέα τεχνολογία πρέπει να αντιμετωπισθεί ως συμπληρωματικό μεθοδολογικό εκπαιδευτικό εργαλείο στα παραδοσιακά μέσα και όχι αντικαταστάτης τους. Η πρόκληση που αντιμετωπίζει ο ομιλητής και ο εκπαιδευτικός είναι να καθοριστεί πού η τεχνολογία μπορεί να ενισχύσει ή να βελτιώσει την κατάσταση εκμάθησης του σπουδαστή, κατά τρόπο ενδιαφέροντα και οικονομικώς αποδοτικό. Ο σπουδαστής του 21ου αιώνα είναι όλο και περισσότερο εξοικειωμένος στη χρησιμοποίηση των υπολογιστών και των εφαρμογών λογισμικού, του Δια-

δικτύου, του intranet και του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Εντούτοις, από μόνη της η παρουσία τεχνολογίας υπολογιστών σε ένα ίδρυμα δεν είναι καμία εγγύηση πως το μαθησιακό περιβάλλον θα ενισχυθεί [5].

Υπάρχει μεγάλη πίεση στο δάσκαλο να ενθαρρύνει σήμερα τους σπουδαστές στη διαδικασία εκμάθησης μέσω της χρήσης υπολογιστών, και αυτό απαιτεί προσεκτικό προγραμματισμό και οργάνωση από μέρους του. Για πολλούς όμως αυτό είναι μια αποθαρρυντική προοπτική για δύο λόγους [7].

Τα ιδρύματα MET έχουν αποτύχει γενικά να παρέχουν στο διδάσκοντα την απαραίτητη διδακτική κατάρτιση στο να χρησιμοποιήσει τη νέα τεχνολογία στην τάξη ή στο εργαστήριο αποτελεσματικά και με βεβαιότητα, όπως έχουν παρουσιάσει τα αποτελέσματα του ερευνητικού προγράμματος METHAR [9] της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πολλοί σπουδαστές έχουν μεγαλύτερες δεξιότητες και γνώση υπολογιστών από πολλούς από τους δασκάλους τους.

Είναι βέβαια ιδιαίτερα ενδιαφέρον εάν και σε ποιο βαθμό, 10 χρόνια μετά τη μελέτη του METHAR, εξακολουθεί να ισχύει η παραπάνω διαπίστωση ή αν η ανανέωση του διδακτικού προσωπικού σε συνδυασμό με την ενημέρωση και μετεκπαίδευση του υπάρχοντος έχουν μεταβάλει την κατάσταση προς το θετικότερο.

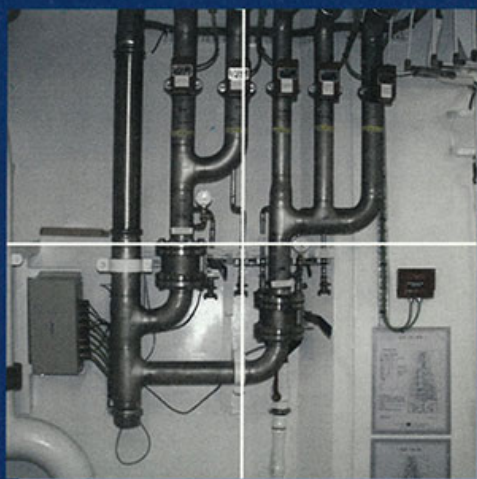
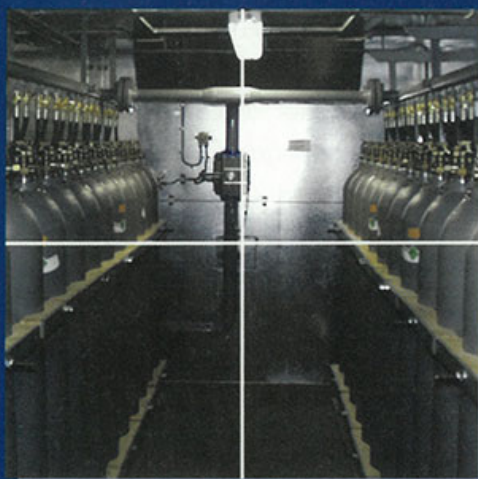
Ένα από τα βασικότερα νέας τεχνολογίας εργαλεία εκπαίδευσης είναι οι προσομοιωτές, οι οποίοι μπορούν να προσθέσουν ιδιαίτερη συγκεκριμένη αξία στη θεωρητική κατάρτιση με

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
graphic

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

την προσομοίωση καταστάσεων που δεν μπορούν να αναληφθούν στον εργασιακό χώρο για λόγους ασφάλειας και οικονομικούς, αν και η χρήση τους είναι συχνά περιορισμένη στο πεδίο, λόγω του μεγάλου αριθμού σπουδαστών που εκπαιδεύονται και μιας έλλειψης καλά εκπαιδευμένων χειριστών προσομοιωτών.

Το υψηλό κόστος των σύγχρονων «πλήρους αποστολής» (full-mission) προσομοιωτών τους καθιστά απαγορευτικούς για πολλά εκπαιδευτικά ιδρύματα. Μπορούν όμως σε ένα μεγάλο βαθμό να αντικατασταθούν με φθηνότερους «μερικών καθηκόντων» (Part-task) καθώς και με λογισμικά προσομοίωσης.

Ένα από τα πολλά εμπόδια που αντιμετωπίζει ο ναυτικός του 21ου αιώνα, είναι και η ανάγκη να ρυθμιστούν οι πολιτιστικές διαφορές μεταξύ των μελών του πληρώματος. Ο μορφωμένος ναυτικός θα πρέπει να είναι σε θέση να καταλάβει τις ομοιότητες και τις διαφορές μεταξύ των ανθρώπων, και να αναπτύξει τις ικανότητες να λύσει τα προβλήματα που προκύπτουν ακριβώς από αυτές τις διαφορές. Εί-

ναι σχετικά εύκολο να απαιτηθούν απλά οι τροποποιήσεις στα ακαδημαϊκά προγράμματα σπουδών. Εντούτοις, είναι δυσκολότερο να εφαρμοστούν τέτοιες αλλαγές λόγω διάφορων παραγόντων. Ένα από τα πρώτα εμπόδια που πρέπει να υπερνικηθούν είναι το να βρεθεί μια θέση μέσα στα εκπαιδευτικά πρότυπα για τις διαπολιτισμικές αναλύσεις και τη μελέτη των πολιτισμών της παγκοσμιοποίησης.

Το κείμενο του ψηφίσματος 22 της STCW του 1978 λαμβάνεται σαν μια αφετηρία. Αυτό δίνει μια έμφαση στη «σημασία στην ασφάλεια των καλών ανθρώπινων σχέσεων μεταξύ των ναυτικών εν πλω». Βεβαίως η ασφάλεια είναι η θεμελιώδης ανησυχία όλων των ναυτικών διαδικασιών. Αυτό που είναι διαφορετικό

Ναυτικός είναι το ανθρώπινο συστατικό του συστήματος «πλοίο», από το οποίο εξαρτάται σε μέγιστο βαθμό η ορθή και ασφαλής λειτουργία του. Μαζί, η εκπαίδευση και η κατάρτιση αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για την ανάπτυξη και τη συντήρηση του ναυτικού.

στο ψήφισμα, εντούτοις, είναι τι αποτελεί ακριβώς «καλές ανθρώπινες σχέσεις». Πώς αυτές ενθαρρύνονται, ειδικά μεταξύ ναυτικών διαφορετικών υποβάθρων, εθνών και υπηκοοτήτων; Βάζοντας προς στιγμήν το ζήτημα της αποτελεσματικής επικοινωνίας μέσω μιας πλατφόρμας τυποποιημένων ναυτικών αγγλικών, ποιες πολιτιστικές διαφορές μπορούν να εμποδίσουν τις καλές ανθρώπινες σχέσεις και τι μπορεί να γίνει για να αποτρέψει ή ελαχιστοποιήσει αυτά τα εμπόδια; Οι πιθανές συγκρούσεις που μπορούν να εμφανιστούν λόγω των πολυπολιτισμικών πληρωμάτων φθάνουν πέρα από τα ζητήματα της ασφάλειας λόγω των εμποδίων επικοινωνίας και επεκτείνονται στα ζητήματα της θαλάσσιας ασφάλειας, της συνοχής μεταξύ των μελών του πληρώματος, της ζημίας στο ηθικό, και των αντιλήψεων για την υποστήριξη ηγεσίας. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι μια λύση δεν μπορεί να προκύψει από μια απλοϊκή εξουσιοδότηση «να ανεχθεί» πολιτιστικές πρακτικές (ή χειρότερα, να τις αγνοήσει), αλλά μάλλον να ενσωματωθεί η γνώση της πολιτιστικής διαφοράς στη ναυτική εκπαίδευση, κάνοντας κατά συνέπεια τη μελέτη των πολιτισμών της παγκοσμιοποίησης ένα τμήμα του προγράμματος ναυτικών σπουδών.

Στην κατάρτιση και την εκπαίδευση των ναυτικών έχει δοθεί έμφαση στην απόκτηση γνώσης και ικανότητας κατά τη διάρκεια των ετών. Ιδανικά, εντούτοις, τρεις περιοχές πρέπει να διαμορφώσουν τους στόχους ενός εκπαιδευτικού συστήματος: γνωστική, ψυχοκινητική και συναισθηματική. Η STCW 78 δίνει έμφαση στο τι πρέπει να ξέρει ο ναυτικός για να κρίνεται ικανός, η STCW 95 εστιάζει στο τι πρέπει να είναι σε θέση να κάνει ο ναυτικός [6].

Πέρα από αυτό είναι ένα άλλο επίπεδο -το είδος του ανθρώπου ναυτικού-, που εστιάζει στη γνώση, στη δυνατότητα και στην προθυμία να συμπεριφερθεί κατάλληλα υπό όλους





τους όρους, με άλλα λόγια στην ανάπτυξη της κατάλληλης νοοτροπίας.

Η νοοτροπία είναι μια έννοια που κρύβεται καλυπτόμενη από τη συναισθηματική περιοχή της κουλτούρας.

Η κουλτούρα έχει επιπτώσεις στην αντίληψη για τον κίνδυνο, την ασφάλεια και την κατάλληλη συμπεριφορά. Η σημασία της κουλτούρας, και δη της εργασιακής, στη ναυτιλιακή βιομηχανία τονίζεται από την αύξηση της διεθνούς βάσης ανεφοδιασμού εργατικού δυναμικού. Λίγα πλοία σήμερα στελεχώνονται με πλήρωμα από μία μόνο χώρα προέλευσης. Αναμφισβήτητο η υπηκοότητα είναι ένα από τα πιο επιφανειακά των πολιτιστικών προσδιοριστικών. Ακόμη και όπου το πλήρωμα είναι από μια χώρα, η κουλτούρα, υπό μια ευρύτερη έννοια, χωρίζει τους ανθρώπους σε νοοτροπίες βασισμένες σε άλλους παράγοντες όπως το φύλο, η εμπειρία, η ηλικία ή η εκπαίδευση.

Θα ήταν επομένως απαραίτητο να προσδιοριστεί αληθινά ποιες νοοτροπίες επιδιώκονται ούτως ώστε να επιτευχθούν σε όλα τα επίπεδα της βιομηχανίας, αρχίζοντας ουσιαστικά από την εκπαίδευση και την κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού όλης της βιομηχανίας. Τα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα έχουν βεβαίως έναν προεξέχοντα ρόλο στη διαμόρφωση των νοοτροπιών των σπουδαστών τους ούτως ώστε να αποκτήσουν τη λεγόμενη «κουλτούρα ασφάλειας» (safety culture) [6] που διακρίνει τα συνεκτιμώμενα μέλη μιας ποιοτικής βιομηχανίας. Χαρακτηρίζεται επίσης από την αναζήτηση της τελειότητας και της ποιότητας για χάρη της πίστης της ηθικής και αποτελεί τον καλύτερο τρόπο επίτευξης μακροπρόθεσμης επιτυχίας.

Όλα τα προαναφερθέντα μπορούν να αποτελέσουν βάση ανάπτυξης προβληματισμού και προσεκτικής μελέτης, μέσα σε ένα γενικότερο πλαίσιο για τη βελτίωση της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης καθιστώντας την αντάξια μιας υπερδύναμης και συμβάλλοντας ουσιαστικά στη διατήρησή της [10].

Η ναυτική εκπαίδευση μπορεί να εξυψωθεί ουσιαστικά με την αναβάθμιση της ποιότητας των τεσσάρων κύριων στοιχείων της: Σπουδαστές, προσωπικό, προγράμματα και εγκαταστάσεις.

Προφανώς, μια καλύτερη ποιότητα των πτυχιούχων είναι συνέπεια μιας ποιοτικής αύξησης των άλλων τριών στοιχείων όπου τα τελευταία μπορούν επίσης να οδηγήσουν, αν μάλιστα συνδυαστούν και με άλλα μέτρα όπως αλλαγή της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος, παροχή δυνατοτήτων για καριέρα στην ξηρά ύστερα από κάποια χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας κ.ά. [10], στην αύξηση του αριθμού των σπουδαστών.

Σε κάθε περίπτωση, οι ναυτοδιδάσκαλοι παραμένουν οι ουσιαστικοί «πράκτορες αλλαγής», ενώ τα προγράμματα είναι το κύριο εργαλείο τους για να επιφέρουν την αλλαγή αλλά και για να αλλάξουν οι ίδιοι. ☉

- [1] METNET Thematic Network on Maritime Education, Training and Mobility of Seafarers Final Report for Publication.
- [2] A Perspective of Seafarers Training Professor/ David F. Sears California Maritime Academy A Campus of the California State University 200 Maritime Academy Drive Vallejo, California 94590 - USA 4th IAMU General Assembly.
- [3] Competent people make the difference The International Maritime Human Element Bulletin Issue No 6 January 2005.
- [4] Multicultural crews and the culture of globalization G. Benton The California Maritime Academy IAMU conference 2005.
- [5] New Technology and Maritime Training in the 21st Century: Implications and Solutions for MET Institutions Peter M.P. Muirhead World Maritime University WMU Journal of Maritime Affairs, 2004, Vol. 3, No 2, 139-158.
- [6] Beyond rules, knowledge and skill Michael Ekow MANUEL World Maritime University IAMU 2005.
- [7] THALASSES EU project - development of a framework for the assessment of the impact of new technologies in maritime transport: impacts on the human element Contr. No.: WA-97-SC-2108.
- [8] Schiffsoffizier der Zukunft, Schiff und Hafen 2/2006.
- [9] METHAR EU project - Harmonization of European Maritime Education and Training Schemes Contract No. WA-96-ca.005.
- [10] Το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, διατήρηση της πρωτιάς και αξιοποίησή της. Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Γεώργιος Γκοτσαμόνης, ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ 5/2006.

Σε μια πρόσφατη συνάντηση γνωριμίας και ανταλλαγής απόψεων, κορυφαία στελέχη της Blohm and Voss Industries συνομίλησαν με ναυπηγούς, τεχνικούς διευθυντές και εκπροσώπους της πλοιοκτησίας και των ναυπηγείων της χώρας μας.

» Γερμανικές καινοτομίες από την Blohm and Voss Industries



Στην παρουσίαση ο κ. Matthias Brager, Area Sales Manager, ανέλυσε το παρόν και το μέλλον της εταιρείας. Επιπλέον συζητήθηκαν παράμετροι των τεχνολογικών καινοτομιών που έχει εισάγει η γερμανική εταιρεία με σκοπό την βέλτιστη και απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων σε συνδυασμό με την μέγιστη δυνατή περιβαλλοντική προστασία και την εξοικονόμηση πόρων και ενέργειας. Οι κορυφαίοι κατασκευαστές των Simplex Sterntube Seals, Bearings, +Fin Stabilizers, Bilge Oily Water Separators και Steering Gears ξεκίνησαν το 1936, δοκιμάζοντας για πρώτη φορά lip type sealing rings for oil-lubricated propeller shaft bearings. Σήμερα βρίσκονται στην αιχμή της τεχνολογίας αφού έχουν ήδη εισαγάγει με επιτυχία τα τρίτης γενιάς Simplex Compact SC 2000 Sterntube Sealing Systems. Στελέχη της εταιρείας παρουσίασαν επίσης τα Simplex Flexi Tube, πατενταρισμένα καινοτόμα προϊόντα, που συνιστούν μια έτοιμη λύση όσον αφορά το stern tube, με κύριο πλεονέκτημα την εντός 8 ωρών, μόνο, εγκατάσταση του έτοιμου για λειτουργία stern tube με ήδη τοποθετημένα και ευθυγραμμισμένα τα bearings και όλο το sealing package με τα παρελκόμενά τους.

Στο ίδιο μήκος κύματος τα νέου τύπου Turbulor - MPB Bilge Water Separators εισήχθησαν στην αγορά το 2004, καλύπτοντας απόλυτα τους νέους κανονισμούς. Θεωρούνται εξαιρετικής απόδοσης αφού και αυτά αντικατοπτρίζουν γνώσεις και εμπειρίες 80 ετών στο χώρο του filter less separator technology. Η γενικότερη φιλοσοφία των κατασκευαστών βασίζεται στην ευκολία της εγκατάστασης των συστημάτων αλλά και στη μείωση του κόστους συντήρησης και κυρίως επιθεώρησής τους. Όλες οι καινοτομίες της Blohm and Voss Industries αντικατοπτρίζουν τις ανάγκες της επιχειρηματικής αγοράς και κυρίως αντεπεξέρχονται και υπερκαλύπτουν τις αυστηρές νομοθεσίες της Ε.Ε., του IMO και της αμερικανικής ακτοφυλακής αφού σχεδιάζονται με την υποστήριξη και τη συνεργασία των κυριότερων νηογυμνάσιων.

Η Blohm and Voss Industries δημιουργήθηκε ύστερα από την κατάτμηση της μητρικής Blohm and Voss σε τρεις διοικητικά αυτόνομες εταιρικές οντότητες (Shipyard, Ship Repair και Industrietechnik). Η εταιρεία ανήκει στην ThyssenKrupp και σήμερα δραστηριοποιείται στην παγκόσμια αγορά με επιτυχία, παρά τον έντονο ανταγωνισμό και την ισχυρή αξία του ευρώ.

Η εταιρεία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ελληνική αγορά αφού οι νεοναυπηγήσεις των πλοιοκτητών της παρουσιάζουν ξεχωριστό ενδιαφέρον για την παγκόσμια κοινότητα της ναυπηγικής τεχνολογίας. «Υπάρχει μια αύρα συντηρητικής διάθεσης από την ελληνική πλοιοκτησία», υποστηρίζει ο κ. Matthias Brager, «αλλά οι Έλληνες γνωρίζουν ότι το χα-



Ο κ. Matthias Brager

μηλό κόστος δεν είναι πλέον η πιο σημαντική παράμετρος μιας επιτυχημένης ανέλιξης στις θάλασσες».

Το βλέμμα της εταιρείας είναι από μακρού στραμμένο στην Ανατολή και ειδικότερα στα ναυπηγεία της Ασίας. Συγκεκριμένα, η εταιρεία δραστηριοποιούνταν στην Ιαπωνία ήδη κατά τις δεκαετίες του '70 και '80 μέσω εξουσιοδοτημένου κατασκευαστού των συστημάτων της στεγανοποίησης τελικού άξονος SIMPLEX. Στις ταχύτατα αναπτυσσόμενες αγορές των Ν. Κορέας και Κίνας καθώς και των λοιπών ασιατικών αγορών η Blohm + Voss διατηρεί δικά της γραφεία για την προώθηση των προϊόντων της σε απ' ευθείας συνεργασία με τα ναυπηγεία.

Στις ταχύτατα αναπτυσσόμενες και πολύ σημαντικές αυτές αγορές -με εξαίρεση την Ιαπωνία- σαφώς δεν υπάρχει ανταγωνισμός από τις αναφερόμενες χώρες ως προς την κατασκευή και διάθεση των συγκεκριμένων συστημάτων, αφού η εξειδίκευση και η τεχνογνωσία των εταιρειών της Ευρώπης είναι απaráμιλλες. Κατά το Γερμανό ειδικό, ιδιαίτερη έμφαση δίνει επίσης η εταιρεία στην έρευνα και στην τεχνολογική ευρεσιτεχνία, ενώ επενδύει σημαντικά κεφάλαια για την εκπόνηση προγραμμάτων και ερευνών σε συγκεκριμένους χώρους που υπάρχει βιομηχανικό ενδιαφέρον. «Ο ανταγωνισμός είναι πράγματι έντονος στο συγκεκριμένο χώρο αλλά οι προοπτικές ευοίωνες», δήλωσε ο κ. Matthias Brager.

Η Blohm and Voss Industries αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από τη MIE Company Ltd. ©



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.



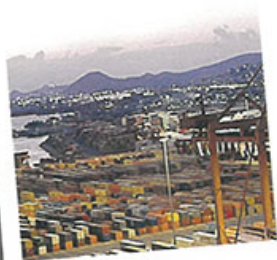
Germanischer Lloyd
O P E R A T I N G 2 4 / 7

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

(αφιέρωμα: λιμένες)

» Η αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων

για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό
των ελληνικών λιμένων





Η εθνική λιμενική πολιτική καλείται σήμερα να ανταποκριθεί σε ένα εντελώς νέο περιβάλλον. Στις νέες συνθήκες υφίσταται μια αυξημένη ζήτηση για παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές. Παράλληλα, οι λιμένες αναδεικνύονται σε σημαντικούς κόμβους της αλυσίδας των διατροφικών μεταφορών, ενώ η σταδιακή αλλαγή του παραδοσιακού τους ρόλου επιτάσσει τον προσανατολισμό τους προς την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. Η νέα κατάσταση επιβάλλει την άμεση αναβάθμιση των λιμένων και την προσαρμογή τους στις απαιτήσεις της λιμενικής αγοράς.

Στο νέο τοπίο, το ΥΕΝ σχεδιάζει και υλοποιεί πολιτική για ριζικές αλλαγές στους λιμένες. Οι προσπάθειες εστιάζονται στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και ανωδομής, καθώς και στη βελτίωση της λιμενικής οργάνωσης και λειτουργίας. Στο πλαίσιο αυτό, το ΥΕΝ έχει ήδη προχωρήσει στην κατάρτιση ενός αναπτυξιακού προγράμματος για την περίοδο 2006 - 2015, το οποίο στοχεύει στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Στο πρόγραμμα, προβλέπεται η κατασκευή επιβατικών και εμπορευματικών σταθμών, εμπορευματικών κέντρων, *car terminals*, σταθμών κρουαζιερόπλοιων, ο εξοπλισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων, συστήματα διαχείρισης λιμένων, συστήματα ασφαλείας για την προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων, συστήματα πληροφόρησης του επιβατικού κοινού, αλλά επίσης και εγκαταστάσεις ναυτιλιακών εταιρειών, εμπορική ή οικιστική αξιοποίηση χερσαίων ζωνών

κ.λπ.

Για τη χρηματοδότηση του προγράμματος, το ΥΕΝ επιδιώκει την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της χώρας. Σειρά τομεακών επιχειρησιακών προγραμμάτων στεγάζουν δράσεις και έργα που αφορούν στην ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, όπως για παράδειγμα οι παρεμβάσεις στο Ε.Π. «Οδικοί άξονες, λιμένα, αστική ανάπτυξη» και το έργο ΝΑΥΤΙΛΟΣ, το οποίο εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας». Παράλληλα πραγματοποιούνται σημαντικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο των περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων.

Σημαντική είναι, επίσης, η αξιοποίηση δυνατοτήτων και ευκαιριών στο πλαίσιο των κοινοτικών προγραμμάτων και πρωτοβουλιών. Στο πλαίσιο αυτό προωθείται, για παράδειγμα, η πραγματοποίηση παρεμβάσεων διασυ-

νοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας, που αποφέρουν σημαντικά οφέλη στους ελληνικούς λιμένες και τους εντάσσουν στα διευρωπαϊκά και πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Η αξιοποίηση της κοινοτικής πρωτοβουλίας INTERREG III για την υλοποίηση σημαντικών έργων που αφορούν την ασφάλεια (*security*) ή την επέκταση του συστήματος ΝΑΥΤΙΛΟΣ, όπως επίσης το έργο της εκπόνησης Master Plan για την ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών αποτελούν σημαντικά παραδείγματα. Ακόμη, το κοινοτικό πρόγραμμα Marco Polo παρέχει μια σημαντική πλατφόρμα για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, και για το σκοπό αυτό το ΥΕΝ συμμετείχε ενεργά στη διαμόρφωση του νέου κανονισμού, που αφορά την περίοδο 2007 - 2013.

Αναγνωρίζοντας τις μεγάλες δυνατότητες που διανοίγονται στην επόμενη προγραμμα-



τική περίοδο, το YEN συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007 - 2013. Δεδομένου ότι οι λιμένες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της μεταφορικής αλυσίδας και των διαδικασιών logistics, όπως επίσης ότι καλούνται πλέον να λειτουργήσουν ως κομβικά σημεία των συνδυασμένων μεταφορών, θεωρείται αναγκαίο οι προσπάθειες να εστιαστούν ακόμη περισσότερο στην ανάπτυξη του λιμενικού τομέα. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται ο προγραμματισμός δράσεων που θα στοχεύουν στην ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και ανωδομών, την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων, την ανάπτυξη του ανθρω-

πινού δυναμικού και την προώθηση της απασχόλησης στους λιμένες, καθώς επίσης στον εκσυγχρονισμό, τη βελτίωση και αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών. Παράλληλα, επιδιώκεται ο προγραμματισμός δράσεων που θα ενισχύσουν την προσπελασιμότητα και τη γεωγραφική συνοχή και θα εξυπηρετήσουν την περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη. Για την ενίσχυση του αναπτυξιακού προγράμματος του YEN υπεγράφη μεταξύ του YEN και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων χρηματοδοτικό πρωτόκολλο για τη χορήγηση δανείων συνολικού ύψους 3 δισ. ευρώ. Στα επίλεγμα έργα περιλαμβάνονται υποδομές, ανωδομές, μέτρα ασφαλείας και προστασίας, ευ-

κολίες διαχειρίσεως και διοικήσεως, συμπεριλαμβανομένων και των πληροφοριακών συστημάτων, υποδομή λιμένων σκαφών αναψυχής κ.λπ. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα χρηματοδοτήσεως της προσβάσεως στους λιμένες για τη διασφάλιση της καλύτερης διασυνδέσεώς τους με την ενδοχώρα, ενώ υπάρχει η πρόβλεψη ενισχύσεως της συνδέσεως των νησιωτικών λιμένων μεταξύ τους, αλλά και των νησιωτικών λιμένων με την ηπειρωτική χώρα με πλοία. Οι όροι των δανείων είναι ευνοϊκοί, δεδομένου ότι προβλέπεται ένα σταθερό επιτόκιο, με διάρκεια αποπληρωμής 25 ετών και περίοδο χάριτος 7 ετών, ενώ δεν απαιτείται η παροχή εγγυήσεως του ελληνικού Δημοσίου.

Στις στρατηγικές επιλογές του YEN συγκαταλέγεται η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την πραγματοποίηση έργων λιμενικής υποδομής και ανωδομής, καθώς επίσης η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην οργάνωση και λειτουργία της λιμενικής παραγωγής. Ο νόμος για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα αποτελεί ισχυρό κίνητρο για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία, ο οποίος αναμένεται να αντλήσει σημαντικά οφέλη από την επέκταση της δραστηριότητάς του στο συγκεκριμένο χώρο. Παράλληλα, η μέθοδος των ΣΔΙΤ θα συνδυαστεί με τις χρηματοδοτικές δυνατότητες στη νέα αναπτυξιακή περίοδο, ενώ ενθαρρύνεται από τους νέους κανονισμούς των διαρθρωτικών ταμείων.

Συνολικά, οι στόχοι που έχουν τεθεί στη βάση της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και οι πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί για την υλοποίησή τους από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν δρομολογήσει τη δημιουργία των απαραίτητων προϋποθέσεων για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Η προσπάθεια που καταβάλλεται, και που απαιτεί πολύ χρόνο για να ολοκληρωθεί, θα συνεχιστεί και είμαστε πεπεισμένοι ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι στο χώρο της ναυτιλίας και της λιμενικής βιομηχανίας θα τη στηρίζουν. ☉



Είναι στο χέρι μας...

**να διατηρήσουμε
καθαρές τις θάλασσες μας**

**Παραλάβες πετρ/δων καταλοίπων από πηλοία
σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας*
από Αλεξανδρούπολη έως την Κρήτη**



Διαθέτουμε:

Τον Πλωτό Διαχωριστήρα ECOMASTER χωρητικότητας 100.000 τόννων τον μεγαλύτερο στην Ευρώπη με τον πλέον σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με Σταθμό πρόληψης & καταπολέμησης ρυπάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Αντλητικά συγκροτήματα
- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού)
- Χ.Δ.Ο. και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το W.S.L. και Υ.Ε.Ν.
- Παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πηλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωλο, Κυθήνη, Καθαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου

Λεωφ. Χατζηκυριακού 42
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5
Fax: +30 210 429 0286
Email: info@hec.gr

www.hec.gr



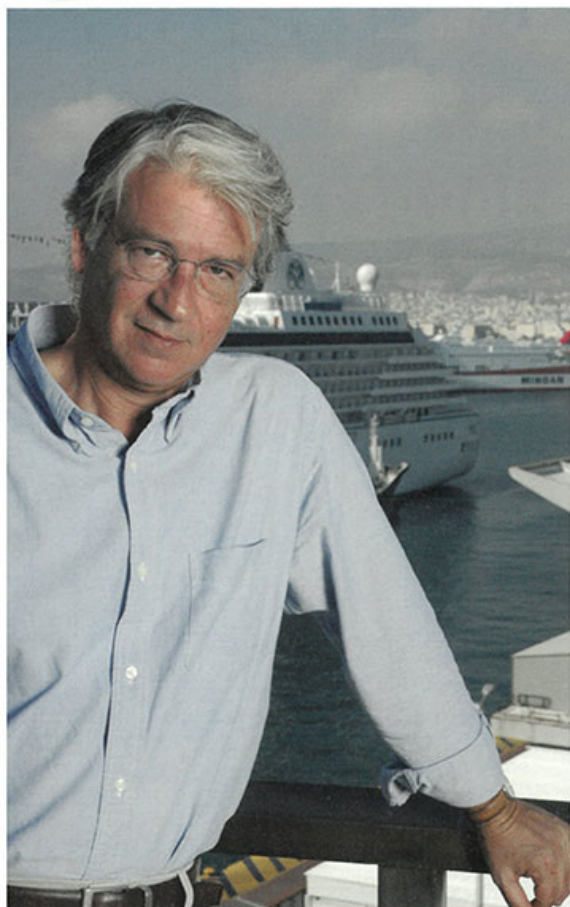
HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

(αφιέρωμα: λιμένες)



» Λιμενολόγια, λιμενολαγνεία και δημόσιο συμφέρον



| Του Μιχάλη Σαρλή

«Η ανάπτυξη σύγχρονων λιμενική υποδομών... προβλέπεται στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πολιτικής, που ενθαρρύνει τον ανταγωνισμό στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Στα μεγάλα λιμάνια προβλέπεται να δοθεί η δυνατότητα χρήσης των λιμενικών υπερδομών σε τουλάχιστο δύο ανεξάρτητους μεταξύ τους παραγωγούς λιμενικών υπηρεσιών... Με ευθύνη της Πολιτείας μέσα από διαφανείς διαδικασίες επιβλέπονται όλες οι διαδικασίες χορήγησης αδειών πρόσβασης στις υπερδομές των μεγάλων λιμένων...»

(από το «ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΜΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» -

Νέα Δημοκρατία 2004)

Με αφορμή την κινητικότητα που υπάρχει τώρα τελευταία γύρω από τα λιμάνια, όλο και συχνότερα στον Τύπο δημοσιεύονται άρθρα και δηλώσεις, ειδικότερα για τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη¹. Η κινητικότητα αυτή αποδίδεται σε τρεις βασικούς λόγους:

- Στο δάνειο των 3 δισ. ευρώ για την ανάπτυξη των λιμένων, από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.
- Στο ενδιαφέρον για τις εκτάσεις της Δραπετσώνας και
- Κυρίως στην ενασχόληση της Επιτροπής Ανταγωνισμού με δραστηριότητες του ΟΛΠ, θέμα για το οποίο όμως δεν θα επεκταθώ, καθώς εκπροσωπώ τους καταγγέλλοντες στη σχετική διαδικασία, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη.

Εάν δεν συνέτρεχαν οι παραπάνω λόγοι και ιδιαίτερα ο τελευταίος, δεν θα διεφάνετο η ισχυρή πιθανότητα αλλαγής της λιμενικής μας πολιτικής.

■ Πώς λειτουργούν σήμερα οι ΟΛΠ και ΟΛΘ

Η μετατροπή των δύο οργανισμών σε Α.Ε. και η είσοδός τους στο Χ.Α. ούτε κατ' ελάχιστον μείωσε τον κρατικό έλεγχο, που παραμένει απόλυτος με επακόλουθα τις χρόνιες πολιτικές, μικροπολιτικές, κομματικές, επιχειρηματικές και συνδικαλιστικές παρεμβάσεις. Παραγωγικότητα - ανταποδοτικότητα - ανταγωνιστικότητα παραμένουν σταθερά κοντά στο ναδίρ. Ζημιογόνες δραστηριότητες, σταυροειδείς επιδοτήσεις, υποχρέωση παρο-



χής υπηρεσιών που δεν απαιτούνται, αναξιοκρατία, ανορθολογικές επιλογές υποδομών, ανωδομών και εξοπλισμού και όλα τα συμπαρομαρτούντα της ελληνικής μονοπωλιακής δημόσιας επιχείρησης, που λειτουργεί αλαζονικά ως Προκρούστης ταλαιπωρώντας επιβάτες και φορτία, δηλαδή, αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Υποστηρίζεται από πολλούς ότι παραβιάζεται η Σύμβαση Παραχώρησης του 2002, μεταξύ ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ, ως προς την «ίση πρόσβαση, δίκαιη μεταχείριση των χρηστών» (άρθρο 9.6) και «παροχή συνεχώς και αδιαλείπτως συνολικού φάσματος λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων» (άρθρο 9.2). Καθεστώς που συντηρείται για δεκαετίες και που φιλότιμες προσπάθειες κάποιων, από τους κατά καιρούς διοικούντες τους οργανισμούς και εργαζομένους, δεν μπόρεσαν να ανατρέψουν.

Ως μοναδικό κριτήριο της επιτυχίας των Διοικήσεων κρίνεται η ετήσια διακίνηση επιβα-

τών/containers/αυτοκινήτων και όχι η ποιότητα των υπηρεσιών και τα τιμολόγιά τους, που εξάλλου αποφασίζονται αυθαίρετα. Ούτε ασφαλώς υπολογίζεται η αρνητική συμβολή των ΟΛΠ/ΟΛΘ στην ανάπτυξη, με το χώρο της Ε.Ε., τη Μεσόγειο αλλά και με το cabotage, της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, που αποτελεί πλέον αναγκαιότητα.

■ Πώς πρέπει να λειτουργούν

Τα λιμάνια αποτελούν σημεία διαπλοκής (κυριολεκτικά) μεταφορικών μέσων. Η μετεπιβίβαση και η μεταφόρτωση από την ξηρά στη θάλασσα και αντίστροφα πρέπει να γίνεται με ασφάλεια, στο συντομότερο δυνατό χρόνο και οικονομικά. Επιτυγχάνοντας αυτούς τους στόχους, το λιμάνι ή ο λιμενικός σταθμός και δη δημοσίου συμφέροντος, όπως οι ΟΛΠ/ΟΛΘ Α.Ε., προσφέρει στον επιβάτη, στο εμπόριο, στην εθνική οικονομία. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να υπάρχει ανταγωνισμός, όπως ανταγωνισμός πρέπει να υπάρχει



στις μεταφορικές υπηρεσίες που χρησιμοποιούν τα λιμάνια, είτε επιβατηγές είτε φορτηγές. Επίσης ανταγωνισμός πρέπει να υπάρχει και μεταξύ των διαφορετικών μεταφορικών συστημάτων, όπως π.χ. αεροπλάνο - πλοίο - τρένο - λεωφορείο ή προκειμένου για φορτία, πλοίο - φορτηγό - τρένο. Οι δε κανόνες πρέπει να είναι ίδιοι για όλους, μικρούς, μεγάλους, Έλληνες, κοινοτικούς, μη κοινοτικούς, και η πρόσβαση ανοικτή σε όλους (common user ports ή terminals). Συμφωνίες, διατάξεις, κανονισμοί που στρεβλώνουν τους κανόνες ανταγωνισμού, καταλήγουν εις βάρος της οικονομίας και κατ' επέκταση της ευμάρειας του κοινωνικού συνόλου, τοπικού, εθνικού και κοινοτικού.

■ Σενarioλογία

Θέλω να πιστεύω ότι αυτά που γράφονται και λέγονται σε μεγάλο βαθμό προέρχονται από επιχειρηματικά συμφέροντα που προσδοκούν σε οφέλη από τη διαφαινόμενη αλλαγή στους ΟΛΠ/ΟΛΘ, ενώ για μήνες τώρα, το καθ' ύλην αρμόδιο υπουργείο καλλιεργεί την ασαφή εικόνα και δεν εκφράζει συγκεκριμένο ολοκληρωμένο σχέδιο. Δεν πιστεύω όμως ότι ελληνική κυβέρνηση θα αποφασίσει ποτέ να μετατρέψει δημόσιο μονοπώλιο σε ιδιωτικό και να ανοίξει τον ασκό του Αϊόλου με δικαιολογημένη πλέον διατάραξη της εργασιακής ειρήνης. Ούτε ότι θα παραχωρήσει λιμενικές υπηρεσίες σε έναν μόνο πάροχο και δη σε εταιρεία που κύρια ασχολία της είναι οι θαλάσσιες

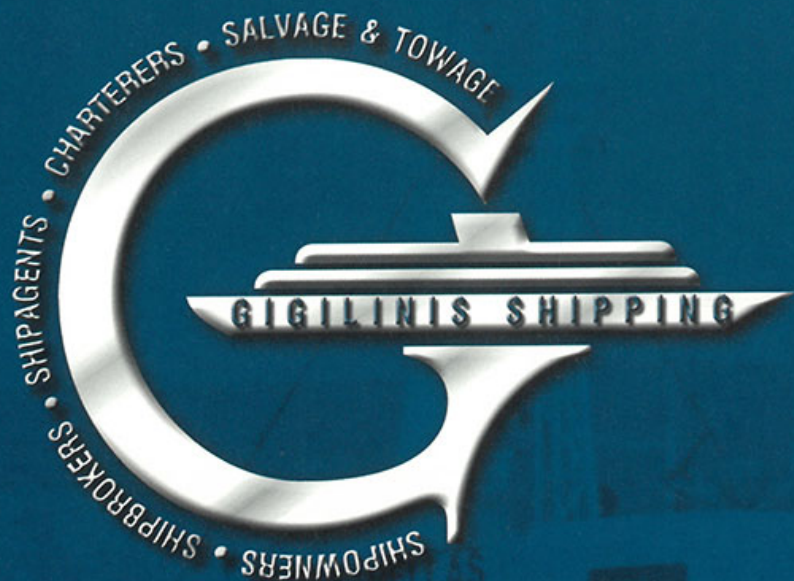
μεταφορές. Σε τέτοια περίπτωση είναι δεδομένη η διατήρηση ολιγοπωνίου στον τομέα των μεταφορών με συνέπεια την αύξηση του κόστους εισαγωγών και εξαγωγών. Επίσης, δεν πιστεύω ότι η παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης λιμενικών σταθμών σε εταιρεία που λειτουργεί ανταγωνιστικά για τη μεταφόρτωση προς τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, θα αποτελούσε έξυπνη επιλογή, ούτε τα σενάρια για συμπράξεις με ιδιώτες και η ενοποίηση των δύο εταιρειών μπορούν να έχουν λογική βάση. Η περίπτωση της διάθεσης από το Ε.Δ. επιπλέον ποσοστού μέχρι περίπου 23% ενδεχομένως θα απέφερε μεν εισπρακτικά περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ, αλλά ουσιαστικά δεν θα άλλαζε τίποτε στη λειτουργία των δύο αυτών λιμένων. Υπολογίζεται ότι το Δημόσιο το 2005 εισέπραξε από την ΟΛΠ Α.Ε. 2.943.000 ευρώ ετήσιο δικαίωμα παραχώρησης και περίπου 2.700.000 ευρώ από μερίσματα.

Τέλος, σκέψις όπως «σου δίνω έτοιμο λιμάνι με εγχώριο φορτίο αλλά χτίσε μου εσύ νέο λιμάνι εκεί που θέλω» είναι το λιγότερο απλοϊκές, ακόμα και εάν το Δημόσιο κατείχε το σύνολο των μετοχών των ΟΛΠ/ΟΛΘ. Συμπερασματικά, ελπίζω ότι δεν προσδοκούμε να δημιουργήσουμε το ελληνικό μοντέλο λιμενικής πολιτικής και να καινοτομήσουμε πειραματιζόμενοι, όταν υπάρχουν επιτυχημένα παραδείγματα στα άλλα κράτη-μέλη όπως στη γειτονική Ιταλία.

■ Τι επέλεξε η Ιταλία

Μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '90, οι μεγάλοι ιταλικοί λιμένες (Γένοβα, Νάπολη, Βενετία, Τεργέστη, Λιβόρνο), αντιμετώπιζαν τα ίδια φαινόμενα που παρατηρούνται σήμερα σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη. Οι Οργανισμοί Λιμένων, όπως και εδώ, διατηρούσαν δύο ιδιότητες, αυτές της Αρχής Λιμένων και του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών. Λόγω της χρόνιας αναποτελεσματικότητας, μεγάλο μέρος του ιταλικού εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου διεκινείτο με τρένο προς/από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης και δημιουργήθηκαν παράπλευρα λιμάνια όπως οι La Spezia, Ravenna, Salerno, Chioggia, Monfalcone κ.λπ. Ένας φωτισμένος υπουργός, ο Pradini, με το νόμο 84/28.1.1994, απήλλαξε τους μεγάλους Οργανισμούς Λιμένων από την ιδιότητα του παρόχου υπηρεσιών ενώ διατήρησαν τον έλεγχο, εποπτεία των λιμένων, και ανέλαβαν το ρόλο του εκμισθωτή υπηρεσιών. Για κάθε λιμενική υπηρεσία, με διεθνείς και εθνικούς διαγωνισμούς, παραχώρησε σε τουλάχιστον δύο εταιρείες άδειες λειτουργίας έναντι μισθώματος. Οι άδειες αυτές για τα κύρια εμπορικά λιμάνια διεθνούς σημασίας (κατηγορία Β, κλάση Α) προβλέπουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός και η ελεύθερη πρόσβαση όλων των χρηστών σε αυτές τις υπηρεσίες. Στη Γένοβα, για παράδειγμα, άδειες για σταθμούς containers αρχικά παρεχωρήθησαν σε κοινοπραξία ναυτικών

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 MGI 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, I Tons)



πρακτόρων, σε ναυτιλιακή εταιρεία και σε εταιρεία του σωματείου λιμενεργατών. Παράλληλα θεσμοθετήθηκε και η υποχρέωση της Αρχής Λιμένος να παρέχει χώρους για λειτουργική αυτονομία (Autonomia Funzionale)³ σε όποια ναυτιλιακή εταιρεία πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Για μέρος του πλεονάζοντος υπαλληλικού και εργατικού προσωπικού, εδόθησαν κίνητρα εθελουσίας εξόδου, ενώ κάθε αδειοδοτούμενος πάροχος υπηρεσιών υποχρεώθηκε να προσλάβει ανάλογο αριθμό υπαλλήλων και εργατοτεχνικού προσωπικού με την εγγύηση της ιταλικής Πολιτείας, ως προς αμοιβές, ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα. Παράλληλα, η Πολιτεία ενεθάρρυνε την κατασκευή νέων λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως τα Voltri (Γένοβα), Gioia Tauro, Cagliari, ενώ εκχώρησε μέρος του λιμένα του Taranto που υπολειπούνταν λόγω της μείωσης στη διακίνηση προϊόντων σιδήρου. Η μετεξέλιξη της λιμενικής πολιτικής στην Ιταλία ήταν απόλυτα ομαλή, σε αντίθεση με τη Γαλλία και την Ισπανία, όπου πειραματισμοί και ασάφειες ως προς τις κυβερνητικές προθέσεις προκάλεσαν έντονες και μακροχρόνιες απεργίες. Στην Ιταλία, η διαρροή φορτίων ανεστράφη και φορτία της Κεντρικής Ευρώπης διακινούνται πλέον μέσω ιταλικών λιμένων. Ο ανταγωνισμός αντέστρεψε θετικά τους δείκτες παραγωγικότητας, το κόστος και την ποιότητα γενικότερα των υπηρεσιών, ενώ τα οικονομικά αποτελέσματα των Αρχών Λιμένων βελτιώθηκαν θεαματικά. Ανάλογη θετική πορεία ακολούθησε και η σιδηροδρομική κυρί-

ως σύνδεση των λιμένων, όπου ενθαρρύνθηκε η λειτουργία ιδιωτικών σιδηροδρομικών μεταφορέων, στους οποίους η Ferrovie Statali εκμισθώνει συρμούς. Άλλο αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής ήταν η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στον εθνικό, μεσογειακό και ευρωπαϊκό χώρο. Μεγάλο μέρος του φορτίου μεταξύ Βορείου και Νοτίου Ιταλίας διακινείται πλέον θαλασσίως, ενώ στην Ελλάδα ακό-

μα και τα χύδην φορτία ως επί το πλείστον μεταφέρονται οδικώς. Όσο δε για τη διακίνηση μεταξύ Ελλάδας και Ευρώπης, ο συντριπτικά μεγαλύτερος όγκος φορτίων διακινείται με φορτηγά, τα οποία για μικρό μόνο τμήμα της διαδρομής μεταφέρονται με οχηματαγωγά, δηλαδή μεγιστοποιείται το οδικό μέρος της μεταφοράς -αντί να ελαχιστοποιείται- με τις ανάλογες συνέπειες στην κυκλοφορία, τη φθορά του εθνικού οδικού δικτύου, την κατανάλωση ενέργειας, τη ρύπανση και ατυχήματα. Η σταδιακή συρρίκνωση της διακίνησης ευρωπαϊκών φορτίων μέσω ΟΛΠ/ΟΛΘ προς όφελος των φορτηγών είναι αποτέλεσμα της πολιτικής των δύο αυτών λιμένων, που θεωρούν λανθασμένα αυτή τη διακίνηση ανελαστική, ενώ τη μεταφόρτωση ελαστική. Το εγχώριο φορτίο όμως είναι αυτό που επιδοτεί τις άλλες δραστηριότητες του ΟΛΠ. Συνεπώς, πρώτιστο καθήκον των λιμένων είναι η εξυπηρέτηση και ανά-



πτυξη της εγχώριας διακίνησης και την πλεονάζουσα δυναμικότητά τους να τη διαθέτουν στα μεταφορούμενα φορτία. Πρέπει δε να λάβουμε υπ' όψιν μας πως, αντίθετα με την Ιταλία που διαθέτει πληθώρα λιμενικών σταθμών σε κοντινή μεταξύ τους απόσταση, που εξυπηρετούν την ίδια ενδοχώρα, στην Ελλάδα δεν υφίσταται λιμενική εναλλαξιμότητα, δηλαδή ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη κατέχουν δεσπόζουσες θέσεις στο εγχώριο φορτίο αλλά και στην αγορά μεταφόρτωσης Ανατολικής Μεσογείου με σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών τους.

Γιατί όχι και στην Ελλάδα

... που είναι το μοναδικό κράτος-μέλος που διατηρεί ακόμα κρατικό μονοπώλιο στις λιμενικές υπηρεσίες;

Στον Πειραιά:

- Διεθνείς διαγωνισμούς για 3 container terminals με σιδηροδρομική σύνδεση, 2 car terminals/short sea terminals, ακτο-

πλοϊας μικρών αποστάσεων, μεσαίων, μεγάλων αποστάσεων, κρουαζιέρας, 3 ναυπηγοεπισκευαστικές. Στην περίπτωση των τριών container terminals, θα δικαιολογείτο η μία από τις τρεις άδειες να παραχωρηθεί με διακρατική συμφωνία, εφόσον οι άλλες δύο παραχωρηθούν με διαγωνισμούς. Δύο τουλάχιστον από τα τρία terminals θα πρέπει να είναι προσβάσιμα σε κάθε χρήστη. Αντίστοιχη εφαρμογή και στη Θεσσαλονίκη.

- Οι ΟΛΠ/ΟΛΘ να διατηρήσουν το προσωπικό που απαιτεί ο ρόλος της Αρχής Λιμένος και να εφαρμοσθεί το ιταλικό πρότυπο για το πλεονάζον προσωπικό.
- Επιβολή κανόνων για αποφυγή συμπτύξεων.
- Ειδικότερα για τα container terminals

στον Πειραιά:

- Μέσου χρόνου παραχώρηση προβλήτας II.
- Μεγαλύτερου χρόνου για προβλήτα I με υποχρέωση παρόχου για τον εξοπλισμό.
- Μακροχρόνια άδεια για λειτουργία προβλήτας III με κατασκευή/εξοπλισμό βάσει μεθόδου BOT.
- Parking, εκθεσιακό παλαιό και νέο, ξενοδοχεία με αντίστοιχες διαδικασίες.

Εφαρμογή των παραπάνω σημαίνουν σημαντικότερα άμεσα και έμμεσα οφέλη στην εθνική οικονομία. Οι τομές όμως χρειάζονται τόλμη. Κυρίως τόλμη όλου του πολιτικού φάσματος και της Δημόσιας Διοίκησης να παραιτηθούν από αυτόν το χώρο άσκησης εξουσιών κάθε μορφής, για το δημόσιο συμφέρον. ☉

1. Η συγγραφή του άρθρου αυτού προηγήθηκε της αναμενόμενης κυβερνητικής απόφασης για τα λιμάνια (δήλωση κ. ΥΕΝ, 11/10/06).

2. Ο ΟΛΠ μετεφέρθη πρόσφατα από την κατηγορία Μεγάλης Κεφαλαιοποίησης στην κατηγορία Μεσαίας και Μικρής, διότι δεν πληροί το κριτήριο της διασποράς (>20%) σε 2 διαδοχικές αναθεωρήσεις.

3. Το γνωστό Self Handling εξαιτίας του οποίου ατύχησε το Port Directive.

με νέα δυναμική
η δυτική πύλη της χώρας
προσφέρει προοπτικές ανάπτυξης



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.

(αφιέρωμα: λιμένες)



» Η ακτοπλοΐα σε τέλμα

του Νίκου Λεβογιάννη, πρώην βουλευτή Κυκλάδων του ΠΑΣΟΚ



Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα είναι ένα από τα κυρίαρχα θέματα, που δυστυχώς απασχολούν και σήμερα τα νησιά μας. Το τεράστιο αυτό πρόβλημα δεν θα λυθεί αν δεν υπάρξει σοβαρή αντιμετώπισή του από το κράτος, τους τοπικούς φορείς και τους επιχειρηματίες και αν δεν αποφασίσουν, κράτος, τοπικοί φορείς και επιχειρηματίες, να κάνουν σοβαρές και ουσιαστικές επενδύσεις στον τομέα αυτό.

Είναι άμεση και επιτακτική η ανάγκη ριζικών αλλαγών στην ακτοπλοϊκή πολιτική. Το ΥΕΝ με ημίμετρα εξωραϊστικού μάλιστα χαρακτήρα προσπαθεί να χρυσώσει το χάπι χωρίς όμως αποτέλεσμα, καθότι το πρόβλημα είναι δομικό, πάσχει από τα θεμελιά του και απαιτούνται ριζικές αλλαγές. Η κυβέρνηση υποσχέθηκε προεκλογικά, αλλά και μετεκλογικά, την περιβόητη «επανίδρυση του κράτους». Επανίδρυση βεβαίως δεν είδαμε, αποδόμηση όμως βιώνουμε καθημερινά σε

όλους τους τομείς της ακτοπλοΐας.

Το καλοκαίρι που πέρασε το πρόβλημα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών οξύνθηκε επικίνδυνα, ιδιαίτερα στις δυτικές Κυκλάδες, με αποτέλεσμα τις έντονες διαμαρτυρίες των φορέων και των κατοίκων. Οι επιπτώσεις στην οικονομία των νησιών και στον τουρισμό υπήρξαν τραγικές και αυτό είναι φανερό πως θα έχει τεράστιες επιπτώσεις στη ζωή και την ανάπτυξη των νησιών.

Η περιβόητη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών



συγκοινωνιών δεν έφερε ούτε πρόκειται να φέρει τα αναμενόμενα από το κράτος αποτελέσματα. Ούτε τον ανταγωνισμό ενίσχυσε, τα μονοπώλια ζουν και βασιλεύουν με τις όποιες πλασματικές μεταμορφώσεις τους και τα πανίσχυρα... καρτέλ της ακτοπλοΐας, για να χρησιμοποιήσουμε μια επίκαιρη φράση, αυτά υπήρχαν και θα συνεχίσουν να υπάρχουν.

Χρόνια οι νησιώτες φωνάζουμε ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι ο εθνικός δρόμος των νησιών, το μετρό του Αιγαίου, κατά τον Σταύρο Μπένο, τμήμα της καθημερινότητας των κατοίκων, προέκταση του ίδιου του σπιτιού τους. Είναι «δημόσιο αγαθό» η ακτοπλοΐα και ως τέτοιο πρέπει να προστατεύεται και να ενισχύεται από το κράτος. Δεν είναι η ακτοπλοΐα τμήμα της «ελεύθερης αγοράς» όπου καθένας πουλάει και αγοράζει. Δυστυχώς, όμως, εκεί έχουμε οδηγηθεί, ελέω δήθεν των επιταγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες βεβαίως κάνουν τη δουλειά τους και επιδιώκουν την αύξηση των κερδών τους. Δεν αντιμετωπίζουν όμως οι περισσότερες τους νησιώτες ως πελάτες τους, οι οποίοι διατηρούν τη ζωή και την οικονομική δραστηριότητα στα νησιά και παράλληλα δημιουργούν τις προϋποθέσεις κερδοφορίας στις εταιρείες.

Ουσιαστική βελτίωση δεν αναμένεται να υπάρξει στο καθεστώς των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών χωρίς την άμεση και δυναμική κρατική παρέμβαση, χωρίς γενναία χρηματοδότηση, χωρίς τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών, οι περισσότερες από τις οποίες στα νησιά των Κυκλάδων είναι πρωτόγονες και βαλτωμένες εξ αιτίας κυρίως της αδυναμίας των τοπικών αρχών να αξιοποιήσουν τα κονδύλια της Ε.Ε.

Στη Νάξο, η περιβόητη επέκταση του λιμανιού του νησιού κόλλησε στο Συμβούλιο της Επικρατείας και κινδυνεύει το νησί να χάσει άλλη μια ευκαιρία για να αποκτήσει ένα σοβαρό λιμάνι. Κι αυτό εξ αιτίας της ανικανότητας του Δήμου Νάξου να προσδιορίσει μια νέα κατάλληλη θέση εκτός της πόλης για την κατασκευή ενός σύγχρονου εμπορικού λιμανιού.

Βρήκαν την εύκολη λύση της επέκτασης του υπάρχοντος λιμανιού, χωρίς τη δυνατότητα στοιχειώδους οδικής πρόσβασης μέσα στον υπερκορεσμένο θαλάσσιο χώρο της πόλης της Νάξου, όπου έχει ήδη υποβαθμιστεί δραματικά το περιβάλλον, αλλά και η πολιτιστική κληρονομιά.

Σκοτεινές λοιπόν και αβέβαιες είναι οι προοπτικές για την επίλυση του για

δεκαετίες άλυτου προβλήματος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, και τα νησιά μας, ιδιαίτερα τα μικρότερα, θα αγωνιστούν το μεν χειμώνα αν θα περάσει πλοίο μια - δυο φορές την εβδομάδα και το καλοκαίρι αν θα υπάρξει στοιχειώδης βελτίωση των δρομολογίων ώστε να φανεί κανένας τουρίστας. Αν δεν γίνει αντιληπτό ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι όρος ζωής για τα νησιά, υποχρέωση της Πολιτείας απέναντι στους νησιώτες, που έχουν ίσα δικαιώματα με τους άλλους Έλληνες, το πρόβλημα αυτό δεν θα λυθεί και οι νησιώτες θα είναι όμηροι των επιχειρηματιών της ακτοπλοΐας που πρωταρχικό μέλημά τους έχουν, και κανένας δεν μπορεί να τους κακίζει γι' αυτό, την κερδοφορία. Για τους νησιώτες όμως η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία είναι προϋπόθεση ζωής. ☉



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

► Ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική: Ευκαιρίες και προκλήσεις για τους ελληνικούς λιμένες

Η διαδικασία μεταρρύθμισης του ελληνικού λιμενικού συστήματος βρίσκεται σε εξέλιξη. Σημαντικές αποφάσεις, όπως θέματα χρηματοδότησης, η έκταση της παρουσίας και οι μορφές συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, εξακολουθούν να βρίσκονται υπό συζήτηση. Το τελικό περιεχόμενό τους επηρεάζεται καθοριστικά και από τις λεπτομέρειες της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής (ΕΛΠ).

Ι Του Θάνου Πάλλη¹



Η διαμόρφωση μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων λιμένων βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της Ε.Ε. την τελευταία δεκαετία. Η Πράσινη Βίβλος του 1997 και η απόρριψη των διαδοχικών προτάσεων κοινοτικής οδηγίας για τις λιμενικές υπηρεσίες αποτελούν τα πλέον σημαντικά γεγονότα. Η παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η παρουσία ισχυρότατων παικτών παγκόσμιας εμβέλειας,

τα εκτεταμένα δίκτυα επιχειρήσεων συστημάτων logistics έχουν δραματικές επιπτώσεις στις δομικές ανάγκες οργάνωσης και ανάπτυξης των ευρωπαϊκών λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των ελληνικών.

■ Ενδολιμενικός ανταγωνισμός

Μπορεί οι πενταετείς συζητήσεις για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών να κατέληξαν σε αδιέξοδο, αλλά η προοπτική μιας νέας νομοθετικής πρότασης για θέματα



ενδολιμενικού ανταγωνισμού εντός του 2007 είναι αρκετά πιθανή: η προετοιμασία έχει ήδη ξεκινήσει.

Η αύξηση του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών περιορίζει τα μονοπωλιακά φαινόμενα, συμβάλλοντας, αφενός, στην ισότιμη μεταχείριση των χρηστών του λιμενικού συστήματος -ένα ζήτημα για το οποίο γίνεται αρκετή συζήτηση στη χώρα μας- και, αφετέρου, στην ταχύτερη ενσωμάτωση καινοτομικών μορφών οργάνωσης, διοίκησης και παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Μπορεί οι λιμενικές υπηρεσίες να αποτελούν ιδιαίτερη περίπτωση (και να εξαιρέθηκαν από τη σχετική οδηγία Bolkenstein για την παροχή υπηρεσιών στην Ε.Ε.), όμως η περαιτέρω απελευθέρωσή τους θεωρείται δεδομέ-

νη. Στην πλειονότητα των ευρωπαϊκών λιμένων, ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός είναι γεγονός. Ως συνέπεια η διαμόρφωση ενός ρυθμιστικού πλαισίου που εξασφαλίζει τους όρους εισόδου των νέων παικτών, τον ανταγωνισμό και την ανταγωνιστικότητα, φαντάζει απαραίτητη. Οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν σήμερα ακραία περίπτωση, στην οποία ο πάροχος των λιμενικών υπηρεσιών διαθέτει μονοπωλιακά προνόμια.

Στις παραμέτρους που επιδιώκει να καθορίσει η κοινοτική πολιτική συμπεριλαμβάνονται: ο ορισμός ενός συνόλου λιμενικών υπηρεσιών που πρόκειται να απελευθερωθούν (σχεδόν) υποχρεωτικά, η έκταση της θεσμικής δυνατότητας αυτοεξυπηρέτησης των ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι διαδικασίες πα-

ραχώρησης σε ιδιώτες και η μέγιστη έκταση της χρονικής διάρκειας των παραχωρήσεων, με διαφορετικές προβλέψεις για τις περιπτώσεις επενδύσεων σε υποδομές, ανωδομές. Ως αποτέλεσμα, θα επαναπροσδιορισθεί ο ρόλος της λιμενικής αρχής ως παρόχου υπηρεσιών και ως ρυθμιστή της διασφάλισης του δημόσιου συμφέροντος και προώθησης του κοινού συμφέροντος όσων εμπλέκονται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών.

Ο κοινός τόπος που διαμορφώνεται για τα ζητήματα αυτά πρέπει να συνοψολογιστεί στη διαμόρφωση της ελληνικής λιμενικής πολιτικής. Ιδιαίτερα, τη στιγμή που το γενικευμένο ενδιαφέρον εταιρειών παροχής λιμενικών υπηρεσιών για επενδύσεις στην αγορά της Νοτιοανατολικής Μεσογείου βρίσκεται στο επί-



κεντρο των συζητήσεων. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι πιθανότατα θα υπάρξει πρόβλεψη για υποχρεωτικούς διαγωνισμούς για περιορισμένης (συγκριτικά) χρονικής διάρκειας παραχωρήσεις, γεγονός που θα αμφισβητήσει, αν όχι ακυρώσει, τις όποιες προγενέστερες (διακρατικές;) συμφωνίες, θέτοντας παράλληλα θέμα αποζημίωσης των υφιστάμενων ιδιωτών παρόχων που θα πρέπει να αποχωρήσουν. Οι όποιες αποφάσεις επιβάλλεται να συνοψολογίσουν τις αρνητικές επιπτώσεις που δημιουργεί η παραγόμενη νομοθετική αστάθεια.

Τιμολόγηση και χρηματοδότηση λιμένων

Η δημιουργία συνθηκών διαφάνειας στην τιμολόγηση και στη χρηματοδότηση των λιμένων και η ύπαρξη ισότιμων ευκαιριών χρηματοδότησης αποτελούν το δεύτερο σημαντικό πυλώνα της ΕΛΠ με απώτερο στόχο τη δημιουργία ισότιμων όρων διαλιμενικού ανταγωνισμού στον ευρωπαϊκό χώρο.

Αναφορικά με τους όρους τιμολόγησης, η Ε.Ε. βρίσκεται στο στάδιο διερεύνησης των υφιστάμενων συνθηκών, με σκοπό τη διατύπωση σχετικής κοινοτικής πολιτικής, σχεδόν μιας δε-

καετίας. Τα αποτελέσματα είναι μέχρι σήμερα πενιχρά, λόγω της πολυπλοκότητας που παράγει η ύπαρξη διαφορετικών συστημάτων τήρησης λογαριασμών. Εν τω μεταξύ, η ένταξη των λιμένων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και το πρόσφατο πρόγραμμα των Λεωφόρων της Θάλασσας παρέχουν ήδη σημαντικές δυνατότητες χρηματοδότησης. Στο πνεύμα αυτό βρίσκονται και οι εισηγμένες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων να ενισχύσει τις επενδύσεις στους ελληνικούς λιμένες.

Με τη βιωσιμότητα των χρηματοδοτούμενων λιμενικών έργων να αποτελεί κύριο κριτήριο για την κινητοποίηση κοινοτικών κεφαλαίων, προϋπόθεση για την ουσιαστική αξιοποίηση των ευκαιριών αυτών σε εθνικό επίπεδο αποτελεί ένας μακροχρόνιος σχεδιασμός, ο οποίος θα μπορούσε να συμπεριλάβει και την προοπτική να σημειωθούν ανακατατάξεις στο βαθμό σημαντικότητας ορισμένων λιμένων. Με βάση τις σύγχρονες εξελίξεις στη διαδικασία παραγωγής - μεταφοράς - διανομής είναι απαραίτητη η ενοποίηση των λιμένων σε αλυσίδες μεταφοράς (ύπαρξη κέντρων διανομής, συνδέσεις με άλλα μέσα μεταφοράς, πρόσθετες υπηρεσίες), ενώ οι λιμένες απαιτούν χώρο για να ανταποκριθούν στις συγκεκριμένες απαιτήσεις.

Η αλλαγή της ιεράρχησης των υπό ανάπτυξη ελληνικών λιμένων μπορεί να δημιουργήσει

προϋποθέσεις μεγαλύτερης αξιοποίησης των κοινοτικών κονδυλίων. Σε κάθε περίπτωση, οι έμμεσες επιπτώσεις των όποιων σχεδίων, και ιδιαίτερα οι περιβαλλοντικές, δεν μπορούν να αγνοηθούν. Η περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. επιβάλλει να αξιολογηθούν οι πιθανές αρνητικές επιδράσεις της λιμενικής ανάπτυξης στο περιβάλλον. Ειδικά, οι προοπτικές συγχρηματοδότησης λιμενικών έργων στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών ή στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων είναι εξαιρετικά περιορισμένες. Σκέψεις για την ανάπτυξη διαμετακομιστικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων καθίστανται αίολες όταν οι επιλεγμένες περιοχές βρίσκονται κοντά σε βιότοπους.

Με τη μεταρρύθμιση της ελληνικής λιμενικής πολιτικής σε μεταβατικό στάδιο, τα πρώτα σημαντικά βήματα της ΕΛΠ πραγματοποιήθηκαν με ελάχιστη συμμετοχή από ελληνικής πλευράς. Σήμερα είναι απαραίτητη η ενεργότερη συμβολή στη διαμόρφωση κοινοτικών κανόνων που θα επιτρέπουν την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος (συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος) με την ταυτόχρονη ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, τον περιορισμό των μονοπωλιακών καταστάσεων, αλλά και το σεβασμό στην πολυμορφία των εθνικών και τοπικών λιμενικών συστημάτων. ☉

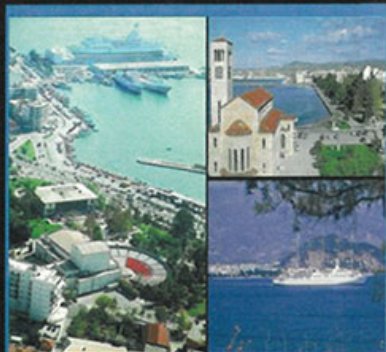
1. Λέκτορα του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και επιστημονικού υπευθύνου Προγράμματος Jean Monnet στην Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική.

The Port of Volos

The starting point of the Argonaut expedition



To Αρχαίο του Βόλου
Αφετηρία των Αργοναυτών



Ι του Γιώργου Βλαχόπουλου, Transport, Travel & Vertical Applications
της εταιρείας **PROFILE Business Solutions**

» Στόχος η παροχή σημαντικών εργαλείων προς τους πελάτες μας



Η εταιρεία **PROFILE** συγκαταλέγεται ανάμεσα στις 500 ταχύτερα αναπτυσσόμενες εταιρείες της Ευρώπης. Με διεθνή παρουσία, διασφαλίζει την ποιότητα παροχής των συστημάτων της μέσω ISO, διαθέτει αποκλειστικές συνεργασίες με μεγάλους οίκους του εξωτερικού και, το σημαντικότερο, παρέχει ομοιογένεια της λύσης που παραδίδει (turn key solution) σε όλη την γκάμα ενός πολύπλοκου πληροφοριακού συστήματος.

Θα πρέπει να τονίσουμε ότι η **PROFILE** –μέσω της θυγατρικής της εταιρείας **ΑΝΑΛΥΣΙΣ Α.Ε.** που έχει πλέον απορροφηθεί πλήρως– ασχολείται με το αντικείμενο των κρατήσεων και του Ticketing πάνω από 15 χρόνια. Είναι η πρώτη εταιρεία η οποία εξέδωσε μηχανογραφικό εισιτήριο και το διαχειρίστηκε ηλεκτρονικά στο χώρο της ακτοπλοΐας από το 1988.

Ο κ. Γιώργος Βλαχόπουλος, στη συνέντευξη που μας παραχώρησε, αναλύει τα οφέλη του TicketLink™ CRS και τους λόγους που οδηγούν στην επιλογή του συγκεκριμένου συστήματος κρατήσεων και εισιτηρίων.

Ποια είναι δραστηριότητα της **PROFILE Business Solutions**;

Η **PROFILE Business Solutions** είναι η επιχειρησιακή μονάδα της **PROFILE**, η οποία αναπτύσσει και διαθέτει κατοχυρωμένες, εξειδικευμένες και καινοτόμες λύσεις για τον ιδιωτικό αλλά και το δημόσιο τομέα. Στην **PROFILE Business Solutions** περιλαμβάνονται τρία διαφορετικά εξειδικευμένα Business Units, τα οποία αποτελούν τη βάση της. Τα Business Units αυτά έχουν ως κύριες δραστηριότητες:

- Λύσεις κρατήσεων – εισιτηρίων – μεταφορών.
 - Κάθετων λοιπών λύσεων ticketing.
 - Το ηλεκτρονικό εμπόριο και προώθηση συνδυασμένα με ERP και CRM εφαρμογές.
 - System Integration & δημόσιος τομέας κ.ά.
- Όλα τα Business Units έχουν τη δική τους εξειδίκευση, με πολλές και επιτυχημένες εγκαταστάσεις σε παραγωγική λειτουργία.

Ποιοι είναι οι σημαντικοί πελάτες της εταιρείας;

Ανάμεσα στους πελάτες μας είναι σημαντικές εταιρείες συμπεριλαμβανομένου και του κλάδου της ναυτιλίας και κυρίως της επιβατικής. Ενδεικτικά αναφέρω: Blue Star Ferries, Agoudimos Lines, Stringis Lines κ.ά.

Ποια είναι τα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα των on-line συστημάτων;

Με τη χρησιμοποίηση του κατάλληλου on-line συστήματος, αφενός οι οργανισμοί βελτιώνουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους, μειώνουν τα έξοδα λειτουργίας τους, αυξάνουν την κερδοφορία τους και έχουν άμεσο έλεγχο σε όλα τα στάδια παροχής των υπηρεσιών τους και, αφετέρου, απλοποιούνται οι διαδικασίες αγοράς της οποιασδήποτε υπηρεσίας ή και προϊόντος για τον τελικό καταναλωτή, εξοικο-

νομώντας όχι μόνο χρόνο (από πιθανές μετακινήσεις και διαδικασίες αγοράς) αλλά και χρήματα (μέσω των διαφόρων εκπτώσεων που συνήθως γίνονται). Το πιο σημαντικό για τον τελικό καταναλωτή και κυρίως στον τομέα των μεταφορών είναι η διαθεσιμότητα και η ακρίβεια της πληροφορίας για τη μεταφορά του, η οποία όχι μόνο δεν θα τον ταλαιπωρήσει, αλλά παράλληλα ο αντίστοιχος οργανισμός μπορεί να τον ενημερώνει για τυχόν μεταβολές στην παρεχόμενη υπηρεσία του (π.χ. μεταβολή ώρας αναχώρησης / μέσου αναχώρησης κ.λπ.).

Εξίσου σημαντική είναι και η ασφάλεια των συναλλαγών που παρέχουν τα σύγχρονα on-line συστήματα σε όλα τα στάδια της συναλλαγής.

Ποιες είναι οι δυνατότητες και τα οφέλη του TicketLink™ CRS; Πώς οι εταιρεί-

Ες που ασχολούνται με την επιβατηγό ναυτιλία μπορούν να επωφεληθούν από το σύστημα;

Η PROFILE έχει αναπτύξει μια νέα σύγχρονη και ολοκληρωμένη πλατφόρμα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, το TicketLink™ CRS. Το TicketLink™ CRS είναι ένα νέο πρωτοποριακό και πάνω από όλα αξιόπιστο κεντρικό σύστημα διανομής κρατήσεων και εκδόσεων εισιτηρίων, το οποίο βασίζεται στην πλατφόρμα TicketLink™ και καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις αυτοματοποίησης των τουριστικών γραφείων, οργανισμών και πρακτορείων καθώς και των εταιρειών του κλάδου. Ενδεικτικά αναφέρω ορισμένα από τα χαρακτηριστικά του συστήματος, όπως:

- Ανεξάρτητη παραμετροποίηση και απεικόνιση των εμπορικών πολιτικών του κάθε οργανισμού που διασυνδέεται με το σύστημα.
- Εξοικονόμηση χρόνου εκτύπωσης εισιτηρίων με τη λειτουργία της απλής έκδοσης εισιτηρίων και με αυτόματο έλεγχο λαθών χειριστών.
- Κρατήσεις PTA & Vouchers.
- Στατιστική ανάλυση και αναφορές κάθε ενέργειας ανά χρονική στιγμή.
- Διαχείριση απεριόριστου αριθμού και τύπων τιμοκαταλόγων, πακέτων προσφορών και προσαρμοσμένων τιμών και άλλα πολλά.

Μοναδικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν το TicketLink™ CRS είναι μεταξύ άλλων και τα:

- Προγραμματιζόμενα πλήκτρα.
- Υποστήριξη ακυρωτικών εισιτηρίων με γρήγορη αναφορά και απεικόνιση κόστους για πλήρη ενημέρωση.
- Ηλεκτρονική επικοινωνία με άλλα σημεία πώλησης.

- Υποστήριξη υψηλής διαθεσιμότητας κρατήσεων μέχρι 160 ατόμων ανά κράτηση.
- Πολυγλωσσικότητα και πολυνομισματικότητα.

Υπάρχει μεγάλη κινητικότητα σχετικά με τα έργα σας στο δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα για κρατήσεις και ticketing. Ποιοι είναι οι κύριοι λόγοι που οδηγούν στην επιλογή του συγκεκριμένου συστήματος κρατήσεων και εισιτηρίων της PROFILE;

Η φιλοσοφία μας είναι ότι τέτοιου επιπέδου κεντρικά συστήματα πρέπει να παρέχουν πολλές διαχειριστικές ευκολίες, πολλές δικλίδες ασφαλείας, αλλά και μεγάλες δυνατότητες διασύνδεσης με τρίτα συστήματα διανομής και προώθησης υπηρεσιών εισιτηρίων και κρατήσεων.

Κάθε οργανισμός ο οποίος επιθυμεί να εγκαταστήσει ένα τέτοιο σύστημα, κάνει μια σημαντική επένδυση τόσο σε κόστος όσο και σε χρόνο. Τέτοιου είδους συστήματα, τα οποία είναι συστήματα παραγωγής, είναι η καρδιά της επιχείρησης. Για το λόγο αυτόν, οι αντίστοιχοι οργανισμοί επιθυμούν να συνεργασθούν με μια εταιρεία η οποία αντιμετωπίζει με σοβαρότητα και επαγγελματισμό τους πελάτες της, είναι βιώσιμη, έχει αρκετά δείγματα γραφής εμπειρίας και αξιοπιστίας, αλλά κυρίως εξελίσσει και ανανεώνει τα προϊόντα της με στόχο τόσο την παροχή συστημάτων τεχνολογικής αιχμής, όσο και την παροχή σημαντικών εργαλείων προς τους πελάτες της. Ένα επίσης σημαντικό κριτήριο επιλογής μιας εταιρείας πληροφορικής για συνεργάτη είναι όχι μόνο η μακρόχρονη σχέση που έχει με τους πελάτες της, αλλά και το κατά πόσο οι πελάτες της είναι ευχαριστημένοι από τη σχέση αυτή.

ση αυτή.

Επίσης, η PROFILE είναι μία από τις λίγες εταιρείες στην Ελλάδα η οποία έχει τμήμα έρευνας νέων τεχνολογιών.

Ποια είναι τα μελλοντικά σας σχέδια; Υπάρχουν βλέψεις και σε άλλες αγορές;

Η εταιρεία είναι σε ένα πλάνο επέκτασης. Ένα σημαντικό κριτήριο είναι πως οι ξένες αγορές είναι πολύ μεγαλύτερες από την ελληνική και η PROFILE προσβλέπει στο άνοιγμά τους. Θεωρούμε ότι τα συστήματα κρατήσεων που λειτουργούν στον ελλαδικό χώρο έχουν πολύ περισσότερες δυνατότητες λόγω της ιδιαιτερότητας που έχουμε ως χώρα λόγω των πολυάριθμων αλλά και πολυσύχναστων νησιών μας. Αντίθετα, σε άλλες αγορές αυτή η ιδιαιτερότητα είναι σε πολύ μικρότερο βαθμό.

Το TicketLink™ CRS θα εμπλουτισθεί με πολ-



λές υπηρεσίες, όχι αναγκαστικά συναφείς μεταξύ τους, με στόχο αφενός την καλύτερη ποιότητα εξυπηρέτησης των πελατών των διασυνδεδεμένων με αυτό σημείων πώλησης και οργανισμών, και αφετέρου την όσο το δυνατόν εποικοδομητικότερη ανάπτυξη συνεργιών που θα ωφελούν τους διασυνδεδεμένους οργανισμούς, τα σημεία πώλησης αλλά και το επιβατικό και αγοραστικό κοινό. ☉



» Παράνομες κρατικές ενισχύσεις προς την Ολυμπιακή:

Η Επιτροπή ζητεί την αποφασιστική παρέμβαση του Δικαστηρίου

Μια αναμενόμενη απόφαση, με την οποία ζητεί από το Δικαστήριο των Ε.Κ. να παρέμβει για το θέμα της Ολυμπιακής, εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 18 Οκτωβρίου 2006.

Συγκεκριμένα, ζητεί από το Λουξεμβούργο να επιβάλει στην Ελλάδα την πληρωμή κατ' αποκοπή ποσού αλλά και χρηματικής ποινής λόγω μη εφαρμογής της αποφάσεως της (του 2002) σχετικά με την ανάκτηση κρατικής ενίσχυσης εκτιμώμενης σε τουλάχιστον 160 εκατ. ευρώ, την οποία το ελληνικό Δημόσιο χορήγησε στην Ολυμπιακή Αεροπορία μεταξύ 1998 και 2002. Το Δικαστήριο είχε ήδη αποφανθεί, στις 12 Μαΐου 2005, ότι η Ελλάδα δεν είχε συμμορφωθεί με την απόφαση της Επιτροπής.

Το Δεκέμβριο του 2002, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ελλάδα είχε χορηγήσει παράνομες ενισχύσεις αναδιάρθρωσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία, που αφορούσαν στο διάστημα μεταξύ 1998 και 2002 και διέταξε την ανάκτησή τους. Στις 12 Μαΐου 2005, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επιβεβαίωσε ότι οι ελληνικές Αρχές δεν είχαν ανακτήσει από την αεροπορική εταιρεία κρατική ενίσχυση ποσού εκτιμώμενου σε τουλάχιστον 161 εκατ. ευρώ. Πρόκειται για παράνομες ενισχύσεις αναδιάρθρωσης ύψους 41 εκατ. ευρώ και για λειτουργικές ενισχύσεις ύψους 120 εκατ. ευρώ, δηλαδή για μη καταβολή διαφόρων ποσών που οφείλει η εταιρεία προς το ελληνικό Δημόσιο, όπως ΦΠΑ



στα καύσιμα αλλά και αερολιμενικά τέλη.

Με την απόφαση της Επιτροπής, ζητείται από το Δικαστήριο, λαμβανομένης υπ' όψιν της σοβαρότητας και της διάρκειας της παραβάσεως, να επιβάλει στην Ελλάδα την πληρωμή των παρακάτω ποσών:

Κατ' αποκοπή ποσού 10.512 ευρώ ημερησίως για το χρονικό διάστημα από την έκδοση της απόφασης του Δικαστηρίου του 2005 μέχρι την πραγματική εκτέλεση από την Ελλάδα της απόφασης του 2002. Εάν παρά ταύτα η απόφαση αυτή δεν έχει πλήρως εφαρμοσθεί κατά το χρόνο έκδοσης της δεύτερης αποφάσεως του Δικαστηρίου, τότε το Δικαστήριο δύναται επίσης να επιβάλει στην Ελλάδα την πληρωμή, από την έκδοση της αποφάσεως αυτής, ημερήσιας χρηματικής ποινής 53.611 ευρώ έως ότου τεθεί πραγματικά σε εφαρμογή η απόφαση του 2002. Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι η Επιτροπή ενέ-

κρινε με θετική απόφαση, το 1994, ένα πρώτο σχέδιο αναδιάρθρωσης και στη συνέχεια επέτρεψε τροποποιήσεις του εν λόγω σχεδίου, με δύο περαιτέρω θετικές αποφάσεις το 1998 και το 2000. Στην εφαρμογή, όμως, του σχεδίου αυτού δεν τηρήθηκαν οι δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει οι ελληνικές Αρχές μεταξύ 1994 και 2000, γεγονός που οδήγησε στην απόφαση του 2002.

Η υπόθεση αυτή δεν είναι συναφής με τη δημόσια χρηματοδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως η εξυπηρέτηση απομακρυσμένων περιοχών και απομονωμένων νησιών, που ήδη απολαμβάνει η Ο.Α. Οι κοινοτικοί κανόνες επιτρέπουν την εν λόγω χρηματοδότηση εφόσον είναι διαφανής και δεν εισάγει διακρίσεις, και έχει τα τελευταία χρόνια εγκριθεί από την Επιτροπή στην περίπτωση της Ολυμπιακής. ©

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.



Η ΔΥΤΙΚΗ ΠΥΛΗ
ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ

Υπηρεσίες Υψηλού Επιπέδου • Ανάπτυξη • Προοπτική



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

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



Το Κατάρ, ένα κράτος που αποχώρησε σχετικά πρόσφατα από την κοινοπραξία της Gulf Air και αναζήτησε έναν αυτόνομο δρόμο ανάπτυξης στην αεροπορική αγορά, μάλλον επηρεασμένο από την επιτυχία του γειτονικού εμιράτου του Ντουμπάι και της Emirates, θεωρείται ένα ταχύτατα αναπτυσσόμενο κράτος στην Ασία και αποτελεί ένα από τα πιο πλούσια έθνη της περιοχής.

Το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Ντόχα, το οποίο θα λειτουργήσει το 2009, χαρακτηρίζεται ως αρχιτεκτονικό αριστούργημα της Μέσης Ανατολής και θα είναι το πρώτο αεροδρόμιο της περιοχής που θα κατασκευαστεί με θαλάσσια πρόσχωση. Το Διεθνές Αεροδρόμιο θα είναι η

» Ντόχα ο νέος κόμβος στην αραβική χερσόνησο

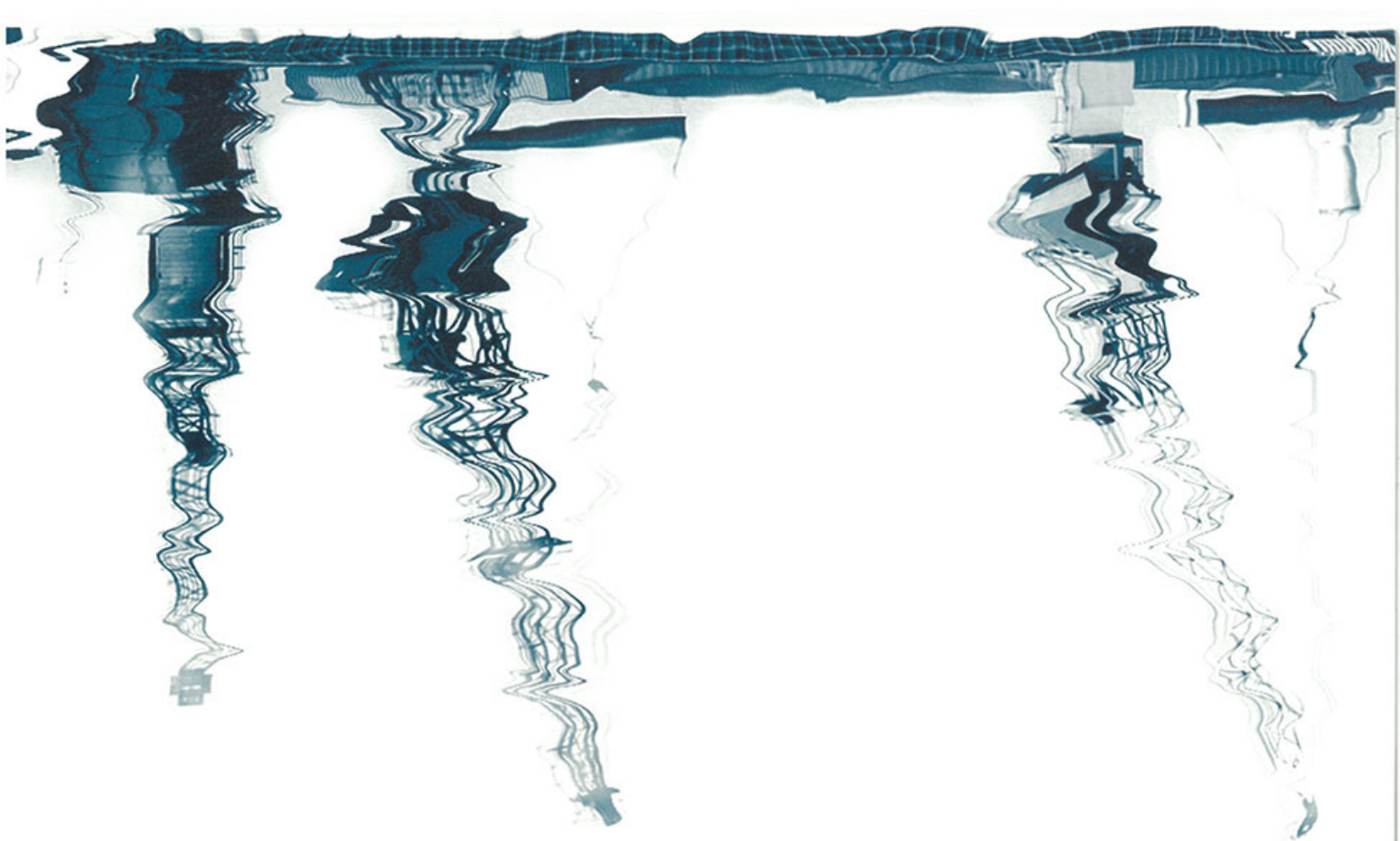
Το όραμά τους για την αεροπορική βιομηχανία του Κατάρ, αλλά και για τις γενικότερες (αερο)μεταφορές στην αραβική χερσόνησο, παρουσίασαν στο Ντουμπάι κορυφαία στελέχη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Κατάρ και της Qatar Airways, του εθνικού αερομεταφορέα της χώρας. Η παρουσίαση έγινε στο πλαίσιο του παγκόσμιου συνεδρίου ανάπτυξης αερογραμμών Routes, που διοργανώθηκε στα τέλη Σεπτεμβρίου στο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο του Ντουμπάι.



βάση της Qatar Airways, μιας από της ταχύτερα αναπτυσσόμενες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο, η οποία σήμερα αριθμεί 49 νέα αεροσκάφη τύπου Airbus. Η Qatar Airways αποτελεί, εξάλλου, μια από τις πρώτες εταιρείες που θα λανσάρουν το A380 super jumbo Airbus, με πτήσεις που θα ξεκινήσουν στα τέλη του 2008, την περίοδο έναρξης λειτουργίας

του νέου Διεθνούς Αερολιμένα στην Ντόχα. Αξίζει να σημειωθεί πως ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας στην Ντόχα θα είναι το πρώτο αεροδρόμιο που έχει κατασκευαστεί με ειδικές προδιαγραφές για το διώροφο Airbus A380. Η Qatar Airways έχει ένα φιλόδοξο όραμα, να επεκτείνει το δίκτυο των δρομολογίων της σε περισσότερους από 100 προορισμούς και να

αυξήσει το μέγεθος του στόλου της στα 110 αεροσκάφη έως το τέλος του 2015, όταν το νέο αεροδρόμιο θα μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι και 50 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Η εταιρεία ήδη θεωρείται εξαιρετικά επιτυχημένη και έχει στην κυριολεξία «σαρώσει» τις τιμητικές διακρίσεις και τα έπαθλα της τουριστικής αγοράς. ©



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

Ελληνική οικονομία και τουρισμός

Έκθεση του ΙΤΕΠ

Πρόσφατες τουριστικές εξελίξεις

Από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν μέχρι το Σεπτέμβριο του 2006, φαίνεται ότι ο ρυθμός των αλλοδαπών τουριστών θα αυξηθεί φθάνοντας το 8%, ενώ οι συναλλαγματικές εισπράξεις πιθανότατα θα «τρέξουν» με διψήφιο αυξητικό νούμερο.

Η εξέλιξη αυτή είναι άκρως ικανοποιητική για δύο κυρίως λόγους:

- α) Η επιδείνωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών τόσο στις εμπορευματικές συναλλαγές όσο και στις άδηλες καθιστά αυτόχρονα κρίσιμης σημασίας την επιτάχυνση των τουριστικών συναλλαγματικών εισροών.
- β) *Ceteris paribus*, η αρκετά ταχύτερη αύξηση του τουριστικού συναλλάγματος σε σύγκριση με τον αριθμό των τουριστών συνεπάγεται αυξημένες ανά διανυκτέρευση δαπάνες και βελτίωση της οικονομικής αποδόσεως των τουριστικών υποδομών. Η βελτίωση αυτή θα αφορά πριν απ' όλα τον ξενοδοχειακό κλάδο, ο οποίος έχει ταλαιπωρηθεί και σε πολλές περιπτώσεις έχει περιέλθει σε αδιέξοδο, λόγω των μειωμένων τιμών που αναγκαζόταν να προσφέρει στο πρόσφατο παρελθόν.

Στην ευνοϊκή εξέλιξη του αλλοδαπού τουρισμού κατά την τρέχουσα χρονιά πρωτοστατούν εσωτερικές αιτίες, ωστόσο, και το εξωτερικό περιβάλλον, οικονομικό και μη, συνέβαλε σε αυτήν τη σοβαρή επιτάχυνση σε σχέση με



το 2005. Υπενθυμίζεται ότι σε όρους ποσοστιαίου ρυθμού αυξήσεως, οι αφίξεις τουριστών κατά τα έτη 2004 - 2006 (χωρίς Αλβανούς και κρουαζιέρες) έχουν ως ακολούθως:

% Μεταβολή αφίξεων	
2004	-5,7% (Ολυμπιακό έτος)
2005	+5,6%
2006	+8,0% (εκτίμηση)

Οι συναλλαγματικές εισπράξεις διαφοροποιούνται κάπως έναντι του ανωτέρω προτύπου για προφανείς λόγους.

% Μεταβολή εισπράξεων	
2004	+10,0%
2005	+6,7%
2006	+10,0 - 11,0% (εκτίμηση)

Η πολύ καλή επίδοση του τουριστικού τομέα το τρέχον έτος τόσο σε όρους αφίξεων όσο και σε χρηματικούς όρους, δεν πρέπει επ' ουδενί να εκληφθεί ή ερμηνευθεί ότι σηματοδοτεί αλλαγή τάσεως που λειτουργεί ως αυτόματος πιλότος. Η εξέλιξη της ανάκαμψης, που άρχισε το 2005 και εντάθηκε το 2006, υποδεικνύει την κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθηθεί η τουριστική πολιτική της χώρας, ώστε τα πρόσφατα επιτεύγματα να καταστούν στέρεες βάσεις για την περαιτέρω πορεία.

Η συνέχιση της ανοδικής πορείας προϋποθέ-

τει ένταση της προσπάθειας. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να επεκταθεί αναλογικά ως προς την ποιότητα τόσο των υποδομών όσο και του γενικότερου τουριστικού περιβάλλοντος, μέσα από το οποίο ο επισκέπτης αναζητά την αναψυχή, τη γνωριμία με τη διαχρονική πολιτισμική ταυτότητα και την πολυδιάστατη φυσική ομορφιά της χώρας. Είναι λάθος να υποβαθμίζουμε το γεγονός πως η φειγμένη λαμπρή επίδοση δεν είναι άμοιρη παρουσίας εξωγυνών ευμενών για τη χώρα μας -μη οικονομικών- παραγόντων, οι οποίοι κατεύθυναν αυξημένο ποσοστό του τουριστικού αλλοδαπού πλήθους προς την Ελλάδα...

Περιφερειακές επιδόσεις

Η περιφερειακή κατανομή των αφίξεων στις μείζονες περιοχές παρουσιάζει στοιχεία δυαδισμού, όπως τα παρατιθέμενα στοιχεία αποκαλύπτουν.

% Μεταβολή αφίξεων	
Ιανουάριος - Σεπτέμβριος	
Β. Ελλάδα	4,0%
Αθήνα	3,6% (Ιαν. - Αύγουστος)
Ιόνια Νησιά	2,8%
Β. Αιγαίο	10,9%
Κρήτη	10,8%
Δωδεκάνησος	10,3%

Τα αεροδρόμια που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αύξηση είναι τα παρακάτω:

% Μεταβολή αφίξεων

Ιανουάριος - Σεπτέμβριος

Χανίων	20,0%
Σάμου	14,7%
Κεφαλληνίας	14,4%
Καβάλα	14,3%
Χίου	13,8%
Ρόδος	10,8%

Βεβαίως, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι οι συγκρίσεις στηρίζονται αποκλειστικά στους αεροπορικούς αφιχθέντες. Η Β. Ελλάδα, κατεξοχήν, είναι φυσικό να δέχεται αναλογικώς προς τις άλλες περιοχές περισσότερο οδικό τουρισμό. Παρ' όλα αυτά, είναι απίθανο από αυτόν τον παράγοντα να «αναβαθμισθεί» για να ενταχθεί στην προπορευόμενη ομάδα.

Σε ό,τι αφορά τα Ιόνια νησιά, έναν παραδοσιακά προσφιλή προορισμό, η συνεχιζόμενη οπισθοδρόμηση πρέπει να προβληματίσει τόσο τις τοπικές κοινωνίες όσο και την κυβέρνηση. Εδώ, απλά, αναφέρουμε ότι το 25% των ενοικιαζομένων δωματίων της χώρας, σε όρους κλινών, είναι εγκατεστημένο στα Ιόνια νησιά, προφανώς υποβαθμίζοντας την καταλυτικής σημασίας αυτήν υποδομή.

Πρόβλεψη για το 2007

Οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες και τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, ιδίως δε των ευρωπαϊκών χωρών, διαμορφώνουν ευνοϊκό πλαίσιο για τη συνέχιση της διαστολής

(τουρισμός)

Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών αεροπορικώς Ιανουάριος - Σεπτέμβριος

	2004	2005	2006	% μεταβολή	
				2005/04	2006/05
Θεσσαλονίκη*	902.131	936.391	965.919	3,8	3,2
Καβάλα	91.681	78.038	89.221	-14,9	14,3
(Β. Ελλάς)	993.812	1.014.429	1.055.140	2,1	4,0
Ηράκλειο	1.698.400	1.818.475	1.966.917	7,1	8,2
Χανιά	489.908	509.488	611.636	4,0	20,0
(Κρήτη)	2.188.308	2.327.963	2.578.553	6,4	10,8
Ρόδος	1.065.993	1.109.442	1.229.728	4,1	10,8
Κως	575.457	559.526	610.483	-2,8	9,1
(Δωδεκάνησος)	1.641.450	1.668.968	1.840.211	1,7	10,3
Κέρκυρα	775.912	797.831	814.804	2,8	2,1
Κεφαλονιά	146.136	132.700	151.844	-9,2	14,4
Ζάκυνθος	453.694	440.221	449.963	-3,0	2,2
Άκτιο	131.234	134.377	130.783	2,4	-2,7
(Ιόνια Νησιά)	1.506.976	1.505.129	1.547.394	-0,1	2,8
Μυτιλήνη	67.796	64.440	66.915	-5,0	3,8
Χίος	15.123	12.844	14.621	-15,1	13,8
Σάμος	115.098	108.412	124.355	-5,8	14,7
(Β. Αιγαίο)	198.017	185.696	205.891	-6,2	10,9
ΣΥΝΟΛΟ	6.528.563	6.702.185	7.227.189	2,7	7,8
ΑΘΗΝΑ**	2.886.029	3.178.364	3.293.700	10,1	3,6
ΣΥΝΟΛΟ (Με Αθήνα)	9.414.592	9.880.549	10.520.889	4,9	6,5

* Συνολικές πτήσεις εξωτερικού. ** Συνολικές πτήσεις εξωτερικού. Ιαν. - Αύγουστος.

Επίδοση των αμεσότερα ανταγωνιστριών χωρών % Μεταβολή αφίξεων 2006

Παγκόσμιος τουρισμός	4 - 5	
ΕΛΛΑΣ	7 - 8	
Ισπανία	4,9	Ιαν. - Σεπτέμβριος
Ιταλία	4,5	Ιαν. - Αύγουστος
Πορτογαλία	7 - 8	Ιαν. - Αύγουστος
Κροατία	0,8	Ιαν. - Αύγουστος
Τουρκία	-6,0	Ιαν. - Σεπτέμβριος

της τουριστικής δραστηριότητας, με ρυθμό παρεμφερή με αυτόν της τρέχουσας χρονιάς.

β) Κατ' αρχήν, οι αναβαθμίσεις των γενικών υποδομών, η ευρύτερη αναγνωρισιμότητα της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού (συνεπεία των Ολυμπιακών Αγώνων) θα εξακολουθήσει να δρα θετικά, σε συνδυασμό και με τη διαπίστωση απουσίας περιστατικών δυσφημιστικών του όλου τουριστικού περιβάλλοντος της χώρας.

β) Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη προχωρεί και αφήνει πίσω της τη μια έκπληξη μετά την άλλη, απορροφώντας κραδασμούς, οι οποίοι σε άλλες εποχές θα είχαν οδηγήσει σε μη επιθυμητές καταστάσεις. Με αυτή την έννοια, είναι μάλλον ασφαλές να θεωρήσουμε την παγκόσμια ανάπτυξη ως έναν καίριας σημασίας παράγοντα για την εξέλιξη του τουρισμού το 2006.

γ) Στο πλαίσιο της παγκόσμιας ανάπτυξης, η οικονομική κατάσταση της ευρωπαϊκής οικονομίας διατηρείται καλή, αυτό δε έχει ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα μας, αφού η εν λόγω περιοχή είναι η κύρια πηγή προέλευσης τουριστών για τον ελληνικό προορισμό.

δ) Ιδιαίτερα αυξημένη εκτιμάται πως θα είναι η ευμενής επίπτωση από την ασκηθείσα και ασκούμενη προβολή και διαφήμιση της χώρας. Όπως προκύπτει από μελέτη του ΙΤΕΠ, ο κύριος όγκος των επιπτώσεων από μια διαφημιστική προσπάθεια δεν πραγματοποιείται άμεσα. Εξάλλου, η έμφαση που άρχισε να επικεντρώνεται στην αναβάθμιση της ολικής ποιότητας του τουριστικού προϊόντος, πολιτικής που αποτελεί τη λυδία λίθο για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμης και ικανοποιητικής ανάπτυξης του τουρισμού, αλλάζει τα δεδομένα για τον τουρισμό.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Η συνεχής ανάπτυξη, δέσμευσή μας



ΚΑΘΑ ΣΤΙΓΜΑ ΔΕΛΤΑ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Ακτή Μιαούλη 10,
185 38 Πειραιάς - Ελλάδα

Τηλ. Κέντρο: 210 4550100, 210 4550000
Fax: 210 4550310

e-mail: prolp@olp.gr,
www.olp.gr



(τουρισμός)

ε) Η δραστηριοποίηση της τουριστικής πολιτικής σε ευρωπαϊκή περιοχή με μεγάλα αποθέματα της μη ακόμα εκδηλωθείσας τουριστικής ζήτησης, όπως είναι οι χώρες της ΚΑΚ, εκφράζεται η ελπίδα ότι θα αρχίσει να έχει διακριτά αποτελέσματα. Η Τουρκία δέχεται από την περιοχή αυτή αριθμό τουριστών της τάξεως των 3,5 εκατ., έναντι κατά προσέγγιση αριθμού 400.000 που επιλέγουν την Ελλάδα ως προορισμό.

στ) Η σε ευρεία έκταση συγκράτηση των τιμών στα καταλύματα, ανεξάρτητα και πέρα από τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις στην κερδοφορία, αλλά σε πολλές περιπτώσεις και στην επιβίωση των σχετικών

Επίδοση των αμεσότερα ανταγωνιστριών χωρών

Η Ελλάδα εμφανίζεται να προηγείται σε επίδοση όλων των αμεσότερα ανταγωνιστριών χωρών, καλύπτοντας μικρό τμήμα των μεγάλων απωλειών που πραγματοποίησε λόγω της συγκριτικής υστέρησης έναντι των εν λόγω χωρών, αλλά και έναντι της παγκόσμιας επίδοσης τα τελευταία χρόνια. Η επίδοση αυτή, τρίτη συνεχώς σε όρους συναλλαγματικών ισοσφράξεων, έχει ενδεχομένως θέσει την τουριστική Ελλάδα σε τροχιά δυναμικής μακροπρόθεσμης ανοδικής πορείας, εν πάση δε περίπτωση, έχει «υπό όρους» προσδώσει ορατή δυναμική στον τομέα. Εδώ απλώς επισημαίνεται η ύπαρξη υψηλού βαθμού ανταπόκρισης της τουριστικής ζήτησης σε πολιτικές που βελτιώνουν την ποιότητα των υπηρεσιών και αναβαθμίζουν τις βασικές υποδομές.

Η παρατηρούμενη μείωση του αριθμού των αλλοδαπών που επισκέφθηκαν την Τουρκία, μπορεί να υποστηριχθεί ότι υπογραμμίζει την εμπειρικής υποστηριζόμενη τάση, εξαιρετικά υψηλές επιδόσεις σε κάποια έτη να ακολουθούνται από μια περίοδο -μικρή ή μεγάλη- προσαρμογής στα νέα δεδομένα με φαινόμενα ακόμη και αρνητικών μεταβολών σε αφίξεις και εισπράξεις. Αυτό που πρέπει να τονισθεί είναι -αν η πρόβλεψη του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού επαληθευθεί- η επιβράδυνση του βαθμού επέκτασης της παγκόσμιας ζήτησης αλλοδαπού τουρισμού. Ιστορικά, η εξέλιξη αυτή φαίνεται να παρεκκλίνει του μεγέθους της οικονομικά θεμελιούμενης εισοδηματικής ελαστικότητας. Είναι, ωστόσο, δύσκολο η εφεινική εξέλιξη να ερμηνευθεί με όρους μακροπρόθεσμης θεωρήσεως. Πάντως, ό,τι και αν έχει συμβεί, η επίδοση της Ελλάδας αποτελεί πηγή αισιοδοξίας και αυξάνει τις υποχρεώσεις της χώρας για μεσομακροπρόθεσμη διατήρησή της. Αυτό, δε, είναι λάθος να ερμηνευθεί ότι μπορεί να επιτευχθεί μόνο με συνέχιση της προβολής και διαφημίσεως της χώρας. Όπως από έρευνες έχει προκύψει, υψηλό ποσοστό των επισκεπτών δηλώ-

νει ότι περί της τουριστικής Ελλάδας έλαβε γνώση από φίλους ή συγγενείς ή γείτονες. Η ικανοποίηση, επομένως, των επισκεπτών σε όρους εκπληρώσεως προσδοκιών αποτελεί λύδια λίθο για τη διατήρηση αλώβητης της τουριστικής φήμης της χώρας και περαιτέρω αναβαθμίσεώς της.

Πρόβλεψη για το 2007

Μια σειρά θετικών παραγόντων διαμορφώνουν για το 2007 αισιόδοξη προοπτική, τόσο για την ανάπτυξη (3,9%) όσο και για τον πληθωρισμό και την ανεργία. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Η διατήρηση υψηλού ρυθμού αναπτύξεως (4,9%) της παγκόσμιας οικονομίας.
- Επίπτωση από τη μεγάλη αύξηση αδειών οικοδομών κατά το 2005, για την οποία, αν και έκτακτη, δεν υπήρξε διόρθωση το 2006.
- Συνέχιση της ανοδικής πορείας του τουρισμού με ρυθμό αυξήσεως της τάξεως του 7-8%.
- Συγκράτηση των τιμών των διεθνών εμπορευμάτων στο μέσο επίπεδο αυτών κατά το 2006.
- Επιτάχυνση των ιδιωτικών επιχειρηματικών επενδύσεων, ενθαρρυνόμενη από τη χωρίς οπισθοδρομήσεις και δισταγμούς συνέχιση των πολιτικών εξυγιάνσεως της οικονομίας.

Η αποφασιστικότητα με την οποία η κυβέρνηση προχωρεί στο μεταρρυθμιστικό της πρόγραμμα έχει αλλάξει σε αξιόλογο βαθμό το επιχειρηματικό κλίμα, διαχέοντας αισιοδοξία στους παράγοντες που κινούν την ανάπτυξη και την οικονομική πρόοδο.

Η νομισματική σταθερότητα θα βελτιωθεί περαιτέρω, με μεγάλη πιθανότητα, ο πληθωρισμός να κινηθεί στο 2,5% - 3,0%. Η οικονομία φαίνεται να εισέρχεται, επιτέλους, σε φάση μιας μεσομακροπρόθεσμης περιόδου οικονομικής ανόδου με σημαντικές συμβολές από την κοινοτική πλευρά, αλλά και τη νεκρανάσταση του τουρισμού, των εξαγωγών αγαθών και των επιχειρηματικών επενδύσεων. ☉



επιχειρήσεων, συμβάλλει στην αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, που προς το παρόν απολαμβάνουν οι μεσογειακοί δολαριακοί προορισμοί.

- ζ) Η διαφαινόμενη αναζωογόνηση της αμερικανικής αγοράς, ως προελεύσεως, έχει αρχίσει να κάνει αισθητή την παρουσία της. Η αγορά αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι η ανά διανυκτέρευση δαπάνη είναι σχετικά υψηλή και ο αριθμός διανυκτερεύσεων μεγάλος.
- η) Τέλος, η απειλή από τυχόντα τρομοκρατικά επεισόδια εμφανίζεται πολύ εξασθενημένη, όπως προκύπτει από τη σχετικά πρόσφατη εμπειρία.



ΟΛΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕ

*Με νέο εξοπλισμό & υποδομή
ορίζουμε τη νέα εποχή στο κέντρο της Μεσογείου*



Λογιστική



Εμπόριο Λιμένας



Εμπόριο Λιμένας



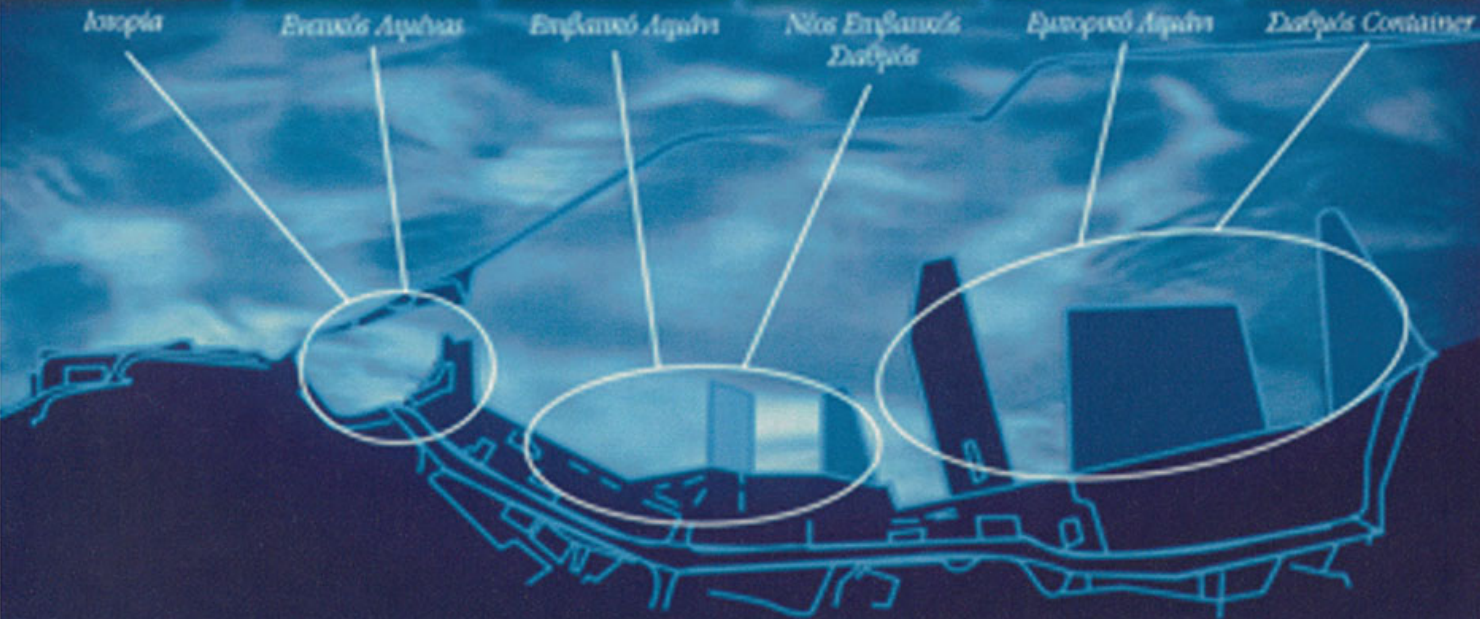
Νέος Εμπόριο
Σταθμός



Εμπόριο Λιμένας



Σταθμός Container



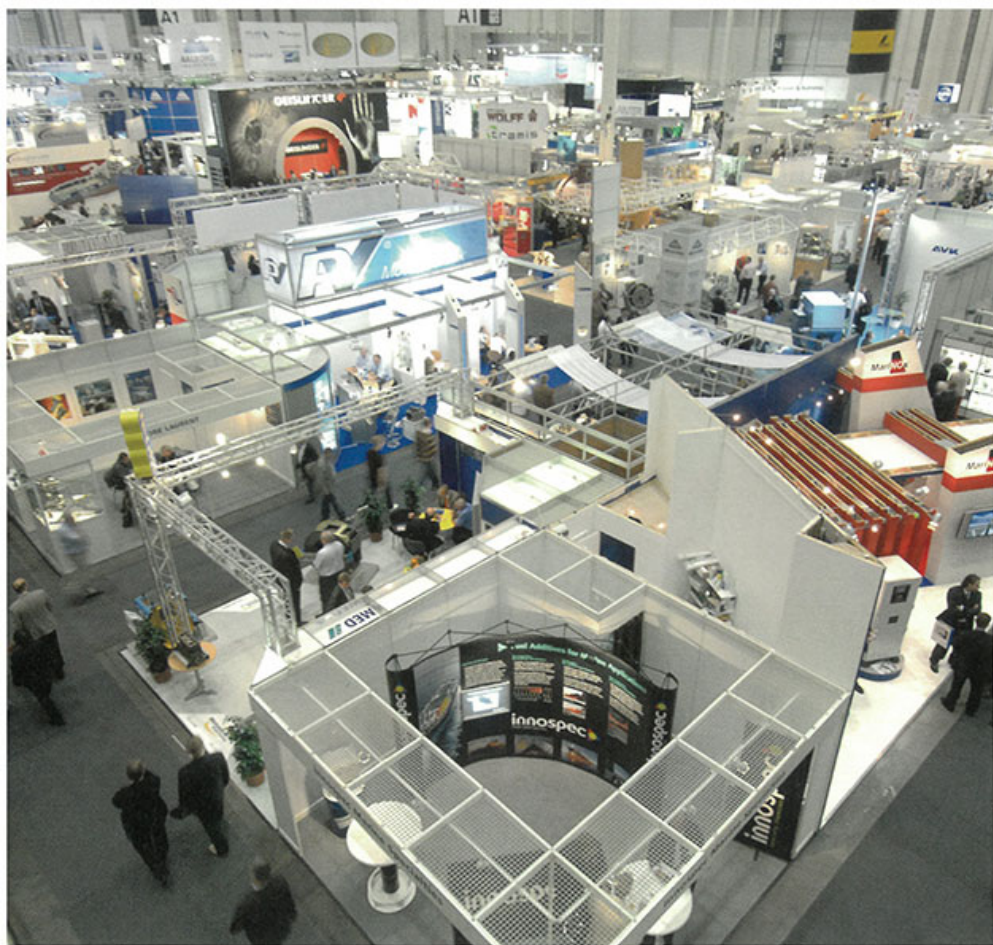
(γεγονότα)



► Ελλάδα και διεθνείς εκθέσεις:

μια σταγόνα στον ωκεανό

Η παγκόσμια ναυτιλιακή έκθεση SMM 2006 άνοιξε τις πύλες της στις 26 Σεπτεμβρίου στο εκθεσιακό κέντρο του Αμβούργου. Η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσίασε τα νέα προϊόντα της για τέσσερις ημέρες, στον ανανεωμένο, με τρεις νέες πτέρυγες, εκθεσιακό χώρο. Οι 1.500 και πλέον εκθέτες από 50 χώρες συγκέντρωσαν το ενδιαφέρον περισσότερων από 40.000 επισκέπτες που ταξίδεψαν στο σημαντικό αυτό λιμάνι της Γερμανίας από όλες τις ναυτιλιακές χώρες του κόσμου.



Κορυφαία ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, κατασκευαστές εξοπλισμού υψηλής τεχνολογίας, εταιρείες τηλεπικοινωνιών, νηολόγια, τράπεζες και χρηματοοικονομικά ιδρύματα, εταιρείες εφοδιασμού, ακόμα και κατασκευαστές super yachts, έδωσαν δυναμικό «παρών» στις 11 αχανείς αίθουσες των 70.000 τ.μ. της SMM. Πάνω από 20 χώρες εκπροσωπήθηκαν με εθνικά περίπτερα στη SMM 2006. Για πρώτη φορά στη διεθνή έκθεση η Αργεντινή, ο Καναδάς, η Αυστρία, η Πολωνία, η Ρουμανία αντιπροσωπεύθηκαν με εθνικά περίπτερα. Μεγάλη απουσία, η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο: η Ελλάδα. Μεγάλη απουσία και η Γαλλόγλευκη από τα ιστία όπου ανέμιζαν για τέσσερις ημέρες οι σημαίες των συμμετεχόντων χωρών.

Το βοτσαλάκι στον ωκεανό

■ Η διεύθυνση του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» με γνώμονα πάντα την προβολή της ελληνικής ναυτιλίας και τη διατήρηση ενός διαύλου επικοινωνίας με την παγκόσμια ναυτιλιακή

Δεξιά: Το περίπτερο
της Katradis Marine
Ropes Industry
στην έκθεση SMM



αγορά συμμετείχε με δικό της περίπτερο στη διεθνή έκθεση.

Μαζί με τα «Ναυτικά Χρονικά», άλλοι επτά Έλληνες εκθέτες ήταν διασκορπισμένοι στα 70.000 τετραγωνικά μέτρα του εκθεσιακού χώρου. Συνολικός λοιπόν αριθμός Ελλήνων εκθετών: οκτώ.

Η προσπάθεια να βρεθούμε μεταξύ μας οι εκθέτες ήταν από κοινού. Με τους χάρτες της έκθεσης ανά χείρας εντοπίσαμε ο ένας τον άλλον και ανταλλάξαμε απόψεις, πληροφορίες και μια ελληνική καλημέρα...

Σε μία από αυτές τις συναντήσεις επισκέφτηκε το περίπτερό μας ένας γνωστός Έλληνας εκθέτης.

«Τι κρίμα, η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως και μέσα εδώ τι είμαστε; Σταγόνα, βοτσαλάκι στον ωκεανό», ήταν η πρώτη κουβέντα του.

Μια υπερδύναμη με όλες τις αδυναμίες της, συμπληρώνουμε εμείς...

Και δεν ήταν ο μόνος.

Σε συζήτηση που είχαμε και με άλλους Έλληνες εκθέτες, μας ενημέρωσαν για τις μάταιες προσπάθειές τους, για τις πόρτες που χτύπησαν αλλά παρέμειναν κλειστές, για την αδιαφορία και την έλλειψη ενημέρωσης αυτών που εκπροσωπούν την Πολιτεία, με αποτέλεσμα ο κυριότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας να περάσει ακόμα μια φορά στο περιθώριο.

Οξεία αντιπαράθεση η γείτονα Τουρκία, που υποδεχόταν τους επισκέπτες στο εθνικό της περίπτερο. Ναυπηγεία, ναυπηγοεπισκευαστι-



κές εταιρείες και όλες οι υποστηρικτικές υπηρεσίες ήταν εκεί. Παράλληλα, σημαντικά ονόματα της πολιτικής σκηνής έδιναν το «παρών» σε καθημερινή βάση όπως ο κ. Kaptanoglou, deputy of Istanbul chairman of the National Defense Committee.

Οι δε εκθέτες, συμβαδίζοντας με το marketing της εποχής μας, μοίραζαν σημαίες, λουκούμια και φέσια σε όλους τους επισκέπτες...

Μια επιπλέον οξεία αντιπαράθεση είναι ότι η γερμανική διεθνής έκθεση έχει ως ασπίδα προστασίας της τον καγκελάριο της χώρας. Έτσι η φετινή SMM τελούσε υπό την αιγίδα της καγκελαρίου Άγκελα Μέρκελ, την ίδια στιγμή που εμείς, στη δική μας μεγάλη γιορτή της ναυτιλίας, τα Ποσειδώνια, ψάχνουμε να βρούμε τον πρωθυπουργό αλλά εις μάτην (εξαιρέση η επίσκεψη του κ. Καραμανλή στα εγκαίνια των Ποσειδωνίων 2004, που ήταν λίγους μήνες μετά την εκλογή του).

Ίσως δεν θα ήταν υπερβολή αν ζητούσαμε τη δυναμική παρέμβαση του υπουργείου Ανάπτυξης, το οποίο σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα συντονίζει και θα υποστηρίζει την ομαδική προβολή του κορυφαίου κλάδου της ελληνικής οικονομίας, σε αντίστοιχες διεθνείς εκθέσεις!

Ίσως... ☹

Στο Αμβούργο «πετάξαμε» με την αεροπορική εταιρεία Lufthansa. Ο γερμανικός αερομεταφορέας συνδέει τη Γερμανία με την Αθήνα 6 φορές την ημέρα, κάνοντας αυτό το σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο έναν κοντινό προορισμό.



» Ο Όμιλος Κυριακούλη, αποκλειστικός αντιπρόσωπος των σκαφών Sanlorenzo

Ως αποκλειστικός αντιπρόσωπος για την Ελλάδα στο χώρο της πώλησης και διαχείρισης πολυτελών μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής εισήλθε η Κυριακούλη Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε., συμμετέχοντας κατά 45% στη νεοϊδρυθείσα εταιρεία Executive Yachting Διαχείριση Σκαφών Α.Ε.

Η δραστηριότητα της εταιρείας ξεκίνησε άμεσα μετά την υπογραφή συμφωνίας με το διεθνώς αναγνωρισμένο για την κατασκευή πολυτελών μηχανοκίνητων σκαφών, ναυπηγείο Sanlorenzo SPA ως αποκλειστικός αντιπρόσωπος στην Ελλάδα.

Οι πωλήσεις του ναυπηγείου το 2004 βρίσκονταν στα 40 εκατ. ευρώ ενώ το 2005 ανήλθαν στα 50 εκατ. ευρώ, περίπου. Στόχος του ναυπηγείου, το 2008, είναι να

φθάσουν οι πωλήσεις του στα 100 εκατ. ευρώ. Η Executive Yachting Διαχείριση Σκαφών Α.Ε. πέραν της πώλησης παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες (yacht management) σε κατόχους πολυτελών μηχανοκίνητων σκαφών (motoryachts) σχετικά με τη ναύλωση, τεχνική υποστήριξη, διάθεση πληρωμάτων, ασφάλειες, εξασφάλιση θέσεων ελλιμενισμού μέσω του Ομίλου Κυριακούλη, λογιστική και νομική υποστήριξη σε συνεργασία με νομικό γραφείο, καθώς και τη χρηματοδότηση σκαφών μέσω τραπεζών και εταιρειών Leasing στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. ☉

» Η Ασία ο επόμενος σταθμός της Royal Caribbean International



Με το κρουαζιερόπλοιο «Rhapsody of the Seas» η Royal Caribbean International θα κάνει το ντεμπούτο της στη Σιγκαπούρη στις 10 Δεκεμβρίου 2007 και θα πραγματοποιήσει σειρά κρουαζιέρων με σταθμούς σε Μαλαισία και Ταϊλάνδη. Τα δρομολόγια στην Ασία θα συνεχιστούν από το Χονγκ Κονγκ, όπου το «Rhapsody of the Seas» θα φτάσει έγκαιρα για την περίοδο εορτασμού της

κινεζικής Πρωτοχρονιάς, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στους επιβάτες του να επιλέξουν δρομολόγια με προορισμούς στην Ταϊβάν, την Ιαπωνία και τη Σάνια, στα νησιά Χάιναν. Στη συνέχεια, έχοντας ως λιμάνι αναχώρησης τη Σαγκάη, το «Rhapsody» θα επισκεφθεί την Ιαπωνία και την Κορέα. Το «Rhapsody of the Seas» με χωρητικότητα 78.491 τόνους και δυνατότητα φιλοξενίας 2.435 επιβατών, θα είναι ένα από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια με αφετηρία τα λιμάνια της Ασίας. ☉

» Με επιτυχία έκλεισε τις πύλες της η Exclusive Yachting 2006

Με μεγάλη επιτυχία ολοκληρώθηκε η 5η πλωτή παρουσίαση σκαφών αναψυχής «Exclusive Yachting 2006», η οποία έφερε πιο κοντά στην πραγματικότητα τα θαλασσινά όνειρα όσων την επισκέφθηκαν στην Ολυμπιακή Μαρίνα του Αγ. Κοσμά.

Στη φετινή διοργάνωση προβλήθηκαν περισσότεροι από 90 διάσημοι ναυτικοί οίκοι του εξωτερικού αλλά και Έλληνες κατασκευαστές, που παρουσίασαν 220 σκάφη αναψυχής - μηχανοκίνητα και ιστιοπλοϊκά, exclusive lifestyle προϊόντα, ναυτιλιακά αξεσουάρ και exclusive υπηρεσίες που σχετίζονται με το yachting.

Στα εγκαίνια, ο επίτιμος προσκεκλημένος κ. Πέτρος Δούκας, υφυπουργός Οικονομίας & Οικονομικών, στο σύντομο χαιρετισμό του ανέπτυξε τη συνεισφορά του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία και εξήρε την πρωτοβουλία και την προσπάθεια των διοργανωτών.



Στο πλαίσιο της φετινής διοργάνωσης φιλοξενήθηκε και ένα ειδικό αφιέρωμα για την ιστιοπλοία με τον τίτλο «Sailing Club», που άρεσε ιδιαίτερα στο νεανικό κοινό. Την εκδήλωση απονομής τίμησε με την παρουσία της η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, η οποία και τόνισε σε σχετική ομιλία της τη σπουδαιότητα του θαλάσσιου τουρισμού για τη χώρα μας καθώς και την προσπάθεια που καταβάλλεται από την πλευρά του υπουργείου προς αυτή την κατεύθυνση. Την Exclusive Yachting επισκέφθηκαν φέτος περισσότεροι από 12.000 επισκέπτες. ☉

» Τα διεθνή βραβεία Ωνάση για το 2006

Με κάθε επισημότητα απονεμήθηκαν και φέτος τα διεθνή βραβεία Αλέξανδρου Σ. Ωνάση. Στην τελετή που έγινε στο Μέγαρο Μουσικής, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κάρολος Παπούλιας, παρουσία του πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή, μελών του Υπουργικού Συμβουλίου και του Αρχιεπισκόπου κ. Αναστασίου της Αλβανίας, επέδωσε τα βραβεία για το 2006 σε τρία πνευματικά ιδρύματα: Στο Ελληνικό Ινστιτούτο Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Σπουδών Βενετίας. Το βραβείο παρέλαβε η διευθύντριά του, καθηγήτρια Χρύσα Μαλτέζου.

Στο Κέντρο Ελληνικών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Χάρβαρντ. Το βραβείο παρέλαβε ο διευθυντής του, Γκρέγκορι Νέιβι, καθηγητής Κλασικής Λογοτεχνίας και διευθυντής του Κέντρου.

Στο Εθνικό Κέντρο Ελληνικών Μελετών και Έρευνας (ΕΚΕΜΕ) του Πανεπιστημίου La Trobe της Μελβούρνης, με αντικείμενο, μεταξύ άλλων,

την ιστορία της διασποράς στην περιοχή Αυστραλίας, Ασίας και Ωκεανίας. Το βραβείο παρέλαβε ο διευθυντής του Κέντρου, δόκτωρ Αναστάσιος Τάμης, μνημονεύοντας τη θερμή



υποστήριξη και γενναιοδωρία του δόκτορος Ζήση Βαρδάλη, στον οποίο οφείλεται κατά πολύ η ταχεία ανάπτυξη του ΕΚΕΜΕ από το 1997, χρονολογία ίδρυσής του. Εκτός από τους τρεις παραπάνω θεσμούς, το Κοινωνικές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης βράβευσε με το διεθνές βραβείο 2006 τον καθηγητή Δημήτρη Νανόπουλο, ακαδημαϊκό, διακεκρι-

μένο καθηγητή Φυσικής - Έδρα Mitchell/Heep Φυσικής Υψηλών Ενεργειών, Πανεπιστήμιο Texas A&M, ΗΠΑ, του οποίου η αξία αναγνωρίστηκε πριν από μια δεκαετία



από τον Τζορτζ Φιντίας Μίτσελ, έναν από τους πλουσιότερους πετρελαιοπαραγωγούς του Τέξας και μετανάστη πρώτης γενιάς από την Ελλάδα, ο οποίος προικοδότησε μια έδρα για τον Δημήτρη Νανόπουλο στο Πανεπιστήμιο ASM του Τέξας.

Το κάθε βραβείο συνοδεύτηκε από χρηματικό έπαθλο 200.000 δολ. ΗΠΑ. ©



 **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



» ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Εκδόσεις Κριτήριον

Εκδοτική & Συμβουλευτική σε συνεργασία
με το αμερικανικό ινστιτούτο
μάντζμεντ Alexander Hamilton

Πρόκειται για μια νέα έκδοση, η οποία καλύπτει όλο το φάσμα ανάπτυξης προβλέψεων σε μια σύγχρονη επιχείρηση, εστιάζοντας ιδιαίτερα:

- Στους συσχετισμούς των οικονομικών μεγεθών (μακροοικονομικών και μικροοικονομικών) με στόχο τη μεγαλύτερη ακρίβεια.
- Στις δόκιμες και εφαρμόσιμες μεθόδους προβλέψεων.
- Στα κριτήρια επιλογής της τελικής μεθόδου ανά είδος επιχείρησης.
- Στη διάχυση των αποτελεσμάτων της πρόβλεψης σε όλες τις λειτουργίες της επιχείρησης και τη μορφοποίηση επιμέρους προβλέψεων και αντίστροφα.
- Στην αξιοποίηση των προβλέψεων με τη δημιουργία περιβάλλοντος τεκμηρίωσης για τη λήψη αποφάσεων.
- Στη σύνταξη έκθεσης προβλέψεων.

Πρόκειται για ένα πολύ χρήσιμο βοήθημα-εργαλείο άμεσης εφαρμογής, δεδομένου ότι συνοδεύεται και από τις υπηρεσίες μελών της ΚΡΙΤΗΡΙΟΝ, όπου από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.kritirion.gr ο αναγνώστης μπορεί να «κατεβάσει» στον υπολογιστή του ογδόντα φύλλα εργασίας MS Excel με όλους τους πίνακες, τις μεθόδους, τους τύπους υπολογισμών και τα διαγράμματα που περιέχονται στις «Επιχειρησιακές Προβλέψεις». Με αυτό τον τρόπο είναι σε θέση να αναπτύξει το σύστημα προβλέψεων που του αρμόζει καλύτερα, τροφοδοτώντας το με δεδομένα της επιχείρησής του. ☉



» Ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Πρόβλεψη για 4,5 εκατ. επιβάτες
μέχρι το 2010

Ανοδική πορεία ως προς τη ζήτηση και τις πωλήσεις παρουσιάζει ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, ενώ εξαιρετικά αισιόδοξες είναι οι προβλέψεις και για το προσεχές μέλλον.

Σύμφωνα με τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κρουαζιέρων (European Cruise Council) και με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της ετήσιας εκδήλωσης «Seatrade Med Cruise & Ferry Convention», που φέτος πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στη Νάπολη της Ιταλίας, ο κλάδος θα παρουσιάζει διαρκώς αισιόδοξα αποτελέσματα.

Όπως ανέφερε ο Gianni Onorato, διευθυντής της Costa Crociere, την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρων στην Ευρώπη αποδεικνύει ο αριθμός των επιβατών, οι οποίοι από 2.672.000 άτομα το 2003 έφτασαν τα 3.213.000 άτομα το 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 13%.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της βιομηχανίας, ο αριθμός των επιβατών μέχρι το 2010 θα ανέλθει στα 4,5 εκατομμύρια, σημειώνοντας 17% αύξηση.

Στις κύριες δυτικοευρωπαϊκές χώρες ο τζίρος από τα πακέτα διακοπών το 2005 ήταν 48,15 δισ. ευρώ (+4,1% περισσότερος από τον προηγούμενο χρόνο), από τον οποίο το 8,4% ήταν από τις κρουαζιέρες.

Οι χώρες στις οποίες οι κρουαζιέρες απέφεραν σημαντικά οικονομικά οφέλη είναι το Ηνωμένο Βασίλειο (18% από το συνολικό τζίρο της τουριστικής αγοράς), η Ιταλία (12,1%) και η Ισπανία (10,4%).

Τα οικονομικά οφέλη που αποκόμισε η βιομηχανία της κρουαζιέρας από το 2004 έως το

2005 αυξήθηκαν κατά 13,1%, ενώ το μερίδιο της κρουαζιέρας στο συνολικό τουριστικό πακέτο ήταν περίπου 4,1%.

Ενας από τους πιο σημαντικούς «παίκτες» που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο είναι η Costa Crociere, κορυφαία εταιρεία στη Γηραιά Ήπειρο και τη Νότιο Αμερική.

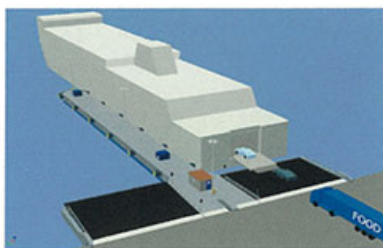
Από το 2000 έως το 2005 η ιταλική εταιρεία τριπλασίασε τις πωλήσεις της και τον αριθμό των επιβατών της (867.000 το 2005) και σύμφωνα με τις προβλέψεις αναμένεται να ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο επιβάτες το 2007.

Η Costa Crociere ήταν η πρώτη εταιρεία που πρόσφερε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Κατά το 2006 η εταιρεία θα πραγματοποιήσει συνολικά 276 κρουαζιέρες στη Μεσόγειο με τα 11 πλοία του στόλου της, τα οποία χρησιμοποιούν 13 λιμάνια για επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών. Επίσης μία από τις σημαντικές κινήσεις της Costa Crociere το 2006 ήταν η εφαρμογή του προγράμματος κρουαζιέρων στην Ασία.

Το χειμώνα 2006 - 2007 θα υπάρχουν νέες αναχωρήσεις 7ήμερων κρουαζιέρων από το Ντουμπάι με το πλοίο Costa Classica, ενώ το ίδιο διάστημα θα πραγματοποιήσει και κρουαζιέρες στην Άπω Ανατολή με αναχωρήσεις από τη Σιγκαπούρη με το πλοίο Costa Marina. Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα περιλαμβάνει 5 κρουαζιέρες διάρκειας από 11 έως 15 ημέρες με αναχώρηση από τη Σιγκαπούρη και προσεγγίσεις σε Ινδία, Χονγκ Κονγκ, Βιετνάμ, Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Μπουρνέι και Ινδονησία.

Γενικός αντιπρόσωπος της Costa Crociere στην Ελλάδα είναι το γραφείο Travelway. ☉

Seamark and MacGREGOR link Shore-to-Ship



- Πλωτές Λιμενικές Ευκολίες
- Πλωτοί Σταθμοί Αυτοκινήτων (Acte-Park)
- Πλατφόρμες Απο-Επιβίβασης & Φορτο-Εκφόρτωσης
- Φυσούνες Επιβατών Λιμένων
- Ράμπες Πρόσβασης
- Συστήματα Αυτόματης Πρόσδεσης

Acte-Link

85, Posidonos Ave., GR-166 74 Glyfada
Athens, Greece, Tel +30[210] 898 5999
Fax +30[210] 894 5215, info@seamark.gr

Έχει η παραλία της Πόλης σας πρόβλημα parking...?



Οι πλωτοί σταθμοί Acte-Park είναι η απάντηση...

Με βύθισμα μικρότερο από 1 μέτρο, χαμηλό προφίλ λιγότερο από 6.9m για 3 επίπεδα, και αισθητική που δίνει με το ύψος κάθε πόλης, οι πλωτοί σταθμοί Acte-Park πάνε κυριολεκτικά παντού, μετατρέποντας ξεχασμένες γωνιές των ακτών σε χώρους σταθμεύσεως και παροχής πολλαπλών υπηρεσιών. Πλήρως πιστοποιημένοι από τους διεθνείς Νηογνώμονες σαν πλοία ειδικής χρήσεως, χωρίς περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μπορούν να μετακινηθούν σε διάφορες τοποθεσίες έχοντας πλήρη αυτονομία παροχών.

Η περιμετρική τους προβολή επιτρέπει την προσέγγιση άλλων σκαφών σε βαθύτερα νερά, και σε συνδυασμό με επιβατικό σταθμό και χώρους αναμονής & αναψυχής, που διαμορφώνονται στα καταστρώματά τους, αποτελούν ιδανικούς σταθμούς P&R παράκτιας αστικής συγκοινωνίας. Σχεδιάζονται και ναυπηγούνται από την Seamark και το διεθνή Όμιλο MacGREGOR και καλύπτονται από ασφάλεια αστικής ευθύνης και πλήρες service σε όλο τον κόσμο.

Ο πρώτος σταθμός του είδους είναι σε άψογη λειτουργία στο Gothenburg Σουηδίας ήδη από το 1991.

Η Acte-Park International αναλαμβάνει την λειτουργία με αυτοχρηματοδότηση. Η πόλη σας ή το λιμάνι σας αποκτά υπηρεσίες και εισόδημα σε χρόνο ρεκόρ.

Πλωτοί Σταθμοί Αυτοκινήτων από το 1991
Ένα προϊόν Seamark και του Ομίλου MacGREGOR

Acte-Park®
Floating Car Stations

Acte-Park International Sweden - Greece - Turkey - UK - USA
85, Posidonos Ave., GR-166 74 Glyfada, Athens, Greece
Tel +30[210] 898 5999, Fax +30[210] 894 5215, info@seamark.gr