

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 106 • 01/2008 www.n-c.gr

6€



» Οι Έλληνες στο επίκεντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας

» Ετήσια ανασκόπηση ναυλαγοράς

» Άρης Σπηλιωτόπουλος
Ο τουρισμός είναι ένδειξη πολιτισμού

• Αγοραπωλησίες
Ελλήνων εφοπλιστών

• Ναυπηγικές
παραγγελίες

• Οι προσωπικότητες
του 2007



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI -
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MET
TURBOCHARGERS

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB

ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER

TURBOMED
TOTAL TURBINE SERVICES

YIANNIS PARASKEVOPOULOS ABEE
VI.PAS (Industrial Park of Schisto) Str. 1 & 2, Block 2, 18863 Perama, Greece
Tel.: +30 210 4000111, Fax: +30 210 4000225, +30 693210060, +30 6947008960
e-mail: turbomed@otenet.gr

www.turbomed.gr

intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits

... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

Intersleek[®] 900 is a new patented fluoropolymer foul release coating for all vessels above 10 knots. Exceptionally smooth with excellent foul release capabilities and good resistance to mechanical damage, Intersleek[®] 900 can improve your profits through a 6% reduction in your annual fuel bill and enhance your environmental profile.

To find out more visit:

[www.international-marine.com/
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

* Depending on application and in service conditions

 **International[®]**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

Operating more than 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

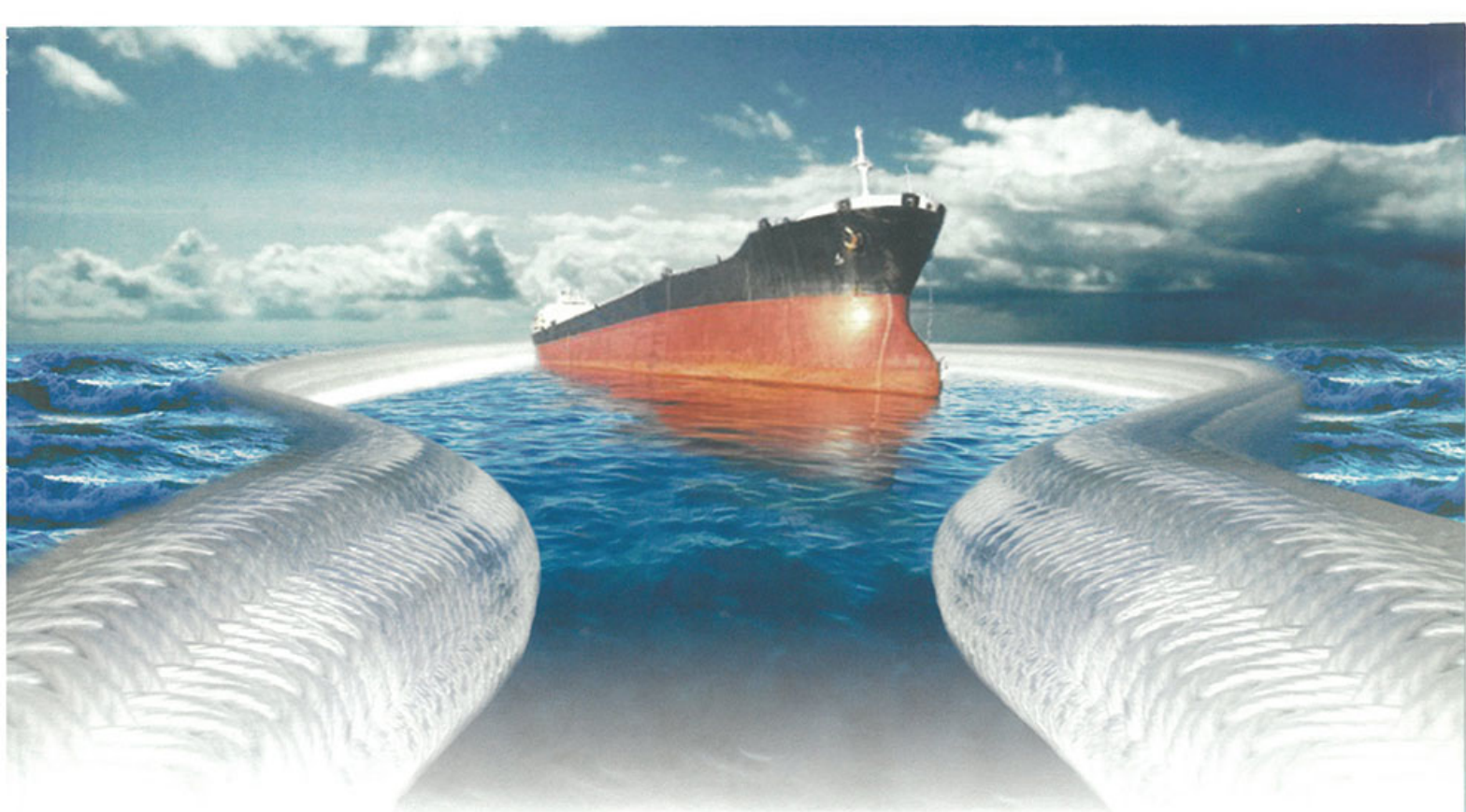
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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.



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



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@generalurbos.com
generalurbos@ath.forthnet.gr

www.generalurbos.com



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μισούλη 69, 18537 Πειραιάς

T 0030 210 455 8000 - Φ 0030 210 455 8010 - crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Ναυτικά Χρονικά

τεύχος 106 / Ιανουάριος 2008

Κωδικός: 1449

Editorial ΣΕΛ. [08]

Οι Πρωταγωνιστές του 2007:

Οι προσωπικότητες που απασχόλησαν
τα ΜΜΕ ΣΕΛ. [12]

Αγοραπωλησίες Ελλήνων εφοπλιστών

Του Τάκη Ευστρατίου ΣΕΛ. [18]

Οι ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες (2007):

Μια προσωρινή θεώρηση

Του Γεωργίου Μπάνου ΣΕΛ. [28]

Οι επενδύσεις των εφοπλιστών στη στεριά

Της Μαργαρίτας Πουρνάρα ΣΕΛ. [32]

Λάθος η προτεινόμενη ένταξη
της ναυτιλίας στο σύστημα εμπορίου
εκπομπών CO₂ της Ε.Ε.

Του Επαμεινώνδα Εμπειρικού ΣΕΛ. [34]

Συνέντευξη

Η πολιτική δεν είναι επίδειξη δύναμης



και τυφλή εφάρ-
μογή πολιτικών.
Είναι συναίνεση
Συνέντευξη
του υπουργού
Τουριστικής
Ανάπτυξης
Άρη
Σπηλιωτόπουλου
ΣΕΛ. [36]

Ναυτιλία 2007:

Οι βάσεις της ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής



Της Ρόδης Κράτσα ΣΕΛ. [46]

Ανάπτυξη των θαλασσίων διαδρόμων

Του Γεωργίου Βλάχου ΣΕΛ. [50]

Κύριε Υπουργέ:

Ας πατάσουμε τη γραφειοκρατία
στους κόλπους του ΥΕΝ

Του Θεόδωρου Κεφαλονίτη ΣΕΛ. [52]



Πέντε σημαντικά γεγονότα του 2007

Του Χαρίλαου Ψαραύτη ΣΕΛ. [54]



Φωτο εξωφύλλου ΑΦΟΙ ΠΑΤΕΡΑΚΗ

Τα ναυάγια των «Diamonds»
και άλλα γεγονότα του 2007

Του Γεωργίου Γκοτζαμάνη ΣΕΛ. [56]

Πειραικό ψυχγράφημα

Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [58]

Θέσεις και προτάσεις:

Οι σημαντικότερες απόψεις
προσώπων της ελληνικής πλοιοκτησίας
ΣΕΛ. [60]

Ανασκόπηση της ναυλαγοράς
ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων

Του Γιώργου Μπιτσάκη ΣΕΛ. [70]



Ανασκόπηση της LPG αγοράς

Του Χρίστου Τριανταφυλλίδη ΣΕΛ. [86]

Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Του Μιχαήλ Μαλέρμπα ΣΕΛ. [90]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [98]



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,

Άλκη Κορρέ, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρ. Καπάντας

Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσάκου

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 60 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 70 €

Χώρες Ε.Ε.: 120 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 140 €

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 αναπαραχθεί,
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς
την προηγούμενη έγγραφη άδεια
των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



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


STRATOS


inmarsat


NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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

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

Έτη Αισιοδοξίας

*Ποια γεγονότα θα απασχολήσουν
θεματολογικά τη ναυτιλιακή οικογένεια
από τις πένες των δημοσιογράφων
τους ακόλουθους μήνες*

Η χρονική περίοδος που διανύουμε υπήρξε για τους συντάκτες της ναυτιλίας, από άποψη δημοσιογραφικής ενημέρωσης και κάλυψης γεγονότων, εξαιρετικά ενδιαφέρουσα, κρίσιμη και ανατρεπτική. Στη δεκαετή εμπειρία μας από τη β' έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», πιστεύουμε ότι τα γεγονότα που εξελίσσονται στο χώρο της ναυτιλιακής επικαιρότητας ποτέ δεν ήταν τόσο πολυάριθμα, αναπάντεχα, σημαντικά και συνεχόμενα.

Εντούτοις, επικρατεί σε όλους ένα πνεύμα αισιοδοξίας, μια ελπίδα για σοβαρή και υπεύθυνη αντιμετώπιση των θεμάτων που απασχολούν το σύνολο της ναυτικής οικογένειας εντός και εκτός Ελλάδος. Αισιοδοξούμε, διότι η εμπορική και βιομηχανική δραστηριότητα στην Άπω Ανατολή δεν φαίνεται να περιορίζεται (ακόμα). Οι θαλάσσιες οδοί αποτελούν έναν αναπόσπαστο και σημαντικότερο συνδετικό κρίκο στην αλυσίδα της εξάπλωσης των οικονομιών τους.

Αισιοδοξούμε, διότι για πρώτη φορά Έλληνες ηγούνται όλων των σημαντικών Ενώσεων, Συνομοσπονδιών και Ομάδων Εργασίας για θέματα ναυτιλίας. Επιπλέον οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνειδητοποιούν ότι είναι καιρός για διεθνή πολιτική δράση.

Αισιοδοξούμε, διότι υπάρχει πλέον μια διεθνής ανάγκη για εξεύρεση ικανών αξιωματικών Ε.Ν.. Και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση η καθεύρωση της Πανευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας μετά από υπερψήφιση της πρότασης της αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Ρόδης Κράτσα.

Αισιοδοξούμε για την αντίδραση της ναυτιλιακής κοινότητας στην Μπλε Βίβλο του κ. Borg. Η θέση του ICS/ ISF (διά «χειρός» Σπύρου Πολέμη) καθιστά σαφές το πλαίσιο λειτουργίας των κοινοτικών οργάνων, των επιδιώξεών τους, αλλά και των αμφιβολιών της ναυτιλιακής οικογένειας.

Αισιοδοξούμε, διότι τα μέτρα Κεφαλογιάννη ήταν φιλόδοξα αλλά και ρεαλιστικά. Άσχετα με τα αποτελέσματα των μέτρων για το εθνικό ημερολόγιο, ως πολιτική κίνηση ήταν ορθή. Οι νυν υπουργοί έχουν πλέον ΜΟΝΟ να ασχοληθούν με τη γραφειοκρατία, τη διαφάνεια στους κόλπους

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

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.

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

του YEN, αλλά και με την πολυ-ταλαιπωρημένη ναυτική εκπαίδευση (έχουν άραγε επισκεφθεί κάποια από τις ΑΕΝ στην τετράμηνη θητεία τους;). Ακόμη δεν τους βλέπουμε και πολύ δραστήριους σε κρίσιμους τομείς, για να δούμε τους επόμενους μήνες...

Αισιοδοξούμε για την εγρήγορση του ελληνικού εφοπλισμού σε κλάδους της ναυτιλίας που παλαιότερα δεν είχαν «ενδιαφέρον». Containers, LPGs, LNGs... Οι Έλληνες εισέρχονται σε νέους και δύσκολους χώρους με διεθνή ανταγωνισμό.

Αισιοδοξούμε, επίσης, για τις επενδύσεις του εφοπλισμού στην Ελλάδα. Μόνο από πατριωτισμό γίνονται, ας μη γελιόμαστε. Η Ελλάδα δεν αγαπά τους επενδυτές της... Το αντιληφθήκαμε σχετικά πρόσφατα με την υπόθεση του «Sea Diamond».

Μας ανησυχούν, παράλληλα, και ορισμένα γεγονότα τα οποία θα μας απασχολήσουν αρθρογραφικά μάλλον έντονα τα επόμενα έτη:

Η περιβαλλοντολογική «ευαισθησία» της Ε.Ε., που «βλέπει» ως εχθρό την πολιτικά «αδύναμη» ναυτιλία της. Το άρθρο - άποψη του προέδρου του Committee κ. Επαμεινώνδα Εμπειρίκου συνοψίζει τις ανησυχίες όλων μας.

Μας ανησυχεί το μέλλον των P & I Clubs. Ή στραβός είναι ο γιαλός ή στραβά αρμενίζουμε...

Μακροπρόθεσμα θεματολογικά μάς προβληματίζουν **οι υπερμεγέθεις παραγγελίες νεότευκτων** πλοίων από εταιρείες με μικρή εμπειρία σε δύσκολες «εποχές». Όπως επίσης και η **υπερ-γιγάντωση των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών**. Η ναυτιλία χρειάζεται ευελιξία.

Μας ανησυχεί το μέλλον της μακροοικονομικής πολιτικής στη Δύση. Μας επηρεάζει όλους, και πιο πολύ τις επόμενες γενιές, τις οποίες οφείλουμε να προστατεύσουμε. Ο υπερδανεισμός των εταιρειών και καταναλωτών δημιουργεί ήδη στρεβλώσεις και κραδασμούς. Οι αναλυτές μιλούν με ανησυχία και δυσοίωνα διάθεση...

Μας περιμένει μια χρονιά γεμάτη δράσεις και εξελίξεις.

Στην επιχειρηματική κοινότητα, εκπλήξεις δεν υπάρχουν όταν έχουν γίνει συστηματικές αναλύσεις και προβλέψεις του χώρου δράσης ενός κλάδου της οικονομίας. Παρά την απρόβλεπτη «συμπεριφορά» της βιομηχανίας της ναυτιλίας και της ευαίσθητης «φύσης» της, για πρώτη φορά, η επιστημονική κατάρτιση, η σύνθετη εμπειρία και η προνοητικότητα των σημερινών παραγόντων και των στελεχών της μπορούν να προδικάσουν ότι όλες οι «εκπλήξεις» που μας περιμένουν θα είναι πλέον μάλλον αναμενόμενες.

Ηλίας Μπίσιας



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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

Οι Πρωταγωνιστές

Ευθύμιος Μητρόπουλος

Επανεξελέγη στη θέση του γενικού γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, συνεχίζοντας μια θητεία που ξεκίνησε το 2004.

Πρωταρχικοί στόχοι της δεύτερης θητείας του κ. Μητρόπουλου είναι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η ασφαλής ναυσιπλοΐα και η υιοθέτηση από περισσότερα κράτη του IMO του Εθελοντικού Σχεδίου Ελέγχου, το οποίο αποσκοπεί σε μέτρα ελέγχου ασφαλούς ναυσιπλοΐας σε εθελοντική βάση.



Μανώλης Κεφαλογιάννης

Υπήρξε δραστήριος και επιτυχής ως προς τις πολιτικές επιλογές που υιοθέτησε στην υπουργική θητεία του, κυρίως για τα μέτρα ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας.

Τα μέτρα αυτά, που ήταν χρόνια αιτήματα της ελληνικής πλοιοκτησίας, έτυχαν άμεσης ανταπόκρισης, τουλάχιστον από τους πλοιοκτήτες που παραδοσιακά στηρίζουν το ελληνικό νηολόγιο.

Κωστής Χατζηδάκης

Βρίσκεται στο προσκήνιο της πολιτικής ζωής δεκαεπτά και πλέον χρόνια. Μετά την επιτυχή πορεία του ως ευρωβουλευτή ηγείται του υπουργείου Μεταφορών, αναλαμβάνοντας τις κρίσιμες διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη μελλοντική πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Στο στόχαστρο της αντιπολίτευσης και των ΜΜΕ ο κ. Χατζηδάκης καλείται να αντιμετωπίσει τα προβλήματα ενός εξαιρετικά πολυτάραχου υπουργείου.



Φάνη Πάλλη Πετραλιά - Σοφία Κаланτζάκου

Σε αντίθεση με το γενικότερο πολιτικό κλίμα, όπου το γυναικείο φύλλο δεν εκπροσωπείται επαρκώς στα κέντρα εξουσίας, ο πρωθυπουργός επέλεξε μία αμιγώς γυναικεία παρουσία στο υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας. Υπουργός και υφυπουργός καλούνται να προτείνουν και να επιφέρουν λύσεις στα σύνθετα ζητήματα του υπουργείου προχωρώντας αποφασιστικά αλλά και με βελτιωμένες προτάσεις στις μεταρρυθμίσεις.



του 2007 Οι προσωπικότητες που απασχόλησαν τα ΜΜΕ



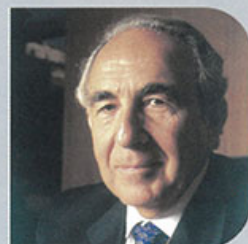
Οι άνθρωποι της HELMEPA

Η οργάνωση με το πλούσιο κοινωνικό και εθελοντικό έργο γιόρτασε τα 25 χρόνια δράσης της. Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος - Helmera ιδρύθηκε πριν από 25 χρόνια με πρωτοβουλία του αείμνηστου εφοπλιστή Γιώργου Λιβανού με τη συμμετοχή όλων των ανθρώπων της θάλασσας, πλοιοκτητών και ναυτικών. Ανάμεσα στις προσωπικότητες που ξεχωρίζουν σε αυτά τα 25 χρόνια οραμάτων, είναι ο επίτιμος, τέταρτος πρόεδρος της Helmera, καπετάν Βασίλης Κωνσταντάκουλος, ο οποίος πέρα από την υποστήριξη του στην Παιδική Helmera προσωποποίησε με την παρουσία του την εθελοντική δέσμευση «από πλοιοκτήτη μέχρι τελευταίο ναύτη», και ο γενικός διευθυντής Δημήτρης Μητσάτσος, του οποίου η διαρκής παρουσία συντελεί σε όλες τις δραστηριότητες της εθελοντικής οργάνωσης.



Σπύρος Πολέμης

Η θέση του, όπως διατυπώθηκε στην επιστολή του προς τον επίτροπο Barrot σχετικά με το μέλλον της Μπλε Βίβλου, ήταν η πλέον ενδιαφέρουσα και εμπεριστατωμένη. Η άποψή του χρήζει ιδιαίτερης μελέτης και εποικοδομητικού προβληματισμού για τις επιθυμίες και σκοπιμότητες της Ε.Ε. στα επίκαιρα θέματα της θαλάσσιας πολιτικής.



Νίκος Φιστές

Εξελέγη πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko), ενδυναμώνοντας ακόμα περισσότερο την κυρίαρχη θέση της Ελλάδας στους φορείς της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Συμεών Παληός

Ηγείται μιας παραδοσιακής ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας που δραστηριοποιείται πάνω από 38 χρόνια στην ποντοπόρο ναυτιλία. Η Diana Shipping συνεχίζει τη ρότα της στον 21ο αιώνα με νέες δυναμικές, σύγχρονες αντιλήψεις και διεθνείς προσανατολισμούς.



Οι Πρωταγωνιστές

Ρόδη Κράτσα

Η πρότασή της για την καθιέρωση της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας έγινε αποδεκτή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ύστερα από αυτή τη σημαντική επιτυχία, η ευρωβουλευτής τόνισε στα «Ν.Χ.» ότι ο εορτασμός της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας έχει εξαιρετική σημασία για την Ε.Ε., αφού προβάλλει και προωθεί την ευρωπαϊκή ναυτιλία προσθέτοντας σημαντική αξία για τις νησιωτικές και ναυτικές χώρες όπως η Ελλάδα.



Γιάννης Χαλάς - Ευάγγελος Κούζιλος

Χωρίζουν οι δρόμοι των δύο προσώπων που εκπροσωπούν σημαντικές ενώσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού κ. Ευάγγελος Κούζιλος, έπειτα από δύο τετραετίες με σημαντικές κατακτήσεις χρόνιων αιτημάτων των πλοιάρχων Ε.Ν., αποχωρεί από την προεδρία αφήνοντας τις καλύτερες των εντυπώσεων. Σε τροχιά αντίθετη, ο γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας επανεξελέγη για τέταρτη συνεχόμενη θητεία στο ύπατο αξίωμα του γενικού γραμματέα της Ομοσπονδίας.



Πάνος Λασκαρίδης

Η εξαγορά του ποσοστού του Ομίλου Λασκαρίδη -26,4%- στη Minoan Lines και του 34,7% των μετοχών της Hellenic Sea Ways από τη Sea Star μέσω του Χ.Α. σηματοδότησε μια ιστορική εξέλιξη στο χώρο της ακτοπλοΐας. Η παραίτηση του κ. Πάνου Λασκαρίδη από τα διοικητικά συμβούλια των δύο ακτοπλοϊκών εταιρειών θα συζητείται για πολύ καιρό ακόμα. Από αυτή την τρίχρονη, περίπου, επένδυση στην ακτοπλοΐα ο Όμιλος Λασκαρίδη αποχώρησε με ένα κέρδος που υπολογίζεται στα επίπεδα των 70 εκατ. ευρώ.



Ανδρέας Βγενόπουλος

Ο δικηγόρος Ανδρέας Βγενόπουλος λέγεται ότι διαθέτει τη σπάνια ικανότητα, αφενός, να πείθει και να δημιουργεί σιγουριά σε επενδυτές με ισχυρή οικονομική επιφάνεια και, αφετέρου, να συγκεντρώνει σημαντικά επενδυτικά κεφάλαια. Τα φιλόδοξα σχέδια του ισχυρού άντρα του ομίλου της Marfin FG επεκτάθηκαν και στην ακτοπλοΐα, όταν απέκτησε το 54,083% της Attica Group και το 49,414% της Blue Star Ferries. Η δημιουργία των ταχύτατων, νέων επενδυτικών σχημάτων διαμόρφωσε ραγδαίες εξελίξεις, που θα επηρεάσουν το σύνολο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας μας.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the* **21st** *century*



Η είσοδος στο 2007 είχε γίνει με το σχολίο μας ό-
τι «ούτε η εορταστική χαλάρωση ήταν ικανή να
αναχαιτίσει τη ναυλαγορά χύδην, τις τελευταί-
ες εβδομάδες. Ενισχύεται έτσι η εκτίμηση ότι, αφού η ε-
πιβράδυνση στον ανεπτυγμένο κόσμο είναι ήπια και ο
αναπτυσσόμενος επιταχύνει, η αύξηση του εμπορίου
ξηρού φορτίου παραμένει ικανή να απορροφά την κατά
5% ετήσια αύξηση του τονάζ και να συντηρεί το υψηλό
επίπεδο ισορροπίας της ναυλαγοράς».

Αν και η πρόβλεψη «απέτυχε» ως προς το ότι η ναυλα-
γορά δεν συντηρήθηκε αλλά ανέβηκε σε νέα ρεκόρ μέ-
σα στο 2007, η παραπάνω παράγραφος θα μπορούσε
κάλλιστα να είχε γραφτεί και τον εφετινό Ιανουάριο. Γι'
αυτό, έχει αξία το τι μεσολάβησε στο οικονομικό περι-
βάλλον της ναυτιλίας το περασμένο δωδεκάμηνο, που
οδήγησε στη θετική πορεία των αγορών ως πρόκριμα
για το τι μπορούμε να περιμένουμε μέσα στο 2008.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Του **Ι Τάκη Ευστρατίου Ι**, Αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A.

Από τον Ιανουάριο ήδη επισημαίναμε για τη χρονιά ότι «η καλή μέρα από
το πρωί φαίνεται». Πριν καλά καλά οι μαζικές ναυπηγήσεις απορροφηθούν
από το κινεζικό εμπόριο, προκύπτει η ινδική ανάπτυξη για να κρατήσει
ανοικτή την ψαλίδα προσφοράς και ζήτησης τονάζ υπέρ της ζήτησης. Οι
αυξήσεις μισθών κατά 15%, η αύξηση της κατανάλωσης σε αυτοκίνητα με
ρυθμό 43%, κινητών κατά 6-8 εκατ./μήνα, οι ανακοινώσεις επενδύσεων
από αυτοκινητοβιομηχανίες, τη Vodafone κ.λπ. Η ανοδική πορεία της βιο-
μηχανικής παραγωγής με ρυθμό 15% και της οικονομικής ανάπτυξης με
10% έδωσε από νωρίς το σήμα για τη νέα πηγή αλματώδους αύξησης της
ζήτησης τονάζ. Οι συνεχείς αναβαθμίσεις από οργανισμούς αξιολόγησης
που ακολούθησαν τους επόμενους μήνες παγίωσαν το ρόλο της Ινδίας μέσα
στο 2007 ως νέας ατμομηχανής της παγκόσμιας οικονομίας και των μετα-
φορών.

Και ενώ από την αρχή του 2007 όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες έδειξαν ότι
εφέτος θα επιταχύνουν την ανάπτυξή τους, με την Κίνα να είναι στην πρω-
τοπορία, ανακοινώνοντας εννεαπλασιασμό του εμπορικού πλεονάσματος
Φεβρουαρίου, η κρίση των ακινήτων στις ΗΠΑ έδειξε τα δόντια της το Μάρ-
τιο και ανάγκασε τον Greenspan να δηλώνει ότι «η κρίση των ακινήτων και



κατά συνέπεια του τραπεζικού συστήματος δεν θα είναι εύκολη υπόθεση». Με το τέλος του πρώτου τριμήνου, όλοι οι δείκτες κατανάλωσης επένδυσης κ.λπ. και πέραν των σχετικών με την οικοδομή δεικτών έδειξαν πόσο τραυματισμένη θα πορευόταν εφέτος η αμερικανική οικονομία. Από την άλλη, όμως, η ανάκαμψη της ναυλαγοράς από μια καθοδική κύμανση του α' τριμήνου και ειδικότερα η έξαρση προσφοράς μακροχρόνιων ναυλοσυμφώνων με ανερχόμενους ναύλους που φανέρωναν προσδοκίες μεγαλύτερης ανόδου της spot αγοράς, απέδειξε άλλη μία φορά την παλαιά εκτίμησή μας πως η ναυλαγορά επηρεάζεται ανοδικά περισσότερο από τις αναπτυσσόμενες χώρες, παρά καθοδικά από τις ανεπτυγμένες.

Με την είσοδό του ο Απρίλιος έφερε μεν στην επιφάνεια όλους τους δείκτες οικονομικής επιβράδυνσης των ανεπτυγμένων χωρών α' τριμήνου, αν και ήπιους για Ευρώπη για Ιαπωνία, απέναντι σε δείκτες νέας επιτάχυνσης Κίνας και Ινδίας. Η παράλληλη νέα επιτάχυνση της ναυλαγοράς που διατηρήθηκε σε όλο το β' τρίμηνο, επιβεβαίωσε για δεύτερη φορά σε ένα εξάμηνο το παραπάνω συμπέρασμα ότι η κρίση στις ανεπτυγμένες χώρες δεν μπορεί πλέον να ρίξει τη ναυλαγορά όπως στο παρελθόν, γιατί τη συγκρατούν και την ανεβάζουν μόνες τους οι αναπτυσσόμενες χώρες.

Αιτία όπως έχουμε υποδείξει από παλαιά, η πτώση της συμμετοχής των ανεπτυγμένων σε ποσοστό κάτω του 50% της παγκόσμιας ανάπτυξης. Εν τω μεταξύ, η

εισροή κεφαλαίων στην Ινδία που ακολούθησε τα καλά νέα α' τριμήνου και ο θρίαμβος των γερμανικών και ιαπωνικών εξαγωγών στην Ασία που κράτησαν ζωντανές τις δύο αυτές οικονομίες από τις συνέπειες της αμερικανικής κρίσης των ακινήτων, τροφοδότησαν το παγκόσμιο εμπόριο, που όπως υπολόγισε ο ΠΟΕ, δεν θα έπεφτε σε αύξηση κάτω του 6%. Μια τέτοια αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου πάντα λέγαμε ότι αρκεί για να συντηρεί το επίπεδο της ναυλαγοράς. Η ναυλαγορά όμως δεν συντηρήθηκε απλά, αλλά πετούσε κυριολεκτικά. Τότε έρχεται το Μάιο η εξήγηση από τους αναλυτές Global Insight, που υπολόγισαν ότι το παγκόσμιο εμπόριο κινείται με αυξητικό ρυθμό 9,2%, όσο δηλαδή και το 2004. Πράγματι, δεν μπορούσε να συμβαίνει κάτι άλλο αφού κατέφθαναν συνεχώς δείκτες επιταχυνόμενης οικονομικής ανάπτυξης από όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες, που διήρκεσαν μέχρι το τέλος του έτους. Την ίδια εποχή που διατηρούνται αμετάβλητα τα επιτόκια σε ΗΠΑ, Ε.Ε. και Ιαπωνία, αρχίζει η αντίστροφη μέτρηση για μειώσεις, αφού φάνηκε πόσο σοβαρό είναι το ενδεχόμενο ύφεσης στις ανεπτυγμένες που έπρεπε να αντιμετωπισθεί.

Η φυσιολογική εξισορροπητική διόρθωση της ναυλαγοράς το Μάιο εντάθηκε ακριβώς από τις επιφυλάξεις του εμπορίου για τις συνέπειες της άγνωσης ακόμα έκτασης των ζημιών των subprime. Οι ειδήσεις όμως από άλλα μέτωπα ευνοούσαν τις προοπτικές της ανάπτυξης του εμπορίου και της ναυλαγοράς. Οι εξαγορές και συγχωνεύσεις παγκοσμίως παρουσίαζαν αύξηση 60%, οι άμεσες ξένες επεν-



δύσεις στην Ινδία εκκινούν με ρυθμό \$ 30 δισ. ετησίως από \$ 5-6 δισ. τα προηγούμενα χρόνια, οι εισροές συναλλάγματος στη Ρωσία έφθαναν σε ετήσιο ρυθμό \$ 150 δισ., η δε αύξηση του εμπορικού πλεονάσματος της Κίνας έκανε τη Standard Chartered να μιλάει για \$ 400 δισ. ετήσιο πλεόνασμα από... 249 πέρυσι.

Η Ινδονησία εκπλήσσει με ρυθμό ανάπτυξης 6% αλλά και με ταυτόχρονη δημοσιονομική εξυγίανση, η δε Βραζιλία αναβαθμίζεται συνεχώς από τους οργανισμούς αξιολόγησης. Όλοι πλην ΗΠΑ δουλεύουν για τις μεταφορές και τη ναυτιλία, αλλά ευτυχώς οι ΗΠΑ αντιπροσώπευαν πλέον, όπως υπολογίζαμε, μόνο το 20% της παγκόσμιας ανάπτυξης.

Έτσι νομοτελειακά κάτω από τις παραπάνω ευνοϊκές επιδράσεις αρχίζει περί τα μέσα Ιουνίου να πνέει ένας ούριος άνεμος για τη ναυλαγορά.

Παρά τις πρώτες ζημιές στο πιστωτικό σύστημα των ανεπτυγμένων από την αγορά subprime και το σταδιακό πάγωμα οικονομικών δεικτών σε Ε.Ε. αλλά όχι τόσο στην Ιαπωνία, το β' εξάμηνο αρχίζει με διακυμάνσεις της ναυλαγοράς χωρίς καθοδική δυναμική. Μπορούσε πλέον να υπολογισθεί ότι η παγκόσμια ανάπτυξη δεν θα μειωνόταν όλο το χρόνο περισσότερο από 0,4-0,6%, κάτι που δεν ήταν απειλή για τη ναυλαγορά, αφού η πτώση θα προερχόταν από τη Δύση, δηλαδή από οικονομίες υπηρεσιών, ενώ οι οικονομίες βιομηχανικής παραγωγής και συνεπώς εντάσεις πρώτων υλών και ενέργειας και άρα ζήτησης μεταφορικού έργου απογειώνονταν.

Το δεύτερο εξάμηνο μήπε με μεικτά μηνύματα για τη δυνατότητα της αμερικανικής οικονομίας να ξεπεράσει την κρίση των ακινήτων, η έκταση της οποίας ήταν ακόμα τελείως άγνωστη. Τουλάχιστον όμως οι κεντρικές τράπεζες έδειξαν ότι αντιλαμβάνονται το πρόβλημα και έδωσαν δείγματα μετριοπαθούς επιτοκιακής πολιτικής. Παράλληλα, όμως, οι αναπτυσσόμενες έδειξαν τη σταθερά αντίθετη πορεία τους που έμελλε να αντισταθμίσει την επιδείνωση της κρίσης των subprime στις ανεπτυγμένες. Η φρενίτιδα χρονοναυλώσεων bulkers των Κινέζων έδειξε ότι η πορεία της παραγωγής χάλυβα και άρα της ανάπτυξης είναι σχεδόν ανεξέλεγκτη.

Η Ρωσία έδωσε δείγματα τερματισμού της στείρας εξαγωγικής οικονομίας α' υλών και ενέργειας, κα-

θώς δημοσιοποιούνται επιδόσεις σε νανοτεχνολογία, αεροναυπηγική κ.λπ.

Η Βραζιλία αναβαθμίζεται συνεχώς από τους οργανισμούς αξιολόγησης και σχεδόν κάθε εβδομάδα μια πλειάδα αναπτυσσόμενων χωρών ανακοινώνει επιτάχυνση της ανάπτυξης.

Η Ινδία έδωσε τα πρώτα μηνύματα όχι απλής επιτάχυνσης αλλά... κινεζοποίησης με ρυθμούς ανάπτυξης άνω του 9%. Όλα αυτά έκαναν το ΔΝΤ να ξεγελαστεί και αναθεωρήσει προς τα επάνω τον παγκόσμιο ρυθμό ανάπτυξης στο 5,2% παρά την αμερικανική υποχώρηση.

Η καλή πορεία των εξαγωγών λόγω φθηνού δολαρίου και η χαμηλή ανεργία έδιναν την εντύπωση ότι το πρόβλημα της κρίσης των ακινήτων είναι ελεγχόμενο. Όταν άρχισαν όμως να ξεσκεπάζονται οι ζημιές των τραπεζών, τότε έγινε αντιληπτό ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θα περάσει δοκιμασία. Το φάσμα της μείωσης των εξαγωγών και συγχωνεύσεων στις ανεπτυγμένες χώρες, ως παράπλευρη απώλεια της πιστωτικής κρίσης, άρχισε να προβάλει απειλητικό. Ευτυχώς όμως τα μηνύματα για την πορεία των αναπτυσσόμενων έδωσαν αισιοδοξία ότι πάλι θα συνεχίσουν να αντισταθμίζουν τη ζημία. Μετά τις χαλβουργίες, τα επενδυτικά προγράμματα των μεταλλευτικών εταιρειών και ο οργανισμός χρονοναυλώσεων έδειξαν το Σεπτέμβριο ότι οι αναπτυσσόμενες οικονομίες διατηρούν και επαυξάνουν τους ρυθμούς τους, κρατώντας τα «μπόσικα» τόσο της παγκόσμιας ανάπτυξης όσο και της ναυλαγοράς, που ανέβαινε κάθετα.

Παρ' όλα αυτά, καθώς μπαίναμε στο τελευταίο τρίμηνο, και οι πιο αισιόδοξοι των αναλυτών έπεφταν στο άλλο άκρο της απαισιοδοξίας, προβλέποντας πτώση της παγκόσμιας ανάπτυξης στο 4% από της προ διμήνου πρόβλεψης 5,25%.

Το ότι τα πράγματα σοβάρευαν με τις ανεπτυγμένες οικονομίες φάνηκε όχι μόνο από το «μαλάκωμα» των αρτηριοσκληρωτικών κεντρικών τραπεζών, αλλά και από την ανησυχία του OPEC μήπως... χρεοκοπήσουν οι πελάτες του από το ακριβό πετρέλαιο που προστέθηκε στην κρίση των ακινήτων. Έτσι, προχώρησαν το Σεπτέμβριο στην πρώτη αύξηση της παραγωγής μέσα στο έτος με 500.000 βαρέλια, ορίζοντας έκτακτη σύνοδο στις 31/1/2008 για να εξετάσουν νέα αύξηση.

Στο μεταξύ, όσο χειροτέρευαν τα στοιχεία για την κρίση των subprime στις ΗΠΑ με ανακοίνωση κα-

Why gamble?

(When you can have guaranteed success)



- With a World-Wide Service, offering 24/7 service & support, through 500 strategically located Service Agents averaging more than 5000 calls per year ...
- With a Suppliers List containing over 30 internationally-recognised companies and products...
- With over 400 VDR systems sold & installed since 2002; and over 250 S-VDR since 2006...
- With more than 110 Flag Authorizations for PSA Activities, and over 1200 active terminals under ISP...
- With company values including "Increase Operational Efficiency", "Improve Quality of Services Rendered to Customers" and a strong company background...

... At SRH Marine Electronics, we prefer the safer side of the industry; especially for our customers' vessels and crew.

From AIS to VDR, and nearly everything in between, SRH Marine Electronics is your safest bet.

SRH Marine Electronics S.A.
17-19 Grivas Street
185 45 Piraeus, Greece

Tel. 210 4110260
Fax. 210 4177784
E-mail. info@srhmar.gr
Web. www.srhmar.com



τασχές των 244.000 ακινήτων μέχρι το Σεπτέμβριο του 2007, τόσο η ναυλαγορά ανέβαινε. Όσο τα στοιχεία έδειχναν ότι η κρίση μεταφέρεται σε Ε.Ε. και Ιαπωνία μέσω της μείωσης της τραπεζικής ρευστότητας και της αγοραστικής δύναμης των Αμερικανών καταναλωτών, τόσο ο αναπτυσσόμενος κόσμος ανακοίνωσε γρηγορότερους ρυθμούς.

Οι αριθμοί βέβαια και η ανάλυση δίνουν απαντήσεις, αλλά η εικόνα σοκάρει. Για παράδειγμα, όταν ανακοινώθηκε ότι μόνο η ανάπτυξη της Κίνας μπορεί να αντισταθμίσει την πτώση των ΗΠΑ, αφού την έχει ισοφαρίσει εφέτος για πρώτη φορά, αντιπροσωπεύοντας το 15% της παγκόσμιας ανάπτυξης, όσο δηλαδή και οι ΗΠΑ, γίνεται αντιληπτό γιατί αντέχει τόσο καλά η παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο. Όταν όμως αρχίζει να συζητείται τον Οκτώβριο για πρώτη φορά η πιθανή έκταση των τραπεζικών ζημιών από τα ακίνητα και να ταλαντεύονται οι υπολογισμοί μεταξύ \$ 100 και... \$ 500 δισ., τότε δικαίως χάνεται η ψυχραιμία. Πάλι όμως τα μεγέθη από τις αναπτυσσόμενες έδειξαν γιατί η παγκόσμια οικονομία ταλαντεύεται σεισμικά, αλλά δεν... πέφτει.

Η Ινδία ανακοινώνει αύξηση παραγωγής βιομηχανικού εξοπλισμού εφέτος κατά 30%, που δείχνει την έκταση των παραγωγικών επενδύσεων.

Η China Iron & Steel Association ανακοινώνει ότι η παραγωγή χάλυβα κινείται με τέτοιο ρυθμό ώστε για το 2008 η παραγωγή δεν θα είναι 460 εκατ. τόνοι όπως προβλέπονταν αλλά μεταξύ 510 και 560 εκατ. τόνων. Συγχρόνως ανακοινώνεται η σύσταση κολοσσιαίων ιδιωτικών και κρατικών κεφαλαίων για επενδύσεις στη Δύση, που σημαίνει στόχους διάσωσης από τις ζημιές των subprime όσο και ευκαιρίες κερδοφορίας για τους Κινέζους. Η παγκοσμιοποίηση σε όλο το μεγαλείο της, ώστε να προλαμβάνονται οι οικονομικές κρίσεις. Όση όμως επίδειξη ισχύος και να κάνει η ναυλαγορά, συμπεριφερόμενη «αυτόνομα» απέναντι στα προβλήματα του ανεπτυγμένου κόσμου, έχει και τα όριά της. Όχι μόνο οι συνέπειες της κρίσης των subprime που επιδεινώνεται και έφθασε τις 250.000 κατασχέσεις σπιτιών το μήνα, αλλά και ο πληθωρισμός από τις τιμές του πετρελαίου, των πρώτων υλών και των τροφίμων, φαίνεται να περιορίζουν προς το παρόν όχι τόσο το ύψος, όσο τη μεγαλύτερη άνοδο των ναυλών.

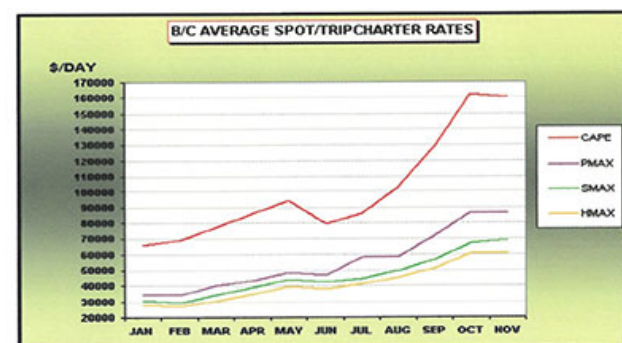
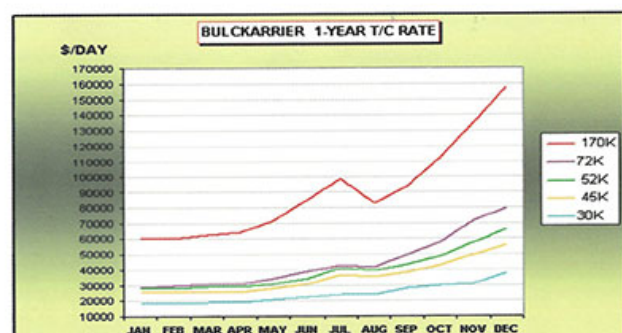
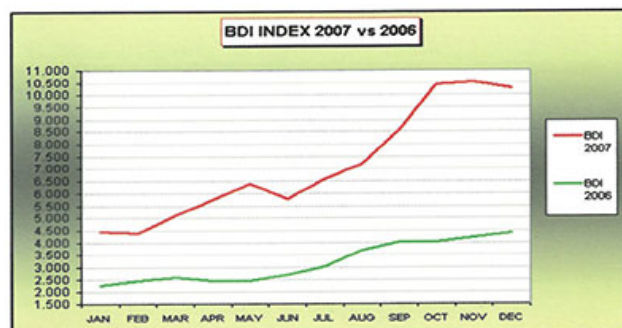
Η ανάπτυξη της Κίνας γ' τριμήνου με νέο ρυθμό ρεκόρ 11,9%, η πρόβλεψη για αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα το 2008 κατά 6-8%, το νέο ρεκόρ 7,6% στην ανάπτυξη της Ρωσίας και όλες οι ενδείξεις τόσο από εξω-ινδικούς παράγοντες όσο και από την Tata Steel πως επίκειται η πολυαναμενόμενη έξαρση του εισαγωγικού trade άνθρακα στην Ινδία, που θα φθάσει σταδιακά σε αστρονομικά μεγέθη, δεν αφήνουν αμφιβολία ότι παρά τη συνεχή χειροτέρευση των συνεπειών της κρίσης των subprime στις ανεπτυγμένες οικονομίες μέχρι την εκπνοή του 2007, οι παράγοντες που θα κρατήσουν τη ναυλαγορά σε αξιοπρεπή επίπεδα μέσα στο 2008 είναι υπαρκτοί, ενεργοί, αξιόπιστοι και ανυποχώρητοι.

Συνοπτική αναφορά στις ναυλαγορές

• BULKERS

Η οικονομική επιτάχυνση του 2007 επιβεβαίωσε ότι η άνοδος των αναπτυσσόμενων χωρών μπορεί και εξισορροπεί τις αδυναμίες του δυτικού οικονομικού ή τραπεζικού συστήματος, με την προϋπόθεση βεβαίως αυτές να μην είναι καταστροφικές για τη δυτική οικονομία. Επιβεβαιώνεται ότι η συνεχιζόμενη, ανοδική πορεία των αναπτυσσόμενων χωρών μπορεί όχι μόνο να εξισορροπεί την επι-

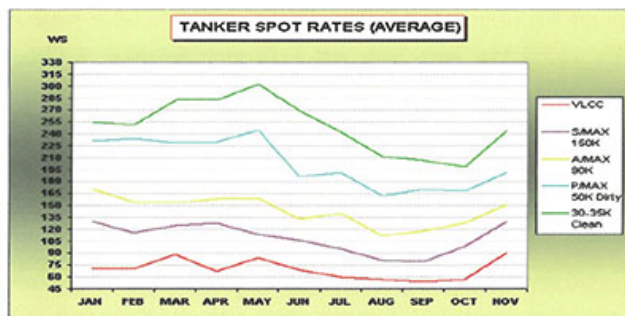
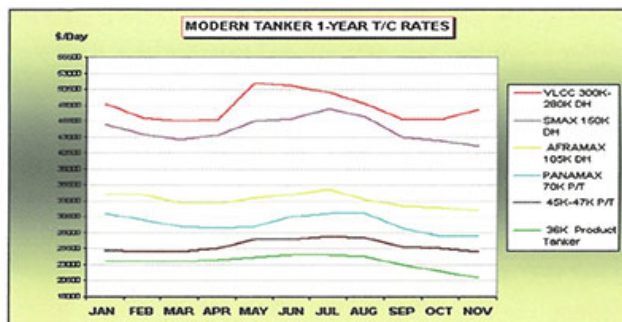
βράδυνση των δυτικών οικονομιών, αλλά, λόγω του συνεχώς μεγαλύτερου όγκου της, οδηγεί τη ναυλαγορά σε πρωτοφανή ύψη. Η πορεία του δείκτη BDI του 2007 που περιέχει και την πορεία του 2006, καθώς και οι δείκτες των Bulklers, T/C για 1 χρόνο και spot, είναι ενδεικτικοί.



• TANKERS

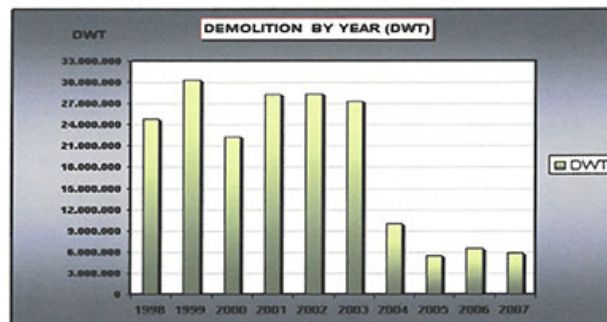
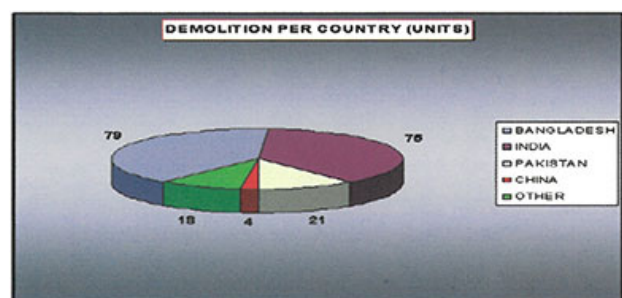
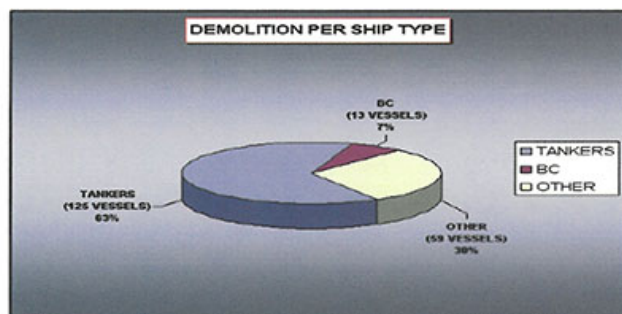
Η αγορά των tankers πέρασε από μια αρκετά σημαντική πτώση, αλλά κάτω από την επιρροή της εποχικότητας και μάλιστα σε μια περίοδο που λόγω έξαρσης των τιμών του πετρελαίου τα αποθέματα είχαν εξαντληθεί στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, άρχισε τώρα μια ανοδική πορεία.

Συμπτωματικά ή όχι, η ανοδική αυτή πορεία συμπληρώνεται παράλληλα και με κύμα μετασκευών μονοκέλυφων πλοίων σε ore carriers, που τα βγάζει από την αγορά πολύ πριν από το πρόγραμμα phase-out. Το τελευταίο ατύχημα στη Νότια Κορέα μάλλον ήταν η χαριστική βολή για τα μονοκέλυφα.



• DEMOLITION

Αυτή η αγορά συνέχισε να είναι πρακτικά ανύπαρκτη, όπως και τα τελευταία τρία χρόνια. Συνολικά οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια 197 πλοία, εκ των οποίων 125 tankers συνολικά 4.640.000 tdw, 13 bulkers συνολικά 410.000 tdw, και 56 διάφοροι τύποι πλοίων, συνολικά 872.000 tdw. Και εκεί οι τιμές έφτασαν σε αστρονομικά ύψη, πολλές φορές σημαντικά πάνω από 500 δολάρια ανά τόνο βάρους. Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνεται η συμμετοχή των διαφόρων τύπων πλοίου και οι χώρες προορισμού scrap.



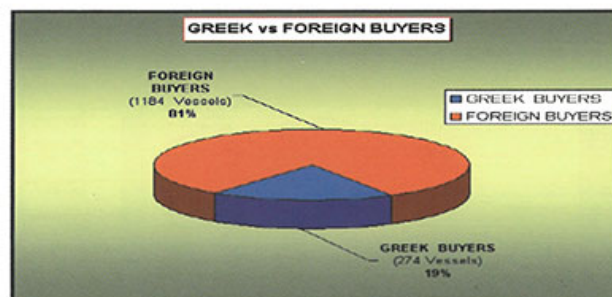
Συνοπτική παρουσίαση της αγοράς των μεταχειρισμένων

Το φαινόμενο της σχεδόν χρηματιστηριακής αντίδρασης στη σχέση ναυλαγοράς/αξιών τείνει να γίνει μόνιμο φαινόμενο. Από τα διαγράμματα τιμών που ακολουθούν, φαίνεται ότι οι αξίες των υπό εξέταση πλοίων ακολουθούν τη λογική των προσδοκιών της μελλοντικής αγοράς, αλλά δεν ξέρουμε εάν έχουν ακόμα σοβαρό περιθώριο ανόδου.

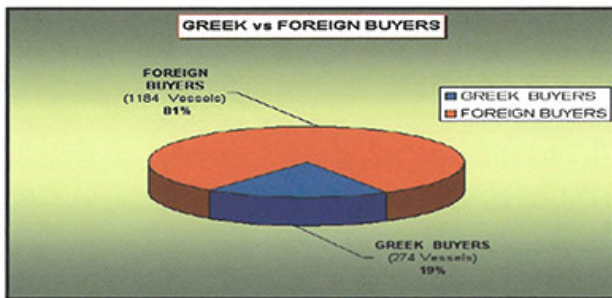
Τα ποσά που πλέον απαιτούνται για αγορές μεταχειρισμένων, ακόμα και για σχεδόν τριάντα ετών πλοία, είναι τόσο δυσθεώρητα που θα αφήναν άφωνο κάθε παλιό πλοιοκτήτη που θα απουσίαζε από την αγορά για διάστημα.

Για μία ακόμα χρονιά οι παραγγελίες νεότευκτων πήραν τη μερίδα του λέοντος από την αγορά, αφού εξακολουθεί το opportunity cost να βαραίνει -ίσως υπερβολικά- στη ζυγαριά.

Σε ό,τι αφορά τα μεταχειρισμένα, συνολικά πουλήθηκαν περίπου 1.458 πλοία όλων των τύπων, εκ των οποίων περίπου 1.184 (81%) αγοράστηκαν από ξένους, και 274 (19%) από Έλληνες.



Οι τιμές των Bulkers ακολούθησαν για άλλη μια φορά την πορεία του δείκτη BDI, για να φθάσουν σε καινούργια ρεκόρ ύψους. Μικρότερη αύξηση είχαν τα handy, τα οποία βεβαίως είναι πιο σταθερά στην άνοδο και στην κάθοδο της ναυλαγοράς.





Τα tankers, παρά το ότι δεν πέρασαν ευχάριστα κατά τον προηγούμενο χρόνο, από πλευράς αξιών δεν ένωσαν σημαντική πίεση. Το γεγονός οφείλεται τόσο στις προηγούμενες καλές χρονιές που άφησαν τους πλοιοκτήτες cash rich, όσο και στην εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών στη ναυλαγορά κατά το άμεσο μέλλον, γεγονός που μάλλον επαληθεύεται.



Οι υψηλότερες συναλλαγές ελληνικών συμφερόντων

• Ιανουάριος

Συνολικά αγόρασαν 18 πλοία περίπου. Η Chartworld αγόρασε τα 2 m.r. tankers 46.500 tdw το κάθε ένα, built 1996 OVERSEAS LIMAR και OVERSEAS NEDIMAR αντί 80 εκατ. δολαρίων. Η Drybulk αγόρασε το SPRING BRAVE, cape 151.066 tdw, built 1995, έναντι του ποσού των 60 εκατ. δολαρίων. Η Oceanfleet το NIKOLAS, handymax bulker 52.347 tdw, built 2005, αντί του ποσού των 46,5 εκατ. δολαρίων. Η Irika Shipping S.A. το panamax bulker LONG BEACH, 75.785 tdw, built 2004, αντί 48,5 εκατ. δολαρίων. Η Primera Maritime (Hellas) το panamax bulker PANAXIA, 74.200 tdw, built 2001, αντί 45,7 εκατ. δολαρίων.

• Φεβρουάριος

Αγοράστηκαν 15 πλοία περίπου. Η Drybulk το OINOUSIAN LEGEND, panamax

bulker, 71.662 tdw, built 1997, αντί 40 εκατ. δολαρίων. Η Oceanfleet το SPIRIT, handymax 45.526 tdw, built 2000, αντί 40,2 εκατ. δολαρίων. Η Petrobulk Maritime Inc. το supramax TERINA, 52.817 tdw, built 2001, αντί 39,5 εκατ. δολαρίων. Η Neda Maritime Agency το IMERA, supramax 50.992 tdw, built 2002, αντί 36 εκατ. δολαρίων. Η Styga Compania Naviera S.A. αγόρασε enbloc τα 2 product tankers BRO TRADER, BRO TRANSPORTER, 14.400 tdw, built 1988/1989 αντίστοιχα, αντί 15,54 εκατ. δολ. Η Transmed το single hull VLCC NURI, 285.933 tdw, built 1992, αντί 39 εκατ. δολαρίων.

• Μάρτιος

Η Diana Shipping αγόρασε το CAPE PELICAN, cape bulker 180.235 tdw, built 2005, αντί 108,5 εκατ. δολαρίων. Η Irika Shipping το GOLDEN DENA, panamax bulker, 74.759 tdw, built 2005, αντί 51,02 εκατ. δολαρίων. Η Globus Shipmanagement το panamax bulker DARYA GEETH, 73.119 tdw, built 1995, αντί 38,2 εκατ. δολαρίων.

• Απρίλιος

Πρωταγωνιστής η Drybulk με 5 panamax bulkers. Τα: MARIA G.O., 74.477 tdw, built 2005, αντί 53 εκατ. δολαρίων. Τα RAFFAELE IULIANO και CAPITANO GIOVANNI, 75.470 tdw και 71.119 αντίστοιχα, built 1995, αντί του ποσού των 40,5 εκατ. δολαρίων έκαστο, τα SONGA HUI και SONGA HUA, sisters 74.500 tdw, built 2001, αντί 46,5 εκατ. δολαρίων έκαστο. Η JMA Navigation το GLYKOFILOUSSA, handymax bulker 41.700 tdw, 1996, αντί του ποσού των 32,9 εκατ. δολαρίων, η Seastar Chartering το supramax bulker KERASIA S, 52.808 tdw, built 2004, αντί των 53 εκατ. δολαρίων.

• Μάιος

Είναι ο μήνας των enbloc sales. Η Chartworld αγόρασε 8 reefers, τα CHIQUITA ROSTOCK, CHIQUITA BREMEN, 12.850 tdw, built 1993 και 1992 αντίστοιχα, καθώς και τα CHQUITA SCHWEIZ, CHQUITA SCANDINAVIA, CHQUITA ITALIA, CHQUITA DEUTSCHLAND, CHQUITA BELGIE, CHQUITA NEDERLAND, 13.910 tdw, built 1991 - 1992 αντί 227 εκατ. δολαρίων συνολικά. Η Elmira Shipping τα handy chemicals IMO II/III BROVIG OCEAN, BROVIG SEA, BROVIG FJORD, BROVIG BAY, 12.934 tdw, built 2005/2006 αντί 110 εκατ. δολαρίων. Τέλος, η Irika Shipping αγόρασε το DELZOUKRE, supramax 53.630 tdw, built 2006, αντί του ποσού των 50 εκατ. δολαρίων.

• Ιούνιος

Η Ocean Freighters αγόρασε το ANANGEL GALINI, panamax bulker 74.362 tdw, built 2002, αντί 58,7 εκατ. δολαρίων. Η Chian Spirit Maritime το CMB GIULIA, panamax bulker 76.000 tdw, built 2007, αντί 66 εκατ. δολαρίων. Η Order Shipping Co. Ltd το H DUCKLING, panamax bulker 74.000 tdw, built 2001, αντί 56,5 εκατ. δολαρίων. Η Barclay Shipping Ltd το suezmax YANNIS P., 159.924 tdw, built 2002, αντί 89 εκατ. δολαρίων. Η Top Tankers έκλεισε 4 suezmax, τα NOISELESS, STAINLESS, LIMITLESS, ENDLESS, περίπου 140.000 tdw, built 1992/1993, αντί του ποσού των 208 εκατ. δολαρίων. Τέλος, η Tsangaris Brothers αγόρασε τα handy size bulk carriers PORT PIRIE, OCEAN FALLS και HAWK INLET, 27.500 tdw enbloc, αντί 72 εκατ. δολαρίων.

• Ιούλιος

Συνεχίζονται οι enbloc αγορές από ελληνικά συμφέροντα, με την Eletson Corporation να αγοράζει από την επίσης ελληνική LMZ 4 panamax tankers, τα LMZ NAFSIKA, LMZ NEFELI, LMZ AFRODITI, LMZ ARTEMIS, about 69.300 tdw,

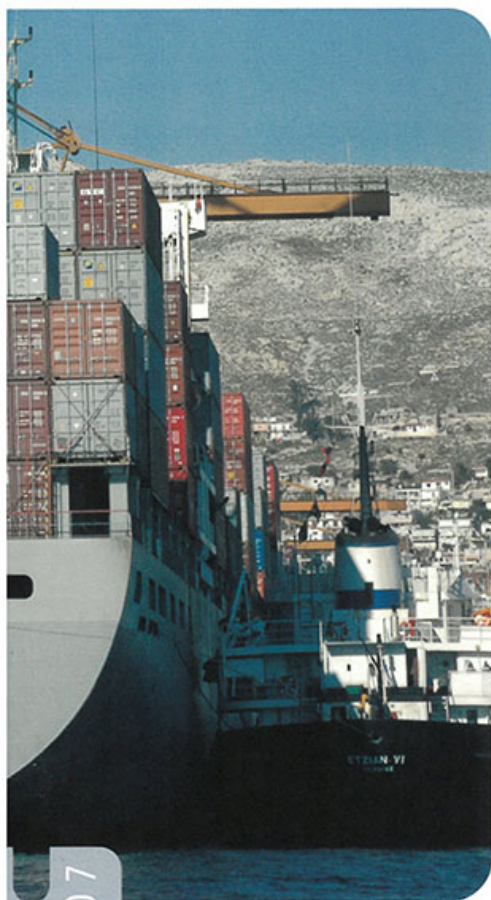


MARMARAS NAVIGATION LTD



M/V AIGAION, 170.081 DWT, Built 2004

4 - 6 FILELLINON STR., 185 36, PIRAEUS GREECE
TEL: +30 210 45 89 000, FAX: +30 210 45 89 037
E-mail: crew@marmaras-nav.gr



built 2004/2005/2006, αντί 260 εκατ. δολαρίων συνολικά. Η Danaos Shipping 5 container carriers, τα HYUNDAI VLADIVOSTOK, HYUNDAI SPRINTER, HYUNDAI ADVANCE, HYUNDAI STRIDE, HYUNDAI FUTURE, 24.779 tdw, built 1997, αντί 150 εκατ. δολαρίων. Η Top Tankers, που μπήκε δυναμικά στο χώρο των bulk carriers, αγόρασε τα SALMAS, VOC GALLANT, OCEAN SPIRIT, panamax, supramax, και handymax αντίστοιχα, built 1995/2002/2000, αντί του ποσού των 149 εκατ. δολαρίων, ενώ η Excel Maritime αγόρασε τα SIBULK DEDICATION, SIBULK INTEGRITY, supramax 53.300/55.500 tdw αντίστοιχα, built 2005, αντί του ποσού των 126 εκατ. δολαρίων.

• Αύγουστος

Αρχίζει να μειώνεται αισθητά ο αριθμός των deals, τόσο σε αξία όσο και σε αριθμούς.

Η Paragon Shipping αγόρασε το panamax bulk SUNDANCE, 74.274 tdw, built 2001 αντί 59,8 εκατ. δολαρίων, και το supramax FILIA GEM, 53.702 tdw, built 2005 αντί των 58 εκατ. δολαρίων.

Η Sanyo Hellas το DIMITRA, 41.455 tdw, built 1995 αντί 39 εκατ. δολαρίων. Εντύπωση έκανε η πώληση του panamax bulk ANDROS, 64.843 tdw, built 1985, στη Rainbow Shipmanagement, αντί του ποσού των 29 εκατ. δολαρίων. Η πώληση προφανώς αντανάκλα την πολύ καλή ποιότητα του πλοίου και τα πολύ υψηλά standards των πωλητών.

• Σεπτέμβριος

Η Stealth το handy chemical tanker BEFFEN, 19.700 tdw, built 2007 αντί των 50 εκατ. δολαρίων.

Η Dryships το RAINKISS, panamax bulk 69.053 tdw, built 1996 αντί των 62 εκατ. δολαρίων.

Τέλος, η Globus Shipmanagement Corp. το panamax bulk SELEDANG TIARA, 72.928 tdw, built 1998, αντί των 66,8 εκατ. δολαρίων.

• Οκτώβριος

Η Paragon Shipping αγόρασε τα panamax bulkers της Iolcos Hellenic Maritime, τα IOLCOS DESTINY, ANNY PETRAKIS, 74.400 tdw, built 2006 αντί 86 εκατ. δολαρίων έκαστο.

Η Hellepont αγόρασε το suezmax SEAMAGIC της Thenamaris, 147.000 tdw, built 1999 αντί 85 εκατ. δολαρίων. Η Dryships το TIGER LILY, cape bulk 149.000 tdw, built 1995, καθώς και το AEGIAN

HAWK, supramax 50.326 tdw, built 2000, αντί 90 εκατ. δολαρίων και 65 εκατ. δολαρίων αντίστοιχα. Η Diana Shipping αγόρασε τα THALASSINI NIKI και THALASSINI KYRA της ENESEL enbloc αντί του ποσού των 275 εκατ. δολαρίων. Τέλος, η Maryville αγόρασε 4 panamax bulkers, τα HAMBURG MAX, BERGEN MAX, BREMEN MAX, MIDEN MAX, 72.300 - 74.000 tdw, built 1994/1993, αντί 234 εκατ. δολαρίων.

• Νοέμβριος

Λίγα τα άξια λόγου deals με εξαίρεση το GRAIN TRADER, cape bulk 172.529 tdw, built 2001, που αγόρασε η Dryships αντί του ποσού των 150 εκατ. δολαρίων. Καθώς και η Attica Navination που αγόρασε 2 ro/ro enbloc, τα RR SHIELD και RR CHALLENGE, 5.700 tdw, built 1998/1999, αντί του ποσού των 30 εκατ. ευρώ.

• Δεκέμβριος

Η Atlas Maritime το aframax tanker FUCSIA, 115.482 tdw, built 2003, αντί 70,8 εκατ. δολαρίων.

Η Eastern Mediterranean το vlcc ELSE MAERSK, 308.491 tdw, built 2000, αντί 122 εκατ. δολαρίων.

Η Alexandria Shipping το panamax bulk ANNA, 72.516 tdw, built 1995 αντί 72 εκατ. δολαρίων.

Αντί επιλόγου

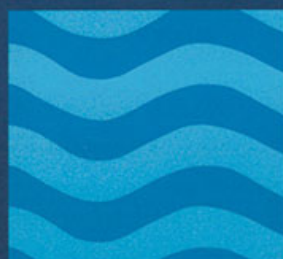
Έπειτα από αρκετά χρόνια έγινε πλέον πεποίθηση της συντριπτικής πλειοψηφίας του εφοπλιστικού κόσμου ότι, εφόσον δεν είναι δυνατόν να επανέλθουμε στο παρελθόν και να... εξαφανιστεί η Κίνα και να σταματήσει η επέλαση της Ινδίας και της Ρωσίας, και των άλλων αναπτυσσόμενων χωρών, το διεθνές εμπόριο δεν μπορεί να επανέλθει εις τα προ του 2002 επίπεδα.

Ακόμα και τα επικίνδυνα γεωπολιτικά γεγονότα απομακρύνονται. Παρά το πρόβλημα που έχει ανακύψει στις ΗΠΑ, έχει επεκταθεί στο διεθνές τραπεζικό σύστημα από τα δάνεια ακινήτων αυξημένου κινδύνου, η πορεία της ναυλαγοράς αναμένεται να συνεχίσει τη σταθερά καλή της εικόνα, έστω και με διακυμάνσεις, και για το 2008.

Σημείωση: Όλα τα στοιχεία επί των οποίων βασίστηκε η παρούσα ανασκόπηση προέρχονται από τα αρχεία της γνωστής μεσσιτικής εταιρείας του Πειραιά George Moundreas and Co. S.A.



M/T MELTEMI, 163.759 DWT, ICE CLASS 1A, BUILT 2006



DELTA
TANKERS

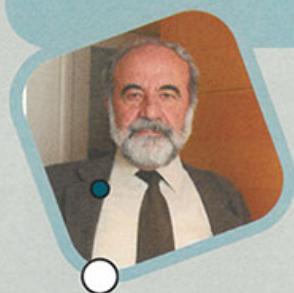
4 - 6 FILELLINON STR.,
185 36 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 210 45 57 000
FAX: +30 210 45 57 017

Internet: www.deltatankers.gr
e-mail: operation@deltatankers.gr,
crew@deltatankers.gr

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ 2007

Για μια ακόμη χρονιά, η ανάγκη σύνταξης του παρόντος σημειώματος εντός του μηνός Δεκεμβρίου, πριν, δηλαδή, από την πλήρη και επιβεβαιωμένη κατάρτιση του σχετικού πίνακα παραγγελιών της χρονιάς, μας υποχρεώνει να θεωρήσουμε τα διαθέσιμα στοιχεία «προσωρινά» και, σε πολύ μικρότερο βαθμό βεβαίως, τα σχετικά σχόλια υποκείμενα σε αναθεώρηση. Άλλωστε, μια προοπτική απεικόνιση (projection) που να ολοκληρώνει τη χρονιά είναι, και από μαθηματική ακόμη άποψη, αποδεκτή.

>> ΜΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΘΕΩΡΗΣΗ



Του **Γεωργίου Μπάνου** |
Shipbuilding Consultant
George Moundreas Company
S.A.

Έτσι, μέσα από μια τέτοια απεικόνιση, μπορούμε να πούμε ότι, εντός του έτους 2007, η ελληνική ναυτιλία έκανε σε αδρές γραμμές τις εξής ναυπηγικές παραγγελίες, στις οποίες, για σύγκριση, αντιπαρατίθενται εκείνες του 2006:

2007		2006		
Δεξαμενόπλοια	120 μονάδες	6.500.000 dwt	221 μονάδες	21.093.100 dwt
Ξηρού φορτίου	380 μονάδες	37.000.000 dwt	74 μονάδες	6.417.500 dwt
Containers	55 μονάδες	(410.000 TEU)	15 μονάδες	
LPG	17 μονάδες	(450.000 μ3)	12 μονάδες	
PCTC	6 μονάδες	(13.200 units)		
Σύνολο	578 μονάδες	43.500.000 dwt*	322 μονάδες	27.510.600 dwt

* Πλέον: Μη μετρήσιμα σε dwt πλοία.

Άλλη παράμετρος μεγάλης σημασίας είναι το συνολικό ύψος της επένδυσης σε νέες παραγγελίες, που από \$ 16,75 δισ. το 2006 φαίνεται να υπερβαίνουν τα \$ 40 δισ. το 2007.

Η σύγκριση με τα αντίστοιχα δεδομένα προηγούμενων ετών μάλλον θα οδηγούσε σε συγκεχυμένα συμπεράσματα, δεδομένου ότι οι περιρρέουσες συνθήκες έχουν υποστεί τόσο σημαντικές αλλαγές. Αρκεί, λοιπόν, μια αντιπαράθεση με τα σχετικά δεδομένα του 2006, για να περιγράψει αυτό που σε προηγούμενο άρθρο μου στα «Ναυτικά Χρονικά» χαρακτήρισα «πυρετό ναυπηγικών παραγγελιών» στη χρονιά που ήδη φεύγει και να επισημάνει τη στροφή του ενδιαφέροντος προς το ξηρό φορτίο καθώς και την αναζωπύρωση της επένδυσης σε containers.

Σε πρώτη θεώρηση, η διαφορά των δύο ετών όσον αφορά τόσο στον αριθμό όσον και στον όγκο των παραγγελιών είναι τόσο φανερό, ώστε να μη χρειάζεται έναν ιδιαίτερο σχολιασμό. Σαφώς αποτελεί αδιάψευστη απότοκο της μεγάλης άνδου της ζήτησης για ξηρό φορτίο, συνέχεια μιας «ιστορίας» που έχει αρχίσει εδώ και μερικά χρόνια και αλλάζει το σκη-νικό των παγκόσμιων διά θαλάσσης μεταφορών.



Ό,τι μπορεί να αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής και σχολιασμού είναι η τόσο απότομη στροφή από το δεξαμενόπλοιο προς το bulkcarrier, στροφή που, τουλάχιστον εμείς, παρατηρήσαμε και επισημάνσαμε από τον περασμένο Δεκέμβριο στα μηνιαία μας δελτία (Ανασκοπήσεις) της ελληνικής ναυπηγικής κίνησης. Η λίαν γνωστή πλέον ζήτηση για ξηρό φορτίο ήλθε προφανώς σε αντίθεση με την πτώση της ζήτησης για πετρέλαιο μέσα σε συνθήκες κάθαρσης αύξησης των τιμών του προϊόντος. Ήδη όμως, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, και πιθανόν λόγω βαθμιαίας εξάντλησης των αποθεμάτων (και με αφορμή το γνωστό πρόσφατο περιβαλλοντικό ατύχημα στις νότιες ακτές της Κορέας), κάποια ανάκαμψη στη ναυλαγορά πετρελαίων και, επομένως, στη ζήτηση χωρητικότητας είναι ορατή και, τουλάχιστον στο στενό κόσμο των brokers, απτή. Με όλους τους κινδύνους του εγχειρήματος, ο γράφων τολμά να... προφητέψει μια ζωνή ζήτηση σε όλη την έκταση του αντικειμένου (αγοραπωλησίες, ναυπηγήσεις, ναυλώσεις) για τον επόμενο χρόνο. Το κόστος της ναυπηγικής παραγγελίας μέσα στο 2007 ανήλθε σημαντικά. Πέρα από την απόλυτα κατανοητή

βελτίωση της διαπραγματευτικής θέσης των ναυπηγών, άλλοι παράγοντες που συνέκλιναν σε αυτήν την τάση ήταν α) η ραγδαία αύξηση των τιμών κυρίων μηχανών και λοιπού εξοπλισμού και β) η συναλλαγματική αστάθεια που τείνει να αλλοιώσει το μέχρι πρότινος γενικά δεκτό σύστημα πληρωμής των δόσεων με διόγκωση της πρώτης δόσης, που πέρασε το 30% της τιμής και ήδη οδεύει προς το 40%.

Στο πλαίσιο μιας υψηλής ναυτιλιακής αγοράς -που όμοιά της ουδέποτε γνωρίσαμε στην ιστορία- θα ήταν παράλειψη να μη μνημονεύσουμε και τις (εύλογες, τρόπον τινά) ανησυχίες που η συνεχής διόγκωση της παγκόσμιας χωρητικότητας, χωρίς παράλληλη διάλυση της παλαιάς, προκαλούν. Ανησυχίες που εντάθηκαν μετά τη γνωστή κρίση της τραπεζικής αγοράς στις ΗΠΑ. Προς το παρόν, όμως, ελάχιστη διακρίνουμε την επίδραση της εν λόγω κρίσης στον τομέα της ζήτησης χωρητικότητας που, με οδηγούς τους γνωστούς «ενόχους» (Κίνα, Ινδία κ.ά.) διατηρούν ναύλους και μισθώματα σε δυσθεώρητα ύψη. Οι πρόσφατες διακυμάνσεις, στο βαθμό και χρόνο που τουλάχιστον εκδηλώ-

νονται, δεν συνιστούν, κατά τη γνώμη μας, γνήσια στροφή της ναυλαγοράς.

Αξίζει, πριν κλείσουμε αυτό το σημείωμα, μια αναφορά στα containers, στα οποία επίσης παρατηρήθηκε σημαντική άνοδος στις ναυπηγικές παραγγελίες. Ομολογούμε ότι σε μια αγορά όπου υπήρχε ήδη η ζωνή αίσθηση της πληρότητας (αν όχι του «overtonnage»), οι πρόσφατες παραγγελίες για μεγάλα κυρίως πλοία (10-13.000 TEU) δεν βρίσκουν εύκολη εξήγηση. Ο γράφων τείνει να πιστέψει ότι μάλλον οφείλονται στην ανάγκη των μεγάλων συγκροτημάτων για ανταγωνισμό μέσω του γιγαντισμού. Ό,τι αφορά το θέμα στους λοιπούς τομείς, είναι ότι οι εν λόγω πράξεις καταλαμβάνουν σεβαστό ποσοστό των διαθέσιμων ναυπηγικών κλινών και, μάλιστα, προτιμώνται από τους ναυπηγούς ως επικερδέστερες.

Ευελπιστούμε ότι σε ένα από τα προσεχή σχετικά σημειώματά μας, όταν τα στοιχεία για το 2007 θα έχουν παγιωθεί και ο νέος χρόνος θα έχει δείξει το πρόσωπό του, θα είμαστε σε θέση να έχουμε μια πιο εναργή εικόνα των μεσοπρόθεσμων προοπτικών. ●

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

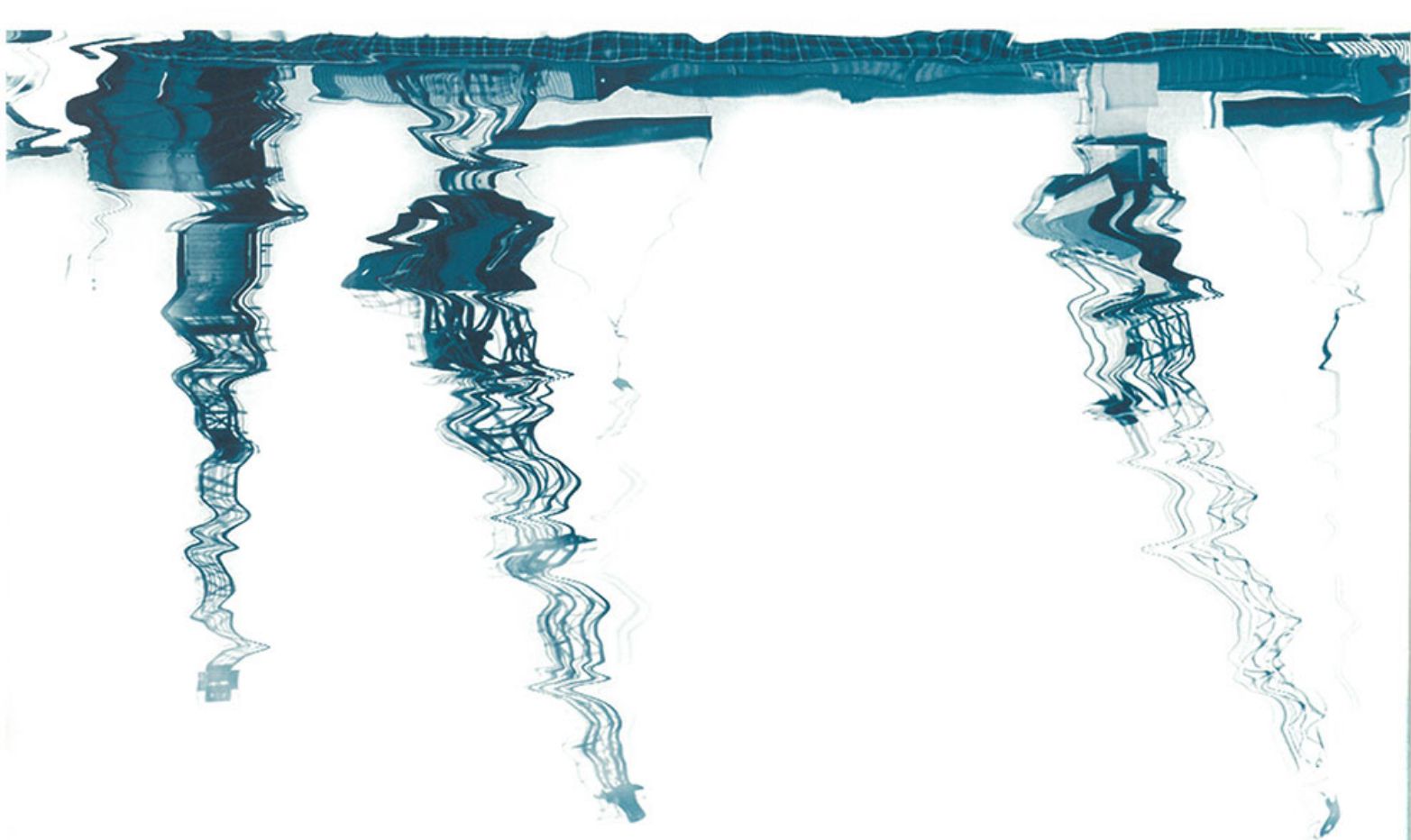
**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



Η ελληνική ναυτιλία έχει γράψει και εξακολουθεί να γράφει ένα από τα μεγαλύτερα κεφάλαια στον τομέα της εθνικής ευεργεσίας. Από το 16ο αιώνα έως και τις ημέρες μας, μέρος των χρημάτων που βγάζουν οι Έλληνες εφοπλιστές στη θάλασσα επενδύεται για το κοινό καλό στη στεριά. Με αίσθηση καθήκοντος απέναντι στην πατρίδα, την ιστορία της, τις -μικρές ή μεγάλες- ανάγκες της, ιδιώτες και ιδρύματα διαθέτουν πόρους συνεπικουρώντας το κράτος.

Οι πολιτιστικές επενδύσεις των εφοπλιστών στη στεριά

Ι Της **Μαργαρίτας Πουρνάρα** Ι



Κάνοντας έναν πρόχειρο απολογισμό για το έτος που πέρασε, στέκεται κανείς σε μια σειρά παραδειγμάτων για κοινωφελή έργα στον τομέα του πολιτισμού είτε περατωμένα είτε είναι σε εξέλιξη, από ιδρύματα και φορείς που συνδέονται κατά κάποιον τρόπο με τη ναυτιλία. Το πλέον πρόσφατο είναι αυτό που ανακοινώθηκε επίσημως πριν από μερικές ημέρες και αφορά την ίδρυση Κέντρου Ελληνιστικών Σπουδών στη Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας. Τα καλά νέα έφεραν ο πρόεδρος του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, Αντώνης Παπαδημητρίου, η πρέσβειρα Καλής Θελήσεως της Unesco και μέλος του Δ.Σ. της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας, Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη, και ο διευθυντής της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας, δρ Ισμαήλ Σεργκαλντίν.

Τα δύο Ιδρύματα, το Ωνάσειο και το Βαρδινογιάνναιο, θα συγχρηματοδοτούν το Κέντρο στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους για την προώθηση του ελληνικού πολιτισμού στο εξωτερικό και την ανάδειξη της ιστορίας της ελληνιστικής εποχής κατά την οποία ιδρύθηκε η αρχαία βιβλιοθήκη. Στο Κέντρο Ελληνιστικών Σπουδών, το οποίο θα στεγάζεται στη Βιβλιοθήκη και θα αρχίσει τη λειτουργία του το φθινόπωρο του 2008, θα υπάρχουν τμήματα διδασκαλίας Ιστορίας, Φιλοσοφίας, Λογοτεχνίας και Καλών Τεχνών. Τα μαθήματα θα διεξάγονται στην αγγλική γλώσσα. Πρόκειται για μία από τις πλέον σημαντικές πολιτιστικές πρωτοβουλίες της Ελλάδας εκτός συνόρων τα τελευταία χρόνια.

Το Ίδρυμα Ωνάση κορύφωσε τις φετινές του δράσεις με τη σπουδαία αυτή ανακοίνωση.

Κατά τη διάρκεια του 2007, όμως, συνέβαλε στην πραγματοποίηση δύο μεγάλων εκθέσεων. Η πρώτη με τίτλο «Κλασικές μνήμες στη σύγχρονη ελληνική τέχνη» φιλοξενήθηκε στο Πεκίνο στο Capital Museum της κινεζικής πρωτεύουσας στο πλαίσιο του Πολιτιστικού Έτους της Ελλάδας στην Κίνα, ενώ παρουσιάζεται τώρα στην Εθνική μας Πινακοθήκη. Στο αφιέρωμα, μερικοί από τους σημαντικότερους ζωγράφους μας (από το Γιάννη Μόραλη και το Γιάννη Τσαρούχη μέχρι το Χρήστο Μπουκόρο) καθώς και γλυπτες εμπνέονται από την αρχαιότητα. Στην έδρα του Ιδρύματος Ωνάση στη Νέα Υόρκη παρουσιάστηκε μέχρι και τις αρχές Ιανουαρίου ένα αφιέρωμα με έργα του Τζόρτζιο ντε Κίρικο. Τριάντα πέντε πίνακες και γλυπτά του καλλιτέχνη, που γεννήθηκε στο Βόλο, προσείλκυαν χιλιάδες επισκέπτες στο Olympic Tower της 5ης Λεωφόρου. Άλλη μία από τις φετινές δράσεις του Ιδρύματος που πρέπει να αναφερθεί είναι η χρηματοδότηση του έργου της ανάπλασης και του εξοπλισμού της Βιβλιοθήκης του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου.

Πρόκειται για μια από τις αρχαιότερες βιβλιοθήκες του είδους της στον ελλαδικό χώρο. Η συγκρότησή της ξεκίνησε το 19ο αιώνα, παράλληλα με αυτή του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου, που άνοιξε τις πύλες του στο κοινό το 1889. Σήμερα, η Βιβλιοθήκη αριθμεί περί τους 20.000 τόμους, στους οποίους περιλαμβάνονται σπάνιες εκδόσεις, με τους παλαιότερους τίτλους να χρονολογούνται από το 17ο αιώνα. Το 2009, το Ίδρυμα ετοιμάζει τη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών που ανεγείρεται επί της Λεωφόρου Συγγρού. Θα περιλαμβάνει αμφιθεατρική αίθουσα 1.000 θέσεων με σκηνή για συναυλίες συμφωνικής ορχήστρας, για θεατρικές παραστάσεις, όπερα, χορό, κινηματογράφο, διαλέξεις, καθώς και μία 300 θέσεων για μικρότερες καλλιτεχνικές εκδηλώσεις.

Το Ίδρυμα Νιάρχου υπέγραψε το 2006 μνημόνιο συνεργασίας με την κυβέρνηση για την ανέγερση



Πορτρέφ: Ίδρυμα «Ζωγράφος Σ. Νιάρχος»

του συγκροτήματος της νέας Λυρικής Σκηνής και της Εθνικής Βιβλιοθήκης στην έκταση του παλαιού ιπποδρόμου, που αναμένεται να κοστίσει περί τα 300 εκατομμύρια ευρώ. Το έργο αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα που έχουν γίνει ποτέ στην Αθήνα και όταν θα είναι έτοιμο σε μερικά χρόνια, θα μεταμορφώσει πλήρως την περιοχή. Δίνει λύσεις στέγασης σε δύο από τους πιο ζωτικούς πολιτιστικούς φορείς, σε ένα αναβαθμισμένο αρχιτεκτονικά περιβάλλον με πράσινο. Ήταν μια τολμηρή απόφαση, που αποδεικνύει την αφοσίωση του Ιδρύματος σε κοινωφελείς σκοπούς, με ένα μεγάλο δώρο για τις επόμενες γενιές των Αθηναίων.

Μέσα στο 2007, το Ίδρυμα χρηματοδότησε πολλούς φορείς για μικρά ή μεγάλα πρότζεκτ. Από τη θαυμάσια έκθεση του Παναγιώτη Τέση στην Ύδρα το καλοκαίρι μέχρι το Μουσείο Ασιατικής Τέχνης στην Κέρκυρα και από το Ελληνικό Θεατρίβλ μέχρι την 7η Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, στάθηκε αρωγός. Πρόσφατα ήταν χορηγός στη μεγάλη έκθεση για την «Αυστριακή Άνοιξη» στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Το Ίδρυμα Γουλανδρή συνεχίζει τη δράση του σε πολιτιστικό επίπεδο. Στο Μουσείο της Άνδρου φιλοξενήθηκε φέτος έκθεση του Γάλλου δημιουργού Αντρέ Μασόν, ενώ προχωρεί και το ζήτημα της δημιουργίας μουσείου που θα στεγάσει την περίφημη συλλογή έργων τέχνης του Βασίλη και της Ελίζας Γουλανδρή στο χώρο του παλαιού αεροδρομίου. Το ζεύγος είχε αγοράσει έργα Γκρέκο, Σεζάν, Βαν Γκογκ, Γκογκέν, Μπρακ, Τζιακομέτι, Μιρό, Σαγκάλ και άλλων μεγάλων μορφών της τέχνης του 20ού αιώνα, με το όνειρο της πραγματοποίησης ενός σπουδαίου μουσειακού ιδρύματος στην Αθήνα σε σχέδια Ι.Μ. Πέι.

Αξιολογούμενη είναι και η μεταστέγαση της

Βιβλιοθήκης «Καίτη Λασκαρίδου», η οποία ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 1993 από τον Κωνσταντίνο Λασκαρίδη στη μνήμη της συζύγου του. Η αρχική έδρα της Βιβλιοθήκης ήταν στο Νέο Φάληρο. Από



το Σεπτέμβριο του 2006 λειτουργεί σε νεοκλασικό κτίριο της οδού Πραξιτέλους 169 και Μπου-

μπουλίνας στον Πειραιά, το οποίο είναι κατάλληλα διαμορφωμένο και με σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό για να καλύψει τις ανάγκες της.

Πρόκειται για ένα τριώροφο αρχοντικό του 19ου αιώνα, όπου στο ημιυπόγειο βρίσκεται η συλλογή της παιδικής - εφηβικής βιβλιοθήκης, το πληροφοριακό υλικό καθώς και ένα μέρος της συλλογής των ενηλίκων. Στο ισόγειο του κτιρίου αναπτύσσεται η βιβλιοθήκη των ενηλίκων, ενώ στον πρώτο όροφο λειτουργούν οι αίθουσες των σεμιναρίων, των εκδηλώσεων και των ηλεκτρονικών υπολογιστών. Στο δεύτερο όροφο υπάρχει εκθεσιακός χώρος, στον οποίο θα στεγαστεί στο άμεσο μέλλον τμήμα της ναυτικής ιστορίας και έρευνας.

Το 2007 έφερε στην Αθήνα και ένα νέο κέντρο εικαστικών τεχνών και μουσικών δράσεων, που ιδρύθηκε από τον καλλιτέχνη και επιχειρηματία Βασίλη Θεοχαράκη. Πρόκειται για ένα θαυμάσια αποκατεστημένο κτίριο απέναντι από τη Βουλή, το οποίο ήδη φιλοξενεί μέχρι την άνοιξη μια αναδρομική έκθεση με έργα του ζωγράφου Σπύρου Παπαλουκά. Το Κέντρο θα συνεχίσει την εκθεσιακή του δράση με ένα αφιέρωμα στην τοπιογραφία, ενώ έχουν προγραμματιστεί και πολλές μουσικές εκδηλώσεις. ☺





Λάθος η προτεινομένη ένταξη της ναυτιλίας στο σύστημα εμπορίου εκπομπών CO₂ της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Όλες οι μελέτες για τις εκπομπές CO₂ στην ατμόσφαιρα που έχουν διεξαχθεί μέχρι τώρα, συμπεριλαμβανομένων και μελετών που διεξήχθησαν για λογαριασμό της Ε.Ε., καταγράφουν ότι το πλοίο είναι κατά πολύ το πλέον φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς και ότι το ποσοστό του CO₂ που εκπέμπει είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Εκ παραλλήλου, οι τεχνολογικές αναπτύξεις των τελευταίων ετών έχουν ήδη επιτύχει να μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές CO₂ από πλοία. Τέλος, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα πλοία έχουν ήδη κάθε κίνητρο να είναι όσο το δυνατό περισσότερο οικονομικά στην κατανάλωση καυσίμων, αφού η τιμή αυτών έχει πενταπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια και αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά περισσότερο, ως αποτέλεσμα των τροποποιήσεων του κεφαλαίου VI της MARPOL.

Του Επαμεινώνδα Εμπειρικού | Προέδρου Greek Shipping Co-operation Committee

Τα ανωτέρω αποδεικνύονται από μια απλή σύγκριση της συναρτήσεως μεταξύ της αποτελεσματικότητας του καταναλωμένου από τα διάφορα μεταφορικά μέσα καυσίμου, ανά μεταφερόμενο τόνο φορτίου, ανά μίλι, για τα τελευταία έτη. Η σύγκριση δείχνει, όχι μόνο ότι τα πλοία καταναλώνουν πολύ λιγότερα καύσιμα ανά τόνο/μίλι, στην περίπτωση των αεροπλάνων μέχρι και το 1/30, αλλά και ότι το καταναλωμένο από τα πλοία καύσιμο μειώνεται σταθερά και σημαντικά χρόνο με χρόνο.

Επιπλέον, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία, αναγνωρίζοντας τη σοβαρότητα του προβλήματος του

φαινομένου του θερμοκηπίου, συνεργάζεται πρόθυμα στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την εξεύρεση μιας παγκόσμιας, αποτελεσματικής και εφαρμόσιμης οδού για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών όλων των σχετικών αερίων από τα πλοία, ξετάζοντας το όλο θέμα από όλες του τις απόψεις.

Παρά ταύτα, αντί να βλέπουμε ενθαρρυντικές ενέργειες για την ευρύτερη χρήση της ναυτιλίας, προκειμένου να μειωθούν οι σχετικές εκπομπές, σχεδόν καθημερινά και με απογοήτευση, διαβάζουμε πολεμικές εναντίον της ναυτιλίας και ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση προτίθεται αυθαίρετα και μονομερώς να την εντάξει στο ευρωπαϊκό Emissions Trading Scheme (ETS), που έχει ήδη επιβάλει στη βαριά βιομηχανία από το 2005.

Αυτό θα είναι ένα μεγάλο και σοβαρό λάθος.

Το ETS θεωρητικά επιβάλλεται με στόχο να ωθήσει μια βιομηχανία να αλλάξει το είδος καυσίμου που χρησιμοποιεί με άλλο, που εκπέμπει λιγότερο CO₂, και μάλιστα θέτοντας πολύ μικρά όρια. Τούτο δεν είναι ακόμη δυνατόν να επιτευχθεί από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, διότι το μοναδικό καύσιμο που μπορούν να χρησιμοποιούν τα πλοία όταν ταξιδεύουν είναι πετρέλαιο, και μάλιστα συγκεκριμένα είδη αυτού, που συμφωνούνται από τις κυβερνήσεις διά του διεθνούς δικαίου (MARPOL). Για τη ναυτιλία δεν υπάρχει εναλλακτικό μέσο ενέργειας, και δεν είναι ζήτημα επιλογής.

Επιπλέον, ενώ η προτεινόμενη ένταξη της ναυτιλίας στο ETS δεν έχει εκ των πραγμάτων πιθανότητα να ωφελή-



σει το περιβάλλον, έχει κάθε πιθανότητα να ζημιώσει την οικονομία γενικά και ιδιαίτερα τις οικονομίες των ναυτιλιακών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Διότι, στην πραγματικότητα, η ένταξη της ναυτιλίας στο υπάρχον ευρωπαϊκό Emission Trading Scheme θα αποτελέσει φόρο επί του εμπορίου και θα έχει αναπόφευκτο αποτέλεσμα τον περιορισμό αυτού, λόγω της αποφυγής των ευρωπαϊκών λιμένων και/ή αύξηση του κόστους των προϊόντων, ενώ η μείωση της ποσότητας των καυσαερίων που ουσιαστικά επιδιώκεται, ισοδυναμεί με μείωση του εμπορίου. Σε κάθε δε περίπτωση θα διαστρέψει το Level Playing Field προς όφελος άλλων οικονομιών.

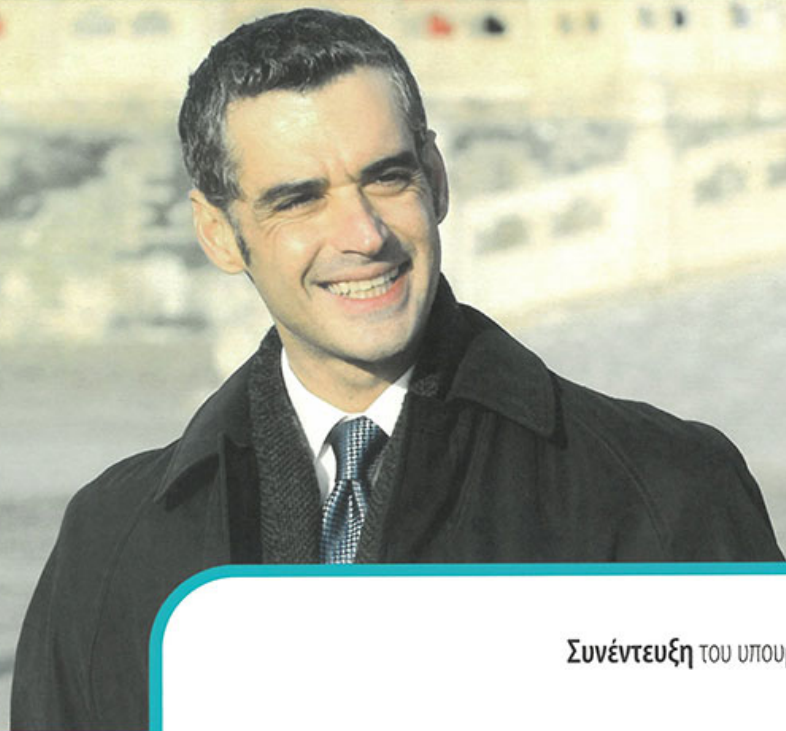
Επιπλέον, παρά την πληθώρα των ανακοινώσεων ως προς την επικείμενη ένταξη της ναυτιλίας στο ETS, δεν έχουμε ουσιαστικά καμία λεπτομέρεια ως προς τον τρόπο εφαρμογής. Ιδιαίτερα, όμως, για τα ναυτιλιακά κράτη-μέλη της Ε.Ε. θα ήταν καταστροφικό εάν είχε εφαρμογή σε πλοία υπό τις σημαίες τους που δραστηριοποιούνται εκτός των ευρωπαϊ-

κών υδάτων. Ενας τέτοιος φόρος θα είχε αποτέλεσμα την υποστολή της σημαίας τους και την εγγραφή τους σε μη ευρωπαϊκά νηολόγια, ενώ θα ήταν αντίθετος προς τα εθνικά συμφέροντα των κρατών αυτών.

Είναι επίσης πολύ λυπηρό που η Ευρωπαϊκή Ένωση για μία ακόμη φορά διαβουλεύεται τη λήψη μονομερών μέτρων για τη ναυτιλία, στην προκειμένη περίπτωση για τις εκπομπές CO₂ από πλοία. Η ναυτιλία είναι μια διεθνής βιομηχανία και τα πλοία δραστηριοποιούνται στις τέσσερις άκρες της γης. Ο μόνος τρόπος που μπορεί να νομοθετηθεί σωστά είναι μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Μονομερή μέτρα δεν μπορούν παρά να οδηγήσουν σε σύγχυση, περιπλοκές, αναποτελεσματικότητα και αναπόφευκτα αντίμετρα από άλλα κράτη των οποίων οι στόλοι επηρεάζονται. Επιπλέον, είναι άξιο κατακρίσεως να διαβουλεύεται η Ευρωπαϊκή Ένωση τη λήψη μονομερών μέτρων, την ίδια εποχή που το όλο θέμα διαβουλεύεται ως θέμα προτεραιότητας στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Το ατυχές είναι ότι τα θέματα αυτά συζητούνται και αποφασίζονται στο πλαίσιο των αρμοδίων του περιβάλλοντος της Ευ. Ενώσεως και των κρατών-μελών, όπου η προαναφερθείσα δυσμενής πραγματικότητα δεν έχει ληφθεί υπόψη, καθ' όσον προέχει το περιβάλλον, που είναι πολύ ευαίσθητο θέμα πολιτικά. Είναι δε εμφανές πως ορισμένα δυτικοευρωπαϊκά κράτη-μέλη υποστηρίζουν την ένταξη της ναυτιλίας στο ETS, όχι από ενδιαφέρον για το περιβάλλον, αλλά επειδή τα συμφέροντά τους εξυπηρετούνται περισσότερο από το εμπόριο των καυσαερίων, παρά από τη ναυτιλία.

Συνοψίζοντας, η ένταξη των πλοίων στο ευρωπαϊκό ETS θα ήταν μία δυσμενής και κοντόφθαλμη εξέλιξη, πολύ ατυχής και ζημιογόνος για τη ναυτιλία και ιδιαίτερα για την ευρωπαϊκή, που πρέπει να αποφευχθεί. Προς τούτο ενδείκνυται μια εκστρατεία ενημερώσεως και υποστηρίξεως της θέσεως αυτής από τα ναυτιλιακά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, στην επιτυχία της οποίας θα πρέπει να συμβάλουμε όλοι.



Συνέντευξη του υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης | Άρης Σπηλιωτόπουλος |

►► Τις ουσιαστικές αλλαγές και τις διαδικασίες που πρόκειται να ακολουθήσει, προκειμένου να επισπευστούν οι λύσεις σε εκκρεμή προβλήματα του ελληνικού τουρισμού, μας αναλύει ο υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης Άρης Σπηλιωτόπουλος.

Ο κ. Σπηλιωτόπουλος μας εκθέτει τα βασικά στοιχεία της νέας πολιτικής που πρόκειται να ακολουθήσει, αναλύει τις προθέσεις, τις προτεραιότητες και τους στόχους του και σχολιάζει τα προβλήματα και τις αγκυλώσεις που επηρεάζουν την εξέλιξη του τουρισμού στη χώρα μας.

►► Είστε οπαδός της ψηφιακής τουριστικής παρουσίας της χώρας μας. Ποια βήματα έχετε σχεδιάσει για την επίτευξη της συγκεκριμένης προβολής μέσω Ίντερνετ και ποια είναι τα πλεονεκτήματα που θα προσφέρει στον ελληνικό τουρισμό η αξιοποίηση αυτών των σύγχρονων μέσων; Θα ήθελα να ξεκινήσω από αυτό που είπατε. Ναι, είμαι οπαδός -για να χρησιμοποιήσω την ορολογία σας- της ψηφιακής τεχνολογίας. Και μάλιστα ένθερμος. Γιατί μόνον έτσι μπορούμε να μιλάμε επί πραγματικής βάσης και να ασκούμε πολιτική λαμβάνοντας υπ' όψιν το σύγχρονο περιβάλλον που διαμορφώνεται γύρω μας. Η Ελλάδα δεν μπορεί να είναι απούσα από αυτό, ούτε ως εικόνα ούτε ως περιεχόμενο. Το τουριστικό προϊόν της χώρας μας πρέπει να ταξιδεύει διαρκώς. Να καθίσταται κτήμα εκατομμυρίων ανθρώπων, που στην ουσία είναι εν δυνάμει ταξιδευτές στον τόπο μας. Χρειάζεται λοιπόν να επικοινωνήσουμε αυτό το τουριστικό προϊόν με τρόπους σύγχρονους, ελκυστικούς και προπαντός αποδοτικούς. Η διαφημιστική εκστρατεία που εγκαινιάσαμε πρόσφατα με ολόγαν «Greece: the true experience» ήταν και παραμένει η αιχμή του επικοινωνιακού μας δόρατος. Πέρα λοιπόν από τις κλασικές μεθόδους διαφήμισης, που ακολουθούμε με καταχωρίσεις στο διεθνή Τύπο και γενικότερα στα παγκόσμια Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, ταυτοχρόνως ανοίγουμε το παράθυρο της Ελλάδας στο Διαδίκτυο και μαζί με αυτό σε ολόκληρο τον κόσμο. Η διαφήμιση δημιουργεί το ερέθισμα στον εν

δυνάμει επισκέπτη να έρθει σε επαφή με την ελληνική πραγματικότητα. Από το σημείο αυτό και έπειτα ξεδιπλώνεται η μεγάλη δύναμη που έχει το Διαδίκτυο και η ψηφιακή τεχνολογία. Ο ίδιος επισκέπτης θα αναζητήσει πληροφορίες για την Ελλάδα σερφάροντας στο Ίντερνετ. Από εκεί θα αντλήσει τις εικόνες της σύγχρονης Ελλάδας. Το στοιχείό μας λοιπόν είναι να επιτύχουμε μια δυνατή ψηφιακή παρουσία της χώρας μας, η οποία -πιστέψτε με- θα αποφέρει πολλαπλάσια οφέλη από αυτά που θα προσέφερε η παραδοσιακή διαφημιστική μέθοδος, η οποία κι αυτή ενισχύεται κι ανανεώνεται. Προς αυτήν την κατεύθυνση, προχωρούμε σε στρατηγικές συμφωνίες με τις πλέον ισχυρές από πλευράς επισκεψιμότητας ιστοσελίδες σε όλο τον κόσμο. Την ίδια στιγμή, το νέο portal του ελληνικού τουρισμού έχει περάσει στην τελική ευθεία. Πολύ σύντομα, όταν ο ενδιαφερόμενος θα πληκτρολογεί τη λέξη Greece στις μηχανές αναζήτησης θα μπορεί να λαμβάνει μια ολοκληρωμένη εικόνα του ελληνικού τουρισμού, σε πολλές γλώσσες, με τρόπο εύχρηστο και ελκυστικό.

►► Τουριστική ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος συμβαδίζουν; Γενικότερα, τι εσκλείει η έκφραση «τουριστική ανάπτυξη»; Θα ήμουν ικανοποιημένος αν η ερώτησή σας είχε ρητορικό χαρακτήρα διότι σε μία τέτοια περίπτωση θα ήμουν βέβαιος ότι πετύχαμε το στόχο που έχουμε θέσει. Στόχο, που έχει να κάνει με το συγκεκριμένο της οικονομικής και ειδικότερα της τουριστικής ανάπτυξης

“ Η πολιτική δεν είναι επίδειξη δύναμης και τυφλή εφαρμογή πολιτικών. Είναι συναίνεση ”

με τις έμπρακτες διακηρύξεις περί περιβαλλοντικής συνείδησης. Αντιλαμβανόμαστε ότι αυτό δεν το έχουμε πετύχει ως τώρα. Έχουμε πολύ δρόμο ακόμα να διανύσουμε προκειμένου να ενσωματώσουμε σε επίπεδο πρακτικής και ακόμη περισσότερο φιλοσοφίας την αντίληψη που δένει την ανάπτυξη και το περιβάλλον σε ένα αδιαίρετο σύνολο. Η εδραίωση μιας σύγχρονης φιλοσοφίας για τη διασφάλιση της ουσιαστικής περιβαλλοντικής ευαισθησίας δεν χωράει στοργυλοποιήσεις και συμβιβασμούς. Η αντίληψη που θέλει το περιβάλλον να θυσιάζεται στο βωμό της ανάπτυξης δεν έχει θέση στις προτεραιότητες του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, και πολύ περισσότερο του συνόλου της κυβέρνησης. Επιδιώκουμε την επίτευξη ενός τουριστικού προτύπου, που θα σέβεται τους ξένους επισκέπτες αλλά και τους ίδιους τους πολίτες αυτής της χώρας. Ο τουρισμός είναι ένδειξη πολιτισμού. Και πολιτισμός δίχως σεβασμός στο περιβάλλον, την παράδοση, την αρχιτεκτονική και την πολιτιστική παράδοση κάθε τοπικής κοινωνίας δεν μπορεί να υπάρξει. Εκτιμώ λοιπόν πως η στροφή σε σύγχρονες μορφές τουρισμού στις οποίες κυριαρχούν η ποιότητα και οι εξατομικευμένες επιλογές, είναι η ευκαιρία για να αποδείξουμε στην πράξη ότι ο οικολογικός τουρισμός μπορεί να αποδειχθεί ο ισχυρότερος σύμμαχος για μια εξίσου ισχυρή τουριστική ανάπτυξη. Για να γίνουν, όμως, πράξη όλα αυτά, δεν μπορούμε να μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια. Ήδη αναπτύσσουμε πιλοτικά προγράμματα με χαρακτηριστικότερο όλων τη λίμνη

Καϊάφα, στην οποία -μετά τις πρόσφατες καταστρεπτικές πυρκαγιές- προτιθέμεθα να εφαρμόσουμε ένα υποδειγματικό μοντέλο «πράσινου τουρισμού». Την ίδια στιγμή, αξιοποιούμε την τεράστια ακίνητη τουριστική περιουσία εκσυγχρονίζοντας τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις με όρους φιλικούς προς το περιβάλλον και ταυτόχρονα επενδύουμε σε νέες τουριστικές υποδομές, που θα έχουν κοινό παρονομαστή μια «πράσινη ταυτότητα».

Ξέρετε, δεν θέλω να είμαι ουτοπιστής. Όμως, θεωρώ ότι η στροφή του ελληνικού τουρισμού σε μια περισσότερο περιβαλλοντική πραγματικότητα είναι αναπόδραστη ανάγκη για να διασφαλίσουμε το μέλλον των παιδιών μας. Και αυτό δεν είναι μια προσωπική πρόκληση. Είναι πάνω απ' όλα μια συλλογική πολιτική και ηθική δέσμευση όλων μας απέναντι στο αύριο αυτής της χώρας.

►► Μετά τις πρόσφατες εξελίξεις στο θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα αλλάξουν οι σχεδιασμοί του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης; Σκέπτεστε να προχωρήσετε σε νέα πλάνα, ειδικά για το χειμερινό τουρισμό;

Είναι αστέιο να θεωρούμε ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός ενός υπουργείου αλλάζει από τη μία μέρα στην άλλη. Πόσω μάλλον του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, αφού στην περίπτωση του ελληνικού τουρισμού απαιτείται μακροπρόθεσμη στόχευση και στρατηγική. Από και πέρα, αναθεώρηση κάποιων δεδομέ-

νων μπορεί να υπάρξει, αλλά εφόσον υπάρχουν κάποιες ειλημμένες αποφάσεις. Στην περίπτωση της Ολυμπιακής δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο. Μιλάτε για «εξελίξεις» την ώρα που τίποτα δεν έχει αποφασιστεί και κανένα ενδεχόμενο δεν έχει κλείσει ή ανοίξει οριστικά. Ήτοι, αυτή τη στιγμή έχουμε μια αεροπορική εταιρεία, την Ολυμπιακή, η οποία είναι ανοιχτή και συνεχίζει να πετάει. Και θα συνεχίσει να εκτελεί κανονικά τα δρομολόγια της καθ' όλη τη χειμερινή περίοδο. Τούτο το μήνυμα πρέπει να φθάσει στον κόσμο ούτως ώστε να πάψει κάθε απόπειρα αποπροσανατολισμού και σύγχυσης της κοινής γνώμης. Ο σχεδιασμός λοιπόν του υπουργείου για τη χειμερινή περίοδο βασίζεται στην πραγματικότητα μιας ενεργής εταιρείας. Από τη στιγμή, λοιπόν, που αυτό συμβαίνει, ο σχεδιασμός δεν αλλάζει.

Από και πέρα, η Ολυμπιακή είναι ένα θέμα υπαρκτό. Και έχει προβλήματα που συσσωρεύτηκαν στην πορεία των χρόνων από κυβερνήσεις που τα έβαζαν κάτω από το χαλί. Σήμερα καλούμαστε με αίσθημα ευθύνης -απέναντι κυρίως στην ιστορία αυτής της εταιρείας αλλά και τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου- να βρούμε άμεσα λύση.

Μία λύση βιώσιμη και αποδοτική, που θα ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο χωρίς ομηρία και αβεβαιότητα για τους εργαζομένους. Είμαι βέβαιος ότι η ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών και συνολικά η κυβέρνηση θα κάνει ό,τι περνάει από το χέρι της για να δώσει τα επόμενα χρόνια μια εταιρεία που θα



λειτουργεί σε αναπτυξιακή τροχιά. Έχω τονίσει ότι χρειάζονται προσεχτικές κινήσεις και θέλω να ελπίζω πως θα υπάρξει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για την προστασία και του ονόματος της εταιρείας, που -όπως γνωρίζετε- έχει αφήσει ανεξίτηλη τη σφραγίδα του στην ιστορία μας και ακόμα περισσότερο στον ελληνικό τουρισμό.

►► Πρόσφατα ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) υπέβαλε υπόμνημα στο υπουργείο Μεταφορών, με το οποίο ζητεί την εφαρμογή των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού στις αερομεταφορές. Σας βρίσκει σύμφωνο αυτή η πρόταση;

Το υπόμνημα που κατέθεσε ο ΣΕΤΕ επισημαίνοντας την ανάγκη σχεδιασμού μιας ολοκληρωμένης πολιτικής αερομεταφορών στη χώρα μας, έχει μια ρεαλιστική βάση που πρέπει να μελετηθεί με προσοχή και νηφαλιότητα. Όταν μάλιστα στην περίπτωση της Ελλάδας περίπου το 80% του εισερχόμενου τουρισμού είναι αερομεταφερόμενο, η ανάγκη αυτή καθίσταται επιτακτικότερη. Χωρίς τούτο να σημαίνει βέβαια ότι τα θέματα των επίγειων και των θαλάσσιων μεταφορών είναι λιγότερο σημαντικά.

Επειδή το σχετικό υπόμνημα εμμένει στο ζήτημα της τήρησης των όρων ελεύθερου ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, θεωρώ ότι η λύση που αναζητείται, μέσα από διαδικασίες συνεννόησης με την Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν θα πρέπει να αφήνει περιθώρια μονοπωλίου. Θα πρέπει όμως ταυτόχρονα να είναι μια λύση καθαρή και βιώσιμη, που θα αναδεικνύει τον κοινωνικό χαρακτήρα των αερομεταφορών με τη

διατήρηση του συνόλου του πτητικού δικτύου της εταιρείας και θα διασφαλίζει το εργασιακό μέλλον όσων απασχολούνται στον αερομεταφορέα. Και βέβαια, χρειάζεται μια νέα αντίληψη και πρωτοβουλίες, που μέσα μιας συγκροτημένης πολιτικής αερομεταφορών θα πετύχουμε τη μεγιστοποίηση της αεροπορικής κίνησης της χώρας μας. Πιστεύω ότι είναι προς το συμφέρον της χώρας μας και του ελληνικού τουρισμού η ανάδειξη του αεροδρομίου των Σπάρτων σε hub μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, καθιστώντας προσιτή την προσέγγιση ενός και περισσότερων προορισμών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι ο δρόμος που πρέπει να ακολουθήσουμε. Πιστεύω ότι το υπουργείο Μεταφορών θα εκτιμήσει όλα τα δεδομένα και με την ανεύρεση βιώσιμης λύσης στο πρόβλημα της Ολυμπιακής θα μπορέσει να επανακαθορίσει σε μακροπρόθεσμη βάση την εθνική πολιτική αερομεταφορών με γνώμονα το συμφέρον της χώρας και της ελληνικής τουριστικής ανάπτυξης.

►► Από τη μία επιζητούμε επενδύσεις από Έλληνες και ξένους επενδυτές και από την άλλη στην πρώτη κρίση μιας συγκεκριμένης αγοράς τα ΜΜΕ και πολλοί συνδικαλιστές αναζητούν εξιλαστήρια θύματα. Ποιες θεωρείτε ότι είναι οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία ενός πλαισίου σταθερότητας, που θα είναι αρωγός στις προσπάθειες των Ελλήνων και των αλλοδαπών επενδυτών;

Πάνω απ' όλα χρειάζεται μια σταθερή πολιτική κατεύθυνση, που δεν θα αλλάζει όταν αλλάζουν οι κυβερνήσεις. Δεν νοείται οσοδήποτε και υπεύθυνο κράτος που να πελαγοδρομεί καιροσκοπικά από δω κι από κει ανάλογα με τις επιλογές της εκάστοτε κυβέρνησης. Απαιτείται ένας μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός, που θα αναθεωρείται βάσει των αλλαγών που συντελούνται στο παγκόσμιο οικονομικό και κοινωνικό τοπίο και ο οποίος δεν θα κόβεται και θα ράβεται στα μέτρα μικροκομματικών σκοπιμοτήτων και συμφερόντων. Το δεύτερο ζητούμενο είναι να μπορέσουμε ως χώρα να στείλουμε ένα μήνυμα αξιοπιστίας προς τους επενδυτές, προκειμένου κι αυτοί με τη σειρά τους να «ακουμπήσουν» τα κεφάλαιά τους στο ελληνικό έδαφος.

Για να γίνει αυτό χρειάζεται ένας ευκίνητος κρατικός μηχανισμός. Μια ευέλικτη δημόσια διοίκηση που να μπορεί και να θέλει να υπερβεί γραφειοκρατικά

εμπόδια, τα οποία η ίδια πολλές φορές θέτει.

Ας φανταστούμε το κράτος ως ένα ζωντανό οργανισμό που για να κινηθεί πρέπει οι λειτουργίες του να είναι εναρμονισμένες μεταξύ τους. Ητοι σημαίνει ότι είναι αναγκαίος ένας ευρύτερος συντονισμός σε διοικητικό επίπεδο, αλλά και ένα ευρύτερο πλαίσιο που θα προωθεί και δεν θα υποδαυλίζει επενδυτικές προσπάθειες. Στην περίπτωση του ελληνικού τουρισμού αυτό το μοντέλο κρατικής λειτουργίας το κάνουμε πράξη. Με ευέλικτες διαδικασίες, με ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο φιλικό προς τις επενδυτικές πρωτοβουλίες, με ταχύρρυθμες διαδικασίες αδειοδότησεων. Με άλλα λόγια, καθιερώνουμε ένα μοντέλο κρατικής λειτουργίας αποτελεσματικό. Όσον αφορά στο πρώτο σκέλος της ερώτησής σας, θα συμφωνούσα μαζί σας ότι δεν πρέπει να αναλωνόμαστε σε κινήγι μαγισσών για το ποιος έχει τη μικρότερη ή τη μεγαλύτερη ευθύνη για ενδεχόμενη εκδηλωθείσα κρίση σε μια αγορά. Η ευθύνη είναι συλλογική σε τέτοιες περιπτώσεις και επιμερίζεται σε επενδυτές που πρέπει να ξέρουν να κάνουν καλά τη δουλειά τους και στο κράτος που οφείλει να λειτουργεί εποπτικά προς όφελος της προάσπισης του δημόσιου συμφέροντος και όχι παρεμβατικά, αλλά και να μη στέκεται εμπόδιο στην εκδήλωση ιδιωτικών πρωτοβουλιών που έχει ανάγκη ο τόπος.

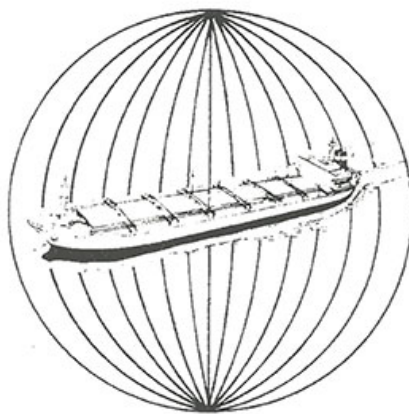
►► Επιπλέον, η τεράστια γραφειοκρατία και η έλλειψη διαφάνειας στους μεγάλους οργανισμούς, η πολυνομία και η αστάθεια σε βάθος χρόνου των νομοθετικών πλαισίων της χώρας ωθούν πολλούς επενδυτές στο να είναι επιφυλακτικοί. Τι μέτρα προτίθεστε να λάβετε για να τους προσελκύσετε;

Οι παρατηρήσεις σας βρίσκονται στον πυρήνα των όσων προείπα και εθίξα κι εγώ ο ίδιος ως τα κακώς κείμενα της ελληνικής δημόσιας διοίκησης. Θα ήθελα όμως να είμαστε ακριβοδίκαιοι και να αναγνωρίσουμε ότι η πραγματικότητα του πολυδαίδαλου και αρτηριοσκληρωτικού συστήματος στη χώρα μας δεν είναι σημερινή. Είναι προϊόν πολιτικών και νοοτροπιών ετών, τις οποίες -πιστέψτε με- έχουμε προσπαθήσει να μειώσουμε τα τελευταία χρόνια. Ίσως τα βήματα που γίνονται είναι αργά. Αλλά πρέπει να παραδεχτείτε ότι γίνονται βήματα, τα οποία είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Δεν είμαι σε θέση να σας αναλύσω τη συνολική



MARINE MANAGEMENT SERVICES M.C.

Ships Managers - Operators



Quick and Safe Operations Worldwide

2 Skouze Str. & Akti Miaouli, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Phone: +30 210 4586900, Fax: +30 210 4294150
E-mail: mms@mms.gr

EUROPEAN AGENTS:
TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED.
16 OLD BOND STR. LONDON W1S 4PS
Phone: +44 (207) 4917014
Fax: +44 (207) 6296914
E-mail: tatuk@tatuk.com

UNITED STATES AGENTS:
Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str. New York N.Y. 10.004
Phone: +1 (212) 4253730
Fax: +1 (212) 3634843
E-mail: mail@bamny.com



στρατηγική της κυβέρνησης για την προσέλκυση επενδύσεων. Μπορώ όμως ευχαρίστως να σας πω τι συμβαίνει στο δικό μου τομέα ευθύνης, όπου οι νέες επενδύσεις και η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης του εθνικού τουριστικού προϊόντος μας.

Εκσυγχρονίζουμε τις επιχειρηματικές υποδομές, ενθαρρύνουμε τα επενδυτικά σχέδια, θεσπίζουμε ειδικά προγράμματα ενίσχυσης επιχειρήσεων και, εν τέλει, ενδυναμώνουμε τον ανταγωνισμό προς όφελος και υπέρ της προστασίας του καταναλωτή. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, υπέρ του ταξιδιώτη, υπέρ του επισκέπτη.

Φιλοδοξούμε να δημιουργήσουμε σχέσεις αμοιβαίας εμπιστοσύνης και αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ πολιτείας, κοινωνίας, αλλά και των επιχειρήσεων που δουλεύουν γύρω απ' τον τουρισμό μέσα από μια βάση της λεγόμενης κοινωνικής εταιρικής σχέσης. Και όλα αυτά στο βωμό της βιωσιμότητας της ελληνικής τουριστικής ανάπτυξης, που θα απαντάει στο στοίχημα της ποιότητας όχι μόνο στις υποδομές και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, αλλά και στην προσέλκυση επισκεπτών και επενδυτών.

►► Η ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής οικονομικής πραγματικότητας είναι η μικρομεσαία επιχείρηση. Είναι στα σχέδιά σας να δώσετε ουσιαστικές παροχές στις μικρές επιχειρήσεις; Σε αυτό που είπατε εγώ θα πρόσθετα ότι οι μικρομε-

σαίες επιχειρήσεις είναι η ραχοκοκαλιά του ελληνικού τουρισμού. Είναι αυτές που του δίνουν πνοή αλλά και ξεχωριστό χρώμα.

Η φιλοσοφία της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής της κυβέρνησης είναι σταθερά προσηλωμένη στο στόχο της αμέριστης στήριξης και αρωγής τους. Από και πέρα η τουριστική πολιτική μας θέλουμε να αγκαλιάζει τέτοιες πρωτοβουλίες μικρομεσαίων επενδυτών.

Γι' αυτόν το λόγο, όχι μόνο τις ενθαρρύνουμε αλλά τις στηρίζουμε εμπράκτως με ειδικά προγράμματα ενίσχυσης και εκσυγχρονισμού τους μέσω των κοινοτικών κονδυλίων και των περιφερειών. Ο ποιοτικός τουρισμός περνάει μέσα από την ποιοτική αναβάθμιση αυτών των επιχειρήσεων, την κτιριακή ανασυγκρότησή τους, τον εκσυγχρονισμό των διοικητικών λειτουργιών τους, την εφαρμογή συστημάτων διασφάλισης ποιότητας υπηρεσιών, καθώς και την ανάπτυξη καινοτόμων δράσεων από μέρους τους.

Η ενεργή στήριξή τους από την Πολιτεία, εκτός του ότι συμβάλλει σε ένα μεγάλο μέρος στην εντατικοποίηση και την ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας, δημιουργεί όρους τόνωσης της απασχόλησης και αναζωογόνησης της περιφέρειας, που είναι άλλωστε το μεγάλο ζητούμενο.

►► Σας απασχολούν οι αντιδράσεις πολλών φορέων και ιδιωτών στο νέο χωροταξικό νομοσχέδιο του ΥΠΕΧΩΔΕ;

Η πολιτική δεν είναι ούτε επίδειξη δύναμης ούτε τυφλή εφαρμογή πολιτικών. Είναι συναίνεση. Είναι δημιουργική σύνθεση απόψεων. Πάνω απ' όλα όμως, είναι ανοιχτές πόρτες και διάλογος. Πράγματι το νέο χωροταξικό νομοσχέδιο του ΥΠΕΧΩΔΕ έχει συναντήσει αντιδράσεις, οι οποίες είναι σεβαστές. Εκτιμώ ότι ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Σουφλιάς έχει το πολιτικό αισθητήριο να τις αφουγκραστεί και όπου χρειάζεται να τις συζητήσει. Από εκεί και πέρα όμως, οι οποίες αντιδράσεις δεν μπορούν και δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ως άλλοθι για προσκόλληση σε μια στασιμότητα που αναμνησεί το χθες και δεν παράγει τίποτα καινούργιο.

Δεν αναφέρομαι μόνο στο ζήτημα του χωροταξικού, αλλά στο γενικότερο πολιτικό πεδίο. Η στασιμότητα είναι εχθρός των διαρθρωτικών αλλαγών που έχει ανάγκη το αναπτυξιακό μοντέλο του τουρισμού στη χώρα μας.

Οι ρηθικέλευθες παρεμβάσεις για να κάνουμε το άλμα ποιότητας και δημιουργίας δεν χωρούν καθυστερήσεις. Η κυβέρνηση με γνώμονα τη δημιουργία ενός ξεκάθਾਰου λειτουργικού πλαισίου για επενδύσεις με σαφείς κανόνες και προτεραιότητες προωθεί το χωροταξικό σχέδιο για τον τουρισμό. Κεντρικός κορμός της φιλοσοφίας του είναι η επίτευξη της ανάπτυξης με ορθολογικό τρόπο, σύμφωνα με τις δυνατότητες και τις προοπτικές κάθε τόπου. Αυτή η θεμελιώδης αρχή αποτελεί προϋπόθεση για την προώθηση του τουρισμού και κατ' επέκταση την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας.

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



Ταυτόχρονα χτίζει το πλαίσιο αναφοράς για την τουριστική ανάπτυξη τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, που εξειδικεύεται ακόμα περισσότερο στο ειδικό πλαίσιο για τον τουρισμό.

Το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο συνιστά ένα νομοθετικό εργαλείο μεταρρυθμιστικής υφής, το οποίο για πρώτη φορά στα ελληνικά δεδομένα παρέχει χωρικές κατευθύνσεις σε επίπεδο στρατηγικού και ολοκληρωμένου σχεδιασμού με κεντρικό στόχο την αειφορία. Η ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη των

Η ακρίβεια συμπίπτει πράγματι τα εισοδήματα των ελληνικών νοικοκυριών. Δεν μπορούμε να κλείνουμε τα μάτια και να την αρνούμαστε. Ακρίβεια υπήρχε και υπάρχει, και μάλιστα αγγίζει πολλές φορές ακόμα και τα όρια της αισχροκέρδειας.

Το κράτος στο πλαίσιο της ελεύθερης λειτουργίας της αγοράς και της οικονομίας οφείλει να έχει ένα συνετό εποπτικό ρόλο, που να διαφυλάσσει τον υγιή ανταγωνισμό, να εξουδετερώνει τα κυκλώματα των καρτέλ και να προστατεύει εν τέλει τον πολίτη από

Μια νέα κουλτούρα και αντίληψη στο σύγχρονο Έλληνα που -όπως καταλαβαίνετε- δεν μπορεί να οικοδομηθεί από τη μία μέρα στην άλλη. Κάποτε όμως αυτό πρέπει να ξεκινήσουμε να το αντιλαμβάνομαστε ως κοινωνία. Γιατί όσο δεν αποφασίζουμε να διώξουμε από πάνω μας τη λογική του γρήγορου και εύκολου κέρδους, τόσο το κράτος θα έρχεται εκ των υστέρων ως «μπαμπούλας» να προβαίνει σε αμφίβολης αποτελεσματικότητας ενέργειες επιβολής κυρώσεων. Πόσω μάλλον στην περίπτωση του

“ Η ελληνική ναυτιλία από κοινού με τον τουρισμό αποτελούν την ατμομηχανή της οικονομίας της χώρας μας. ”

συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας, η βελτίωση της απόδοσης του εγχώριου τουριστικού τομέα και ο εμπλουτισμός του εθνικού τουριστικού προϊόντος, η διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε νέες περιοχές με σεβασμό στη φυσική, οικονομική και κοινωνική ποικιλομορφία των τοπικών κοινωνιών και η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης με την περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος είναι οι βασικοί αναπτυξιακοί πυλώνες του νέου χωροταξικού πλαισίου. Όσον αφορά στο κεφαλαιώδες ζήτημα της τουριστικής κατοικίας, οφείλω να σας ξεκαθαρίσω ότι δεν αντιτίθεται σε μία τέτοια προοπτική. Δεν πρόκειται όμως να επιτρέψω η ανάπτυξη της τουριστικής κατοικίας να γίνει με τρόπο που θα καταδυναστεύει την ιστορική και παραδοσιακή αρχιτεκτονική, την πολιτισμική μας ταυτότητα. Είμαι υπέρ ενός μοντέλου τουριστικής κατοικίας εναρμονισμένου στον πλούτο της Ελλάδας, που είναι το φυσικό περιβάλλον της.

►► Πώς θα μπορούσε να υπάρξει ουσιαστική παρέμβαση του κράτους για να λειτουργήσει ο υγιής ανταγωνισμός και να περιοριστεί η αισχροκέρδεια που ταλαιπωρεί αλλοδαπούς και Έλληνες τουρίστες;

Καλά κάνετε και θέτετε ένα ζήτημα, το οποίο με έχει απασχολήσει πολύ πριν αναλάβω τα νέα μου καθήκοντα ως υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης.

την κερδοσκοπία κάποιων επιτήδειων.

Θα σας έλεγα ότι έχουμε ακόμα να διανύσουμε δρόμο αν θέλουμε να μιλάμε για σοβαρούς και κυρίως αποτελεσματικούς εποπτικούς κρατικούς μηχανισμούς. Ωστόσο, οφείλετε να παραδεχτείτε ότι γίνονται σοβαρές προσπάθειες, σε αντίθεση με το παρελθόν.

Η αισχροκέρδεια, όμως, που έχουμε ζήσει όλοι μας κατά καιρούς σε διάφορες εκφάνσεις της καθημερινότητάς μας, έχει έναν ακόμα αντίκτυπο που δεν σχετίζεται με την τσέπη μας. Είναι άμεσα συναπτόμενη με την εικόνα της Ελλάδας κυρίως προς τους ξένους επισκέπτες.

Ένας αντίκτυπος με μακροπρόθεσμες συνέπειες στο προφίλ του σύγχρονου ελληνικού τουρισμού, που είναι ικανός ακόμα και να θρυσματίσει πολλές φορές την εικόνα που έχουμε φιλοτεχνήσει στο εξωτερικό για την Ελλάδα. Ως μια χώρα με πολίτες φιλόξενους που σέβονται τους ταξιδιώτες, καθώς και τα χρήματα που αφήνουν οι τελευταίοι στον τόπο τους.

Οι επιτήδειοι όμως που κερδοσκοπούν εις βάρος της διεθνούς παρουσίας της Ελλάδας πρέπει να μπουν στη θέση τους. Σας διαβεβαιώνω ότι θα μπουν και θα τιμωρηθούν παραδειγματικά τέτοιου είδους περιστατικά. Δυστυχώς, όμως, όσα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα κι αν ληφθούν από την Πολιτεία, είναι αναμφίβολο ότι πάνω απ' όλα απαιτείται μια νέα φιλοσοφία.

ελληνικού τουρισμού, όπου το γρήγορο και εύκολο κέρδος μπορεί εύκολα να εξελιχθεί σε μπούμερανγκ για τον κερδοσκόπο ιδιώτη αλλά και για την ίδια την τουριστική ανάπτυξη της πατρίδας μας.

►► Υπάρχουν κάποιες συγκεκριμένες τουριστικές αγορές, στις οποίες θα εστιάσει το υπουργείο τη στρατηγική επικοινωνίας του;

Δεν έχουμε το περιθώριο να σπαταλήσουμε στιγμή αν θέλουμε να αποσπάσουμε ως Ελλάδα το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο στην παγκόσμια τουριστική αγορά, που περιλαμβάνει και χώρες όπως λόγω χάριν η Κίνα ή η Ινδία, οι οποίες θεωρούνται αναδυόμενες τουριστικές και οικονομικές δυνάμεις. Αυτό δεν μπορεί να γίνει από τη μία μέρα στην άλλη. Απαιτείται σχεδιασμός σε βάθος χρόνου που θα συγκεράζει τη σωστή επικοινωνιακή προβολή του νέου εθνικού τουριστικού προϊόντος με τις εξατομικευμένες δράσεις σε αυτές τις νέες αγορές. Αναπόδραστη ανάγκη κρίνεται η ενεργός συμμετοχή της Ελλάδας σε διεθνείς εκθέσεις - και στο σημείο αυτό καίριο ρόλο θα διαδραματίσουν τα γραφεία του ΕΟΤ στο εξωτερικό, ένα εκ των οποίων θα δημιουργηθεί προσεχώς στη Σαγκάη της Κίνας. Σας αναφέρω χαρακτηριστικά ότι το πρώτο μεγάλο ταξίδι που κάναμε ως αποστολή του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και του ΕΟΤ ήταν στην Κίνα, από την οποία ως χώρα αναμένουμε να αποκομίσουμε

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION



ILION LINES S.A.

4th Floor
3, London Wall Buildings
London Wall
London EC2M 5 RL

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus



πολλά τουριστικά οφέλη. Εκεί πετύχαμε τη σύσφιξη των οικονομικών και τουριστικών σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών και με την ίδια ένταση θα συνεχίσουμε να παλεύουμε για την εντατικοποίηση της παρουσίας μας στις διεθνείς αγορές. Άλλωστε, ο τουρισμός απαιτεί να έχεις ανοιχτούς ορίζοντες, να αφουγκράζεσαι τα μηνύματα των καιρών και να μην εγκλωβίζεσαι στη γυάλα ενός κλειστού υπουργικού γραφείου.

►► Μετά την επίσκεψή σας στην Ηλεία ανακοινώσατε την ανάγκη κατασκευής σύγχρονης μαρίνας στην περιοχή. Πώς, κατά την άποψή σας, μπορεί να συμβάλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην ανάπτυξη της περιφέρειας;

Η ανακοίνωση αυτή δεν ήταν τυχαία. Ειδικά όσον αφορά στις πυρόπληκτες περιοχές, καθίσταται αναπόδραστη ανάγκη η ανασύστασή τους και η επαναδραστηριοποίηση της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Πρέπει να οικοδομήσουμε το τουριστικό προφίλ τους, για να τις καταστήσουμε εκ νέου πόλους έλξης εγχώριων και ξένων επισκεπτών, κάτι που τη συγκεκριμένη στιγμή είναι ζωτικής σημασίας για τη στήριξη της τοπικής οικονομίας. Η αναδιάρθρωση του τουριστικού μοντέλου μέσα από τον εμπλουτισμό του με νέους θεματικούς τομείς αφορά πολύ περισσότερο τις πυρόπληκτες περιοχές μέσω της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού των υποδομών στις οποίες θα βασιστούν τα νέα τουριστικά προϊόντα. Πρώτο και κύριο είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, που στην περίπτωση, λόγω χάρη, της Πελοποννήσου - η οποία περικλείεται από

θάλασσα - θα μπορούσε να αποτελέσει κορωνίδα της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής. Η κατασκευή λοιπόν σύγχρονης θαλάσσιας μαρίνας εκεί θα δώσει το έναυσμα για την προσέλκυση τουριστών με ενδιαφέροντα που αφορούν τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Συνολικότερα, πάντως, ο θαλάσσιος τουρισμός έρχεται από παλιά και θα συνεχίζει να αποτελεί έναν από τους κεντρικούς πυλώνες στήριξης του ελληνικού τουρισμού. Τα θαλάσσια σπορ, οι κρουαζιέρες, η κατασκευή σύγχρονων μαρινών που θα φιλοξενούν τους επισκέπτες που έρχονται από τη θάλασσα και το γιότινγκ είναι τέσσερα βασικά στοιχεία που συνθέτουν το τοπίο του σύγχρονου θαλάσσιου ελληνικού τουρισμού, ο οποίος σε συνδυασμό με τις μοναδικές ακτές αποτελεί την εμπροσθοφυλακή της τουριστικής ανάπτυξης στη χώρα μας και κατ' επέκταση της οικονομικής αναζωογόνησης της περιφέρειας, στην οποία αναφερθήκατε.

►► Τα αιτήματα των κατοίκων των άγονων νησιών είναι γνωστά εδώ και χρόνια. Είναι στα σχέδιά σας η συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να συμβάλετε κι εσείς στην επίλυση τους; Είναι κάτι παραπάνω από προφανές ότι πάνω απ' όλα η ίδια η επίλυση των προβλημάτων επιτάσσει τη συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων και ειδικότερα μεταξύ ημών, των στελεχών της κυβέρνησης. Πόσω μάλλον για ένα τόσο ακανθώδες ζήτημα που έχει να κάνει με τη βιωσιμότητα των λεγόμενων «άγονων» νησιών, οι κάτοικοι των οποίων δίνουν μια πραγματική μάχη με καθημερινές αντιξοότητες. Ο ελληνικός τουρισμός είναι μοιραίο να ταξιδεύει και να αναπτύσσεται σε κάθε γωνιά της Ελλάδας. Ακόμα και στα νησιά εκείνα που, παρότι θεωρούνται άγονη γραμμή, έχουν να προσφέρουν αληθινές εμπειρίες επαφής με τη φύση στον ψαγμένο επισκέπτη που αναζητεί κάτι διαφορετικό από εκείνον που επιλέγει, παραδείγματος χάριν τη Μύκονο ή την Πάρο για τις καλοκαιρινές του διακοπές. Πρέπει να κάνουμε αυτά τα άγονα νησιά πόλους τουριστικής έλξης επισκεπτών. Αλλά πριν από αυτό, οφείλουμε να διασφαλίσουμε την ποιότητα της ζωής των ιδίων των κατοίκων τους, που επέλεξαν να παραμείνουν εκεί. Αυτήν την επιλογή τους οφείλουμε ως Πολιτεία

να την τιμήσουμε γιατί παραμένουν εις πείσμα των καιρών και των αντιξοοτήτων θεματοφύλακες της αυθεντικής Ελλάδας. Να αποδείξουμε στην πράξη ότι αυτό το κομμάτι της χώρας μας δεν είναι η ξεχασμένη αλλά η αληθινή Ελλάδα. Είμαι βέβαιος ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής δίνει τον καλύτερο εαυτό του για να καταστήσει όλα τα νησιά μας προσεγγίσιμα και προστά σε όλους όσοι θέλουν να τα επισκεφθούν ή να ζήσουν εκεί με μια ποιοτική συγκοινωνιακή πρωτίστως σύνδεση με αυτά καθ' όλη τη διάρκεια των εποχών του χρόνου. Εμείς ως υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης έχουμε τη διάθεση αλλά και την υποχρέωση να συμβάλουμε όπου μπορούμε να φανούμε χρήσιμοι προς την κατεύθυνση αυτή.

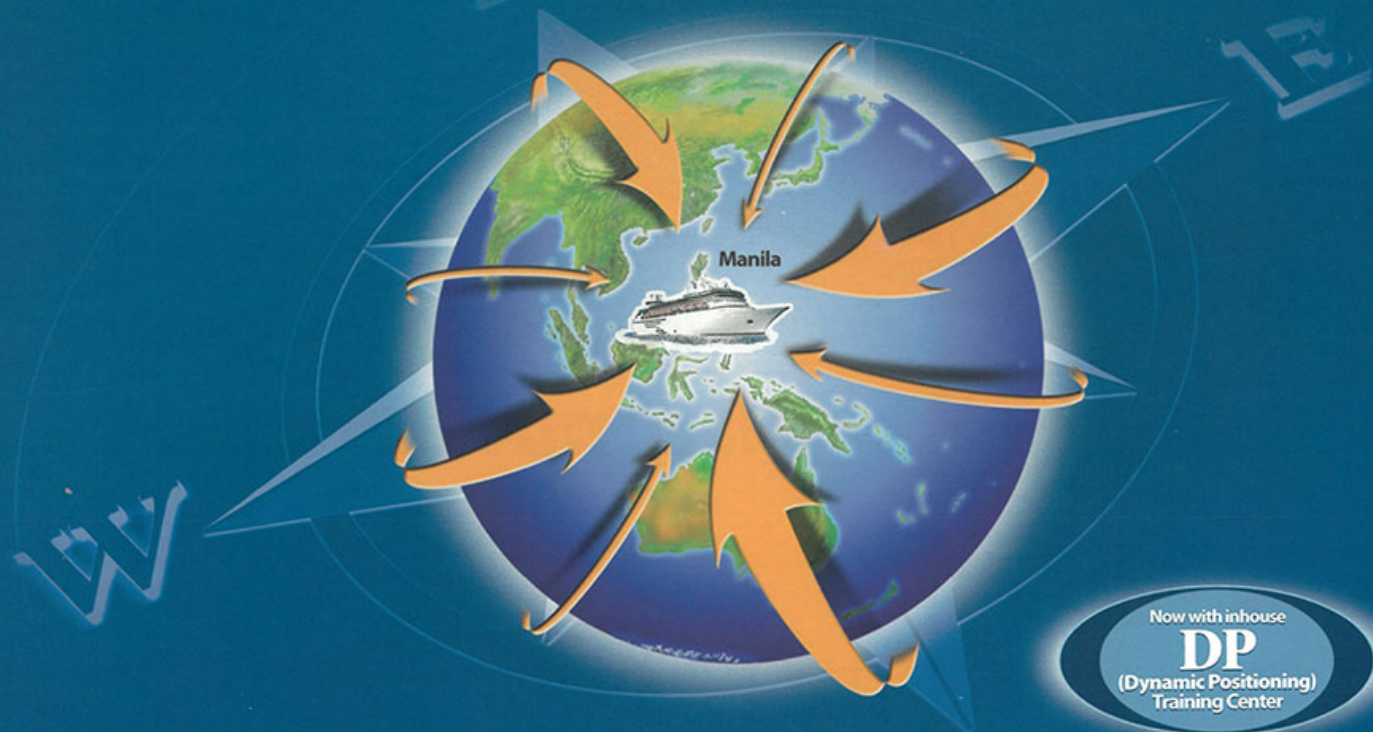
►► Ποια είναι η άποψή σας για τον ελληνικό εφοπλισμό; Θεωρείτε ότι έχει συμβάλει στην ελληνική οικονομία; Είναι στα σχέδιά σας συναντήσεις με Έλληνες εφοπλιστές, προκειμένου να επενδύσουν στον τουρισμό;

Η ελληνική ναυτιλία από κοινού με τον τουρισμό αποτελούν την ατμομηχανή της οικονομίας της χώρας μας. Είναι θετικό γιατί τα τελευταία χρόνια καταγράφεται μια ισχυρή τάση επενδύσεων από Έλληνες εφοπλιστές σε δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με τον τουριστικό κλάδο, τις οποίες και χαιρετίζω.

Είναι, εξάλλου, γνωστό ότι πολλά από τα πλέον γνωστά ξενοδοχειακά συγκροτήματα της Ελλάδας είναι χτισμένα από Έλληνες εφοπλιστές. Εκτιμώ ότι η σταθερότητα και η ευελιξία του θεσμικού πλαισίου θα τους φέρει ακόμα πιο κοντά με τον ελληνικό τουρισμό μέσω των επενδύσεών τους σε αυτόν. Τα υψηλά άλλωστε ποιοτικά στάνταρ που έχουν αποδείξει ότι τηρούν και ενσωματώνουν στην ελληνική ναυτιλία, είμαι βέβαιος ότι θα προσδιορίσουν τη θέση τους και στο χώρο του τουρισμού συμβάλλοντας στην προσπάθειά μας για ποιοτική αναβάθμισή του.

Είμαστε υπερήφανοι για την εμπειρία και τον επαγγελματισμό που διακρίνουν τους Έλληνες εφοπλιστές, για τους οποίους οι πόρτες του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης είναι πάντα ανοιχτές. Τους θέλουμε αρωγούς με τις επενδυτικές πρωτοβουλίες τους στη νέα αρχή για ένα μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης που θα θέτει τον πήχυ ψηλά. ☺

Seafarers **across** the world



Now with inhouse
DP
(Dynamic Positioning)
Training Center

Our **aim** your **targets**.

Our **mission** your **effectiveness**.

Our **orientation** the meeting point of **your needs**.

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

Providing «Full Crew Management» we actually act as an extension of our clients crewing department. With a versatile and cost effect service, we are able to satisfy the need for highly trained and motivated officers and crew. Working with established training instructors and centres and using the latest computer based software we provide our crew with constant training. In coordination with our clients we can also design specific training requirements.

Experienced with different reputable shipping companies around the world, with a diverse fleet, we are able to supply highly trained and qualified crew to all types of vessels such as LPG, TANKERS, BULKERS, PCC, CONTAINERS and PASSENGER FERRIES just to name a few.



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

Manila 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street, Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines
tel: (+632) 750.52.68 / (+632) 892.78.39 - fax: (+632) 892.72.42, e-mail: optns@cwmsi.com

Athens 71, Possidonos Ave & A.G Papandreou Str., 166 74 Glyfada, Athens, Greece
tel: (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465 - fax: (+30) 210 89.83.276, e-mail: info@cwmsi.com





Ι της Ρόδης Κράτσα Ι

Αντιπρόεδρου
του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,
μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

Ναυτιλία 2007: Οι βάσεις της ενιαίας ευρωπαϊκής στρατηγικής Νέες προοπτικές 2008

Το 2007 ήταν αναμφισβήτητο το έτος της διαμόρφωσης μιας νέας στρατηγικής για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ο διάλογος που άνοιξε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2006 σχετικά με το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. και η Πράσινη Βίβλος που επακολούθησε, έβαλαν τις βάσεις για την επεξεργασία συγκεκριμένων νομοθετικών μέτρων και άλλων πρωτοβουλιών που παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το φθινόπωρο του 2007. Μία εκτενή διαβούλευση και μία συντονιστική ομάδα με συμμετοχή 10 επιτρόπων, που λειτούργησε για έναν ολόκληρο χρόνο.

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς ανταποκρίθηκαν μαζικά στη διαβούλευση αυτή, γεγονός το οποίο καταδεικνύει σαφώς την τεράστια δυναμική των θαλασσών και το εύρος της πρόκλησης που έχουμε να αντιμετωπίσουμε εάν επιθυμούμε τη βιώσιμη αξιοποίηση αυτής της προοπτικής. Από τη διαβούλευση προέκυψε επίσης πληθώρα ιδεών ως προς τον τρόπο με τον οποίο η Ευρώπη μπορεί να αντιμετωπίσει αυτή την πρόκληση. Η συμβολή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ήταν καθοριστική στη διαμόρφωση αυτών των τελικών θέσεων, αφού με σχετική έκθεση

μπορέσαμε να συμπεριλάβουμε τις ανησυχίες και προτεραιότητες του κλάδου, των εργαζομένων αλλά και της βιομηχανίας.

Δεχθήκαμε με ικανοποίηση την τελική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, γιατί αποτελεί μια συνολική και ολοκληρωμένη στρατηγική μέτρων και πρωτοβουλιών, όπου διατυπώνεται το όραμα για μια σφαιρική θαλάσσια πολιτική στην Ε.Ε., καθώς και ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης με ένα φιλόδοξο πρόγραμμα εργασίας για τα επόμενα έτη. Η προστιθέμενη αξία αυτού του εγχειρήματος είναι το ότι, έως σήμερα, η διαχείριση των διαφορετικών δραστηριοτήτων και πολιτικών που συνδέονται με τις θάλασσες αντιμετωπιζόταν σε ευρύτερα τομεακό επίπεδο. Εφεξής η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο χαράσσεται η πολιτική και λαμβάνονται οι αποφάσεις στους τομείς της ναυτιλίας, επιτρέποντας στις συναφείς αρχές να αναλύουν την αλληλεπίδραση μεταξύ των διαφόρων κλάδων και των οικείων τομέων πολιτικής και να τους λαμβάνουν υπόψη σε κάθε επίπεδο, ώστε να αναπτυχθούν κοινά εργαλεία με στόχο να αξιοποιούνται οι συνέργειες και να αποφεύγονται οι διαφωνίες.

Αυτή η νέα πολιτική θεμελιώνεται στα δυνατά σημεία της Ε.Ε. όσον αφορά τη θαλάσσια έρευνα, την τεχνολογία και την καινοτομία και βασίζεται στην Ατζέντα της Λισαβόνας για περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και ανάπτυξη, καθώς και στην πρωταρχική δέσμευση της Ε.Ε. για τη διασφάλιση του ότι η οικονομική ανάπτυξη δεν θα αποβεί εις βάρος της βιωσιμότητας του περιβάλλοντος. Είναι εξαιρετικά ενθαρρυντικό ότι η ανακοίνωση καθώς και το συνοδευτικό σχέδιο δράσης περιλαμβάνουν σειρά συγκεκριμένων μέτρων που θα ξεκινήσουν μέσα στο 2008. Τα μέτρα αυτά καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, που κυμαίνονται από τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την απασχόληση, την επιστημονική έρευνα, την αλιεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προβλέπουν:

- α.** Ένα ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα.
- β.** Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα.
- γ.** Ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη-μέλη.
- δ.** Ολοκληρωμένο δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία.
- ε.** Οδικό χάρτη για τη θαλάσσια χωροταξία των κρατών-μελών.
- στ.** Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας και των καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών.
- ζ.** Προώθηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου ναυτιλιακών ομίλων.
- η.** Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων.
- θ.** Τη στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές.

Μέσα στο 2008 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα καλέσει τα κράτη-μέλη να αναπτύξουν ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές, σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ιδιαίτερα στις παράκτιες περιφέρειες, θα προτείνει ένα σύνολο κατευθυντήριων γραμμών γι' αυτές τις ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές και από το 2009 θα υποβάλει ετησίως εκθέσεις σχετικά με τα μέτρα της Ε.Ε. και των κρατών-μελών ως προς το θέμα αυτό. Παράλληλα, θα δημιουργήσει μια δομή διαβούλευσης των ενδιαφερομένων μερών, η οποία θα τροφοδοτεί την ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής και θα επιτρέπει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών. Θα προωθήσει τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ακτοφυλακών των κρατών - μελών και των οικείων υπηρεσιών. Θα λάβει μέτρα για την αύξηση της διαλειτουργικότητας του συστήματος επιτήρησης, για την προσέγγιση υφιστάμενων συστημάτων

OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd

Complexity is our Strong Point

OGT Headquarters

14 LONTOU STR. 16675 GLYFADA, HELLAS
Tel: +30 210 9602901-2 Fax: +30 210 9645982
email: ogt@olympicgroup.gr
Website: www.ogt.gr

INTERTANKO

Member of



παρακολούθησης και ανίχνευσης τα οποία χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τον έλεγχο της αλιείας, τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων και άλλες δραστηριότητες επιβολής του νόμου.

Μια άλλη βασική προτεραιότητα που αποτελεί συνέχεια της πολιτικής των τελευταίων ετών των Βρυξελλών είναι η νέα πολιτική για τους λιμένες, λαμβάνοντας υπόψη τους πολλαπλούς ρόλους των λιμένων και το ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής και μεταφορικής (maritime logistics). Μέσα στο 2008 θα υποβληθούν προτάσεις για τη μείωση των επιπέδων ρύπανσης του αέρα από τα πλοία σε λιμένες, με την εξάλειψη, συγκεκριμένα, των φορολογικών μειονεκτημάτων για τα πλοία που χρησιμοποιούν το χερσαίο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και θα εκδοθούν κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ανάπτυξη των λιμένων. Η θαλάσσια εφοδιαστική και μεταφορική αλυσίδα της Ευρώπης προϋποθέτει τεχνολογίες αιχμής όσον αφορά τους κλάδους της ναυπηγικής και της επιδιόρθωσης και του εξοπλισμού πλοίων, και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να βασιστεί σε πρωτοβουλίες οι οποίες έχουν στεφθεί με επιτυχία για να προωθήσει την ανάπτυξη αυτών των κλάδων και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Σημαντικό επίτευγμα, που ήρθε να συμπληρώσει αυτή τη νέα ναυτιλιακή στρατηγική και καρπό πρωτοβουλίας μου και δικών μου προσωπικών προσπαθειών, αποτελεί η καθιέρωση της Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα, που απεφασίσθη να

εορτάζεται κάθε χρόνο στις 20 Μαΐου. Η υιοθέτηση αυτής της πρωτοβουλίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της νέας ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη ναυτιλία αφού πρόκειται για εορτασμό που αφορά όλο το ναυτιλιακό κλάδο, τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το ναυτικό κόσμο, το θαλάσσιο περιβάλλον, τις παράκτιες περιοχές.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό ότι από το 2008 αυτός ο ετήσιος εορτασμός θα στοχεύει στην πληροφόρηση των Ευρωπαίων για τη σημασία του ναυτικού κλάδου στην ευρωπαϊκή οικονομία και ανάπτυξη, αλλά και στον πρωταρχικό ρόλο του θαλάσσιου περιβάλλοντος για τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές της Ε.Ε. Οι εκδηλώσεις αυτές θα δώσουν πολλές ευκαιρίες συνεργασίας φορέων σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Για τη χώρα μας δε, θα αποτελέσει μια σημαντική ευκαιρία ανάδειξης των δύο βασικών πυλώνων της οικονομίας μας, της ναυτιλίας και του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος και τουρισμού, αλλά και της σημασίας της θάλασσας για τον πολιτισμό μας.

Τέλος, το 2008 θα αποτελέσει μια αποφασιστική χρονιά, αφού τα ευρωπαϊκά όργανα με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη και την εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητάς τους, θα επεξεργαστούν τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα αλλά και την προετοιμασία μιας συνεκτικής στρατηγικής για τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2008-2018. Ας προετοιμασθούμε έγκαιρα, συλλογικά και να ανταποκριθούμε υπεύθυνα στο εύρος και το ύψος αυτών των προκλήσεων. ☉

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.



Ανάπτυξη των Θαλασίων Διαδρόμων



Ι Του Γεωργίου Βλάχου Ι

Γενικού γραμματέα

Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής
του ΥΕΝΑΝΠ

Η λειτουργία των λιμένων και της ναυτιλίας στη χώρα μας εξαρτάται αναμφισβήτητα σε μεγάλο βαθμό από τις εξελίξεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι δυνατότητες και ευκαιρίες για την ανάπτυξη των κλάδων της λιμενικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας συνδέονται με τις προτεραιότητες που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Στην περίοδο που διανύουμε, σημειώνονται μεγάλες και ραγδαίες αλλαγές σε αυτό τον τομέα.

Η προσπάθεια που καταβάλλεται για την οικοδόμηση αποτελεσματικών διευρωπαϊκών και πανευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στη βάση διατροπικών μεταφορικών συστημάτων με σημαντικό μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών, η οργάνωση μιας νέας θαλάσσιας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η νέα ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική, καθώς επίσης η δημιουργία ενός ενιαίου θαλάσσιου χώρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση εντάσσονται σε αυτές τις εξελίξεις και αναμένεται να έχουν ιδιαίτερως θετική επίδραση. Στο πλαίσιο αυτό, οι θαλάσσιοι διάδρομοι των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών συνιστούν μια νέα, ολοκληρωμένη πρόταση για τη μεταφορική εφοδιαστική αλυσίδα, που περιλαμβάνει τη θαλάσσια διαδρομή, τις κατάλληλες λιμενικές υποδομές, τις υπηρεσίες που παρέχουν οι λιμένες και τις χερσαίες

προσβάσεις στους λιμένες. Αποσκοπούν στη δημιουργία ενός περιορισμένου αριθμού νέων, τακτικών, συχνών, διεθνών θαλάσσιων συνδέσεων, που θα επιτρέψουν την άρση της απομόνωσης λόγω φυσικών εμποδίων, την αντιμετώπιση της συμφόρησης του χερσαίου δικτύου, καθώς επίσης την καλύτερη σύνδεση νησιωτικών ή περιφερειακών κρατών-μελών. Παράλληλα, μέσα στο γενικότερο πλαίσιο των διεθνών εξελίξεων αυξάνεται η σημασία της χώρας μας για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αλυσίδων που συνδέουν τις χώρες της ανατολικής Ασίας με τις ευρωπαϊκές αγορές. Η νέα κατάσταση που δημιουργείται επιβάλλει την άμεση αναβάθμιση της λειτουργίας των ελληνικών λιμένων και την προσαρμογή τους στις απαιτήσεις της διεθνούς λιμενικής αγοράς για την αποκόμιση σημαντικών ωφελειών για την ανάπτυξη της χώρας.

Στο νέο τοπίο και με γνώμονα τους στόχους αυτούς, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σχεδιάζει και υλοποιεί την πολιτική του. Ειδικά για την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων, το υπουργείο, σε συνεργασία με τα υπουργεία Μεταφορών της Ιταλίας και της Σλοβενίας, την Αρχή Λιμένων Κύπρου και την Αρχή Θαλάσσιων Μεταφορών Μάλτας, συντονίζει την υλοποίηση του έργου κοινού ενδιαφέροντος «Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Θαλάσσιων Διαδρόμων στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου», που έχει εγκριθεί με απόφαση της Επιτροπής και για το οποίο έχει υπογραφεί ήδη σχετική σύμβαση με τον ανάδοχο. Κύριος στόχος του έργου είναι ο προσδιορισμός θαλάσσιων διαδρόμων στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, η επιλογή έργων προς υλοποίηση και ο οικονομικός προγραμματισμός για τη χρηματοδότηση των συγκεκριμένων έργων, ενώ ταυτόχρονα θα

θέσει τις βάσεις για μελλοντικές συνεργασίες μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών στο εν λόγω πεδίο. Επισημαίνεται ότι για την υλοποίηση των έργων θαλάσσιων διαδρόμων, σύμφωνα με τους κανονισμούς των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανακοινώνει σε ετήσια βάση προσκλήσεις υποβολής προτάσεων. Προκειμένου να συγκεντρωθούν και να αξιολογηθούν συγκεκριμένες προτάσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίες εν συνεχεία θα υποβληθούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για αξιολόγηση και έγκριση για συγχρηματοδότηση από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής από κοινού με τους προαναφερόμενους εταίρους κάλεσαν τους ενδιαφερόμενους φορείς, όπως οργανισμούς λιμένων, λιμενικά ταμεία, ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική αλυσίδα, να υποβάλουν επιλέξιμες προτάσεις. Για την περαιτέρω ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής προετοιμάζει σχετική διεθνή ημερίδα, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 31 Ιανουαρίου 2008.

Οι θαλάσσιοι διάδρομοι εκτιμάται ότι αποτελούν ένα ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Στη βάση των παραπάνω καθίσταται εμφανές πως η ηγεσία του υπουργείου έχει αναλάβει μέχρι σήμερα σημαντικές πρωτοβουλίες και έχει δρομολογήσει με επιτυχία μια σειρά ενεργειών προς αυτή την κατεύθυνση. Μένουν βεβαίως ακόμη πολλά να γίνουν ούτως ώστε να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που διανοίγονται, και ως εκ τούτου θα πρέπει να καταβληθούν ουσιαστικές προσπάθειες από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. ●

ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

*Διαχρονικό σημείο αναφοράς & ανάπτυξης
για την κεντρική Ελλάδα.*

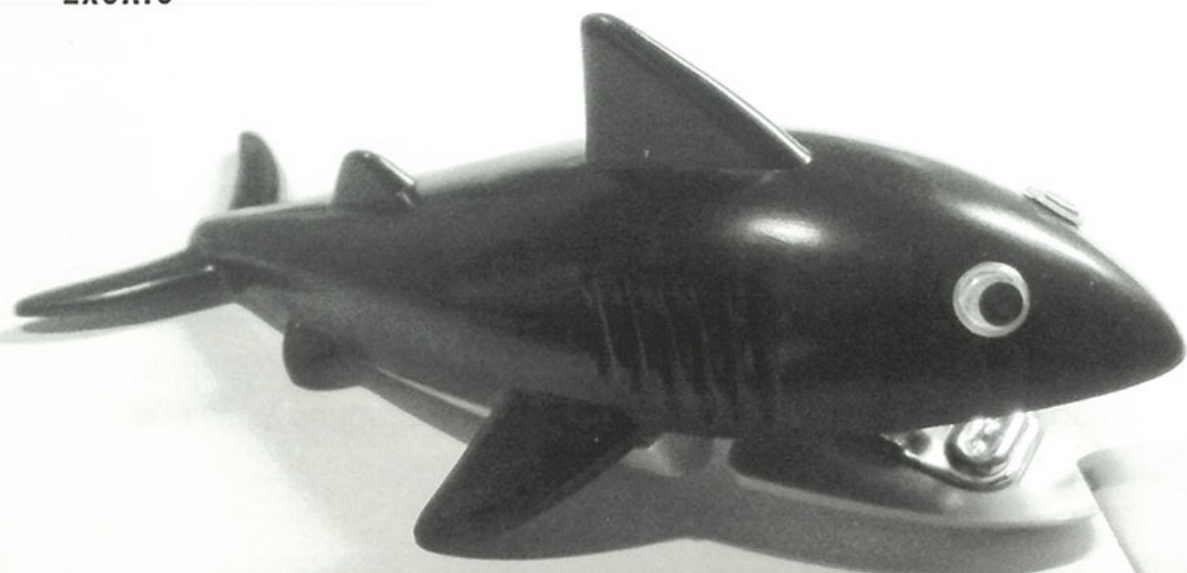
Η Γεωγραφική θέση του λιμανιού

Οι υποδομές που δημιουργούνται με το πραγματοποιούμενο επενδυτικό πρόγραμμα, καθώς και το οικονομικό περιβάλλον ευνοούν την ανάπτυξη μεγάλου αριθμού λιμενικών δραστηριοτήτων

- Διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων
- Φόρτωση/εκφόρτωση φορτίου εισαγωγής –εξαγωγής
- Αποθήκευση φορτίου σε αποθήκες και ανοιχτούς χώρους
- Υπηρεσίες εξυπηρέτησης και επισκευής του εξοπλισμού του λιμένα
- Αποθήκευση κενών εμπορευματοκιβωτίων
- Σύγχρονος σταθμός διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας
- Άνετοι και σύγχρονοι χώροι στάθμευσης
- Έργα προστασίας περιβάλλοντος
- Ελεύθερη ζώνη διακίνησης προϊόντων



Εμπιστευθείτε μας



Κύριε Υπουργέ Ας πατάξουμε τη γραφειοκρατία στους κόλπους του ΥΕΝ



Σχόλιο του **Θ. Κεφαλωνίτη**
Διευθυντή Tomasos Bros Inc.

Το θέμα της πολυνομίας και της γραφειοκρατίας παρατήρησα στα προηγούμενα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» ότι απασχολεί έντονα τη συντακτική σας ομάδα.

Είναι γεγονός ότι τα δύο αυτά μελανά σημεία της ελληνικής πραγματικότητας κλονίζουν την αξιοπιστία των ελληνικών δημόσιων υπηρεσιών και ταλαιπωρούν, ανεπίτρεπτα και αδικαιολόγητα, τον Έλληνα πολίτη. Είναι επίσης γνωστό ότι οι διαχειρίστριες εταιρείες που εδρεύουν στον Πειραιά δεν έχουν άμεση επαφή με το χάος του ελληνικού Δημοσίου και δεν κατανοούν -ίσως- τον εκνευρισμό που διαρκώς καταγράφεται ως προς τη δυσλειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών στη διεκπεραίωση υποθέσεων που αφορούν τις σύγχρονες επιχειρήσεις.

Εντούτοις, η πρόσφατη εμπειρία της εταιρείας μας ως προς τη νηολόγηση στο εθνικό νηολόγιο του δεξαμενόπλοιου «Nicos Tomasos» (έτους κατασκευής 2003) και τη διαγραφή του από αλλοδαπό νηολόγιο αξιώσεων μας θορύβησε και μας εξέπληξε για τον τρόπο λειτουργίας και αντιμετώπισης ενός σύγχρονου πλοίου και μιας ναυτιλιακής εταιρείας από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ.

Η νηολόγηση του δεξαμενόπλοιου που διαχειρίζεται η εταιρεία μας χρειάστηκε για την ολοκλήρωσή της την παρέμβαση, το συντονισμό και την έγκριση από έ-

Γιατί θεωρούμε δεδομένη τη βραδύτητα της ελληνικής δημόσιας διοίκησης(;)

Ξι υπηρεσίες σε πέντε διαφορετικές Διευθύνσεις! Επιπλέον, οι ελληνικές δημόσιες Αρχές ζητούν τουλάχιστον 10 διαφορετικές αιτήσεις, που απαιτούν για τη συμπλήρωσή τους απαντήσεις σε ασαφείς και μάλλον άτοπες ερωτήσεις, που προβληματίζουν ακόμα και τους πλέον έμπειρους και εξειδικευμένους επιστήμονες. Ο υπουργός θα πρέπει με αμεσότητα και ρεαλισμό να αντιληφθεί ότι οι δύο εβδομάδες (κατ' ελάχιστον) που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της γραφειοκρατικής διαδικασίας δεν συμβαδίζουν με τα σύγχρονα και απαιτητικά πρότυπα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Επιπροσθέτως, αντιμετωπίσαμε το χάος της ελληνικής πολυνομίας με τα σημαντικά κενά νόμου, τον υπέρογκο αριθμό κανονισμών και διαταγμάτων και κυρίως των αρκετών νομοθετικών κενών, που αδυνατούμε να καταλάβουμε για ποιο λόγο δεν αντιμετωπίζονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Ο κ. Κεφαλογιάννης, ως αρμόδιος υπουργός πριν από λίγους μήνες, σωστά πρότεινε τη νέα νομοθεσία για την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Σήμερα όμως, διακρίνουμε ότι υπάρχει η κατάλληλη νέα νομοθεσία, σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του νηολογίου, χωρίς όμως την απαιτούμενη και σύγχρονη διοίκηση για να υποστηριχθεί ο νέος νόμος.

Είναι άμεση η ανάγκη της παρούσας πολιτικής διοίκησης του ΥΕΝ για να αποσαφηνίσει τα κενά του νόμου και να πατάξει τόσο τη γραφειοκρατία όσο και την πολυνομία. Αλλιώς θα τροφοδοτεί και θα συντηρεί το χάος που αντιμετωπίζουμε σήμερα και το θεωρούμε (ατυχώς) δεδομένο. Σε αυτό το



πλαίσιο επισημαίνουμε ενδεικτικά ότι είναι εκτός πραγματικότητας οι δύο ημέρες που απαιτούνται από την υπογραφή του υπουργού, στο σήμα της εγκριτικής πράξης, μέχρι την τελική νηολόγηση. Δεν θεωρούμε ότι όλες αυτές οι «αναγκαίες» χρονικές καθυστερήσεις συμβαδίζουν με τα πρότυπα και τις απαιτήσεις των κορυφαίων νηολογίων του Paris MoU.

Στο ίδιο πλαίσιο, μας λυπεί ιδιαίτερα ότι τα τελευταία 30 χρόνια δεν έχουμε γευθεί ως ναυτιλιακή οικογένεια μια ουσιαστική παρέμβαση της Πολιτείας για την κάθαρση και τη βελτίωση του συστήματος που «τρέφει» τη γραφειοκρατία στους κόλπους της Ακτής Μιαούλη και της Γρηγορίου Λαμπράκη.

Με την πρόσφατη εμπειρία μας συνειδητοποιήσαμε ότι η αλλαγή σημαίας είναι αδύνατη κατά την παραμονή ενός πλοίου σε ένα λιμάνι για μια απλή φορτοεκφόρτωση και απαιτείται σίγουρα περισσότερος χρόνος (ο οποίος είναι εφικτός μόνο σε περιπτώσεις δεξαμενισμού!). Οι ταχύτητες που α-

παιτούνται από το σύγχρονο εμπόριο και τις μεταφορές του δεν συμβαδίζουν με την αδικαιολόγητη ραθυμία των υπηρεσιών του ΥΕΝ.

Η διαφορά της νοοτροπίας μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και άλλων έγκριτων αλλοδαπών Αρχών πραγματικά μας συγκλονίζει. Είναι ατυχές, ακόμα και σήμερα που η κυβέρνηση προσπαθεί να πείσει τον Έλληνα εφοπλιστή να επενδύσει στη χώρα μας, οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ να αντιμετωπίζουν ένα οποιοδήποτε σύγχρονο πλοίο (πιστοποιημένο από σημαντικούς νηογνώμονες) και μια διαχειρίστρια εταιρεία που επιθυμεί την ενδυνάμωση του εθνικού στόλου, με τη γνωστή δυσπιστία -αν όχι καχυποψία- που διακρίνει το ελληνικό Δημόσιο όταν συνδιαλέγεται με τον Έλληνα πολίτη. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και του Διαδικτύου απαιτούνται άλλοι τρόποι λειτουργίας και συμπεριφοράς και, κυρίως, άλλοι ρυθμοί και άλλες ταχύτητες. ☉



Πέντε σημαντικά γεγονότα του 2007

Ποια ήταν σημαντικά γεγονότα το 2007 στον τομέα της ναυτιλίας στην Ελλάδα;

Ι Του Χαρίλαου Ν. Ψαραυτή Ι
Καθηγητή ΕΜΠ



**Ιδού πέντε, από την οπτική του υπογράφοντος.
Αν και κάποια από αυτά θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν
ως «μη γεγονότα», είναι εν τούτοις σημαντικά.
Η ιεράρχηση κατωτέρω είναι τυχαία,
καθαρά προσωπική και σίγουρα όχι εγκυκλοπαιδική.**

► 1. Η διατήρηση της ισχυρής θέσης της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας

Το γεγονός αυτό ακούγεται τόσο κοινότοπο όσο ο ήλιος το καλοκαίρι, αλλά δεν θα έπρεπε. Ο τομέας αυτός είναι ο μόνος στον οποίο η Ελλάδα είναι παγκοσμίως Νο 1, και η Πολιτεία θα έπρεπε να εξετάσει διεξοδικά τους λόγους της αξιοσημείωτης αυτής επιτυχίας και να αντλήσει τα ανάλογα συμπεράσματα και για τους άλλους τομείς της οικονομίας. Για τον υπογράφοντα, ο προφανής λόγος είναι πως όσο λιγότερο ανακατεύεται το ελληνικό κράτος σε επιχειρηματικά θέματα, τόσο το καλύτερο. Αλλά φαίνεται ότι αυτό δεν είναι εύκολα αντιληπτό, ακόμη δε λιγότερο εύκολα εφαρμόσιμο σε μια χώρα που τύποις μεν ανήκει στην Ευρώπη της ΟΝΕ, αλλά πολλές φορές φαντάζει σαν το Νο 1 προπύργιο του κρατικού παρεμβατισμού ανά την υφήλιο.

► 2. Η μη ιδιωτικοποίηση των δύο μεγάλων λιμανιών

Η περιβόητη ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ ακόμη δεν έγινε, αλλά υποτίθεται ότι επίκειται. Προϋπήρξαν οι συνδικαλιστικές κινητοποιήσεις του 2006 και η υπαναχώρηση της κυβέρνησης επί του αρχικού σχεδίου παραχώρησης των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε έναν πάροχο ανά λιμάνι. Το Δεκέμβριο του 2007 η

κυβέρνηση επανήλθε δριμύτερη με την αναγγελία ότι οι διαγωνισμοί θα προχωρήσουν άμεσα, με δυο παρόχους στον Πειραιά (εκ των οποίων ο ένας θα είναι ο ίδιος ο ΟΛΠ) και έναν ιδιώτη πάροχο στη Θεσσαλονίκη. Οι συνδικαλιστές ανήγγειλαν νέες κινητοποιήσεις, άρα το 2008 προβλέπεται νέο θρήνερ με αβέβαιο αποτέλεσμα.

► 3. Η μη απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τον ΟΛΠ

Η απόφαση της υπόθεσης αυτής, στην οποία ο ΟΛΠ κατηγορείται από τις εταιρείες συμφερόντων Σαρλή για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, δεν έχει ακόμη ληφθεί, αλλά και αυτή υποτίθεται ότι επίκειται. Σίγουρα θα έχει επιπτώσεις στο μελλοντικό καθεστώς λειτουργίας του ΟΛΠ και σε θέματα όπως σύμβαση παραχώρησης, τιμολόγηση, πολιτική μεγάλων πελατών, προοπτική του Πειραιά ως κέντρου μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο, και άλλα σχετικά. Αν και κάτι τέτοιο δεν συνάγεται από τις πρόσφατες αναγγελίες της κυβέρνησης, η έκβαση του θέματος αυτού ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο προηγούμενο.

► 4. Η μη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας

Εδώ δεν φαίνεται να επίκειται τίποτε. Με φρενήρη κινητικότητα στον τομέα μεταβίβασης πακέτων

μετοχών από όμιλο σε όμιλο, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά εξακολουθεί να μην είναι απελευθερωμένη, όπως είναι (λόγου χάριν) η αγορά της Αδριατικής, στην οποία επικρατεί πραγματικά ελεύθερος ανταγωνισμός. Όταν για το ταξίδι Πειραιά - Σίφνο (75 ναυτικά μίλια) ο ναύλος για ένα Ι.Χ. είναι ο ίδιος όπως στο ταξίδι Πάτρα - Αγκώνα (512 ναυτικά μίλια), σίγουρα κάτι δεν πάει καλά (υπάρχουν και άλλα πολλά παραδείγματα). Μένει να δούμε τι μέτρα θα λάβει η Πολιτεία ώστε να διορθωθεί η κατάσταση χωρίς να πληγούν οι άγονες γραμμές.

► 5. Τέλος εποχής για το ΥΕΝ και το υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Η εξέλιξη αυτή φαίνεται να εντάσσεται στο πλαίσιο περιορισμού του αριθμού των υπουργείων. Στα περισσότερα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα θέματα της ναυτιλίας ανήκουν στις αρμοδιότητες του υπουργείου Μεταφορών, κάτι που ακουγόταν ότι θα γίνει και στην Ελλάδα αλλά ως φαίνεται αποκλείστηκε. Η συγκεκριμένη ενοποίηση θα μπορούσε να εξομαλύνει πολλές επικαλύψεις αρμοδιοτήτων των δυο τώως υπουργείων στον τομέα της ακτοπλοΐας. Μένει να δούμε στην πράξη ποιο θα είναι το αποτέλεσμα, όχι μόνο στην ακτοπλοΐα, αλλά και στις μη ακτοπλοϊκές αρμοδιότητες του νέου υπουργείου. ☉

- 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





Τα ναυάγια των «Diamonds»

Ι Του Γιώργου Γκοτζαμάνη Ι
Διευθυντή της Σχολής Μηχανικών
ΑΕΝ Μακεδονίας

Δύο ναυτικά ατυχήματα (του «Sea Diamond» στη Σαντορίνη και του «Diamond I» στη Θεσσαλονίκη) χωρίς λόγο, κάτω από ιδανικές καιρικές συνθήκες, εντός προστασιμένων περιοχών. Η συζήτηση, όσων ασχολούνται με τον ανθρώπινο παράγοντα, για την επικινδυνότητα της ρουτίνας και της υπερεκτίμησης δεν είναι καθόλου αβάσιμη.

Για άλλη μια φορά τα ΜΜΕ επιμένανε σε αυτά τα, ευτυχώς ελάχιστα, αρνητικά για τη ναυτιλία μας γεγονότα χωρίς να ευαισθητοποιηθούν και να ασχοληθούν με την ίδια θέρμη και με τα, κατά πολύ περισσότερα, θετικά.

Έτσι, και η Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού, που με την παρουσία του τίμησε ο κύριος Barrot, έμεινε άγνωστη στο ευρύτερο κοινό.

Επίσης άγνωστο στο ευρύτερο κοινό έμεινε και το παρακάτω απόσπασμα της ομιλίας του προέδρου του ΝΕΕ, Γεωργίου Γράτσου, για την Ημέρα Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού:

«Από την ποντοπόρο ναυτιλία εισέρρευσαν το 2006 13 δισ. ευρώ. Εισ την ποντοπόρο ναυτιλία και την ακτοπλοΐα οφείλεται περίπου το 11% του ΑΕΠ. Μαζί δημιουργούν περίπου 400.000 άμεσα ή έμμεσα εξαρτώμενες θέσεις εργασίας. Η ακτοπλοΐα συνδέει τα 227 κατοικημένα νησιά της Ελλάδας με τον κύριο κορμό της χώρας και μεταξύ τους. Συντελεί δε σημαντικά στην ανάπτυξή τους».

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Η ναυτιλία το 2007 θα εισφέρει στη χώρα μας, σύμφωνα με προβλέψεις, ναυτιλιακό συνάλλαγμα που προσεγγίζει τα 15 δισ. ευρώ, το οποίο καλύπτει περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας μας.

Και αυτό το γεγονός δεν γίνεται ευρύτερα γνωστό.

Οι φωτιές στην Πελοπόννησο

Η ναυτιλιακή κοινότητα δίνει το «παρών» αναλαμβάνοντας ένα μεγάλο μέρος του βάρους της αποκατάστασης των πυρόπληκτων περιοχών αντί της Πολιτείας.

Κέντρο Ελληνιστικών Σπουδών στη Βιβλιοθήκη Αλεξάνδρειας

Μία πρωτοβουλία του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης και του Βαρδινογιάννειου Ιδρύματος, μαζί με τη Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας, είναι η δημιουργία του Κέντρου Ελληνιστικών Σπουδών.

Τα δύο Ιδρύματα, Ωνάσης και Βαρδινογιάννιο, αποφάσισαν την από κοινού χρηματοδότηση του Κέντρου στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους για την προώθηση του ελληνικού πολιτισμού στο εξωτερικό και την ανάδειξη της ιστορίας της Ελληνιστικής εποχής κατά την οποία ιδρύθηκε η αρχαία Βιβλιοθήκη.

Επανεκλογή Μητρόπουλου στη θέση του Γ.Γ. IMO

Στο «τιμόνι» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) θα βρίσκεται για δεύτερη συνεχή περίοδο ο Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο οποίος επανεξελέγη στη θέση του γενικού γραμματέα για τη χρονική περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2008 έως και 31η Δεκεμβρίου 2011. Μία απόφαση, που δείχνει το κύρος και τη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς.





Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλάβες πετρ/δων καταλοίπων από πλοία
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 πλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωφο, Κυλλήνη, Καλαμάτα, 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



| Του Άλκη Κορρέ |

ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΨΥΧΟΓΡΑΦΗΜΑ

Παρά το υψηλό επενδυτικό προφίλ του, ο ναυτιλιακός κόσμος του Πειραιά έχει ορισμένες ομοιότητες με τον κόσμο της επαρχίας. Όπως αυτός ο κόσμος των επαρχιακών πόλεων τα νέα διαδίδονται ακαριαία, όλοι γνωρίζουν τους πάντες και όλοι είναι έτοιμοι να εκφέρουν άποψη για όλους και όλα. Με άλλα λόγια, το κουτσομπολιό -είτε αυτό μας αρέσει είτε όχι- είναι μέρος της πειραιϊκής καθημερινότητας.

Έπεσαν πρόσφατα στα χέρια μου τα στατιστικά αποτελέσματα κάποιων ερωτημάτων που κατά καιρούς βάζει η ψηφιακή εφημερίδα «Marineews» και ομολογώ ότι τα προκύπτοντα από αυτές με ξάφνιασαν. Κανένας δεν γνωρίζει ποιοι εκφράζουν άποψη μεν, αλλά θα ήταν λογικό να υποθέσει κάποιος ότι την πλειοψηφία την αποτελούν άνθρωποι που εργάζονται στα γραφεία μάλλον, παρά πλοιοκτήτες. Υπό αυτό το πρίσμα, είναι μια ευκαιρία να δει κάποιος πώς σκέπτεται αυτό το τμήμα του πειραιϊκού Σίτι, το οποίο δεν εμφανίζεται πολύ συχνά με δημόσια άποψη. Σε αυτό το μικρό άρθρο θα ασχοληθούμε με τρία μόνον από τα ζητήματα που ανακύπτουν.

Το πρώτο θέμα, κυρίαρχο θέμα θα έλεγε κανείς, είναι η απαξιωτική άποψη που κυριαρχεί για τη χρησιμότητα της MARPOL (Annex VI) σχετικά με τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και την καταπολέμηση του φαινομένου του θερμοκηπίου. Όχι μόνο αυτό το πρόσφατο Παράρτημα (που τέθηκε σε εφαρμογή το Μάιο του 2005 αν δεν κάνω λάθος) θεωρείται από τους πολλούς -άνω του 90%- απλή ασπирίνη για το μεγάλο αυτό ζήτημα, αλλά πιστεύουν ότι πρέπει να αναθεωρηθεί άμεσα προτού είναι αργά.

Σημειωτέον ότι την άποψη αυτή συμπληρώνουν κάποιες απόψεις που ακούστηκαν για λίγο από την πλευρά της Intertanko, κάποιες φωνές από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού για βλαβερές συνέπειες του καπνού, αλλά και πολύ πρόσφατα δημοσιεύματα από την Ελληνική Επιτροπή Νηγογνώμονος που προεδρεύεται από προσωπικότητα του εφοπλισμού μας, που φέρεται να προβληματίζεται από τη μη φιλικότητα των εξατμίσεων των πλοίων. Ακόμα και το ΝΕΕ έχει πρόσφατα αποστείλει επιστολές σε γραφεία, σε μια προσπάθεια προσδιορισμού του επιπέδου των ατμοσφαιρικών ρύπων από ελληνικά πλοία.

Πολλοί λοιπόν ανησυχούν και εξίσου νευρική εμφανίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία, σε αντιδιαστολή με όλους τους υπόλοιπους, έχει δείξει ότι μπορεί να τρέξει τα πράγματα «μονομερώς». Για όσους δεν γνωρίζουν αυτή την έκφραση, μονομερώς σημαίνει χωρίς να περιμένει τη σύμφωνη γνώμη του IMO. Εκ των ανωτέρω συνάγεται κατά τρόπον ασφαλή ότι το σύνολο των δραστηριοποιούμενων στην εμπορική ναυτιλία προβληματίζεται με την αποτελεσματικότητα των προβλέψεων του Παράρτηματος VI, πράγμα λογικό αν σκεφτεί κανείς ότι όλοι τον ίδιο αέρα αναπνέουμε.

Το δεύτερο θέμα έχει σχέση με τους μισθούς. Ο Πειραιάς διανύει το πέμπτο έτος ευφορίας λόγω υψηλών ναύλων, νομίζοντας ότι η ναυτιλία έχασε τον παραδοσιακό κυκλικό της εαυτό. Τα έσοδα των εταιρειών ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο, όπως εξάλλου και οι παραγγελίες νέων πλοίων. Τεραστία η πλάνη. Η ναυτιλία παραμένει κυκλική και το φαινόμενο της μεγάλης διάρκειας του μπουμ στους ναύλους έχει σχέση με τη μεγάλη αύξηση στα τραπεζικά επιτόκια, που επέτρεψαν τη μετεωρική άνοδο στις ασιατικές οικονομίες.

Οι πολλές παραγγελίες νέων πλοίων όμως, που είναι θέμα χρόνου να αυξηθούν σε όλα τα μέτωπα την προσφορά τανάζ, φαίνεται ότι έχουν στερέψει πολλά ταμεία εταιρειών, με αποτέλεσμα να έχουν μείνει πίσω οι αμοιβές των εργαζομένων σε αυτές. Αυτό τουλάχιστον προκύπτει από αυτά που βλέπει κανείς στις στατιστικές. Ελάχιστοι εκείνοι που αναφέρουν αύξηση στο εισόδημά τους, πάρα πολλοί οι άλλοι που βλέπουν είτε αργή αύξηση στις αποδοχές με ταχύτερη αύξηση στο κόστος ζωής, είτε καμία αύξηση στις αποδοχές τους ενώ το κό-

στος ζωής καλπάζει.

Εδώ τίθεται ευθέως το ερώτημα αν επιμερίζεται κατά κάποιον δίκαιο τρόπο το όφελος από την καλή ναυλαγορά. Το ελληνικό κράτος σίγουρα δεν εισπράττει σπουδαία πράγματα υπό μορφή φορολογίας. Δίδεται άραγε κανένα έξτρα ποτήρι κρασί στους κωπηλάτες ή η υπερπροσφορά νέων που ανταγωνίζονται για μια θέση σε γραφείο επιτρέπει το πάγωμα των αμοιβών των πολλών με κάποιες επιλεκτικές αυξήσεις σ' αυτούς που ασκούν καθήκοντα εποπτείας; Συνιστάται προσοχή στο θέμα αυτό, μια και είναι διάχυτη η απαισιοδοξία για το μέλλον μεταξύ των εργαζομένων από τη μια πλευρά, ενώ είναι πρόσφατο το προηγούμενο της Νορβηγίας, από την άλλη.

Το τρίτο ζήτημα έχει να κάνει με την άποψη των εργαζομένων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την προώθηση του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου - ένα αγαπημένο θέμα όλων των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας των τελευταίων δεκαπέντε ετών. Από τους 142 που εξέφρασαν άποψη, 6 ψήφισαν για τη δημιουργία

για ελληνικού P&I Club, 20 υποστήριξαν τη δημιουργία Κέντρου Διεθνούς Διαπραγματεύσεως και 75 υπέρ της ενσωμάτωσης προβλέψεων περί παράλληλης νηολόγησης στην ελληνική νομοθεσία. Θα είχαν ψηφίσει ενδεχομένως περισσότεροι αν ήξεραν ότι αυτό το σχέδιο νόμου είναι έτοιμο εδώ και πέντε χρόνια αλλά κοιμάται στα συρτάρια του υπουργείου μετά από διατύπωση «επιφυλάξεων» από πατέρες του κλάδου. Τέλος, 41 ψήφισαν και για τις τρεις παραπάνω περιπτώσεις, το οποίο αν επιμεριστεί σε μέρη ανάλογα ανεβάζει το ποσοστό υπέρ του Bareboat στο 76%.

Να λοιπόν μια πρώτη εικόνα. Διάχυτη περιβαλλοντική ευαισθησία, αν όχι ανησυχία, για τη συμμετοχή των πλοίων στην ατμοσφαιρική ρύπανση από όλους, ανικανοποίηση από τον τρόπο κατανομής της ωφέλειας από την καλή ναυλαγορά στις αμοιβές και πολύ συγκεκριμένες απόψεις για το πώς προωθείται ο Πειραιάς για να γίνει αυτό που όλοι επιθυμούμε. Ακούει κανείς; Μάλλον όχι. Δεν πειράζει, το συνηθίσαμε. Καλή Χρονιά. ☺



TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

MANAGERS - OPERATORS

QUALITY - SAFETY - ACCURACY

FOCUSING IN THE FUTURE

TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA

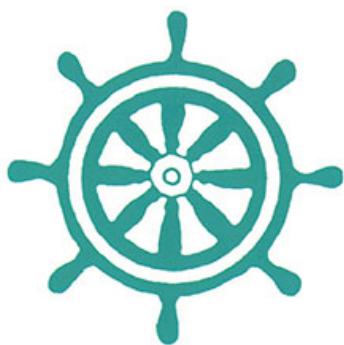
SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL

131, Praxitelous str., 18532 Piraeus - Greece

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

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





Απόψεις του 2007

Στο παρόν τεύχος σας παραθέτουμε τις σημαντικότερες από αυτές, οι οποίες στοιχειοθετούν, συνοπτικά, τις προτεραιότητες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλιακή οικογένεια.

Οι απόψεις που αναδημοσιεύουμε, είχαν ως βάση το διάλογο ανάμεσα στους νομοθέτες και τους φορείς της πλοιοκτησίας, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Θεμελιώνουν επίσης σαφείς θέσεις και προτάσεις στα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα το 2006.



Με την ευγενή χορηγία της





ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ
 Πρόεδρος NEE

Για να είναι αποδοτικοί οι Έλληνες αξιωματικοί πρέπει οι γνώσεις τους να είναι γνώσεις αιχμής. Έτσι μόνο θα είναι παραγωγικοί και πολύτιμοι για την ελληνική ναυτιλία. Η εκπαίδευσή τους στο επίπεδο του ελαχίστου αποδεκτού της Διεθνούς Συμβάσεως για τη Ναυτική Εκπαίδευση (STCW) δεν αρκεί. Για να επιτευχθεί αυτό, χρειάζονται επικαιροποιημένες σπουδές, κατάλληλοι καθηγητές με γνώσεις που συμβαδίζουν με τα σύγχρονα δεδομένα και πρόσφατη υπηρεσία στα πλοία, ώστε εμπράκτως να παρακολουθούν τις απαιτήσεις της δουλειάς όπως εξελίσσεται. Πρέπει επίσης οι σχολές να είναι συντηρημένες, σύγχρονων απαιτήσεων διαβίωσης και καλά οργανωμένες, εξοπλισμένες με τις τελευταίου τύπου ηλεκτρονικές και μηχανολογικές εγκαταστάσεις. Πρέπει το επίπεδο των σπουδών των υποψήφιων αξιωματικών να είναι αυτό που απαιτεί η ελληνική ναυτιλία, να εμπεριέχει σεμινάρια από διάφορους οργανισμούς της ναυτιλίας (κυρίως ασφαλιστικούς και τεχνολογικούς), οι οποίοι θα τους ενημερώνουν για τα προβλήματα, τη διαχείριση του ρίσκου και τις επιπτώσεις που εμπεριέχουν διάφορες καταστάσεις.

ΝΙΚΟΣ ΦΙΣΤΕΣ
 Πρόεδρος Intertanko

Η σημαντικότητα των διεθνών συσπειρώσεων, στο πλαίσιο μιας κοινής πλεύσης ενημέρωσης των νομοθετικών οργάνων της Ε.Ε., είναι σήμερα εξαιρετικά ενθαρρυντική. Όλες οι διεθνείς ενώσεις πλοιοκτητών ή ναυτεργατών ενδιαφέρονται για τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και αντιδρούν σε ό,τι θεωρούν ότι τους αποδυναμώνει. Εάν δεν υπάρξει, όμως, σύμπνοια και ομόνοια μεταξύ των ενώσεων αυτών και



των αντιδράσεών τους, η Ε.Ε. θα νομοθετεί χωρίς τις θεμιτές και πλήρεις παραινέσεις και επισημάνσεις. Εμείς θεωρούμε δεδομένη και καθοριστική τη θέση του IMO και επιμένουμε στην άποψή μας πως είναι ο μόνος διεθνής οργανισμός που μπορεί και πρέπει να λαμβάνει διεθνείς πρωτοβουλίες για την προστασία τόσο της θάλασσας όσο και των ανθρώπων της ναυτιλίας. Οι εθνικές συσπειρώσεις έχουν πάντα τις δικές τους απόψεις και προτάσεις, αλλά υπάρχει πλέον ένας σαφής και συντονισμένος διάλογος μεταξύ όλων των φορέων της ναυτιλίας, είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΔΑΚΗΣ
 Πρόεδρος Intercargo, Πρόεδρος Helmeria

Ο πρωθυπουργός ζητάει από τον εφοπλισμό να επενδύσει στη στεριά. Το χαρτοβαλλείο της Ελλάδας δυσκολεύει όμως πολύ τις όποιες επιθυμίες για επενδύσεις στον τόπο καταγωγής μας. Εμείς γνωρίζουμε καλά τους όρους παγκοσμιοποίηση και ανταγωνιστικότητα διότι ταξιδεύουμε εδώ και χρόνια στις θάλασσες του πλανήτη. Στον τόπο μας αντιμετωπίζουμε πολλαπλές δυσκολίες με τα γνωστά ζητήματα που αφορούν άδειες, εγκρίσεις, ελέγχους. Όλα επηρεάζονται από καθυστερήσεις, αναβολές, μια γενικότερη δυσκινησία από τον κρατικό μηχανισμό. Ως αποτέλεσμα, η γραφειοκρατία και η άκαμπτη στάση των αρμοδίων φορέων κοστίζουν οικονομικά και κουράζουν ψυχικά έναν επιχειρηματία. Η ζημιά που γίνεται τελικά είναι ανεπανόρθωτη.





ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Πρόεδρος Greek Shipping
Co-operation Committee

Αποτελεί βασικό και μέγα οικονομικό λάθος να αγνοείται σκόπιμα η ξεχωριστή αυτή θέση της Ποντοπόρου ναυτιλίας και να υποστηρίζεται η άποψη ότι, όπως νομοθετεί κατά το δοκούν η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα θέματα εσωτερικού, το ίδιο πρέπει να κάνει και για την ποντοπόρο ναυτιλία. Τούτο αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα της ισχύουσας σήμερα πολιτικής. Είναι δε αμέσως εμφανές από την πρώτη στιγμή ότι, όταν νομοθετείς μονομερώς για την ποντοπόρο ναυτιλία και δεν βασίζεσαι και δεν υποστηρίζεις το διεθνές δίκαιο, το μόνο που επιτυγχάνεις είναι οικονομική ζημιά, και στο κράτος-μέλος και στους πολίτες της Ευ. Ενώσεως και στην Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα. Το δίδαγμα αυτό το γνωρίζουν πολύ καλά, και από πάρα πολλά χρόνια, οι ναυτιλιακές χώρες-μέλη και όλοι οι ναυτιλιακοί οργανισμοί, και το βροντοφωνάζουν προς κάθε κατεύθυνση. Εκείνο δε που προέχει είναι να αποτελέσει βασική πολιτική της Ευ. Ενώσεως, να το συνειδητοποιήσουν στην πράξη όλοι οι εμπλεκόμενοι στην εκτέλεση των πολιτικών της και να το υποστηρίξουν.

Τα μέτρα του κ. Κεφαλογιάννη για τους κανόνες επάνδρωσης των ποντοπόρων πλοίων είναι προς την ορθή κατεύθυνση και ευθυγραμμισμένα με όσα συμφωνήθηκαν από τους αρχηγούς των κρατών-μελών της Ε.Ε. στη Λισαβόνα. Κατά τη γνώμη μου, πρόκειται περί μέτρων τα οποία δίνουν στον πλοιοκτήτη του υπό ελληνική σημαία πλοίου τη δυνατότητα να ρυθμίσει τη σύνθεση του πλοίου του ανάλογα με τις υπάρχουσες δυνατότητες της ναυτικής αγοράς εργασίας, αλλά και της κατάστασης στη



ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ

Πρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας
Μικρών Αποστάσεων (EENMA), Chairman
Naftotrade Shipping S.A.

ναυλαγορά. Υπό αυτή την οπτική γωνία, τα μέτρα θα έχουν θετικά αποτελέσματα για τα ποντοπόρα για τα οποία καταρχήν θεοπίστηκαν, όπως και για την ελληνική σημαία γενικότερα. Η πρότασή μου είναι να επεκταθούν τα μέτρα άμεσα σε όλες τις κατηγορίες πλοίων της ελληνικής σημαίας, ώστε να μπορέσουν να αντικατασταθούν τα παλιά βαπόρια και να συγκρατηθούν οι αλματώδεις αυξήσεις στο κόστος παροχής υπηρεσιών, που τελικά μεταβιβάζονται στις πλάτες των καταναλωτών.

Στη συγκεκριμένη αγορά των πλοίων LNG μόνο οι μακροχρόνιες ναυλώσεις μπορούν να αποδώσουν σίγουρα και σταθερά κέρδη. Σήμερα η ναυλαγορά σε αυτούς τους τύπους πλοίων είναι μάλλον αρνητική. Όπως γνωρίζετε, τα μεμονωμένα κέρδη με τους συγκεκριμένους ναύλους είναι ελάχιστα ενώ οι επενδύσεις που χρειάζονται για την εξαγορά των συγκεκριμένων πλοίων είναι υψηλότερες. Η αγορά για τα LNG και τα μεγάλα LPG θα ανέβει μετά το 2011. Σήμερα, πολλά πλοία αυτών των τύπων έχουν παραδοθεί, αλλά οι χερσαίες εγκαταστάσεις όπως και η αλυσίδα μεταφοράς των συγκεκριμένων φορτίων δεν έχουν ολοκληρωθεί στα αναμενόμενα χρονικά περιθώρια. Το ίδιο ακριβώς επαναλαμβάνω ισχύει και στα VLGC, με αποτέλεσμα δύο πλοία μας να τα μετασκευάσουμε σε Capes. Οι σημαντικότερες καθυστερήσεις στα χερσαία έργα παρατηρούνται γεωγραφικά στο Κατάρ, στη Σαουδική Αραβία αλλά και στη Νότια Αμερική. Δεν πιστεύω ότι υπάρχει κάποιο ιδιαίτερο όφελος πίσω από αυτές τις καθυστερήσεις, απλά τα projects είναι τεράστια και πολύπλοκα.



ΧΑΡΗΣ ΒΑΦΕΙΑΣ

Διευθύνων σύμβουλος Ομίλου Βαφειά



PROTECT your vessel SAVE on costs

HEMPEL

HEMPEL fouling control technology is the ultimate solution for exceptional protection and superior performance for all vessel types, ensuring at the same time great reductions on operation and maintenance costs.



GLOBIC NCT

A high-performance antifouling that is both self-polishing and self-smoothening, based on the groundbreaking use of nanocapsule acrylate technology. Offers fouling protection up to 60 months under all service conditions. May be specified with 15 % lower DFT.



HEMPASIL

A non-stick, silicone-based, copper and biocide free fouling release system, with a NEXUS component that ensures firm adherence of the product to the anticorrosive layers. It offers significant cost advantages and 60 months' service time.



OCEANIC

A cost-effective, TBT-free, self-polishing and self-smoothening antifouling with high volume solids, which can be specified for up to 36 months on the vertical sides and flat bottoms. OCEANIC is available in two different polishing rates.



OLYMPIC

An economical, TBT-free, self-polishing antifouling, which can be specified for up to 36 months. The self-polishing properties provide a smooth surface when the vessel is in operation.

HEMPEL

HEMPEL (HELLAS) S.A. Phone: +30 210 4143400 www.hempel.gr

ΘΕΟΔΩΡΟΣ
BENIAMHΣ

Πρόεδρος Golden Union Co. S.A.

Θεωρώ ότι οι συνάδελφοι που είχαμε υψώσει ξένη σημαία στα πλοία αλλά στη σύνθεση των πληρωμάτων υπήρχαν και Έλληνες αξιωματικοί, είναι πολύ εύκολο να γυρίσουμε και να υψώσουμε την ελληνική σημαία.

Τη διάθεση την είχαμε, τη θέληση επίσης, πήραμε την απόφαση και γυρίσαμε στον εθνικό στόλο.

Τα νέα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας είναι μια σημαντική απόφαση

που πήρε η ελληνική κυβέρνηση. Είναι μία γενναία απόφαση και πιστεύω ότι θα συμπαράσχει σειρά άλλων μέτρων, διότι αν η κυβέρνηση μείνει μόνο σε αυτή την απόφαση το αποτέλεσμα ύστερα από λίγα χρόνια πάλι θα είναι το ίδιο. Πρέπει να ακολουθηθεί μια πολιτική μεσοπρόθεσμη.

Να μελετήσουν το πρόβλημα βαθύτερα για να μπορέσει να διατηρηθεί η ελληνική σημαία και όχι μόνον, αλλά να αυξηθεί.

Ποτέ, όταν σκεφτόμαστε για τον απόλυτα παγκοσμιοποιημένο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, δεν μπορούμε να κλείνουμε τα μάτια και το μυαλό μας στο διεθνή μας περίγυρο. Όποια καινοτομία, πρωτοβουλία και εξέλιξη στον εθνικό μας χώρο θα πρέπει αντικειμενικά να εκτιμάται σε σχέση με τη χρονική στιγμή και τη διεθνή συγκυρία.

Σήμερα, η πληθώρα των πλοίων που πέφτουν στη θάλασσα, οι μεγάλες συσπειρώσεις των ναυτικών εταιρειών και τα διευρυμένα σχήματα που στηρίζονται από τα διεθνή χρηματιστήρια, επηρεάζουν και αλλάζουν ραγδαία το περιβάλλον και τις συνθήκες

EMMANOYHΛ
BOPΔΩNHΣExecutive director of the Thenamaris Shipmanagement Inc.,
Chairman of the Intertanko Hellenic Forum

που επικρατούν στη διεθνή ναυτιλία. Η αφθονία χρημάτων, που διψούν να γευθούν τις καλές ναυτικές αποδόσεις, πιέζουν για growth και growth και growth. Τα ναυπηγεία παράγουν, παράγουν, παράγουν, ανεξάρτητα, και χωρίς πολύ να υπολογίζουμε τους πεπερασμένους αριθμούς ικανών, άξιων και ώριμων ναυτικών που θα τα επανδρώσουν. Τα βαπόρια όμως δεν κινούνται μόνο με τεχνολογία, «σιδερίκο», συστήματα και δολάρια. Χρειάζονται ανθρώπους της θάλασσας με γνώση, εμπειρία και ταλέντο για να τιθασεύσουν τα στοιχεία της φύσης και να μεταφέρουν έγκαιρα τα πολύπλοκα φορτία με ασφάλεια και περιβαλλοντική ευαισθησία.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ
ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

Πρόεδρος Ομίλου Ευγενίδου

Ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θα έλεγα ότι συρρικνώνεται όσον αφορά το liner shipping, τουναντίον, γιατί πάρα πολλοί Έλληνες εφοπλιστές κτίζουν πλοία, τα επανδρώνουν και τα ναυλώνουν στις μεγάλες εταιρείες containers. Επομένως, εμμέσως η συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού είναι ιδιαίτερα αυξανόμενη και αυτό είναι πάρα πολύ θετικό. Με ανησυχεί βέβαια η θέσπιση των καινούργιων κανόνων ανταγωνισμού όσον αφορά τις conferences και τα consortia, γιατί δεν είναι καλό γι' αυτούς οι οποίοι ναυλώνουν να περιορίζεται ο αριθμός των players σε λιγότερους και μεγαλύτερους. Αυτό είναι ένα θέμα που έχει μεγάλο ενδιαφέρον. Είναι λογικό ότι οι Έλληνες εφοπλιστές των αμιγώς liner πρέπει να είναι περισσότερο συγκεντρωμένοι σε πιο niche αγορές λόγω του μεγέθους των megacarriers. Από την άλλη πλευρά, και σημειώστε την ώρα και τη στιγμή που το αναφέρω, μια κάποια στιγμή όταν αυξηθούν οι πιέσεις των megacarriers ως ναυλωτών πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας containers, πιθανόν και οι Έλληνες λόγω ελλείψεως απασχολήσεως θα αναγκαστούν να δημιουργήσουν κι αυτοί τις δικές τους τακτικές γραμμές. Αυτό είναι κάτι που θεωρώ σχεδόν σίγουρο, βεβαίως σε μια προοπτική χρόνου, και είναι κάτι που πρέπει όλοι να το έχουμε στο μυαλό μας.


**ΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΟΥΣΗΣ**

Διευθυντής U.K. P&I Club

Με τη μακρόχρονη εμπειρία των Clubs σε απαιτήσεις «κοινού αποθεματικού» θα επέλθει ισορροπία με το πέρασμα του χρόνου. Οι συνεισφορές που έγιναν στο κοινό αποθεματικό κεφάλαιο σε σχέση με απαιτήσεις άλλων Clubs έχουν ισοσκελιστεί από τις επιστροφές που έγιναν από το κοινό αποθεματικό κεφάλαιο σε σχέση με τις δικές του απαιτήσεις. Με την εμπειρία του U.K. Club στο χρόνο έχει επιτευχθεί ισορροπία, περίπου εκατό τοις εκατό, όπως θα ανέμενε κανείς από το μεγαλύτερο Club.

Ένα από ισχυρά σημεία - κλειδιά του mutual system είναι η ευελιξία ως προς την κάλυψη. Η δυνατότητα των διευθυντικών στελεχών των εφοπλιστών στο Διοικητικό Συμβούλιο του Club να αποζημιώνουν απαιτήσεις μέλους που δεν εμπίπτουν στους κανονισμούς του Club, σύμφωνα με τη διακριτική τους ευχέρεια, προσδίδει ευελιξία της κάλυψης για την αντιμετώπιση περιστατικών ή απαιτήσεων που δεν είχαν προβλεφθεί.

Υπάρχουν αρκετοί ναυτικοί που δεν έχουν καλά λόγια να πουν για το επάγγελμά τους. Θεωρούν ότι απέτυχαν, ότι είναι δύσκολη η ζωή τους -που όντως είναι δύσκολη- και όλα αυτά τα συναισθήματα τα περνούν δυστυχώς στους σπουδαστές.

Το τι γίνεται σε άλλες εταιρείες δεν το γνωρίζω, κυρίως τώρα με τα νέα μέτρα του υπουργείου Ε.Ν., σύμφωνα με τα οποία σε κάθε σύνθεση πρέπει να υπάρχει και ένας δόκιμος. Δεν ξέρω αυτός ο νέος σπουδαστής τι θα αποκομίσει και το πώς θα του συμπεριφερθούν όταν ο μόνος λόγος

που βρίσκεται πάνω στο πλοίο είναι για να συμπληρώσει τον αριθμό της σύνθεσης.

Πιστεύω ότι οι άνθρωποι της πρώτης ναυτιλίας στον κόσμο θα έπρεπε να αναλάβουν το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης για την κατάσταση στις Σχολές. Γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά ότι αν ο καθένας από εμάς έδινε ένα χρηματικό ποσό θα μπορούσε να βελτιώσει τα μέγιστα όλο αυτό το σύστημα που ονομάζεται ναυτική εκπαίδευση. Δεν νοείται οι Νορβηγοί, οι Δανοί να χρηματοδοτούν σχολές στις Φιλιππίνες και εμείς να τα περιμένουμε όλα από το κράτος.


**ΚΩΣΤΗΣ
ΚΕΡΤΣΙΚΩΦ**

Chief Executive Officer Eletson Corporation


**ΠΑΝΤΕΛΗΣ
Ε. ΚΟΛΛΑΚΗΣ**

Πλοιοκτήτης

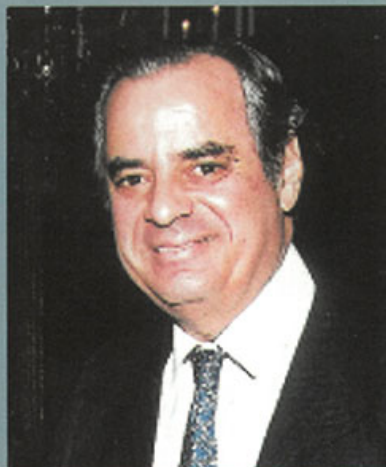
Όλα τα βασικά στοιχεία δείχνουν προς την κατεύθυνση ενός αισιόδοξου μέλλοντος για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Πιστεύω ότι ο πλοιοκτήτης που έχει ένα καλά εκπαιδευμένο, πεπειραμένο και οργανωμένο management team και είναι ανάλογα οργανωμένος στη υποδομή των οικονομικών του και φυσικά δεν έχει υπερβεί τα όρια του υγιούς και ασφαλούς δανεισμού, θα τύχει καλού βαθμού επιτυχίας στις ναυτιλιακές του επιχειρήσεις σε οποιονδήποτε συναφή τομέα. Η κύρια δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία είναι πολύ εντυπωσιακή, είναι η ανάδειξη των νέων (και ενός αριθμού νέων σε ηλικία) επιχειρηματιών. Ως προς αυτή την πλευρά είμαι πολύ ευτυχής να παρατηρώ μια «σοδειά» ηλικίας 30-40 ετών, νέων Ελλήνων πλοιοκτητών (ανδρών και γυναικών) που ίδρυσαν νέες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ή ανέπτυξαν περαιτέρω υπάρχουσες και που απέδειξαν ότι είναι περισσότερο από ικανοί/-ές να παραλάβουν το πηδάλιο από τις προηγούμενες γενιές Ελλήνων πλοιοκτητών.

Πάντοτε το ναυτικό επάγγελμα το ακολουθούσαν χώρες με χαμηλή βιοποριστική ανάπτυξη. Το είδαμε αυτό και στους ναυτικούς των βορείων χωρών. Σήμερα ο νέος θα πάει στη θάλασσα μόνον αν διαπιστώσει ότι δεν έχει καμιά τύχη στη στεριά. Βέβαια, τα πράγματα έχουν αλλάξει ριζικά καθώς οι συνθήκες δουλειάς σήμερα είναι αξιοπρεπέστερες, οι μισθοί δεν έχουν καμία σχέση με αυτούς της στεριάς και το πιο σημαντικό από όλα είναι η προοπτική της μεταπήδησης στο γραφείο. Αυτή τη στιγμή η ελληνική ναυτιλία διαθέτει 3.500 βαπόρια. Όπως ξέρετε, από αυτά περίπου τα 1.000 είναι με ελληνική σημαία ενώ πλέον των 2.000 πλοίων είναι ήδη επανδρωμένα με πληρώματα αμιγώς ξένα. Τους Έλληνες ναυτικούς τους χρειαζόμαστε γιατί αντλούμε από εκεί τα στελέχη που διαθέτουν την τεχνογνωσία για να εργαστούν αργότερα στη διαχείριση της εταιρείας. Και αυτός τελικά είναι ο κρίκος που κρατάει τη ναυτιλία στην Ελλάδα. Αλλιώς δεν θα είχα κανένα πρόβλημα να ανοίξω ένα γραφείο και να κάνω το management της εταιρείας μου, στην Κίνα, στις Φιλιππίνες ή οπουδήποτε αλλού και να αντλώ ανθρώπους από εκεί όπου υπάρχει και η πρωτογενής προσφορά. Δεν ζητάμε λοιπόν ναυτικούς για να επανδρώσουν τα 3.500 ελληνικά βαπόρια, αυτό είναι ουτοπία. Θέλουμε να διαθέτουμε ικανό αριθμό ατόμων για να μπορούμε να επανδρώσουμε τα γραφεία μας και να αντιμετωπίσουμε τη φυσική φθορά των εργαζομένων μας αλλά και την ανάπτυξη των εταιρειών μας.



Δρ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΚΟΥΣΤΑΣ

President & CEO της Danaos Corporation



ΣΤΑΘΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Διευθυντής Rethymnis & Kulukundis Limited /αντιπρόεδρος Greek Shipping Co-operation Committee

Κατά τη γνώμη μου, το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές οργανώσεις έχουν τη δυνατότητα να συνεργασθούν μεταξύ τους με τέτοια αποτελεσματικότητα είναι πολύ σημαντικό για τη ναυτιλία και το μάθημα είναι σαφέστατο.

Η συλλογική δραστηριότητα μεταξύ εθνικών και διεθνών οργανισμών είναι πάρα πολύ πιο αποτελεσματικό από τη μεμονωμένη δραστηριότητα. Η συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών οργανισμών πρέπει οπωσδήποτε, πάση θυσία, να συνεχίσει και τίποτε απολύτως δεν θα πρέπει να εμποδίσει πλέον τη συνεργασία αυτή.

Σχετικά με τα τελευταία μέτρα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανταγωνιστικότητα, σε θεσμικό επίπεδο, η γνώμη μου είναι ότι είναι απόλυτα θετικά και προς τη σωστή κατεύθυνση. Θα βοηθήσουν την επαναφορά πολλών πλοίων στην ελληνική σημαία.

Στο μεν θεωρητικό επίπεδο, διότι σε κάθε περίπτωση καθίσταται ευκολότερη η ύψωση της ελληνικής σημαίας λόγω της μειωμένης σύνθεσης. Στο πρακτικό, όμως, υπάρχει και θα γίνεται ολοένα και μεγαλύτερη η δυσκολία ανεύρεσης αρκετών και κατάλληλων ελληνικών πληρωμάτων. Αυτή η έλλειψη τείνει να γίνει ο παράγων εκείνος που θα εξουδετερώσει αυτές τις πρωτοβουλίες γιατί η έλλειψη ικανού αριθμού ελληνικών πληρωμάτων είναι περισσότερο από εμφανής. Συνεπώς, από εδώ και εμπρός, τόσο ο εφοπλισμός όσο και η Πολιτεία πρέπει να στρέψουν την προσοχή τους στη ναυτική εκπαίδευση και στην πρόσκληση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Αν δεν επιτευχθεί αυτό, η αποτελεσματικότητα οποιωνδήποτε μέτρων θα είναι περιορισμένης σημασίας.



ΠΑΝΟΣ
ΛΑΣΚΑΡΙΔΗΣ

Διευθύνων σύμβουλος Ομίλου Λασκαρίδη



**ΝΙΚΟΣ
ΠΑΤΕΡΑΣ**
Εφοπλιστής



**ΓΙΑΝΝΗΣ
ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ**

Διευθυντής Anangel Maritime Services Inc.,
μέλος διοικούσας επιτροπής Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΜΕΛΙΣΣΑΝΙΔΗΣ**

Aegean Marine Petroleum

Η στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών είναι ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας για τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ήδη οι ναυτιλιακές εταιρείες αναβαθμίζουν τις οργανωτικές τους δομές με βάση τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς, ενώ πρέπει να τονιστεί και ο σημαντικός ρόλος της μηχανοργάνωσης και των συστημάτων υψηλής τεχνολογίας.

Σήμερα τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών, που αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα μιας εταιρείας του κλάδου, εκτός από την ακαδημαϊκή κατάρτιση και τη γνώση της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, θα πρέπει να διαθέτουν και τεχνική κατάρτιση για να έχουν άμεση πρόσβαση στη γνώση και την πληροφορία που αφορά τη λειτουργία μιας εταιρείας.

Θα έλεγα λοιπόν ότι το ιδανικό στέλεχος μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι αυτό που συνδυάζει την ευσυνειδησία και την προσωπική φιλοδοξία με την ακαδημαϊκή, αλλά και τεχνική κατάρτιση και γνώση.

Όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, θα ήθελα ακόμη μια φορά να θίξω τα τεκταινόμενα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με το δεδομένο ότι η ελληνική σημαία είναι πλέον και κοινοτική. Η ανταγωνιστικότητά της, λοιπόν, εξαρτάται κατά πολύ από τα αναγκαία μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν πλέον σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τις προτεραιότητες που πρέπει να τεθούν, ούτως ώστε να εξασφαλισθούν καλύτεροι όροι ανταγωνισμού της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Πιστεύω ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα σε αυτή την κατεύθυνση, διότι αποφάσεις οι οποίες ελήφθησαν στο παρελθόν μονομερώς από τα ευρωπαϊκά όργανα έχουν αποδειχθεί ότι οδήγησαν σε λάθος δρόμο και μερικές απ' αυτές κατέστησαν το κοινοτικό/ελληνικό πλοίο δυσκολότερο διαχειριστικά με επιπρόσθετες υποχρεώσεις, οπότε οι όροι του ανταγωνισμού έναντι πλοίων εκτός «ευρωπαϊκής σημαίας» να είναι καταφανώς άνισοι.

Προτείνω, λοιπόν, μια συντονισμένη προσπάθεια και κοινή ρότα της ηγεσίας του ΥΕΝ με την ΕΕΕ και τα διεθνή fora.



Τα σημερινά μέτρα υπήρξαν, κατά κάποιον τρόπο, μια δέσμευση πολλών κυβερνήσεων, που εκκρεμούσαν σε βάθος χρόνου και που σήμερα τελικά υλοποιήθηκαν. Η παρούσα πολιτική ηγεσία, αφού έλαβε υπόψη τη διεθνή πραγματικότητα, συνέταξε μια νομοθεσία που είναι ξεκάθαρη, χωρίς ανακρίβειες, εξαιρέσεις και, κυρίως, χωρίς μονόπλευρες λύσεις.

Το νέο νομοθετικό πλαίσιο, κατά την άποψή μου, προσφέρει μια ισορροπημένη λύση ανάμεσα στο ζήτημα του κόστους και της ανταγωνιστικότητας ενός πλοίου με ελληνική σημαία όσο και της ελληνικής ναυτικής πραγματικότητας. Είναι επίσης μια ορθή και υγιής προσέγγιση στο να αντιμετωπισθεί μακροπρόθεσμα ο ανταγωνισμός όχι μόνο από σημαίες ευκαιρίας αλλά και σημαίες κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το μεγάλο στοίχημα βέβαια της παρούσης αλλά και των μελλοντικών κυβερνήσεων είναι το θέμα της εκπαίδευσης και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.



ΑΝΤΩΝΗΣ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Managing Director Olympic Gulf Tankers

Ο γιος μου τελείωσε τη Σχολή Πλοίαρχων της Ύδρας. Από κοινού έχουμε μελετήσει το πρόβλημα των ελληνικών πληρωμάτων. Και το έχουμε μελετήσει κατευθείαν μέσα στην πηγή του, που είναι οι σχολές. Θα σας πω και την άλλη παράμετρο. Από τις σχολές Ε.Ν. ας υποθέσουμε ότι αποφοιτούν 50 πλοίαρχοι. Από αυτούς οι 5 θα πάνε να εργαστούν στα πλοία ενώ οι υπόλοιποι 45 θα επιδιώξουν να βρουν εργασία στη στεριά. Και τι εργασία; Από επιθεωρητές, πιλότοι, λιμενικοί, πυροσβέστες μέχρι και το δασαρχείο τους παίρνει τώρα.

Θα ήθελα πολύ να υψώσω στα πλοία μου την ελληνική σημαία. Εγώ στο Ντουμπάι από τα ρυμουλκά της εταιρείας μέχρι τα συνεργεία, ακόμα και τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούμε, έχουν τα χρώματα της ελληνικής σημαίας: το μπλε με το άσπρο. Μια ζωή είχα και έχω την ελληνική σημαία πάνω από όλα. Το ίδιο θα ήθελα να κάνω και με τα πλοία, αλλά οι υπάρχουσες συνθήκες δεν μου το επιτρέπουν.

Μια ναυτιλιακή εταιρεία, που δεν έχει την εμπειρία σε νέες κατασκευές και δεν θέλει να λάβει όλο το ρίσκο της κατασκευής ή να διαθέσει προσωπικό από το γραφείο της, τότε θα ήταν ίσως πιο λογικό να προτιμήσει ένα δοκιμασμένο ελληνικό ναυπηγείο να του προσφέρει μια ολοκληρωμένη λύση σύμφωνα με το σχεδιασμό και τις προδιαγραφές ενός ναυπηγικού γραφείου, ορισμένου από τον πλοιοκτήτη. Πιστεύω ότι η Ελλάδα μπορεί να είναι ένα ανταγωνιστικό μέρος για ναυπήγηση



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΤΟΜΑΖΟΣ

Γενικός διευθυντής Tomazos Bros Inc.

πλοίων, ακολουθώντας το ως άνω εναλλακτικό σχέδιο, καθώς όπως προείπα, όταν χρειάζεται ελαστικότητα, τότε τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής γίνονται λιγότερο ανταγωνιστικά, πάντα όπου η ελαστικότητα είναι διαθέσιμη. Στις μέρες μας, αυτά τα ναυπηγεία, πολλά από τα οποία δεν υπάρχουν ουσιαστικά, είναι κλεισμένα έως το 2009-2011, επιβάλλουν τις τιμές, το σχεδιασμό και τα χαρακτηριστικά στις διαπραγματεύσεις με τους πλοιοκτήτες. Δεν υπάρχει καθόλου ελαστικότητα και όπου δίνεται είναι πολύ ακριβή.

Η καμπάνια του υπουργείου Ε.Ν. για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δίνει έμφαση στα χρήματα, και αυτό είναι μεγάλο λάθος. Οι νέοι νόμοι υπουργείου Παιδείας θα δυσκολέψουν τα πράγματα στις σχολές. Δεν θα υπάρχει προτίμηση για τις ΑΕΝ. Θα πρέπει να απαγκιστρωθούν οι ΑΕΝ από το γενικό σύστημα των εισαγωγικών και να υπάρχει αυτοτελής εισαγωγή σε αυτές. Να υπάρχει σύνδεση με τη ναυτική βιομηχανία. Να δημιουργηθούν ναυτικά λύκεια...

Η άμιλλα είναι εξαιρετικά σημαντική, γι' αυτό πρέπει στις σχολές να φοιτούν πολλοί σπουδαστές. Να θέλουν να καλυτερεύουν, να βλέπουν τους συμμαθητές τους, τους συναδέλφους τους και να θέλουν να βελτιώνονται.

Εγώ δεν αποτελώ κάποια εξαίρεση. Με βοήθησε η άμιλλα, παρατηρούσα, έβλεπα, ήθελα να βελτιωθώ, όλους αυτό μας απασχολούσε τότε. Βλέπαμε τα πλοία των άλλων και θέλαμε να λάβουμε όπως αυτά, να ήμαστε γρήγοροι, σωστοί, να έχουμε πάντα φορτία. Ήταν η περίοδος της ανοικοδόμησης της Ευρώπης. Δουλεύαμε με χαρά και ας κουραζόμασταν.



ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν.
ΤΣΑΚΟΣ

Πρόεδρος Tsakos Group



Προβάδισμα στην τεχνολογία Έμφαση στην εξειδίκευση Διείσδυση σε νέες αγορές

- Τμήμα αναγνώμησης.

Στη ναυτιλία υπάρχει εμπειρία και τεχνογνωσία άνω των 20 ετών και με την ολοκληρωτική αναβάθμιση του εξοπλισμού σήμερα η KIMI S.A. έχει αποκτήσει προβάδισμα στο ναυτιλιακό χώρο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια η KIMI S.A. έχει εισέλθει και στον ενεργειακό τομέα, όπου η εταιρεία μπορεί να αναλάβει και να φέρει εις πέρας πολύπλοκα έργα προσφέροντας μοναδικές λύσεις. Για το μέλλον η KIMI S.A. θα συνεχίσει να επεκτείνει τις δραστηριότητές της δίνοντας έμφαση στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και στη διείσδυση σε νέες αγορές.

Η εταιρεία KIMI S.A. ιδρύθηκε το 1984 με τη μορφή Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης από τον πατέρα των σημερινών ιδιοκτητών, Κυριάκο Πιτσιρίκο, και με κύρια δραστηριότητα την επισκευή πλοίων, την εκτέλεση πάσης φύσεως μηχανουργικών εργασιών καθώς και την κατασκευή πάσης φύσεως μηχανημάτων, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων αυτών.

Σήμερα, έχοντας διαγράψει όλα αυτά τα χρόνια μια επιτυχημένη αναπτυξιακή πορεία μέσω συνεχών επενδύσεων όπως:

- Συστηματική εκπαίδευση του στελεχιακού της δυναμικού.
- Αγορά εξοπλισμού παραγωγής και ποιοτικού ελέγχου, υψηλής τεχνολογίας.
- Δημιουργία εργαστηρίου εκτέλεσης δοκιμών.
- Μετεγκατάστασή της σε σύγχρονα ιδιόκτητα κτίρια στο ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού.
- Εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης ποιότητας ISO 9001:2000.
- Αναδιοργάνωση της οργανωτικής της δομής, και υπό την καθοδήγηση της δεύτερης γενιάς επιχειρηματιών, των κ. Θεόδωρου και Ιωάννη Πιτσιρίκου, η εταιρεία έχει αλλάξει εντελώς το επιχειρηματικό της προφίλ προσαρμοζόμενη πλήρως στις νέες απαιτήσεις της αγοράς.

Η εταιρεία KIMI S.A. ανήκει στην ομάδα εκείνων των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων που πρωτοπορούν επενδύοντας σημαντικά στην τεχνολογία και στο σύγχρονο management.

Η KIMI S.A. έχει δώσει έμφαση στην εξειδίκευση της παραγωγής και στο ποιοτικό management. Ήδη η παραγωγή πραγματοποιείται σύμφωνα με το ISO 9001:2000 και με εντελώς καινούργια μηχανήματα. Έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια από μία μικρή βιοτεχνική εταιρεία σε μια βιομηχανική μονάδα η οποία λειτουργεί σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και της παγκόσμιας αγοράς. Η επιτυχής της πορεία βασίζεται στις συνεχείς επενδύσεις σε εξειδικευμένα μηχανήματα και την εκπαίδευση των στελεχών και εργαζομένων της. Σήμερα στις νέες εγκαταστάσεις της εταιρείας 3.000 τ.μ. λειτουργούν πέντε τμήματα:

- Τμήμα ατμοστροβίλων (steam turbines).
- Τμήμα συστημάτων τροφοδοσίας μηχανών Diesel (Αντλίες, καυστήρες, Governor, κ.λπ.)
- Μηχανουργείο για την κατασκευή και επισκευή μηχανολογικών τμημάτων για τη βιομηχανία και ναυτιλία.
- Πιστοποιημένο εργαστήριο Ποιοτικού Ελέγχου βάσει του προτύπου ISO 17025.





Ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων Ανασκόπηση 2007

Σε αναζήτηση καλύτερων ημερών βρίσκεται η αγορά δεξαμενοπλοίων.

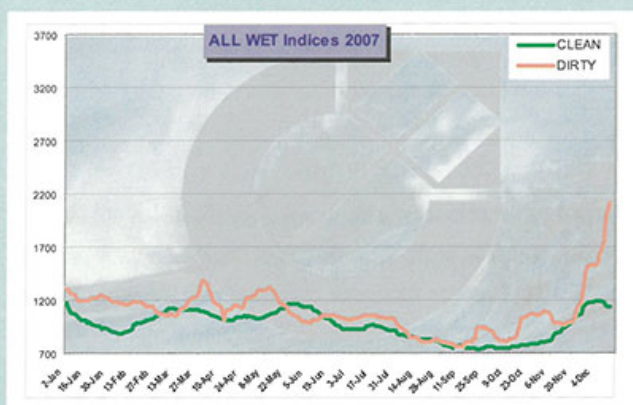
Ο Οκτώβριος και ο Νοέμβριος δημιούργησαν θετικό κλίμα και αισιοδοξία για το μέλλον. Είναι ωστόσο νωρίς να μιλάμε για θεμελίωση ισχυρά ανοδικής τάσης και πλήρη ανάκαμψη στην αγορά δεξαμενοπλοίων.

Για το 2007 οι μέσοι όροι του σε World Scale για το 2007 έχουν ως εξής:

| Του Γιώργου Μπιτσάκη | N. Cotzias Shipping Group (Sales and Purchase dept.)

World Scale Average Rates 2007

	Size Change													
1.000 DWT	Nov '06	Dec '06	Jan '07	Feb '07	Mar '07	Apr '07	May '07	Jun '07	Jul '07	Aug '07	Sep '07	Oct '07	Nov '07	
Crude														
Middle East/east	230-280	72	68	73	73	99	72	96	78	64	59	60	61	96
Middle East/west	270-285	68	59	54	52	73	58	68	64	49	48	46	47	73
West Africa/east	260	77	79	72	79	84	72	74	65	65	56	52	61	78
West Africa/US Gulf Coast	130-135	122	135	124	129	117	132	107	109	97	80	78	95	121
NW Europe/USEC - USGC	130-135	111	125	149	139	114	125	106	107	98	85	79	98	119
Indonesia/US West Coast	80-85	163	148	152	136	126	160	148	156	142	122	124	117	148
Caribbean/US East Coast	50-55	215	247	178	213	184	158	168	141	163	108	119	141	154
Mediterranean/Mediterranean	80-85	112	222	206	113	154	155	182	109	118	91	100	149	151
Mediterranean/North-West Europe	80-85	110	224	199	117	151	151	176	105	115	89	98	145	147
Products														
Middle East/east	30-35	156	213	189	162	184	174	191	172	186	191	173	158	171
Singapore/east	30-35	168	291	262	182	187	181	239	208	226	225	219	195	190
Caribbean/US Gulf Coast	38-40	229	286	263	285	356	306	290	318	268	210	181	186	223
NW Europe/USEC - USGC	33-37	208	313	240	267	345	318	303	296	226	179	171	194	236
Mediterranean/Mediterranean	30-35	221	242	245	261	275	286	299	266	201	166	142	166	269
Mediterranean/North-West Europe	30-35	231	252	255	271	285	295	309	276	211	173	151	177	279



1η Περίοδος (Δεκ. '06 - Φεβ. '07)

Αγορά αργού

Το Δεκέμβριο του '06, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού παρουσίασαν μεικτή εικόνα στο σύνολό τους, με αυξητικές τάσεις σε όλες τις διαδρομές εκτός από τη Μέση Ανατολή (από τους σημαντικότερους προορισμούς) και την Ινδονησία. Τον Ιανουάριο και το Φεβρουάριο του '07 δεν υπήρξε ιδιαίτερη διαφοροποίηση, με την επικράτηση κυρίως σταθεροποιητικών στα προηγούμενα επίπεδα τάσεων.

VLCC

Η αγορά των VLCC's συνέχισε τη σταθερή πτώση. Εξέλιξη βασικά αντίθετη προς τον κανόνα του τέταρτου τριμήνου, το οποίο είναι συνήθως μια από τις καλύτερες περιόδους εσόδων σε μηνιαία βάση για τους πλοιοκτήτες. Η μείωση της ζήτησης για μεταφορά πετρελαίου μαζί με τη μείωση στην παραγωγή του ΟΠΕΚ και η αύξηση στόλου των VLCC's είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα σε VLCC. Σταθερά τα επίπεδα ναύλων για τον Ιανουάριο και το Φεβρουάριο.

Suezmax

Αντίθετα, η αγορά των Suezmax ανέκαμψε το Δεκέμβριο με μια μέση αύξηση WS14 μονάδων στις σημαντικότερες διαδρομές. Η αυξημένη δραστηριότητα στη ΒΔ Ευρώπη και τη Μεσόγειο περιορίσει τη διαθέσιμη προσφορά τανάζ και ανέβασε τις τιμές των ναύλων. Τον Ιανουάριο η αγορά Suezmax υποχώρησε στις διαδρομές από τη δυτική Αφρική και ενισχύθηκε στις διαδρομές από τη ΒΔ Ευρώπη, με την εικόνα να αντιστρέφεται το Φεβρουάριο.

Aframax

Ο τομέας των Aframax παρουσίασε μεικτές τάσεις. Αφενός, οι ναύλοι στη διαδρομή Ινδονησία-Δυτική Ακτή ΗΠΑ συνέχισαν την προς τα κάτω τάση τους και μειώθηκαν για τρίτο διαδοχικό μήνα σε μέσο WS148, το χαμηλότερο επίπεδο από το Μάιο του 2006. Αφετέρου, η περιορισμένη προσφορά τανάζ στη Μεσόγειο βοήθησε τα επίπεδα των ναύλων να ανέβουν αισθητά. Τον Ιανουάριο, αλλά και το Φεβρουάριο, αποδυναμώθηκαν περαιτέρω, ενώ λίγες διαδρομές κατόρθωσαν να κλείσουν τους

μήνες αυτούς με μικρές βελτιώσεις. Η κατάσταση στα Στενά του Βοσπόρου καλυτέρευσε βελτιώνοντας την προσφορά τανάζ, ενώ ο βαρύς χειμώνας στα εξαγωγικά λιμάνια της Ρωσίας περιορίσει την παραγωγή και επηρέασε τη ζήτηση τανάζ.

Αγορά προϊόντων

Τα επίπεδα των ναύλων το Δεκέμβριο 2006 σε αυτή την αγορά αυξήθηκαν σε όλες τις διαδρομές χάρη στις αυξανόμενες δραστηριότητες και τις διάφορες καθυστερήσεις. Τον Ιανουάριο του 2007, ωστόσο, μειώθηκαν στις περισσότερες διαδρομές εκτός από τη Μεσόγειο. Το Φεβρουάριο του '07, αντίθετα με την αγορά του αργού, η αγορά των προϊόντων παρουσίασε βελτίωση για τις διαδρομές δυτικά του Σουέζ, ενώ οι διαδρομές ανατολικά του Σουέζ δέχτηκαν «πιέσεις» στα επίπεδα των ναύλων.

2η Περίοδος (Μάρτιος '07 - Μάιος '07)

Αγορά αργού

Το Μάρτιο η αγορά ναύλων για τα VLCC's κατέγραψε άνοδο, με τις αγορές των Suezmax να βρίσκονται σε πτώση και των Aframax με μεικτές τάσεις. Τον Απρίλιο, αντίθετα, η αγορά των VLCC's δέχτηκε πιέσεις ενώ των Suezmax πέρασε σε ανοδική τροχιά και τα Aframax παρουσίασαν μεικτές τάσεις επίσης. Η αγορά των VLCC's γύρισε το Μάιο, ενώ αυτή των Suezmax δέχτηκε πιέσεις και αυτή των Aframax παρέμεινε με μεικτές τάσεις.

VLCC

Η αύξηση των ναύλων στη Μέση Ανατολή, σε συνδυασμό με μείωση της προσφοράς VLCC's, πρόσφερε στήριξη και δημιούργησε τις προϋποθέσεις για ανοδική αγορά το Μάρτιο. Παρά την αδύναμη αγορά των VLCC's τον Απρίλιο τα επίπεδα των ναύλων από Μέση Ανατολή/Ανατ. παρουσίασαν ετήσια αύξηση 15% σε σχέση με τον Απρίλιο του '06. Η αγορά των VLCC's το Μάιο κατέγραψε τελικά κέρδη παρά τη διόρθωση του δεύτερου μισού του μήνα.

Suezmax

Ο Μάρτιος ξεκίνησε με μείωση των επιπέδων των ναύλων στα Suezmax στις κύριες διαδρομές τους, ενώ η περιορισμένη δραστηριότητα και η αυξημένη προσφορά τανάζ ενίσχυαν τις πωτικές τάσεις. Η ανάκαμψη στο δεύτερο μισό του Μαρτίου που συνεχίστηκε και τον Απρίλιο, ισοσκελίσει τις αρχικές απώλειες και κατέγραψε ετήσια αύξηση 12% σε σχέση με τον Απρίλιο του '06. Η αγο-





ρά των Suezmax το μήνα Μάιο χαρακτηρίστηκε από περιορισμένη δραστηριότητα και υψηλή προσφορά σε τανάζ.

Aframax

Μεικτές οι τάσεις στην αγορά των Aframax το μήνα Μάρτιο, με τα επίπεδα ναύλων από Μεσόγειο να αυξάνονται και να μειώνονται σε άλλες περιοχές. Πτωτικές τάσεις επικράτησαν τον Απρίλιο στην περιοχή της Καραϊβικής, ενώ στη Μεσόγειο κυριάρχησε σταθερότητα και η Ανατολή κινήθηκε ανοδικά. Η αγορά των Aframax κινήθηκε ανοδικά το Μάιο -στη Μεσόγειο μετά από έντονες διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του μήνα έγραψε κέρδη 14%- με εξαίρεση τη διαδρομή Ινδονησία/Δυτ. Ακτή ΗΠΑ όπου σημειώθηκε πτώση 9%.

Αγορά προϊόντων

Τα επίπεδα των ναύλων το Μάρτιο σε αυτή την αγορά παρουσίασαν αύξηση από 3% έως 30% σε όλες τις διαδρομές ενώ συνεχή βελτίωση παρουσίασαν οι διαδρομές δυτικά του Σουέζ, και οι διαδρομές ανατολικά του Σουέζ άρχισαν να δείχνουν καλά σημάδια ανάκαμψης. Η αγορά στη Μεσόγειο παρέμεινε σταθερή τον Απρίλιο και υποχώρησε στις άλλες περιοχές. Μεικτές οι τάσεις στην αγορά των προϊόντων το Μάιο, με την αγορά ανατολικά του Σουέζ να ανακάμπτει και να υποχωρεί σε προορισμούς στις ΗΠΑ. Η υψηλή ζήτηση και η οριακή προσφορά σε τανάζ χαρακτήριζαν την αγορά το Μάιο στη Μεσόγειο.

3η Περίοδος (Ιούνιος '07 - Αύγουστος '07)

Αγορά αργού

Παρά την παγκόσμια ανάπτυξη και την άνοδο της τιμής του πετρελαίου διεθνώς η αγορά των δεξαμενοπλοίων γενικότερα παρέμεινε πτωτική κατά τη διάρκεια του Ιουνίου. Οι πτωτικές τάσεις συνέχισαν να κυριαρχούν και τον Ιούλιο, με εξαίρεση την αγορά των Aframax, όπου παρουσιάστηκαν σημάδια ανάκαμψης μετά την υποχώρηση του Ιουνίου. Οι πτωτικές τάσεις κυριάρχησαν απόλυτα σε όλες τις επιμέρους αγορές τον Αύγουστο, με τα Aframax και ηγούνται στις απώλειες και τα Suezmax και VLCC's να έπονται.

VLCC

Η αγορά των VLCC's έχασε έδαφος τον Ιούνιο, με τις τιμές των ναύλων από Μέση Ανατολή-Αν./Δυτ. να υποχωρούν 19% & 6% αντίστοιχα σε σχέση με το Μάιο. Η προσφορά σε VLCC's βρέθηκε στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος πλοιοκτητών και ναυλωτών τον Ιούνιο. Η αγορά των VLCC's έχασε περαιτέρω έδαφος και τον Ιούλιο καθώς η υψηλή προσφορά τανάζ διευκόλυνε τους ναυλωτές να διαμορφώσουν χαμηλότερο επίπεδο τιμών. Οι ναύλοι κινήθηκαν 9% χαμηλότερα κατά μέσον όρο σε σχέση με τον Ιούνιο. Η πτώση συνεχίστηκε και τον Αύγουστο με απώλειες 8% σε σχέση με τον Ιούλιο. Η υψηλή προσφορά σε τανάζ παραμένει και τον Αύγουστο ο βασικός παράγοντας πτώσης των τιμών των ναύλων.

Suezmax

Η αγορά των Suezmax, η οποία ξεκίνησε σε σταθερά επίπεδα τον Ιούνιο, ήταν η μόνη που έκλεισε με κέρδη στο τέλος. Η αγορά των Suezmax ακολούθησε την τάση των VLCC's τον Ιούλιο και κινήθηκε πτωτικά. Αναφέρουμε ενδεικτικά, απώλειες 12% από Δυτ. Αφρική/Κόλπο ΗΠΑ σε σχέση με προηγούμενο μήνα. Η αγορά των Suezmax ακολούθησε την τάση των VLCC's και τον Αύγουστο και κινήθηκε πτωτικά με απώλειες κατά μέσον όρο 15% σε σχέση με προηγούμενο μήνα.

Aframax

Μεικτές οι τάσεις στην αγορά των Aframax το μήνα Ιούνιο, με τα επίπεδα ναύλων να ελαττώνονται για προορισμούς δυτικά του Σουέζ και να αυξάνονται ελαφρά για προορισμούς προς τα ανατολικά. Αντιστροφή τάσεων τον Ιούλιο στα Aframax, με τα επίπεδα ναύλων να αυξάνονται για προορισμούς δυτικά του Σουέζ και να ελαττώνονται για προορισμούς προς τα ανατολικά σε σχέση με τον Ιούνιο. Η αγορά των Aframax έχασε το περισσότερο έδαφος τον Αύγουστο με απώλειες κατά μέσον όρο 23% σε σχέση με προηγούμενο μήνα.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.
THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

PIRAEUS

Tel: +30-210-4293-223 • Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

CONTACT ANY ONE OF
IRI'S WORLDWIDE LOCATIONS

Dalian • Ft. Lauderdale • Hamburg • Hong Kong
London • New York • Piraeus • Roosendaal
Seoul • Shanghai • Singapore • Tokyo
Washington, DC/Reston • Zurich

A significant and growing number of Marshall Islands companies are publicly trading on exchanges in London, New York and Singapore.

WWW.REGISTER-IRI.COM



Αγορά προϊόντων

Τον Ιούνιο η αγορά των προϊόντων κινήθηκε πτωτικά, με τα επίπεδα ναύλων στη Μεσόγειο να υποχωρούν και σε ΒΔ Ευρώπη και ΗΠΑ να παραμένουν σταθερά. Τον Ιούλιο η αγορά των προϊόντων κινήθηκε ανοδικά στην Ανατολή και πτωτικά στη Δύση. Η αγορά των προϊόντων κινήθηκε πτωτικά τον Αύγουστο με απώλειες κατά μέσον όρο 13% σε σχέση με προηγούμενο μήνα. Παρ' όλα αυτά κινήθηκε αποδοτικότερα στην Ανατολή σε σχέση με τη Δύση.

4η Περίοδος (Σεπτ. '07 - Νοέμ. '07)

Αγορά αργού

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων γενικότερα παρέμεινε σταθερή κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου. Η βελτίωση των επιπέδων των ναύλων στο δεύτερο μισό του μήνα απλά εξισορρόπησε τις αρχικές απώλειες. Η υψηλή προσφορά σε τονάζ παραμένει και το Σεπτέμβριο ο βασικός παράγοντας διαμόρφωσης των τάσεων στις επιμέρους αγορές των δεξαμενοπλοίων. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων παρέμεινε στα ίδια επίπεδα μέχρι και το πρώτο μισό του Οκτωβρίου. Παρ' όλα αυτά στο δεύτερο μισό του μήνα άρχισαν να διαφαίνονται τα πρώτα σημάδια της χειμερινής αυξημένης ζήτησης. Σε συνδυασμό με τις υψηλές τιμές του πετρελαίου, η αγορά των δεξαμενοπλοίων ανέκαμψε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του Οκτωβρίου. Ο Νοέμβριος χαρακτηρίστηκε από την απότομη και έντονη άνοδο, «εκτόξευση» των επιπέδων των ναύλων στην αγορά των δεξαμενοπλοίων το δεύτερο μισό του.

VLCC

Η αγορά των VLCC's ξεκίνησε το Σεπτέμβριο ακολουθώντας τα ίχνη του προηγούμενου μήνα, με υψηλή προσφορά σε τονάζ. Εντούτοις, η αγορά, προεξοφλώντας το επικείμενο όφελος της απόφασης του ΟΠΕΚ να αυξήσει την παραγωγή, με συνέπεια την απορρόφηση μέρους του διαθέσιμου τονάζ μέχρι το δεύτερο μισό Σεπτεμβρίου, αντέδρασε ανοδικά στα επίπεδα των ναύλων μέχρι το τέλος του μήνα. Η αγορά των VLCC's ξεκίνησε και θεμελίωσε στο δεύτερο μισό του Οκτωβρίου μια σταθερά ανοδική πορεία. Ο Νοέμβριος στην αγορά των VLCC's ξεκίνησε ακολουθώντας τα χνάρια του Οκτωβρίου και μια μικρή διόρθωση τη δεύτερη εβδομάδα. Κατά τη διάρκεια όμως του δεύτερου μισού του μήνα η δραστηριότητα απογειώθηκε, με τα κλεισίματα από τη Μέση Ανατολή για ΗΠΑ να αυξάνονται για να καλυφθεί η ζήτηση των αμερικανικών διυλιστηρίων. Το ίδιο σκηνικό και στην Ανατολή, για να καλυφθεί η επερχόμενη χειμερινή ζήτηση. Επιπλέον, η αύξηση της παραγωγής του ΟΠΕΚ που ξεκίνησε το Νοέμβριο λειτούργησε υποστηρικτικά στην αγορά των δεξαμενοπλοίων και ειδικότερα των VLCC's. Την τελευταία εβδομάδα του Νοεμβρίου οι ναύλοι των VLCC's έπιασαν «ιστορικό υψηλό» 22 μηνών.

Suezmax

Παρόμοιο το κλίμα και στην αγορά των Suezmax, με το δεύτερο μισό του Σεπτεμβρίου να διαμορφώνει κλίμα αισιοδοξίας για την απορρόφηση του πλεονάζοντος τονάζ και την αύξηση της κινητικότητας της αγοράς γενικότερα. Όπως ήταν φυσικό, η αγορά των Suezmax ακολούθησε τις τάσεις και τις εξελίξεις στην αγορά των VLCC's. Δεδομένου ωστόσο του μικρότερου πλεονάσματος σε τονάζ της αγορά των Suezmax, οι τιμές των ναύλων κατάφεραν να κλείσουν σε υψηλότερα επίπεδα αποκομίζοντας περισσότερα κέρδη. Η αγορά των Suezmax ακολούθησε τις ανοδικές τάσεις της αγοράς γενικότερα, χωρίς ωστόσο να μπορέσει να αγγίξει τα κέρδη αυτής των VLCC's. Κατά μέσον όρο οι ναύλοι της αγορά των Suezmax παρουσίασαν αύξηση 25% σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα.

Aframax

Η αγορά των Aframax έκλεισε το μήνα Σεπτέμβριο με θετικές αποτιμήσεις με αύξηση κατά μέσον όρο 8% σε όλες τις διαδρομές. Μεικτές οι τάσεις στην αγορά των Aframax το μήνα Οκτώβριο, με τα επίπεδα ναύλων να αυξάνονται για προορισμούς δυτικά του Σουέζ και να ελαττώνονται για προορισμούς προς τα ανατολικά. Η αγορά των Aframax παρουσίασε το μήνα Νοέμβριο τάσεις στην πλειοψηφία τους σταθεροποιητικές μέχρι ελαφρά ανοδικές.



ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

Η Alloceans

εύχεται στη ναυτική οικογένεια

Χρόνια Πολλά

Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 225-227, ΚΗΦΙΣΙΑ, 145 61 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: + (30) 210 6142891, FAX: + (30) 210 6143056



**ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA
CE Marking, Shipping Agency
In House Training, Internal Audits**

Certified by DNV/RVA



403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece
Tel. / Fax: +30 210 40.15.901 e-mail: info@finitesi.com
web: www.finitesi.com



ABILITY & KNOWLEDGE METRICATION ORGANISATION

AKMO

**Για ασφαλή πλεύση,
χρειάζεστε ΠΥΞΙΔΑ**



ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



info:

Μαρία Σκαρπαθιώτου

τηλ: 210 4836104

Email: m.skarpathiotou@akmo.org

www.akmo.org

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Αγορά προϊόντων

Πτωτικές τάσεις συνέχισαν να κυριαρχούν και το Σεπτέμβριο στην αγορά των προϊόντων, με τις απώλειες να φτάνουν το 10% σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα, ενώ σε ετήσια βάση αγγίζουν το 33%. Μεικτές οι τάσεις στην αγορά των προϊόντων το μήνα Οκτώβριο, με τα επίπεδα ναύλων να αυξάνονται για προορισμούς δυτικά του Σουέζ και να ελαττώνονται για προορισμούς προς τα ανατολικά. Η αγορά των προϊόντων το μήνα Νοέμβριο κέρδισε κάποιο έδαφος εκμεταλλευόμενη την αύξηση της χειμερινής ζήτησης, υποστηριζόμενη από την περιορισμένη προσφορά τανάζ και την αύξηση της παγκόσμιας δραστηριότητας.

Συμπερασματικά

Παραδοσιακά, το τέταρτο τρίμηνο ενός έτους αντιπροσωπεύει περίοδο ισχυρότερων ναύλων στην αγορά δεξαμενοπλοίων. Αυτό το φαινόμενο δημιουργείται από τη μεγαλύτερη ζήτηση για δεξαμενόπλοια, η οποία οφείλεται στην αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου κατά την περίοδο αυτή.

Ως αποτέλεσμα, η αγορά κινείται ήδη σε καλά επίπεδα, τα οποία όμως για να διατηρηθούν χρειάζεται να μη μεταβληθούν αισθητά οι παράγοντες -και ιδιαίτερα αυτός της ζήτησης- που υποστηρίζουν θετικά την αγορά αυτό το διάστημα. Πολλά πάντως θα εξαρτηθούν τόσο από τις σημερινές τιμές του πετρελαίου διεθνώς -παράμετρος που επηρεάζει ισχυρά τη ζήτηση-, όσο και από παραμέτρους όπως η εισαγωγή πλαφόν στην τιμή πώλησής του (βλ. Κίνα) που λειτουργούν ανασταλτικά στις όποιες νέες εισαγωγές.

Οι αναλυτές δεν σπεύδουν να προεξοφλήσουν τίποτα ακόμη και επισημαίνουν ότι παρά το γεγονός ότι τα κέρδη σημείωσαν άνοδο, τα λειτουργικά κόστη έχουν επίσης αυξηθεί σημαντικά. Έτσι η αγορά θα χρειαστεί να περιμένει λίγο περισσότερο μέχρι να «παγιωθεί» μια πιο ισχυρή τάση ανάκαμψης. ●





S. HILIOU LTD

LEADER IN MARINE INDUSTRY



Ice Blasting ■
(dry ice cleaning solution)

Hydro Blasting ■

Grid Blasting ■

Moulding / Gas free ■

Scraping ■

Painting ■

Cleaning ■

Abstraction of old coats ■

18, DIMOKRATIAS AVE., 188 63 PERAMA
T. +30 210 44 10 431, 210 40 22 652, 210 40 22 640
F. +30 210 44 16 887, 210 44 11 573
e-mail: info@hiliou.com

www.hiliou.com
www.s-hiliou.com

Ανασκόπηση της αγοράς ξηρού φορτίου για το 2007

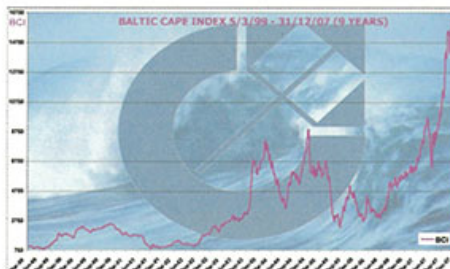
Ανασκόπηση



◆ BDI

Ο Baltic Dry Index ύστερα από μια συνεχή ανοδική πορεία στη διάρκεια του έτους εκτινάχθηκε στο ρεκόρ των 11.039 μονάδων δείκτη στις 13 Νοεμβρίου. Έπειτα από μια περίοδο «έντονης διακύμανσης» τις τελευταίες εβδομάδες φαίνεται να σταθεροποιείται στην περιοχή των 10.000 μονάδων δείκτη, με αποτέλεσμα τα κέρδη του στη φετινή χρονιά να ξεπεράσουν το +120%. Οι

ναύλοι στα ταξίδια μεταφοράς κυρίως πρώτων υλών έχουν εκτοξευθεί στα ύψη, διαμορφώνοντας ανοδική τάση τιμών και σε είδη όπως σιτηρά, σιδηρομεταλλεύματα, κάρβουνο, βωξίτης και άλλα εμπορεύματα.



◆ Αγορά Capesize

Εντυπωσιακή η άνοδος των ναύλων στα Cape's. Η μέση τιμή ναύλωσης πλοίου Capesize στα ταξίδια Β. Ευρώπη - Βραζιλία - Κίνα έχει περίπου τετραπλασιαστεί από τα επίπεδα των 65.000 δολαρίων την ημέρα του περασμένου έτους, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις ο ναύλος αγγίζει την τιμή του μεταφερόμενου προϊόντος.

1ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 1ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 95.500/την ημέρα [min. \$ 80.500/την ημέρα (5 Ιαν.) - max. \$ 118.000 (30 Μαρ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 57.600/την ημέρα [min. \$ 51.500/την ημέρα (16 Φεβ.) - max. \$ 66.000 (30 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 83.700/την ημέρα [min. \$ 70.500/την ημέρα (5 Ιαν.) - max. \$ 105.000 (30 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 69.400/την ημέρα [min. \$ 61.000/την ημέρα (16 Φεβ.) - max. \$ 83.000 (30 Μαρ.)]

Του Γιώργου Μπισσάκη |
N. Cotzias Shipping Group
(Sales and Purchase dept.)

2ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 2ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 123.500/την ημέρα [min. \$ 95.500/την ημέρα (15 Ιουν.) - max. \$ 142.000 (11 Μαΐου)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 72.400/την ημέρα [min. \$ 52.500/την ημέρα (15 Ιουν.) - max. \$ 88.000 (11 Μαΐου)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 104.200/την ημέρα [min. \$ 79.000/την ημέρα (15 Ιουν.) - max. \$ 115.000 (11 Μαΐου)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 93.100/την ημέρα [min. \$ 61.000/την ημέρα (15 Ιουν.) - max. \$ 111.500 (11 Μαΐου)]

3ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 3ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 154.300/την ημέρα [min. \$ 117.500/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 191.000 (28 Σεπ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 82.400/την ημέρα [min. \$ 60.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 105.000 (28 Σεπ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 120.200/την ημέρα [min. \$ 98.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 159.500 (30 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 109.800/την ημέρα [min. \$ 80.000/την ημέρα (16 Φεβ.) - max. \$ 145.000 (21 Σεπ.)]

4ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 4ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 228.300/την ημέρα [min. \$ 193.000/την ημέρα (5 Οκτ.) - max. \$ 254.000 (16 Νοεμ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 124.000/την ημέρα [min. \$ 116.000/την ημέρα (5 Οκτ.) - max. \$ 134.500 (26 Οκτ.)]

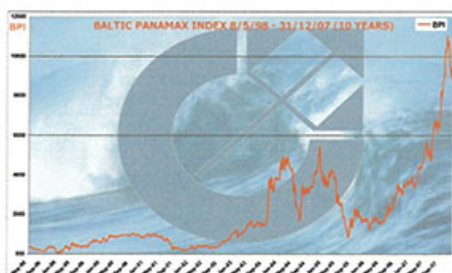
Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 183.375 /την ημέρα [min. \$ 162.000/την ημέρα (2 Νοεμ.) - max. \$ 203.500 (16 Νοεμ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 172.800/την ημέρα [min. \$ 162.000/την ημέρα (2 Νοεμ.) - max. \$ 188.500 (19 Οκτ.)]





◆ Αγορά Panamax

Έπειτα από μία σχετικά ήρεμη περίοδο, η αγορά τους ανέκτησε το ενδιαφέρον της κυρίως στις ναυλώσεις μακράς χρονικής περιόδου. Το ενδιαφέρον για πλοία με άμεσες ημερομηνίες φόρτωσης στην πλευρά του Ατλαντικού υπήρξε αρκετό ώστε να απορροφήσει όλα τα πλοία της περιοχής, ενώ η διαπιστωμένη κινητικότητα άρχισε από νωρίς να διαμορφώνει υψηλότερα τα επίπεδα των ναύλων.

1ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 1ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 40.000/την ημέρα [min. \$ 34.750/την ημέρα (2 Φεβ.) - max. \$ 46.000 (16 Μαρ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 34.000/την ημέρα [min. \$ 31.250/την ημέρα (2 Φεβ.) - max. \$ 36.500 (16 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 38.100/την ημέρα [min. \$ 33.000/την ημέρα (2 Φεβ.) - max. \$ 43.000 (23 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 35.000/την ημέρα [min. \$ 31.750/την ημέρα (2 Φεβ.) - max. \$ 40.000 (16 Μαρ.)]

2ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 2ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 52.700/την ημέρα [min. \$ 46.000/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 58.000 (29 Ιουν.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 40.400/την ημέρα [min. \$ 36.500/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 45.500 (29 Ιουν.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 50.000/την ημέρα [min. \$ 43.500/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 55.000 (29 Ιουν.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 44.000/την ημέρα [min. \$ 39.500/την ημέρα (15 Ιουν.) - max. \$ 50.000 (29 Ιουν.)]

3ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 3ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου.

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 68.600/την ημέρα [min. \$ 60.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 78.000 (28 Σεπ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 55.300/την ημέρα [min. \$ 47.000/την ημέρα (10 Αυγ.) - max. \$ 75.000 (28 Σεπ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 65.000/την ημέρα [min. \$ 59.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 75.000 (28 Σεπ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 60.800/την ημέρα [min. \$ 51.000/την ημέρα (10 Αυγ.) - max. \$ 81.000 (28 Σεπ.)]



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE
S. RANIS

Accredited By:

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



For
Shore personnel

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

For
Onboard officers & crew

- Ship security officer
- ISM implementation
- Risk Assessment & Management
- Near miss, accident investigation and Analysis

BRM – BTM Course

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



TRAINING FOR :
PROTECTION – QUALITY – SAFETY – STATUS
& PROFIT

COURSES:

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

Also:

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

STCW/95

Please visit our site: www.sranis.gr

40, Leoshtenous str. 185 36 Piraeus Tel. 210-4525301 210-4525304 Fax 210-4181704
e-mail: pmtcrani@otenet.gr

4ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 4ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 88.125/την ημέρα [min. \$ 80.000/την ημέρα (5 Οκτ.) - max. \$ 92.000 (9 Νοεμ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 83.200/την ημέρα [min. \$ 75.000/την ημέρα (30 Νοεμ.) - max. \$ 97.000 (2 Νοεμ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 84.000/την ημέρα [min. \$ 77.000/την ημέρα (5 Οκτ.) - max. \$ 87.500 (9 Νοεμ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 85.300/την ημέρα [min. \$ 76.500 /την ημέρα (7 Δεκ.) - max. \$ 100.500 (26 Οκτ.)]



◆ Αγορά Supramax / Handies

Ίδια η εικόνα και σε αυτά τα μεγέθη, με το ενδιαφέρον να εστιάζεται στην πλευρά του Ατλαντικού και ιδιαίτερα στην περιοχή του Κόλπου Αμερικής με παρουσία αρκετών νέων φορτίων και ουσιαστικά έλλειψη τονάζ. Ιδιαίτερα «υποσχόμενη» αγορά, έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον τελευταία για παραγγελίες στα 32-35.000 dwt.

1ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 1ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 30.700/την ημέρα [min. \$ 27.000/την ημέρα (9 Φεβ.) - max. \$ 37.000 (23 Μαρ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 32.200/την ημέρα [min. \$ 29.000/την ημέρα (9 Φεβ.) - max. \$ 35.000 (30 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 44.300/την ημέρα [min. \$ 35.000/την ημέρα (5 Ιαν.) - max. \$ 51.000 (23 Μαρ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 31.150/την ημέρα [min. \$ 27.500/την ημέρα (9 Φεβ.) - max. \$ 35.500 (30 Μαρ.)]

2ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 2ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 43.500/την ημέρα [min. \$ 37.500/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 47.000 (18 Μαΐου)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 39.500/την ημέρα [min. \$ 35.500/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 42.000 (11 Μαΐου)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 59.000/την ημέρα [min. \$ 51.000/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 65.500 (18 Μαΐου)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 39.200/την ημέρα [min. \$ 36.000/την ημέρα (6 Απρ.) - max. \$ 41.500 (11 Μαΐου)]

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



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

ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
Certified by



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106

188 63 PERAMA PIRAEUS

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

e-mail: halura@hol.gr



3ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 3ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 54.300/την ημέρα [min. \$ 45.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 61.000 (28 Σεπ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 45.800/την ημέρα [min. \$ 41.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 58.500 (28 Σεπ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 76.600/την ημέρα [min. \$ 61.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 84.000 (17 Αυγ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 46.400/την ημέρα [min. \$ 40.000/την ημέρα (6 Ιουλ.) - max. \$ 60.000 (28 Σεπ.)]

4ο Τρίμηνο 2007

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) το 4ο τρίμηνο κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή:

Στα \$ 70.000/την ημέρα [min. \$ 60.500/την ημέρα (5 Οκτ.) - max. \$ 72.000 (16 Νοεμ.)]

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός:

Στα \$ 65.600/την ημέρα [min. \$ 59.000/την ημέρα (23 Νοεμ.) - max. \$ 74.000 (2 Νοεμ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό:

Στα \$ 92.300/την ημέρα [min. \$ 80.500/την ημέρα (5 Οκτ.) - max. \$ 96.500 (19 Οκτ.)]

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό:

Στα \$ 66.800/την ημέρα [min. \$ 61.500/την ημέρα (7 Δεκ.) - max. \$ 74.500 (26 Οκτ.)]

◆ Συμπερασματικά

Οι παράγοντες που συντηρούν το υψηλό επίπεδο στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου δεν έχουν περιορίσει την επίδρασή τους.

Η παγκόσμια ανάπτυξη, που στηρίζεται κατά περίπου 60% στις χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου, δεν παρουσιάζει σημάδια κόπωσης, πολύ δε περισσότερο υστέρησης.

Η ζήτηση για πρώτες ύλες στην Ασία (κυρίως από Κίνα και Ινδία), η ανεπάρκεια μέσων -απουσία τονάζ- λόγω της σημαντικής αύξησης του όγκου των μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα, που σηματοδοτεί περαιτέρω αυξήσεις τιμών, αλλά και η περιορισμένη δυνατότητα απορρόφησης των φορτίων στα λιμάνια φόρτωσης ή προορισμού -προβλήματα παρατηρούνται στη μεταφορική διαδρομή από τη Βραζιλία στην Αυστραλία- παραμένουν.

Αναμφίβολα «η ψυχολογία παίζει μεγάλο ρόλο στη δημιουργία μεταβλητότητας στις αγορές». Όλες οι εξελίξεις εξηγούνται περισσότερο ως μεταφορά του κλίματος νευρικότητας του παγκόσμιου οικονομικού περιβάλλοντος κυρίως στις «spot» ναυλαγορές, λόγω των ανησυχιών για την κρίση στις U.S. Subprime Markets. Μια σημαντική παράμετρος που συντείνει σε αυτό είναι και οι αγορές των παράγωγων προϊόντων, οι οποίες επηρεάζουν τη «spot» αγορά ναύλων μεταφέροντας και ενσωματώνοντας με υψηλή ταχύτητα την πληροφορία για τις όποιες μελλοντικές «προσδοκίες» - εκτιμήσεις για την πορεία των ναυλαγορών. Οι διακυμάνσεις ωστόσο στην αγορά των χρονοναυλώσεων ήταν λιγότερο έντονες.

Μακροπρόθεσμα, η χωρητικότητα / προσφορά τονάζ του παγκόσμιου στόλου πιθανόν να υπερκαλύψει τη ζήτηση του όγκου των μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα. Μεσοπρόθεσμα, παρ' όλα αυτά, προσφορά και ζήτηση φαίνεται να βρίσκονται σχεδόν σε «πλήρη» εξισορρόπηση. ☉

www.gigilinis.gr

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

**...your shipping partner from Northern Greece
to the whole world**



● **Headquarters:**

13, Kountouriotou str., 546 25 Thessaloniki - Greece
Tel.: +30 2310 530017, Fax: +30 2310 540646, A.O.H.: +30 6944 694562, e-mail: info@gigilinis.gr

● **Branch Office:**

2, Filellinon str., 653 02 Kavala - Greece,
Tel.: +30 2510 831130, Fax: +30 2510 835287, A.O.H.: +30 6944 588815, e-mail: gigikav@otenet.gr





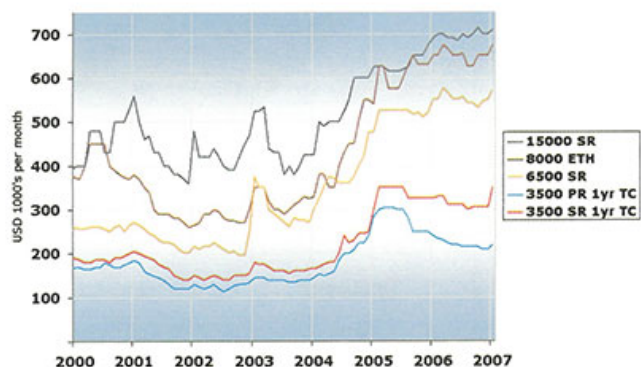
Ι Του Χρίστου Τριανταφυλλίδη Ι Broker Oil-Gas (Chartering Dept.) STEALTH MARITIME Corp.

Ο τερματισμός της LPG αγοράς

Πλησιάζοντας στην τελική ευθεία της γραμμής του τερματισμού μιας ακόμα ενδιαφέρουσας από πλευράς ναυτιλιακών τεκταινομένων απόψεως και γεμάτης συγκινήσεις χρονιάς, ας αφιερώσουμε λίγο χρόνο σε ένα «έθιμο» λιγότερο εορταστικό από αυτό της ανταλλαγής δώρων - αλλά εξίσου ευχάριστο όταν τα αποτελέσματά του είναι καλύτερα από τα αντίστοιχα της περασμένης χρονιάς - που δεν είναι άλλο από την επισκόπηση του ετήσιου απολογισμού της LPG αγοράς, προκειμένου να διαπιστώσουμε ποια είναι τα «δώρα» που αποκομίσαμε ως ναυτιλία από την περαιτέρω ενδυνάμωση

του συγκεκριμένου κλάδου για άλλη μια χρονιά, αλλά και ποια είναι τα μελλοντικά οφέλη που δύνανται να επωφεληθούν οι συμμετέχοντες στη LPG αγορά πλοιοκτήτες. Στο προηγούμενο τεύχος κάναμε μιαν εκτενή αναφορά στον κλάδο των LPG και στον αντίστοιχο παγκόσμιο χάρτη παραγωγής της συγκεκριμένης αγοράς, αφήνοντας σε εκκρεμότητα για το παρόν τεύχος την ετήσια ανασκόπηση της πορείας των ναύλων όπως και τη σχετική σύγκρισή τους με τους προηγούμενα έτη, ενώ θα κλείσουμε με μια περιληπτική επισκόπηση των κυρίων «παικτών» (traders) της αγοράς αυτής.

Πίνακας 1: Handy's (3.500 - 15.000 κ.μ.)



Τάσεις της αγοράς: παρελθόν, παρόν και μέλλον

Αρχίζοντας την ετήσια επισκόπηση μας σχετικά με την πορεία των ναύλων κατά το τρέχον αλλά και τα πρόσφατα περασμένα έτη -ως σημείο σύγκρισης- όπως και της αντίστοιχης πρόβλεψης όσον αφορά στο σύντομο μέλλον, αντιπαρατίθενται οι παρακάτω πίνακες (βλ. Πίνακες 1-3) ως μια αρχική αναφορά στα ναύλα των πλοίων από 3.500 κ.μ. έως 15.000 κ.μ. όπως αυτά καταγράφηκαν κατά την περίοδο 2000-2007.

Μέσος όρος ναύλων στη spot αγορά μη συμπεριλαμβανομένου χρόνου αναμονής / 1 έτους χρονοναύλα

Αναλύοντας τους παραπάνω πίνακες, κοιτάζοντας πιο προσεκτικά την πορεία των ναύλων τα τελευταία έτη, αξιοπρόσεκτα είναι τα εξής στοιχεία:

Handy's (3.500 - 15.000 κ.μ.)

(βλ. Πίνακας 1)

1. Χαρακτηριστικά της αγοράς: Μικρές αποκλίσεις στις τιμές των ναύλων, σταθερά αυξανόμενη ζήτηση συγκεκριμένου μεγέθους πλοίων για μεταφορά LPG και αιθυλενίου και συνεπώς ελαχιστοποίηση «idle» χρόνου.

2. Πορεία ναύλων: 2000 - 2004: Αυξομείωση τιμών ναύλων μέσω σταθερών διακυμάνσεων (ανοδικών και καθοδικών ανά διαστήματα) - «Bottom» year: 2002.

2005 - 2006: Συνεχόμενα αυξανόμενες τιμές ναύλων - Peak year: 2006.

2007 - παρόν: Σταθερά ανοδικές διακυμάνσεις.

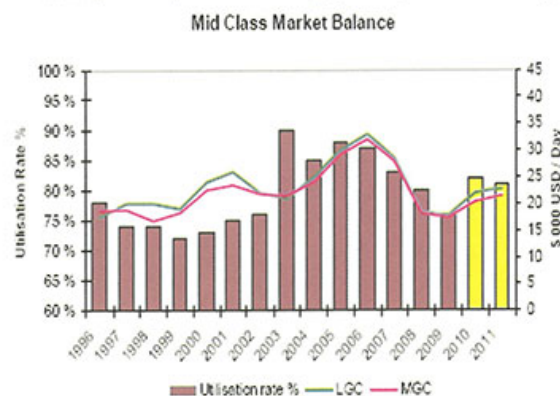
Βραχυπρόθεσμη μελλοντική πρόβλεψη: Συνέχιση της σταθερά ανοδικής τάσης των ναύλων, μεταξύ άλλων κυρίως λόγω της συνεχόμενα αυξανόμενης ζήτησης πλοίων τέτοιου μεγέθους και της εύκολης πρόσβασής τους σε λιμάνια με «περιορισμούς βυθίσματος».

MGC's (15.000 - 42.000 κ.μ.) /

LGC's (50.000 - 60.000 κ.μ.) (βλ. Πίνακας 2)

1. Χαρακτηριστικά της αγοράς: Μεσαία μεταβλητότητα στις τιμές των ναύλων, ελαφρώς μειωμένη ζήτηση συγκεκριμένου μεγέθους πλοίων, τα «συμβόλαια εκμίσθωσης» (COA) και οι «χρονοναυλώσεις» (TC) κυριαρχούν συ-

Πίνακας 2: MGC's (15.000 - 42.000 κ.μ.) / LGC's (50.000 - 60.000 κ.μ.)



Σημ.: Με κίτρινο χρώμα παραβάλλεται το ως έχει «order-book».

γκριτικά με τις spot ναυλώσεις.

2. Πορεία ναύλων: 2000 - 2004: Αυξομείωση τιμών ναύλων μέσω σταθερών διακυμάνσεων (ανοδικών και καθοδικών ανά διαστήματα) - «Bottom» year: 2003.

2005 - 2006: Συνεχώς αυξανόμενες τιμές ναύλων - Peak year: 2006.

2007 - παρόν: Σταθερά πτωτικές διακυμάνσεις.

Βραχυπρόθεσμη μελλοντική πρόβλεψη: Συνέχιση των πτωτικών τάσεων μέσω διαστημάτων μικρών αυξητικών διακυμάνσεων, μεταξύ άλλων κυρίως λόγω της ελαφρώς μειωμένης ζήτησης πλοίων τέτοιου μεγέθους και της παράδοσης σημαντικού αριθμού νεότευκτων πλοίων εντός βραχυπρόθεσμου ορίζοντα.

VLGC's (>60.000 κ.μ.) (βλ. Πίνακας 3)

1. Χαρακτηριστικά της αγοράς: Μεγαλύτερες αποκλίσεις στις τιμές των ναύλων, σημαντικά μειωμένη ζήτηση συγκεκριμένου μεγέθους πλοίων.

2. Πορεία ναύλων: 2000 - 2004: Αυξομείωση τιμών ναύλων μέσω ασταθών διακυμάνσεων (ανοδικών και καθοδικών ανά διαστήματα) - «Bottom» year: 2002.

2005 - 2006: Συνεχώς αυξανόμενες τιμές ναύλων - Peak year: 2006.

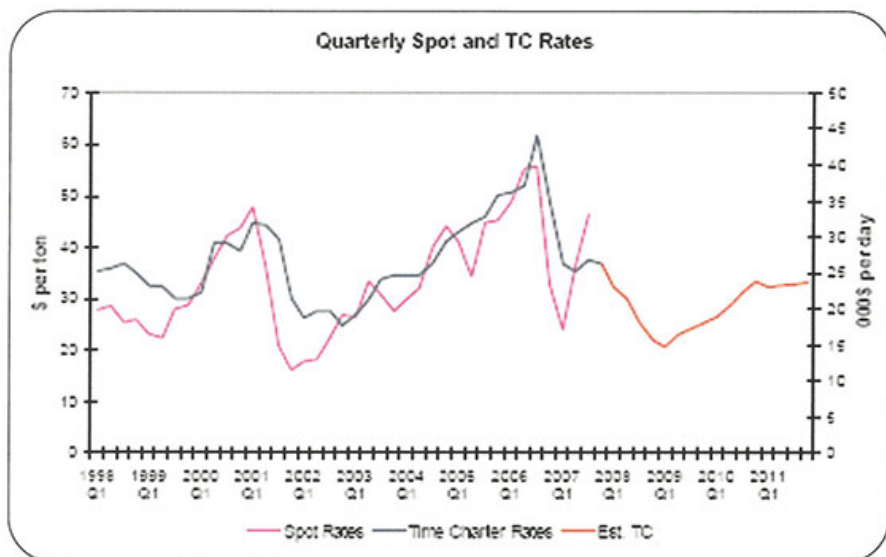
2007 - παρόν: Σταθερά πτωτικές διακυμάνσεις.

Βραχυπρόθεσμη μελλοντική πρόβλεψη: Συνέχιση των σταθερά πτωτικών διακυμάνσεων μέσω μικρών διαστημάτων ανάκαμψης, μεταξύ άλλων κυρίως λόγω παράδοσης νεότευκτων, δυσκολίας πρόσβασής τους σε λιμάνια με «περιορισμούς βυθίσματος», μείωσης ποσοστού εισαγωγών από την Κίνα και μη έγκαιρης επίτευξης αναμενόμενων επιπέδων παγκόσμιας LPG παραγωγής.

Ο ρόλος των «traders»

στο σημερινό εμπόριο LPG

Έχει περάσει σχεδόν μισός αιώνας από την έναρξη του θαλάσσιου εμπορίου των LPG προϊόντων, και αδιαμφισβήτητα οι «traders» αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της αλυσίδας μεταξύ πωλητών και αγοραστών, διασφαλίζοντας κατά το δυνατόν την ομαλή διεκπεραίωση του παγκόσμιου εμπορίου LPG. Η επιθυμία αρκετών πωλητών/παραγωγών LPG να πουλήσουν τα προϊόντα τους βάσει FOB («free-on-board») και από την άλλη πλευρά η αντίστοιχη αγοραστική ζήτηση



Πίνακας 3: VLGC's (>60.000 κ.μ.)

βάση CIF («cost-including-freight») έφεραν «εν τη γενέσει» την αναγκαιότητα για την ύπαρξη «μεσαζόντων», ικανών να πηγάσουν LPG προϊόντα ανταγωνιστικά και ταυτόχρονα να αναλάβουν τη μεταφορά των προϊόντων στην πιο ελκυστική γι' αυτά αγορά.

Κατά την πάροδο των ετών, επιτυχημένοι έχουν κριθεί όσοι «traders» έχουν καθιερώσει μια ευρεία βάση κατανόησης των διαφόρων τομέων του συγκεκριμένου εμπορίου, ενώ ταυτόχρονα διατηρούν άριστες πελατειακές σχέσεις με την πλευρά και των πωλητών αλλά και των αγοραστών, δύνανται να εξασφαλίσουν FOB προϊόντα μέσω μιας ευρείας βάσεως πηγών, ενώ τέλος παρουσιάζουν την ανάλογη προσαρμοστικότητα και ετοιμότητα όταν αυτές κριθούν απαραίτητες προκειμένου να ανταπεξέλθουν στην όποια ανάπτυξη της αγοράς. Για αρκετούς «traders», η καθιέρωση της δυνατότητας να ανταποκρίνονται στις όποιες πιθανές μεταβολές της αγοράς εμπεριέχει την υποχρέωση της κτήσης αλλά και της διαχείρισης του ιδίου LPG στόλου, συνήθως αποτελούμενου από ένα μείγμα μεγεθών πλοίων, ανάλογα με τις ανάγκες που προβλέπει να καλύψει.

Προκειμένου να γίνει περισσότερο κατανοητό στους αναγνώστες αυτού του άρθρου ποιο είναι το μέγεθος των μεγαλύτερων «traders» του χρόνου και σε τι μεγέθη έχει πλέον φτάσει το εμπόριο των LPG προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο, ο πίνακας που ακολουθεί (βλ. Πίνακας 4) περιλαμβάνει τους 10 μεγαλύτερους (με βάση τον έως σήμερα αποκτηθέν στόλο μη συμπεριλαμβανομένων των νεότευκτων υπό παραλαβή πλοίων) «traders» ανά τον κόσμο.

Πίνακας 4

ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΠΛΟΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ Κ.Μ.	Μ.Ο. ΗΛΙΚΙΑΣ
1. BW LTD	40	2.205.612	16
2. STEALTHGAS	39	171.568	11
3. EITZEN GROUP	30	163.264	19
4. LINO AKIUN KAISHA	27	326.134	14
5. J. LAURITZEN	20	91.072	11
6. NAFTOMAR SHPG & TRAD	18	612.672	22
7. I.M. SKAUGEN	18	128.371	14
8. HARTMANN SCHIFF.	18	94.813	11
9. NIPPON GAS LINE	16	28.388	14
10. OTHELLO SHPG CO	14	102.158	12



Επίλογος

Η αγορά των LPG, τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, χαρακτηρίζεται από τη στάση «αναμονής» που διατηρείται ταυτόχρονα από τους αισιόδοξους αλλά και από τους απαισιόδοξους «παίκτες», μια στιγμή όπου μπορεί κανείς να δει το ίδιο ποτήρι από τις δύο γνώριμες πλευρές: μισοάδειο ή μισογεμάτο. Δεν παύει όμως να παραμένει μια απόλυτα κατανοητή στάση, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι αναφερόμεθα σε μια αγορά που οδηγείται από την προσφορά και όχι από τη ζήτηση, με συνέπεια οι όποιες προαναφερόμενες καθυστερήσεις στα μεγάλα LNG και LPG πρότζεκτ να αποφέρουν τον ανάλογο αντίκτυπο στη συμπεριφορά του ενασχολούντος κοινού, στο μυαλό του οποίου υπάρχει από την άλλη πλευρά το μέγεθος του τρέχοντος order-book και η «αγωνία» να διαπιστώσει αν οι παραδόσεις των αναμενόμενων πρότζεκτ θα προλάβουν και κατά πόσο αυτές των νεότευκτων πλοίων. Το πιο κρίσιμο ερώτημα για πολλούς είναι αυτό και μόνο ο χρόνος θα μπορέσει να μας προσφέρει την απάντηση που ζητούμε. Το μέγεθος πλέον της αγοράς είναι δεδομένο και συνεχώς αυξανόμενο - με προοδευτική μέθοδο θα έλεγε κανείς αναλογιζόμενος την τρέχουσα κι επικείμενη παγκόσμια LPG παραγωγή, το παρόν order-book σε συνάρτηση με τον ήδη υπάρχον στόλο, τα μεγέθη που πλέον αγγίζουν οι μεγάλοι «traders» και την ευκολία με την οποία τα προσπερνάνε κτλ., όπως δεδομένο θα πρέπει να θεωρείται πλέον το ενδιαφέρον που πολύ σύντομα θα προσελκύσει πάνω της η συγκεκριμένη αγορά.

Κλείνοντας την ετήσια αυτή ανασκόπηση, ας ευχηθούμε μια ανοδική πορεία στον κλάδο για την ερχόμενη χρονιά και ας ελπίσουμε ότι το μέλλον του μόνο ευοίωνο θα είναι, γεμάτο ευχάριστες συγκινήσεις και ότι η επιστροφή όλων μας στα γραφεία θα σημαίνει απλά την αρχή μιας ΚΑΛΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ... ☺

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτική 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



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:



Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

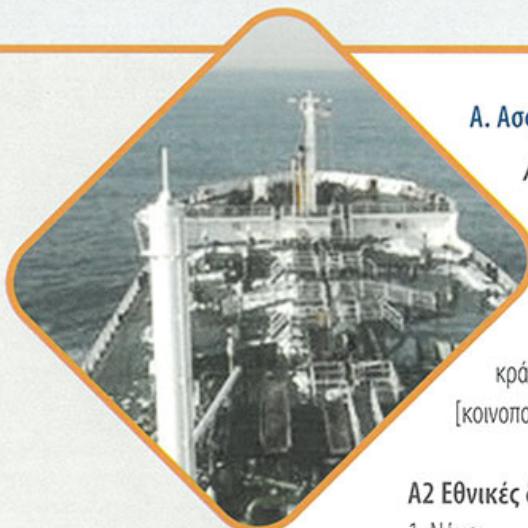
Το συντελεσθέν νομοθετικό έργο του ΥΕΝ Α. & Ν.Π. **στον τομέα της ναυτιλίας** κατά το έτος 2007 και σχετικές εκδοθείσες συνάδουσες εθνικές και διεθνείς διατάξεις.

Πρόλογος

Κατά το διαρρέυσαντα χρόνο 2007 εξεδόθησαν υπό του ΥΕΝ Α. & Ν.Π. οι κατωτέρω παρατιθέμενοι, αρμοδιότητος ναυτιλίας, κατά τομείς, νόμοι και κανονιστικές πράξεις (Π.Δ. - Υ.Α.) καθώς και συναφείς Κανονισμοί - Οδηγίες IMO και Ε.Ε.

Σημειώνω ότι οι Οδηγίες του IMO και της Ε.Ε. κυρώνονται υποχρεωτικά κατά τα κεκανονισμένα με νόμο ή κανονιστική πράξη (Π.Δ. - Υ.Α.) κατά περίπτωση εξουσιοδοτήσεως, και ούτω εισέρχονται στην εθνική νομοθεσία. Τουναντίον οι κανονισμοί της Ε.Ε. έχουν άμεση εφαρμογή.

Δεν περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν το υπηρετούν στο ΥΕΝ προσωπικό (στρατιωτικό - πολιτικό) και αυτά που δεν είναι αρκούντως σοβαρά ή δεν έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία. Τα δε εντός παρενθέσεως διαλαμβανόμενα αποτελούν επισημάνσεις - σημειώσεις του επιμελητού.



Α. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και επιθεώρηση πλοίων

Α1 Διεθνείς διατάξεις

1. Απόφαση της Επιτροπής υπ' αριθμ. 2007/421/Ε.Κ. της 14ης Ιουνίου 2007, σχετικά με την κατάργηση της απόφασης 96/587/ΕΚ για τη δημοσίευση του καταλόγου αναγνωρισμένων οργανισμών οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί από τα κράτη-μέλη σύμφωνα με την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε (2007)2379].

Α2 Εθνικές διατάξεις

1. Νόμοι

α. Νόμος 3551/07 (Α' 76) «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων».

β. Νόμος «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων λιμενικών εγκαταστάσεων και

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα** |

Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.),
μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

λιμένων και άλλες διατάξεις» [Προς δημοσίευση. Διά του εν λόγω νόμου γίνεται προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 και της Οδηγίας 2005/65 του Ε.Κ. και του Συμβουλίου].

2. Τροποποιήσεις Δ.Σ. SOLAS 74

α. Π.Δ. 28/07 (Α' 23)

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS 1974)», όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 9η Δεκεμβρίου 2004 με την απόφαση MSC 170 (79) 9.12.2004, καθώς και κύρωση των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 9η Δεκεμβρίου 2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO).

(Τροποποιούνται διατάξεις Κανονισμών:

Κεφάλαιο II-1 Κατασκευή, υποδιαίρεση κ.λπ. Κανονισμοί 2, 45

Κεφάλαιο III Σωστικά μέσα. Κανονισμός 31

Κεφάλαιο V Ασφάλεια ναυσιπλοΐας. Κανονισμοί 19, 20, 21

Κεφάλαιο VII Μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων. Κανονισμός 10

Κεφάλαιο XII Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία χύδην φορτίου
Αντικαθίσταται όλο το Κεφάλαιο. Κανονισμοί 1 έως 14

Προσάρτημα Τροποποιήσεις στα Πιστοποιητικά Ασφαλείας)

β. Π.Δ. 137/07 (Α' 174)

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS 1974)», όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78) 20.5.2004 και MSC 153 (78) 20.5.2004 καθώς και κύρωση των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004, με την απόφαση MSC 154 (78) 20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO).

Τροποποιούνται διατάξεις Κανονισμών

Κεφάλαιο III Σωστικά μέσα. Κανονισμοί 19, 20, 32

Κεφάλαιο IV Ραδιοεπικοινωνίες. Κανονισμός 15

Προσάρτημα Τροποποιήσεις στα Πιστοποιητικά Ασφαλείας

Κεφάλαιο V Ασφάλεια ναυσιπλοΐας. Κανονισμοί 2, 33, 34, 34-1

3. Προεδρικά Διατάγματα

1. Π.Δ. 119/07 (Α' 154/07)

Κύρωση τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου 1988, που αναφέρεται στη

Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως 1966, σύμφωνα με τις Αποφάσεις MSC 143 (77) 5.6.2003 και MSC 172(79) 9.12.2004 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (International Maritime Organization).

Τροποποιούνται διατάξεις Κανονισμών του Παραρτήματος I του Προσαρτήματος Β'

Κεφάλαιο I

Γενικά. Κανονισμοί 1 έως 9

Κεφάλαιο II Συνθήκες προσδιορισμού ύψους εξάλων.

Κανονισμοί 10 έως 26

Κεφάλαιο III Ύψος εξάλων. Κανονισμοί 27 έως 40

Κεφάλαιο IV Ειδικές απαιτήσεις για πλοία στα οποία έχει καθοριστεί εξάλων ξυλείας. Κανονισμοί 41 έως 45

Παράρτημα II Κανονισμός 49

Παράρτημα III Πιστοποιητικά.

2. Π.Δ. 201/07 (Α' 227/07)

«Συγκρότηση της Τεχνικής Επιτροπής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (έργο της εν λόγω Επιτροπής είναι να γνωμοδοτεί επί θεμάτων αμφισβήτησεων τεχνικής φύσεως περί την εφαρμογή των σε εκτέλεση του Κεφ. Δ' του ΚΔΝΔ εκδιδόμενων κανονισμών, μετά δε τη γνώμη αυτής, ο υπουργός Ε.Ν. αποφαινεται σχετικά σύμφωνα με το άρθρο 35 πργ.2 του ως άνω ΚΔΝΔ).

4. Υπουργικές Αποφάσεις

α. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 1242/01/07/22-2-2007 (Β' 389/07)

«Έγκριση Κανονισμού Εκπαίδευσης Σχολής Επιθεωρητών Ασφαλείας Πλοίων (ΣΕΠΑΠ)».

β. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.221/01/2007/18-7-2007 (Β' 1160)

«Αποδοχή του Κώδικα Ασφαλείας για τα πλοία ειδικού προορισμού».

γ. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 10551/23-2-2007(Β' 246)

«Απλούστευση διαδικασίας έκδοσης αδειάς ίδρυσης και λειτουργίας καταστήματος Υγειονομικού Ενδιαφέροντος επί θαλασσοπλοούντων πλοίων».

Β. Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Α1 Εθνικές Διατάξεις

1. Τροποποιήσεις Δ.Σ. MARPOL 73/78 και νέα προβλεπόμενα Βιβλία και Πιστοποιητικά

α. Π.Δ. 27/07 (Α' 19)

«Αποδοχή τροποποιήσεων στα Παραρτήματα του Πρωτοκόλλου του 1978 αναφορικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973»

(αναθεωρημένα Παραρτήματα I και II της Δ.Σ. MARPOL 73/78).

β. ΚΥΑ 2431.02.1/02/07/14-8-2007 (Α' 197)

«Αποδοχή τροποποιήσεων στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973» (τροποποιήσεις στον κανονισμό 1, προσθήκη κανονισμού 12Α, επακόλουθες τροποποιήσεις στο πιστοποιητικό ΙΟΡΡΚ και τροποποιήσεις στον κανονισμό 21 του αναθεωρημένου Παραρτήματος I της Δ.Σ. MARPOL 73/78 - προσθήκη του κανονισμού 13 στο Παράρτημα IV της Δ.Σ. MARPOL 73/78).

γ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 2431.03/04/14-2-2007 (Β' 263/07)

«Καθορισμός νέου τύπου εγχειριδίου διαδικασιών και διατάξεων για απορρίψεις στη θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται χύδην με χημικά Δ/Ξ».

δ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 2431.02/09/2007 (Β' 263/07)

«Καθιέρωση νέου τύπου βιβλίου πετρελαίου».

ε. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 2431.03/02/14-2-07 (Β' 263/07)

«Καθιέρωση νέου τύπου βιβλίου φορτίου για πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα».

στ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 2431.02/10/07 14-2-2007 (Β' 257)

Καθορισμός νέου τύπου «διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (ΙΟΡΡΚ)».

ζ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 2431.03/03/07 14-2-2007 (Β' 263)

Καθορισμός τύπου νέου «διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα» (NLSC).

2. Λοιπές Υπ. Αποφάσεις

α. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 284/2006/13-8-2007 (Β' 1736)

«Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της Οδηγίας 93/12/ΕΟΚ και προς την Οδηγία 2005/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο».

Γ. Ακτοπλοΐα

1. Νόμοι

α. Νόμος 3569/07 (Α' 122)

«Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας ΥΕΝ».

[Με το άρθρο 8 «παράταση ετήσιας ακινησίας για ακτοπλοϊκά πλοία» αντικαθίστανται διατάξεις του Ν.2932/2001 (Α' 145) «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κ.λπ.»]

2. Υπ. Αποφάσεις

ΚΥΑ υπ' αριθμ. 3323.1/02/2007/16-7-2007 (Β' 1388)

Συμπλήρωση συνδέσεων στην υπ' αριθμ. 3323.1/01/05/26.5.2005 απόφαση «Ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων κ.λπ.».

Δ. Ναυτική Εργασία

Α' Διεθνείς διατάξεις

1. Διεθνής σύμβαση ναυτικής εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. [Η Ελλάδα υπέγραψε την εν λόγω διεθνή σύμβαση, η οποία εγκρίθηκε στις 7-2-2006 από τη ΔΟΕ και με το άρθρο Χ της οποίας καταργούνται 38 συνολικά αντίστοιχες συναφείς διεθνείς συμβάσεις ναυτικής εργασίας που εξεδόθησαν από το 1920 μέχρι το 1996 (κυρωθείσες και μη από τη χώρα μας). Η ως άνω νέα ολοκληρωμένη δ. σύμβαση ναυτικής εργασίας τελεί υπό κύρωση από τη χώρα μας σύμφωνα με το άρθρο 28 πργ. 1 του Συντάγματος.]

2. Απόφαση υπ' αριθμ. 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 2007, για την εξουσιοδότηση των κρατών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

(Σύμφωνα με το άρθρο 1 της ως άνω Απόφασης, τα κράτη-μέλη εξουσιοδοτούνται να επικυρώσουν την ως άνω Δ.Σ. για τα τμήματά της που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα. Διά δε του άρθρου 2 ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2010 ως ημερομηνία καταθέσεως των εγγράφων επικύρωσης στο Διεθνές Γραφείο Εργασίας.)

Β. Εθνικές διατάξεις

1. Πρ. Διατάγματα

α. Π.Δ. 216/07 (Α' 242)

Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/45 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης



CERTIFIED MARITIME TRAINING CENTER

A recognized Maritime Training Center authorized by Flag Administrations to provide statutory STCW 95 and continuous education and assessment programs for seafarers in accordance with industry best practices. We offer the following Courses:

- 5-DAY BRM WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR
- 4-DAY BRM BTM THEORY
- 5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING
- 5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY
- 5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY
- 3-DAY ERM - ENGINEER ROOM RESOURCE MANAGEMENT WITH ER SIMULATOR
- 2-DAY RISK ASSESSMENT & MANAGEMENT IN SHIPPING
- 2-DAY CRISIS MANAGEMENT - MEDIA HANDLING TRAINING
- 3-DAY DAMAGE STABILITY & RESIDUAL STRENGTH
- 2-DAY ISM IMPLEMENTATION/INTERNAL AUDITOR
- 2-DAY ISO 9001:2000 & ISO 14001:2004
- 4-DAY ECDIS WITH SIMULATOR
- 5-DAY ADVANCED CARGO HANDLING WITH SIMULATOR
- 2-DAY BRM REFRESH WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR
- 1-DAY TMSA REQUIREMENTS & IMPLEMENTATION PRACTICES
- 3-DAY ADVANCED SHIP HANDLING WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR

- 2-DAY LEADERSHIP & MANAGEMENT PRINCIPLES IN SHIPPING
- 3-DAY HUMAN RESOURCE MANAGEMENT
- 2-DAY PERSONNEL PERFORMANCE APPRAISAL
- 3-DAY COMPANY & SHIP SECURITY OFFICER
- 4-DAY PORT FACILITY SECURITY OFFICER
- 1-DAY INCIDENT INVESTIGATION & ROOT CAUSE ANALYSIS
- 2-DAY GYRO & MAGNETIC COMPASSES
- 5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR
- 5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY WITH CARGO HANDLING SIMULATOR
- 5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY WITH CARGO HANDLING SIMULATOR
- 3-DAY MARINE ENVIRONMENTAL AWARENESS & MANAGEMENT
- 3-DAY SHIPBOARD SAFETY OFFICER
- 3-DAY BULK CARRIER SAFETY & INSPECTIONS
- 1-DAY MANAGEMENT OF CHANGE
- PSYCHOMETRIC SEAFARER ASSESSMENTS
- MARLINS ENGLISH LANGUAGE ASSESSMENT FOR MARINERS



K. C. LYRINTZIS
GROUP

QMS MTC

MARITIME TRAINING CENTER





Σεπτεμβρίου 2005 «σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών, τα οποία εκδίδονται από τα κράτη-μέλη, και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2001/25' ΕΚ».

2. Υπ. Αποφάσεις άρσεως πολιτικής επιστράτευσης πληρωμάτων Ε/Γ πλοίων

α. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 209/1-2-2007 (Β' 120)

«Άρση της πολιτικής κινητοποίησης και έγκριση για την άρση της πολιτικής επιστράτευσης των πληρωμάτων των πλοίων εμπορικού ναυτικού».

β. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 19/1-2-2007 (Β' 120)

«Άρση της γενικής πολιτικής επιστράτευσης των πληρωμάτων των πλοίων εμπορικού ναυτικού».

2. Υπ. Αποφάσεις οργανικών συνθέσεων πλοίων

α. Απόφαση υπ' αριθμ. 3511.1/5/2007/30-4-07 (Β' 785)

Παράταση ισχύος της υπ' αριθμ. 3511.1/7/28-4-2006 (Β' 611) απόφασης ΥΕΝ περί «Καθορισμού σύνθεσης πληρώματος των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής».

β. Απόφαση υπ' αριθμ. 3511.1/11/2007/9-7-07 (Β' 1327)

«Επανακαθορισμός οργανικής σύνθεσης του πληρώματος των επιβατηγών τουριστικών πλοίων και Ε/Γ-Π/Κ που εκτελούν ημερινούς τοπικούς πλόες μέχρι 6 ν.μ. και δεν υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 2743/1999 (Β' 245)».

3. Υπ. Αποφάσεις κυρώσεως ΣΣΕ

Με αντίστοιχες αποφάσεις ΥΕΝ κυρώθηκαν το έτος 2007 οι κατωτέρω Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας:

α. Πληρωμάτων μεσογειακών-τουριστικών επιβατηγών πλοίων έτος 2007 (Β' 1295)

β. Πληρωμάτων Ακτοπλοϊας επιβατηγών πλοίων (Β' 1251)

γ. Πλοιάρχων Φ/Γ πλοίων από 4.500 twt και άνω (Β' 1725)

δ. (Τροποποίηση) Πληρωμάτων Ρ/Κ βιομηχανικών επιχειρήσεων, ετών 2002 και 2003 (Β' 1725)

ε. Πληρωμάτων των ακτοπλοϊκών Φ/Γ πλοίων Μ/Σ-Π/Κ-Ι/Φ μέχρι 500 κοχ έτους 2007 (Β' 1725)

στ. Πλοιάρχων μεσογειακών Φ/Γ πλοίων από 501-3000 κοχ ή 801-4.500 TDW (Β' 1720)

ζ. Πληρωμάτων πορθμείων εσωτερικού έτους 2007 (Β' 1720)

η. Πληρωμάτων μεσογειακών Φ/Γ πλοίων από 501-3.000 κοχ ή 801-4.500 twt (Β' 1714)

θ. Πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων από 4.500 twt και άνω (Β' 1713)

ι. Πλοιάρχων μεσογειακών και τουριστικών Ε/Γ πλοίων (Β2223)

Ε. Ναυτική Εκπαίδευση

1. Υπ. Αποφάσεις

α. Απόφαση υπ' αριθμ. Μ. 3615.1/01/9-7-2007 (Β' 1224)

«Ορολογία και αναλυτικά προγράμματα ΑΕΝ/Π-Μ».

ΣΤ. Λιμενική Αστυνομία

1. Υπ. Αποφάσεις εγκρίσεως Κανονισμών Λιμένων

α. Με αντίστοιχες αποφάσεις ΥΕΝ δημοσιεύθηκαν το 2007 οι εξής Ειδικοί Κανονισμοί λιμένων: Κ.Λ. Πειραιώς 188 και 189 (Β' 378 και Β' 1359 αντίστοιχα), Λ/Χ Μεσολογίου 18 (Β' 378).

2. Διατάξεις γενικής φύσεως Λιμενικής Αστυνομίας

α. «Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ του υπουργείου Ε.Ν. της Ελληνικής Δημοκρατίας και του υπουργείου Εσωτερικών της Δημοκρατίας της Αλβανίας για τη συνεργασία του Λιμενικού Σώματος και της Αστυνομίας Συνόρων της Αλβανίας με σκοπό την αποτελεσματική αστυνόμευση της θαλάσσιας μεθορίου των δυο χωρών».

β. ΚΥΑ 2111.21.6/01/3-1-2007 (Β' 38)

«Έγκριση προσωρινής αδείας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφανείας στη θαλάσσια περιοχή Λιμένα Λαυρίου».

Ζ. Ναυτιλιακή οικονομία και πολιτική

1. Νόμοι

α. Νόμος 3590/07 (Α' 159)

«Κύρωση της Συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Κορέας».

β. Νόμος 3591/07 (Α' 160)

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβερνήσεως της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Νιγηρίας για τις Θαλάσσιες Μεταφορές».

γ. Νόμος 3569/07 (Α' 122)

«Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

[Με το άρθρο 1 του ως άνω νόμου προστίθεται άρθρο 3α στο Ν.Δ. 551/70



Your partner in Malta

Providing :

- SHIP REGISTRATION
- SHIP SUPPLIES (including off-port conveyances), PORT SERVICES
- OFFSHORE LOGISTICS BASE SERVICES INCLUDING ENGINEERING SERVICES
- SORBENTS AND OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT
- TECHNICAL SERVICES

www.aost.com

Tel: +356 2138 0941



- OIL AND HNS SPILL RESPONSE ON 24 X 7 BASIS
- TRAINING
- CONTINGENCY PLANNING
- ENVIRONMENTAL CONSULTANCY

www.alphabriggs.com

Tel: +356 9966 6000 (24hrs)

«περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφάλισης πλοίων και αεροσκαφών» (Α' 114.)
δ. Νόμος 3522/07 (Α' 276)

«Μεταβολές στη φορολογία εισοδήματος, απλουστεύσεις στον Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων και άλλες διατάξεις».

(Το ΥΕΝ και τις ναυτιλιακές εταιρείες ενδιαφέρει το άρθρο 14 «Καταβολή φόρου πλοίων» διά του οποίου τροποποιούνται διατάξεις του άρθρου 16 του Ν. 27/1975 με σκοπό τη μετατροπή σε ευρώ των δολαρίων ΗΠΑ ή λιρών Αγγλίας, νομισμάτων στα οποία υπολογίζεται ο φόρος πλοίων Α' κατηγορίας του Ν. 27/75.)

2. Υπ. Αποφάσεις

α. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 3122.3/27-8-2007 (Β' 1763)

«Ρύθμιση λεπτομερειών, που αφορούν στη δυνατότητα κάλυψης και με ευρώ των ετήσιων δαπανών λειτουργίας καθώς και όλων γενικά των πληρωμών στην Ελλάδα, των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εγκαθιστούν γραφεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/75 όπως

ισχύει σήμερα, καθώς και των ημεδαπών επιχειρήσεων που υπάγονται στις διατάξεις αυτές.

β. Δημοσιεύθηκαν, με Υ.Α. του ΥΕΝ, κατά το έτος 2007, πληθώρα εγκριτικών πράξεων, με τις οποίες εγκρίνονται οι όροι από τους οποίους θα διέπεται η νηολόγηση ελληνικών πλοίων σύμφωνα με το Ν.Δ. 2687/53.

Η. Λιμενική Πολιτική

1. Υπ. Αποφάσεις

α. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 8315.2/02/2-2-2007 (Β' 202)

«Κατάταξη Λιμένων»

(Με την εν λόγω Υ.Α. καθορίζονται οι λιμένες της χώρας σε: λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας, μείζονος ενδιαφέροντος και τοπικής σημασίας.)

Θ. Οργανωτικά θέματα ΥΕΝ και ΝΠΔΔ (ΝΑΤ - Οίκος Ναύτου)

1. Νόμοι

α. Νόμος 3569/07 (Α' 122)

«Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλεσφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

(Με διατάξεις των άρθρων 3, 4, 5, 7, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 του εν λόγω νόμου ρυθμίζονται οργανωτικά και λειτουργικά θέματα καθώς και συστάσεως νέων Υπηρεσιών του ΥΕΝ. Επιπροσθέτως, ρυθμίζονται θέματα του ΝΑΤ και του Οίκου Ναύτου.)

2. Π.Δ.

α. Με τα Π.Δ. 6/07 (Α' 4) και Π.Δ. 48/07 (Α' 51) επήλθαν τροποποιήσεις (για πολλοστή φορά) στον Οργανισμό του ΥΕΝ (Π.Δ.242/99).

β. Με το Π.Δ. 205/07 (Α' 231) άρθρο 2 το ΥΕΝ συγχωνεύθηκε με το υπ. Αιγαίου υπό τον τίτλο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Με τη δε απόφαση 237/19-9-07 (Β' 1927) ετέθη στη 15η σειρά τάξης των υπουργείων.

γ. Με το Π.Δ. 215/07 (Α' 241) άρθρο 2 συνεστήθη στο ΥΕΝ, Α, και Ν.Π. Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

3. Υπ. Αποφάσεις

α. Απόφαση ΥΕΝ 1220.3/02/25-5-2007 (Β' 939)

«Κύρωση Κανονισμού, οργάνωσης και λειτουργίας Γραφείων Κέντρων Διοίκησης Λιμένων για τις Λιμενικές Αρχές Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πάτρας κ.λπ.»



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

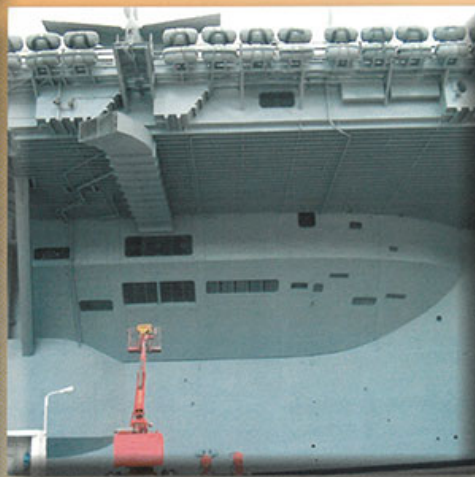
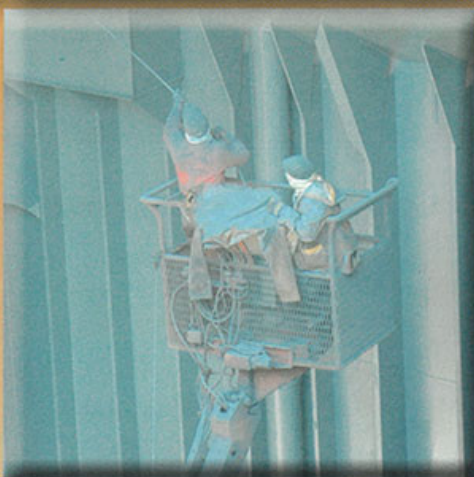


AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
 TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
 E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com



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

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

■ FREESEAS Δύο επιπλέον bulker



Στα επτά πλοία αύξησε το στόλο της η FreeSeas μετά την τελευταία αγορά δύο νέων handysize bulker, χωρητικότητας 24.111 dwt, έναντι 76,75 εκατ. δολαρίων.

Τα δύο bulker είναι κατασκευής 1997 και 1998 και θα παραδοθούν στη ναυτιλιακή εταιρεία τους προσεχείς μήνες. Η συγκεκριμένη αγορά θα χρηματοδοτηθεί με τα μετρητά που απέφερε η πρόσφατη διάθεση μετοχών της, αλλά και μέσω τραπεζικού δανεισμού.

Σε ανακοίνωσή της, η FreeSeas αναφέρει ότι συνεχίζονται οι επισκευές στο bulker «Free Jupiter», χωρητικότητας 47.777 dwt - το οποίο είχε προσκρούσει τον περασμένο Σεπτέμβριο σε αχατογράφητο ύφαλο στις ακτές των Φιλιππίνων. Το πλοίο θα επαναλάβει τα ταξίδια του μετά το Φεβρουάριο του 2008. ☉

■ Το «Orchid Star» απέκτησε η Hellenic Carriers

Η ναυτιλιακή εταιρεία Hellenic Carriers, η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου, προχώρησε στην αγορά του δού πλοίου της. Πρόκειται για το πλοίο τύπου rapanax «Orchid Star», χωρητικότητας 74.00 dwt και ναυπήγησης 1997.

Η εταιρεία κατέβαλε το ποσό των 70 εκατομμυρίων δολαρίων στην εταιρεία όπου ανήκε το πλοίο, τη Singa Star of Singapore, ενώ θα διαθέσει άλλα 0,5 εκατ. δολ. μέχρι το 2010 για την αναβάθμιση ορισμένων τμημάτων του πλοίου.

Το «Orchid Star» θα παραδοθεί στην εταιρεία τους πρώτους μήνες του 2008 και με την απόκτησή του ο στόλος της Hellenic Carriers θα αποτελείται από έξι σύγχρονα bulkers και ειδικότερα τέσσερα rapanax, ένα supramax και ένα handymax. Σημειώνεται ότι η ναυτιλιακή εταιρεία πραγματοποίησε το Νοέμβριο του 2007 αρχική δημόσια εγγραφή, αντλώντας συνολικά 60 εκατ. δολάρια. ☉



■ DRY SHIPS Επενδυτικά σχέδια

■ DANAOS CORPORATION Νέα παραγγελία

Παραγγελία για τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χωρητικότητας 10.100 τευ, συνολικής επένδυσης ύψους 450 εκατ. δολ., έδωσε η Danaos Corporation του Ομίλου Κούστα. Τα τρία πλοία που είναι τύπου Post Panamax, θα ναυπηγηθούν στα ναυπηγεία Hyundai Samho Heavy Industries και πρόκειται να παραληφθούν Φεβρουάριο και Μάρτιο του 2011.

Η Danaos Corporation έχει ήδη συμφωνήσει τη ναύλωσή τους για 12 χρόνια σε μία διεθνή liner εταιρεία. Συμπεριλαμβανομένης και της νέας παραγγελίας, τα υπό κατασκευή πλοία της ναυτιλιακής εταιρείας ανέρχονται σε 34 και είναι συνολικής χωρητικότητας 243.468 τευ ή 160% του στόλου που διαχειρίζεται ήδη η Danaos. Σημειώνεται ότι η εταιρεία παρέλαβε πρόσφατα από τα ναυπηγεία το 37ο πλοίο της, το «Vancouver», ανεβάζοντας έτσι τη συνολική χωρητικότητα του τρέχοντος στόλου στα 151.725 τευ. Υπενθυμίζεται ότι η Danaos είναι εισηγμένη στο NYSE και περιλαμβάνεται μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών με το μεγαλύτερο ιδιόκτητο στόλο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο κόσμο. ☉



Στην απόκτηση του 30,4% της Ocean Rig ASA αντί 405 εκατ. δολάρια προέβη η ναυτιλιακή εταιρεία DryShips του κ. Γιώργου Οικονόμου. Η Ocean Rig ASA, που είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Όσλο, κατέχει και διαχειρίζεται δύο θαλάσσιες πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, οι οποίες λειτουργούν σε βάθος από 7,5χλ. έως 10 χλ. πόδια. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Dry Ships κ. Οικονόμου δήλωσε μεταξύ άλλων ότι με αυτήν την αγορά η ναυτιλιακή εταιρεία διαφοροποιεί τις επενδύσεις της και, εκτός ξηρού φορτίου, στρέφεται σε τομείς που αναμένονται να τύχουν μεγαλύτερης ανάπτυξης στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας. Μέρους της επένδυσης των 162 εκατομμυρίων δολαρίων προέρχονται από ίδια κεφάλαια. ☉

GREEK SHIPPING DIRECTORY

JUST
2008
EDITION
PUBLISHED



Το CD-ROM διατίθεται
μαζί με το βιβλίο
CD-ROM (included in
main volume)

Περιλαμβάνει:

- Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία, νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λπ.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτορέυσης.
- Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτορέυσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
- Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)
- 12 μήνες ΔΩΡΕΑΝ πρόσβαση στην βάση δεδομένων μας στο Internet.

Contents:

- Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
- All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
- Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
- Shipsuppliers all over the world.
- Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)
- 12 months FREE access to our Internet Online Database.

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 210 4521.839/59, Fax: +30 210 4180.340

E-mail: sales@greekshipping.gr - Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....
ACTIVITIES:.....
DIRECTOR(S):.....
ADDRESS:.....COUNTRY:.....
TEL.:.....FAX:.....
E-MAIL:.....

Number of Copies	GREEK SHIPPING DIRECTORY 2008	Unit Price
		EURO € 200,00

NAME IN FULL:.....
SIGNATURE:.....
DATE:...../...../200...

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ - METHOD OF PAYMENT

- ☐ Επιταγή: Σε διαταγή "Ελληνικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις ΕΠΕ", Σκουζέ 14, 185 36 Πειραιάς
- ☐ Bank Check: In favor of "Greek Shipping Publications Co. Ltd.", 14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece
- ☐ Έμβασμα: Account No. 253-00-2002-003232 ALPHA BANK - Piraeus, IBAN: GR28 0140 2530 2530 0200 2003 232
(Bank transfer): Account No. 011-702-48467105 NATIONAL BANK - Piraeus
- ☐ VISA ☐ MASTERCARD Ονοματεπώνυμο Κατόχου
(Holder's Name):
- Αρ. Κάρτας (Card No.): Ημ.Λήξης (Exp.Date):



■ Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου

Τα αποτελέσματα της έρευνας για τη δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 κοχ και άνω, για το μήνα Οκτώβριο 2007, ανακοίνωσε η Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος.

Σε αυτή την έρευνα περιλαμβάνονται όλα τα πλοία 100 κοχ και άνω, που έχουν κατασκευασθεί αποκλειστικώς ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και επιπλέον ανήκουν σε πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που κατοικούν στη χώρα μας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου το μήνα Οκτώβριο 2007 αριθμούσε συνολικά 2.055 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 37.164.404 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ).

Από τα πλοία αυτά, 625 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.208.222 κοχ, τα 505 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 21.287.601 κοχ

και τα 925 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.668.581 κοχ.

Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001 - Οκτώβριος 2007 σημειώθηκε αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 4,5% και αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 36,0%. Επιπλέον:

- Μηδενική ποσοστιαία μεταβολή (0%) των φορτηγών πλοίων.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 19,5%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 10,5%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 51,0%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,5%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 24,0%. ☉

■ Απονομή παράσημου στον υφυπουργό ΕΝΑΝΠ κ. Καμμένο

Με το παράσημο του Τάγματος της Αξίας της Γαλλικής Δημοκρατίας τιμήθηκε ο υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Πάνος Καμμένος για την προσφορά του στο διεθνή πολιτικό χώρο και για



τη σύσφιξη των ελληνογαλλικών σχέσεων σε επίπεδο διεθνών οργανισμών.

Εκ μέρους του προέδρου της Γαλλίας κ. Σαρκοζί, την απονομή πραγματοποίησε ο πρέσβης της Γαλλίας κ. Christophe Farnaud.

Σημειώνεται ότι ο κ. Καμμένος έχει τιμηθεί ξανά από τον κ. Σαρκοζί με το παράσημο του Ιππότη του Εθνικού Τάγματος της Αξίας, για τη δράση του κατά της διεθνούς τρομοκρατίας. ☉

Απονομή πιστοποιητικού Shipbroking Gnosis Certificate



Στη διάρκεια της καθιερωμένης χριστουγεννιάτικης συνάντησης των ναυλομεσιτών, που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Λέσχης τους, έγινε η απονομή στους επιτυχόντες των φετινών εξετάσεων για τα πιστοποιητικά (SGC) «Shipbroking Gnosis Certificate», που προσυπογράφονται και από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Ο θεσμός αυτός που πρωτοτυπεί στα ναυτιλιακά δρώμενα έχει προκαλέσει μεγάλο ενδιαφέρον τόσο σε φοιτητές ναυτιλιακών πανεπιστημίων Ελλάδος και εξωτερικού, όσο και σε επαγγελματίες ναυτιλιακών γραφείων, πλοιάρχους εν ενεργεία του Ε.Ν. αλλά και Π.Ν. ☉

■ Invest in International Shipping



Διεθνές επενδυτικό συνέδριο για τη ναυτιλία με τίτλο «Invest in International Shipping» διοργάνωσε στις αρχές Δεκεμβρίου 2007 στο Λονδίνο η Capital Link. Το συνέδριο, που διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Χρηματιστήριο του Λονδί-

νου και την αγορά AIM, πραγματοποιήθηκε στο κτίριο του βρετανικού χρηματιστηρίου.

Είναι η πρώτη παρόμοιας τύπου ημερίδα με θέμα τη διεθνή ναυτιλία, που διοργανώθηκε στη βρετανική πρωτεύουσα.

Σκοπός του συνεδρίου ήταν αφενός η αποτύπωση μιας ολοκληρωμένης εικόνας προς τους επενδυτές σχετικά με την κατάσταση και τις προοπτικές των διαφόρων αγορών που απαρτίζουν το ναυτιλιακό κλάδο, όπως αυτές διαμορφώνονται μέχρι σήμερα, και αφετέρου η μεγιστοποίηση της δημοσιότητας του κλάδου της ναυτιλίας και των εταιρειών που την απαρτίζουν στο ευρύ κοινό επενδυτών όχι μόνον του Λονδίνου αλλά και της Ευρώπης. ☉

■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το δεκάμηνο Ιανουαρί-



ου - Οκτωβρίου 2007 ανήλθε σε 13.756,5 εκατομμύρια ευρώ έναντι 11.911,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου δεκάμηνου 2006, παρουσιάζοντας αύξηση κατά

1.844,6 εκατομμύρια ευρώ.

Ειδικότερα κατά το μήνα Οκτώβριο 2007, το εισρέσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.611,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.232,4 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Οκτωβρίου 2006. ☉

Andriaki

Andriaki Shipping Co. Ltd



Andriaki Shipping Co. Ltd, Fragoklissias 9, 151 25 Maroussi, Greece
Tel.: +30210 - 6152300, Fax: +30210 - 6152301, Tlx: 21404, E-mail: email@andriaki.gr

■ Όμιλος Εταιρειών «Κατράδης»: Σημαντικές παρουσίες εκτός συνόρων



Ιδιαίτερα επιτυχής ήταν η συμμετοχή του ομίλου εταιρειών «Κατράδης» στην έκθεση «NEVA 2007», που διεξήχθη στην Αγία Πετρούπολη της Ρωσίας. Στη διάρκεια αυτής της σημαντικής έκθεσης ο Όμιλος «Κατράδης» είχε την ευκαιρία να έρθει σε επαφή με αξιόλογες ναυτιλιακές επιχειρήσεις από την ευρύτερη περιοχή της Ρωσίας και της Βαλτικής.

Οι επισκέπτες του περιπτέρου ενη-

μερώθηκαν για τη μεγάλη γκάμα των προϊόντων όπως τα αρίστης ποιότητας ανόδια αλουμίνια και ψευδαργύρου, τη μεγάλη διαθεσιμότητα των τύπων τους και το μεγάλο εύρος εφαρμογών τους, τους γνωστούς για την ποιότητα κάβους Nikacord, Improved Mixed Nikasteel, Double Braided (Nylon, Polyester, Mixed), Ultra Mixed Nikasteel, αλλά και το υψηλής αντοχής σχοινί Spectra Rope, έναν κάβο Ultra High Molecular Weight Polyethylene (UHMWPE) του οποίου μάλιστα η γνωστή εταιρεία Honeywell, η οποία εδρεύει στις ΗΠΑ, παράγει το υψηλών προδιαγραφών νήμα Spectra Fiber 1000.

Ο όμιλος εταιρειών «Κατράδης» -στο πλαίσιο προβολής των προϊόντων του και ενημέρωσης των πελατών του- σχεδιάζει για το 2008 παρουσιάσεις, τόσο στο διεθνές όσο και στον ελλαδικό χώρο. ☉

Απεβίωσε ο Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος, γιος του πλοίαρχου και εφοπλιστή Μάρκου Γ. Δρακόπουλου, ένας από τους σημαντικούς Έλληνες εφοπλιστές της μεταπολεμικής περιόδου. Ο Γεώργιος Δρακόπουλος σπούδασε νομικά στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και εξειδικεύθηκε στο ναυτικό δίκαιο. Το 1951 ιδρύει τη ναυτιλιακή εταιρεία Empros Lines. Η εταιρεία ασχολήθηκε με τις τακτικές γραμμές αλλά και με τη χύδην φορτηγό ναυτιλία.

Υπήρξε μέλος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και αντιπρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών, αντιπρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής του Βρετανικού Νηργώνονα και μέλος του ασφαλιστικού οργανισμού των Lloyd's.

Το 1983 ίδρυσε το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, που άρχισε να λειτουργεί το 1985 στο νησί της Μυκόνου. Στόχος του μουσείου πλην της μελέτης και προβολής της ελληνικής ναυτικής ιστορίας είναι η διατήρηση και διάσωση ιστορικών εκθεμάτων. Το Δεκέμβριο του 1987 τιμήθηκε για την ίδρυση του μουσείου με το Βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών. ✕

▼ Οι υποτροφίες της ΕΕΕ για μεταπτυχιακές σπουδές

Προκηρύχθηκαν από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών οι παρακάτω τέσσερις υποτροφίες για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου:

- Υποτροφία της ΕΕΕ στη μνήμη του Αντωνίου Χανδρή, ύψους 10.000 δολαρίων ΗΠΑ, σε παιδί ναυτικού, απόφοιτο ΑΕΙ ή ΤΕΙ για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου σχετικές με το αντικείμενο της ναυτιλίας σε πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός Ελλάδας.
- Υποτροφία με χορηγία της εταιρείας «Καρράς -Ελλάς Α.Ε.», ύψους 15.000 δολαρίων ΗΠΑ, για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου σχετιζόμενες με τη ναυτιλία σε αγγλόφωνο πανεπιστήμιο, εκτός Ελλάδας.
- Υποτροφία στη μνήμη του Στάθη Γουρδομυχήλη, με χορηγία της συζύγου και των τέκνων του, για μεταπτυχιακές σπουδές προδιδακτορικού επιπέδου σε τομείς ναυτιλιακής-οικονομικής κατεύθυνσης σε πανεπιστήμια κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ύψους 10.000 δολαρίων ΗΠΑ.
- Υποτροφία του Lloyd's Register Educational Trust, μέσω της ΕΕΕ, για υποτροφία μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου σε τομείς της ναυτιλίας σε πανεπιστήμια εξωτερικού διεθνώς αναγνωρισμένα, ύψους 10.000 λιρών Αγγλίας. ✕

■ Ναυτιλιακή κατάρτιση υψηλού επιπέδου

Τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση έχει ως θέμα το 5ο Εργαστήριο Ναυτιλιακής Επιχειρηματικότητας, το οποίο θα διεξαχθεί στη Βιβλιοθήκη Λασκαρίδου στις 21-25 Ιανουαρίου.

Τρεις εισηγητές από το χώρο της χρηματοδότησης, και ένας εξειδικευμένος επί των ναυτιλιακών θεμάτων δικηγόρος έχουν αναλάβει τη σφαιρική ανάλυση των θεμάτων. Επιπλέον ένας ρυθμιστής αβαριών θα αναλύσει τις προϋποθέσεις και τις ιδιαιτερότητες αυτής της διαδικασίας, ενώ τρεις εισηγητές θα ασχοληθούν με τις εφαρμογές της πληροφορικής στη σύγχρονη ναυτιλιακή διαχείριση.

Τα Εργαστήρια της ΑΚΜΟ έχουν καθιερωθεί ως μια συμπυκνωμένη και έγκυρη μορφή ναυτιλιακής κατάρτισης υψηλού επιπέδου.

Το επόμενο σεμινάριο έχει προγραμματιστεί για τις 4-9 Φεβρουαρίου με θέμα «Ναύλοι, Έξοδα και Δάνεια».

Πληροφορίες στο τηλ.: 210 48 36 104 και στην ιστοσελίδα www.akmo.org ☉

■ Η «ΑΙΓΑΙΟΝ Ασφαλιστική» στηρίζει τους πυρόπληκτους

Η «ΑΙΓΑΙΟΝ Ασφαλιστική Α.Ε.», ευαισθητοποιημένη από τις συνέπειες των καταστροφικών πυρκαγιών του περασμένου καλοκαιριού, ανέλαβε δράση προκειμένου να ενισχύσει το κοινωνικό πρόγραμμα αλληλεγγύης. Για το σκοπό αυτό αποφάσισε να στηρίξει οικονομικά την οικογένεια του εποχικού δασοπυροσβέστη Ανδρέα Τζούμα.

Ο άτυχος δασοπυροσβέστης έχασε τη ζωή του την ώρα του καθήκοντος, προσπαθώντας να σώσει παιδιά που είχαν παγιδευτεί στην πυρκαγιά της Ηλείας. ☉

■ Ανακαινίστηκαν το αμφιθέατρο και το εργαστήριο ελέγχου καυσίμων της ΑΕΝ Μακεδονίας



Τελείωσε πλήρως η ανακαίνιση του αμφιθέατρου της ΑΕΝ Μακεδονίας, ένα έργο που για την ολοκλήρωσή του συνέβαλε το κοινωφελές Ίδρυμα «Αλέξανδρος Ωνάσης», το οποίο και χρηματοδότησε εξ ολοκλήρου την αλλαγή των εδράνων του αμφιθεάτρου.

Η διοίκηση και οι διευθύνσεις των Σχολών Πλοίαρχων και Μηχανικών της ΑΕΝ Μακεδονίας μέσω των σελίδων του περιοδικού εκφράζουν τις θερμές ευχαριστίες τους προς το ίδρυμα γι' αυτή τη δωρεά. Παράλληλα, στη Σχολή Μηχανικών της ΑΕΝ Μακεδονίας εγκαινιάστηκε από τον τεχνικό

διευθυντή της ναυτιλιακής εταιρείας CostaMare, κ. Αθανάσιο Σαλούφα, το εργαστήριο ελέγχου ποιότητας καυσίμων και λιπαντικών ναυτιλίας. Σημειώνεται ότι το εργαστήριο κατασκευάστηκε και εξοπλήθηκε εξ ολοκλήρου με δωρεά της εταιρείας CostaMare. ☉

■ «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ»

Στη Βιβλιοθήκη Κ. Λασκαρίδου στον Πειραιά έγινε πρόσφατα η παρουσίαση του βιβλίου «Θαλάσσιες Μεταφορές: Το ελληνικό παράδειγμα», που εκδόθηκε από το διεθνή ακαδημαϊκό οίκο «Elsevier».

Η πρόεδρος του τμήματος Ιστορίας Ιόνιου Πανεπιστημίου, Τζελίνα Χαρχαυτή, προλογίζοντας την έκδοση, παρουσίασε το εγχείρημα της συγγραφικής ομάδας του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου από την οπτική γωνία της ακαδημαϊκής κοινότητας σημειώνοντας τη σημασία του για την επιστημονική προσέγγιση της ναυτιλιακής πρακτικής που σήμερα αποκαλείται το «ελληνικό θαύμα».

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, Νίκος Βαρβατές, μεταξύ άλλων καυτηρίασε την καθυστέρηση λήψης μέτρων που σημειώνεται στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και συμφώνησε με το σχετικό συμπέρασμα του βιβλίου, ενώ ο εφοπλιστής κ. Π. Λασκαρίδης, αναφερόμενος στο κεφάλαιο της φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας, εστίασε σε ζητήματα ποιότητας αλλά και στο μέγα θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο επιμελητής της έκδοσης, επίκουρος καθηγητής του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Θάνος Πάλλης, σημείωσε ότι πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια επιστημονικής αποτύπωσης του συνόλου του ναυτιλιακού

γίνεσθαι, τονίζοντας ότι το βιβλίο προσφέρει τη μοναδική αξιολογημένη κατάθεση της ελληνικής πραγματικότητας σε παγκόσμια κλίμακα και αναμένεται να αποτελέσει σημείο αναφοράς και μελέτης για τη διεθνή ακαδημαϊκή και ναυτιλιακή κοινότητα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ &
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Τη συζήτηση που ακολούθησε συντόνισε ο Άλκης Κορρές, πρόεδρος Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας.

Στο βιβλίο «Θαλάσσιες Μεταφορές: Το ελληνικό παράδειγμα» οι συμμετέχοντες συγγραφείς Μ. Διακομιχάλης, Ε. Θανοπούλου, Γ. Θεοτοκάς, Σ. Κάπρος, Α. Κορρές, Ι. Λαγούδης, Μ. Λάμπρου, Μ. Λεκάκου, Ν. Λίτινας, Ν. Νικητάκος, Θ. Πάλλης, Κ. Πάνου, Α. Πολυδωροπούλου, Θ. Συριόπουλος και Ι. Τσαμουργκέλης αναλύουν ένα ευρύτατο φάσμα της παρουσίας των Ελλήνων στη ναυτιλία, που συμπεριλαμβάνει την επιτυχημένη παρουσία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην πρώτη θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας και την ικανότητα διατήρησής της στην κορυφή, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ελληνικών επιχειρήσεων και τη χρηματοδότησή τους, τη ναυτιλιακή πολιτική, τις εξελίξεις στο ναυτεργατικό δυναμικό, την πάντα επίκαιρη ακτοπλοία και το θαλάσσιο τουρισμό, τις δυσκολίες ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στη χώρα μας, την αναζήτηση στρατηγικής για τους ελληνικούς λιμένες και τις εφαρμογές των νέων τεχνολογιών στην ελληνόκτητη ναυτιλία. ☉

Η ριζοσπαστική αναθεώρηση της Ναυτικής Εκπαίδευσης

Ο τίτλος του παρόντος δημοσιεύματος συνάγεται από τα λεχθέντα υπό του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος δήλωσε:
«Θα καλωσώριζα μια ριζοσπαστική αναθεώρηση του ναυτιλιακού εκπαιδευτικού συστήματος προκειμένου να επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο κατάρτισης και υψηλής τεχνολογίας»
(εφημερίδα «Καθημερινή», 20/11/07).

Ι Του Χρήστου Ντούνη Ι
 Αντιναυάρχου,
 επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Εκτιμάται πως ο σχολιασμός των παραπάνω δηλώσεων μπορεί να οδηγήσει στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Ότι το επίπεδο της επάρκειας - ικανότητας των ναυτικών στελεχών δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της ναυτικής τεχνολογίας και διαχείρισης των λειτουργικών προβλημάτων που συνδέονται με αυτήν.
- Ότι τα δεδομένα στη χώρα μας συστήματα ναυτικής εκπαίδευσης παρουσιάζουν ουσιαστικές οργανικές και λειτουργικές αδυναμίες.
- Ότι είναι ανάγκη, παράλληλα με τα υφιστάμενα συστήματα, να εφαρμοστούν και συστήματα αυξημένων απαιτήσεων και υψηλότερα από αυτά εκπαιδευτικού επιπέδου όπως αυτά που εφαρμόζονται σε άλλες χώρες.

Με άξονα τις ανωτέρω σκέψεις, βάσιμα θα μπορούσε να λεχθεί ότι ο κ. υπουργός ευελπιστεί πως:

- Θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων σπουδών από τα λειτουργούντα σήμερα συστήματα ναυτικής εκπαίδευσης, για τα οποία χωρίς αμφιβολία είναι αναγκαία μια ολιστική προσέγγιση των προβλημάτων τα οποία αντιμετωπίζουν.
- Θα διευρύνει τις πηγές προσέλευσης των αξιωματικών Ε.Ν. και από την πανεπιστημιακή βαθμίδα, με στόχο όχι μόνο να δημιουργήσει και στη χώρα μας πρότυπα που ακολουθεί η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά και να προσελκύσει μεγαλύτερο αριθμό ναυτικών στελεχών και από αυτή την πρόσθετη πηγή.

Ο γράφων, στο τεύχος Μαΐου 2006 των «Ναυτικών Χρονικών», είχε δημοσιεύσει άρθρο με τίτλο

«Foundation Degree». Το άρθρο αυτό ανέλυε το θέμα της ίδρυσης στη Μεγάλη Βρετανία Πανεπιστημιακής Ναυτικής Εκπαίδευσης παράλληλα με το υφιστάμενο στη χώρα κολεγιακό σύστημα. Και θα πρέπει να ειπωθεί ότι η Αγγλία, προσκολλημένη σε παραδοσιακά σχήματα εκπαίδευσης των αξιωματικών της, έβλεπε κάθε χρόνο τον αριθμό των υποψήφιων ναυτικών στελεχών να μειώνεται επικίνδυνα.

Τελικά, ο πρώην υπουργός Dr Ladyman κατέληξε στη δημιουργία του Foundation Degree στις ναυτικές σπουδές.

Το νέο σύστημα, όπως γράφει ο ναυτιλιακός Τύπος, βρήκε μεγάλη ανταπόκριση στη σπουδάζουσα νεολαία, η οποία μέσα από τις συστηματικές ναυτικές σπουδές ικανοποιεί την ανθρώπινη ανάγκη για ανώτατη μόρφωση και επαγγελματική καταξίωση (Lloyd's List, 21 Νοεμβρίου 2007).

Προς πληρέστερη πληροφόρηση των ενδιαφερομένων, ο αριθμός των μελών της Διεθνούς Ένωσης Ναυτικών Πανεπιστημίων (και της ανωτάτου επιπέδου Ακαδημιών Ε.Ν.), η οποία έχει την έδρα της στο Τόκιο, ανέρχεται το 2005 σε 46 ιδρύματα.

Αυτό το στοιχείο και μόνον είναι αρκετό να καταδείξει ότι διευρύνεται συνεχώς η πανεπιστημιακή εκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν. και σχεδόν στο σύνολό τους οι σημαντικές ναυτιλιακές χώρες συνδέουν το σύστημα αυτό με τη ναυτιλιακή τους υποδομή και την ανωτερότητα των στελεχών τους. Στη χώρα μας με τη μεγαλύτερη ελληνόκτητη ναυτιλία στον κόσμο την πηγή αυτή την έχουμε δαιμονοποιήσει και εξαλείψει από το ναυτιλιακό μας λεξιλόγιο.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οι προθέσεις της νέας πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝΑΝΠ για ριζοσπαστική προσέγγιση της ναυτικής εκπαίδευσης προϋποθέτουν ως ελάχιστο απαιτητό οποιασδήποτε διερεύνησης του θέματος τη χωρίς προκαταλήψεις ανοικτή πληροφόρηση.

Και ασφαλώς, πηγές πληροφόρησης υπάρχουν πολλές.

Γιατί ωρίμασαν πια οι συνθήκες να αντιστρέψουμε το ηττοπαθές για την προσέλκυση αντικίνητρο των νέων «που δεν έχουν άλλη επιλογή», στο δυναμικό με προοπτικές και αισιοδοξία μότο των νέων «έχουν πολλούς λόγους να επιλέξουν» τη συνολική ναυτική σταδιοδρομία. ☉

Εξωστρέφεια για κάθε ελληνική επιχείρηση.

Πάρτε μέρος στις δράσεις του ΟΠΕ συμμετέχοντας στο πρόγραμμα για το 2008

- παρουσία σε 55 χώρες
- διοργάνωση 53 επιχειρηματικών αποστολών και road shows
- συμμετοχή σε 84 Διεθνείς Εκθέσεις
- πραγματοποίηση 19 εκδηλώσεων προβολής και in store promotion σε αλυσίδες σούπερ μάρκετ του εξωτερικού
- διοργάνωση 3 Partenariat στην Ελλάδα για τα δομικά υλικά - τις κατασκευές - τις υπηρεσίες δομικών, για τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας, για τα τρόφιμα και ποτά
- υλοποίηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων προώθησης επιλεγμένων προϊόντων σε ξένες αγορές
- πραγματοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων.



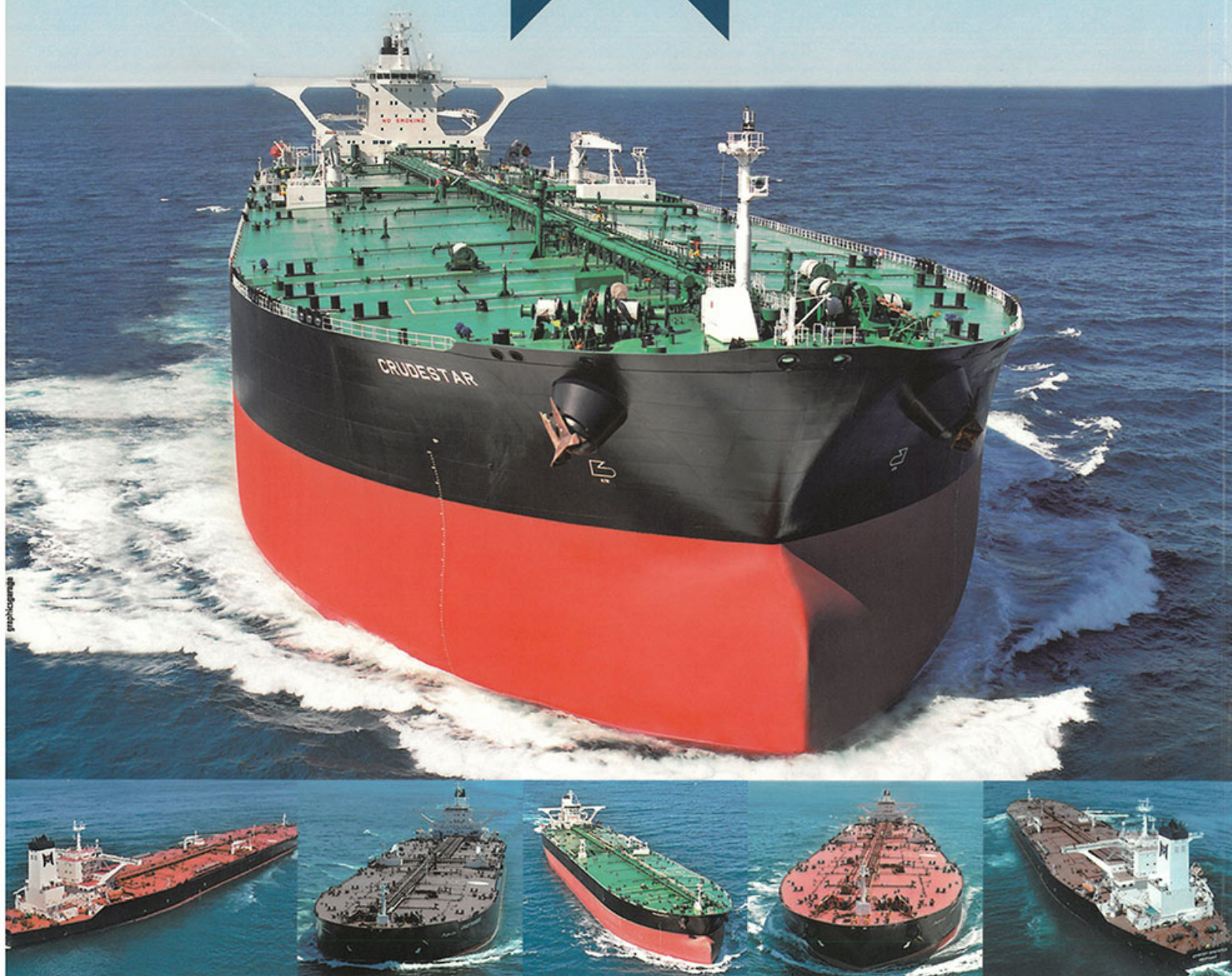
Οι ελληνικές εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 34% την τελευταία διετία, πετυχαίνοντας μια σημαντική ανάπτυξη που συνεχίζεται και το 2007. Μια επιτυχία που μας αφορά όλους, αφού συνεπάγεται νέες θέσεις εργασίας, τόνωση της Περιφέρειας και αύξηση του εθνικού προϊόντος. Μια εξέλιξη που έγινε πραγματικότητα χάρη στην εξωστρέφεια του Έλληνα επιχειρηματία και τη συντονισμένη δράση του Ελληνικού Οργανισμού Εξωτερικού Εμπορίου.

Μάθε, επωφελήσου κι εσύ από τον ΟΠΕ.

Πληροφορίες για το Πρόγραμμα Δράσης:

τηλ.: 801 111 9999

www.hepo.gr



Aiming at ★ Safety ★ Security ★ Quality ★ Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

"BlueLand Centre" 6-8 Agisilaou str., 151 23 Marousi, Athens Greece

Tel.: +30 210 32 10 210, Fax: +30 210 32 12 687

E-mail: star@metrostar.gr, Tlx: 21 41 24 Mema GR

