

• **ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**
Ο πρωθυπουργός μιλά για την ελληνική ναυτιλία



Ας μη χάσουμε
τη ναυτική μας υπερηφάνεια
και τη συλλογική μας παράδοση

Posidonia Ποσειδώνια
Επισκεφθείτε μας στο Περίπτερο 500B

• **ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ**
Η εθνική σημασία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

• **ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ**
Η κριτική που δεχόμαστε είναι λανθασμένη και κακόπιστη

• **ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΑΚΕΛΛΗΣ**
Απελευθέρωση και όχι κρατικός παρεμβατισμός

TURBOMED

TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE



Η TURBOMED

**δουλεύει σε κάθε σημείο
του πλανήτη
και επεκτείνεται...**

• SERVICE STATION - SPARE PARTS
FOR TURBOCHARGERS:

ABB MAN - B&W

• AUTHORIZED REPAIR SHOP:

MITSUBISHI **UE** **DIESEL ENGINE** **METurbo**
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB  Kompressorenbau
Bannewitz GmbH

Yiannis Paraskevopoulos S.A.

Schisto Industrial Park (VIPAS), Block 2, Str. 1&2, 18863 Perama, Greece

tel: +30 210 4000111, mob.: + 30 6932 210060, +30 6947 008960-61-62-63

fax: +30 210 4000225, 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*

* Depending on application and in service conditions

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)

 **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

April 2006



Horizon Lines Inc. / Ship
Finance International Limited
\$ 210,000,000

Senior Secured
Loan Facility

Sole Bookrunner, Lead Arranger,
& Agent

May 2006



Spliethoff's
Bevrachtungskantoor B.V.
ECA Backed Shipfinance

Sole Lender

June 2006



Color Group
€ 101,403,040

Senior Secured
Loan Facility

Mandated Lead Arranger
& Agent

September 2006



Awilco Offshore ASA
\$ 670,000,000

Secured Revolving
Credit Facility

Senior Manager

September 2006



Finaval SpA
\$ 124,780,000

Senior Secured
Loan Facility

Mandated Lead Arranger
& Book Runner

October 2006



Histria Tanker Holdings Ltd.
\$ 60,000,000

Senior Secured
Loan Facility

Arranger & Lender

October 2006



PT Berlian Laju Tanker Tbk
\$ 184,000,000

Secondary Offering

Co-Manager

October 2006



Teekay Offshore Operating L.P.
\$ 940,000,000

Secured Revolving
Credit Facility

Mandated Lead Arranger

deal²

November 2006



Diana Shipping Inc.
\$ 60,200,000

Senior Secured
Loan Facility

Arranger & Lender

November 2006



Hyundai Merchant
Marine Co. Ltd.
\$ 201,000,000

Senior Secured Loan Facility

Mandated Lead Arranger

November 2006



Polsteam
\$ 104,050,000

Senior Secured
Loan Facility

Mandated Lead Arranger
& Book Runner

November 2006



Seacor Holdings Inc.
\$ 300,000,000

Revolving Credit Facility

Mandated Lead Arranger
& Documentation Agent

April 2007



First Financial Corp.
\$ 146,100,000

Senior Secured
Term Loan and Guarantee Facility

Joint Mandated Lead Arranger
& Joint Bookrunner

April 2007



Quintana Maritime Limited
Partial Amendment of Existing
\$ 865,000,000
Secured Revolving Credit Facility

Mandated Lead Arranger

June 2007



OceanFreight Inc.
\$ 147,000,000

Mandated Sole Arranger, Agent &
Book Runner

August 2007



Toisa Limited
\$ 140,000,000

Mandated Lead Arranger, Agent
& Book Runner

Getting you there.

FORTIS

For more information, please contact one of our teams in

- Rotterdam +31 10 401 6191
- Athens +30 210 954 4350
- Oslo +47 23 11 4950
- London +44 207 444 8000
- New York +1 212 418 8700
- Singapore +65 6539 4988
- Hong Kong +852 2823 0419

www.merchantbanking.fortis.com

Merchant & Private Banking

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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

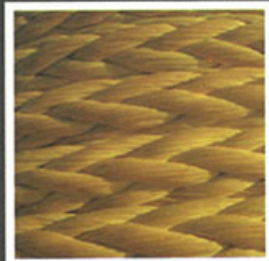
Kapa Neema - Kapa Neema Plus

The Ultimate Wire Rope alternative by D. KORONAKIS S.A.

Featherlight can be stronger than any heavy weight



Kapa Neema



12 - strand dyneema construction

Kapa Neema Plus



12 - strand dyneema core + protection jacket

D. Koronakis S.A. Invests in Safety & Easy-handling Mooring

Kapa Neema & Kapa Neema Plus: The latest high-performance winchlines developed by D. Koronakis S.A.

Made of Dyneema®, the strongest fiber in the world™, they ensure the safest moorings for: LNG's and LPG's Oil Tankers, Tug Boats, Container Ships, Bulk Cargo Vessels, Ro - Ro, Navy Ships.

Kapa Neema & Kapa Neema Plus Mooring lines reduce operational costs, increase worker safety and are easy to handle.

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is the construction you should remember when replacing wire ropes with synthetic floating ropes. They have the one-seventh of the weight of steel wire ropes yet the same MBL. Kapa Neema (Plus) ropes offer incomparable durability and abrasion resistance against any other known fiber construction in the world!



D. KORONAKIS S.A.

Head Offices: 56, Gravias Str., 185 45 Piraeus, Greece
Plant - Factory: Eleonas, 322 00 Thiva, Greece
Tel.: +30 210 4060600 • www.koronakis.gr

As big your vessel is...

As heavy your vessel is...

As bad /extreme conditions your vessel is facing...

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is your best choice!



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



CERTIFICATE OF APPROVAL

This is to certify that the Quality Management System of
GENERAL TURBOS LTD-MACHINERY AND SPARES
Piraeus, Greece

has been approved by Lloyd's Register Quality Assurance
to the following Quality Management System Standards:

EN ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to
Installation, Service and Repair of Marine Turbochargers,
Sales of Turbocharger Spare Parts.

Approval: Certificate No. 362114
Original Approval: 19 October 2004
Current Certificate: 20 October 2007
Certificate Validity: 19 October 2010

Issued by: Mr. Michael S. A. for and on behalf of
Lloyd's Register Quality Assurance Limited



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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

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

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

www.generalturbos.com



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

φωτό εξωφύλλου: Γ. Χριστάκης



10 | Editorial

14 | Ο άνεμος είναι ούριος
Άρθρο του πρωθυπουργού
Κωνσταντίνου Καραμανλή

18 | Η ναυτιλία είναι το παραδοσιακό
προγεφύρωμά μας στο μέλλον
Του Σπύρου Ράνη

22 | Η Ημέρα του Ποσειδώνα φέτος
γιορτάστηκε στην Κωνσταντινούπολη
Του Εμμανουήλ Βορδώνη

28 | Ποιοτική ναυτιλία: Για όλους ή
για ορισμένους;
Του Άλκη Κορρέ

34 | Η εθνική σημασία των ακτοπολικών
συγκοινωνιών
Του Χρήστου Παπουτσή

36 | Αυτή η κυβέρνηση έχει ευθύνες
Συνέντευξη της Μαριλένας Κοττά

42 | Δεν παραχωρείς τις εισόδους της χώρας σε
ξένα συμφέροντα, και μάλιστα
πολυπρόσωπα, πολυεθνικά
Συνέντευξη του Βαίτη Αποστολάτου

46 | Ναυλαγορά ξηρού φορτίου και
δεξαμενόπλοιων
Του Γιώργου Μπιτσάκη

60 | Το «κενό»
Του Πέτρου Κεφαλονίτη

64 | Η κριτική που δεχόμαστε είναι όχι μόνο
λανθασμένη αλλά ενδοχομένως και
κακόπιστη
Συνέντευξη του Νίκου Αναστασάκου

74 | Όταν ακούω για μέτρα, αρχίζω και τρομάζω
Συνέντευξη του Μιχάλη Σακέλλη

80 | Πορεία των μετοχών των εισηγμένων
ακτοπολικών εταιρειών
Του Γιώργου Ξηραδάκη

84 | ΟΛΠ: Η παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ και η
αντιπαράθεση των κομμάτων
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

90 | Η εγκατάλειψη του λιμένα του Λαυρίου αποτελεί
σημείο αναφοράς της σύγχρονης οικονομικής και
επιχειρηματικής πραγματικότητάς μας

92 | Ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλία:
Το παράδειγμα του containership (β' μέρος)
Των Γ. Γκοτζαμάνη και Αρ. Νανόπουλου

106 | Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας
Του Γ. Γρηγοριάδη

108 | Ναυτιλιακά Νέα

122 | Παραναυτιλιακά

Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
GRATIA
Publications

Εκδότρια & Διευθύντρια:
Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης:
Ηλίας Μπίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίζα Μαρέλιν
Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικό Συνεργάτες:
Απ. Δόμβρος
Άλκη Κορρέ
Γιώργος Μπάνος
Γιώργος Μακρής
Β. Τσελέντης
Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρ. Καπάνταης
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

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

Ελέγξτε τον καιρό. Μεταφορτώστε
ναυτικούς χάρτες. Μιλήστε με την ακτή.
Ενώ το πλήρωμα επικοινωνεί με την
οικογένεια και φίλους. Ταυτόχρονα.

Όλα μέσα στην καθημερινότητα τη
δική σας και του FleetBroadband.

VOLVO
OCEAN
RACE
2008-2009
RACE SPONSOR

Όταν το πλήρωμα είναι ευτυχισμένο εργάζεται αποδοτικά. Και λίγα είναι αυτά που μπορούν να συμβάλουν περισσότερο στην ευεξία ενός πληρώματος, από την επικοινωνία με την οικογένεια και τους φίλους. Τώρα, το πλήρωμα μπορεί να τηλεφωνεί ή να στέλνει e-mail και μηνύματα κειμένου στο σπίτι του, ενώ εσείς, στη γέφυρα, μεταφορτώνετε, σε πραγματικό χρόνο, ενημερώσεις και έχετε πρόσβαση στο εταιρικό ενδοδίκτυο. Όλα αυτά διατίθενται σε οικονομικότερες τιμές και με ευέλικτα τιμολόγια. Μεταμορφώστε τον τρόπο που επικοινωνείτε και συμβάλλετε στην προσέλκυση και διατήρηση πληρωμάτων, με το καλύτερο ευρυζωνικό μέσο, από τον καλύτερο πάροχο. Εδώ και χρόνια, η Inmarsat θέτει τα πρότυπα ποιότητας. Τώρα, με το FleetBroadband ανεβάζει τον πήχη.

inmarsat.com/crewcalling

Επισκεφθείτε μας στα Ποσειδώνια, 2-6 Ιουνίου, περίπτερο 219

The mobile satellite company™


inmarsat



Ας μη χάσουμε τη ναυτική μας υπερηφάνεια και τη συλλογική μας παράδοση



φωτο: Γ. Χριστάκης

Σε ένα πρωτόγνωρο κλίμα συνδιαλλαγής και συνύπαρξης, ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, προσκεκλημένος του υπουργού Ναυτιλίας, συνομίλησε με τους προέδρους της ΕΕΕ και του Committee.

Μακριά από τις αγκυλώσεις και τις παρωχημένες ρητορικές του παρελθόντος, χωρίς προκαταλήψεις και μισοδιασμένα συνθήματα, η παρούσα κυβέρνηση φαίνεται να στέκεται γενναϊόδωρη απέναντι στις κινήσεις και τις πρωτοβουλίες της ελληνικής ναυτικής οικογένειας. «Για την κυβέρνηση, η ελληνική ναυτιλία είναι μία από τις μεγάλες δυνάμεις και ένα από τα ουσιαστικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Βασίζεται στη δημιουργικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και στη σχέση εμπιστοσύνης που έχει δημιουργηθεί μεταξύ του ελληνικού κράτους και του ελληνικού εφοπλισμού. Θέλουμε να συνεχίσουμε την προσπάθεια, ώστε η ελληνική ναυτιλία να θεωρεί την Ελλάδα -και όχι άλλα ναυτιλιακά κέντρα- ως τον τόπο στον οποίο βασίζεται. Υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός για τέτοιου είδους υπηρεσίες» δήλωσε ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Γ. Αλογοσκούφης μετά το τέλος της συνάντησης που είχε με τα προεδρεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Committee).



Στο δρόμο που άνοιξε ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο νυν ΥΕΝΑΝΠ Γιώρ-

γος Βουλγαράκης θέλησε να συντηρήσει το δίαυλο επικοινωνίας με την εφοπλιστική κοινότητα. Σκοπός του είναι να προσελκύσει όσο το δυνατόν περισσότερα εφοπλιστικά κεφάλαια, κυρίως από αυτά που «σηκώνουν πανιά» από το City του Λονδίνου, και με αυτόν το γνώμονα προχώρησε στη συνάντηση των δύο προεδρείων με αυτόν στον Πειραιά.

Στο γεύμα εργασίας που πραγματοποιήθηκε στο ΝΟΕ, κεκλεισμένων των θυρών, συζητήθηκε μεταξύ άλλων η πρόσφατη ευρωπαϊκή οδηγία που αφορά το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων και κατά πόσον αυτός πρέπει να εφαρμόζεται στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών διαβεβαίωσε τους παρόντες ότι δεν πρόκειται να αφήσει αυτή την οδηγία να επηρεάσει το φορολογικό καθεστώς της ελληνικής ναυτιλίας και θα πράξει τα δέοντα για να διασφαλίσει ότι δε θα υπάρξει επιβάρυνση στα εφοπλιστικά κεφάλαια. (Ο φόρος 1% στη συγκέντρωση κεφαλαίων θεσπίστηκε το 1986 με το νόμο 1676, επί κυβερνήσεως Ανδρέα Παπανδρέου και υπουργό Οικονομικών το Δημήτρη Τσοβόλα. Ο συγκεκριμένος φόρος επιβαρύνει εμπορικές εταιρείες, κοινοπραξίες, συνεταιριστικές οργανώσεις, οποιαδήποτε εταιρεία, νομικό πρόσωπο, εφόσον ο σκοπός

*“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



που επιδιώκουν τα πρόσωπα αυτά είναι κερδοσκοπικός και το υποκατάστημα ξένης εταιρείας. Από το συγκεκριμένο φόρο εξαιρούνται οι ναυτιλιακές εταιρείες.)

Είναι πλέον σαφές πως η κυβέρνηση επιζητεί να κερδίσει το συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως για παράδειγμα η Νορβηγία και φυσικά το Ηνωμένο Βασίλειο, σχετικά με τα πρόσφατα φορολογικά μέτρα που πλήττουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Ως προς αυτό το θέμα, σε ερώτηση δημοσιογράφων, ο κ. Εμπειρικός απάντησε ότι αρκετοί συνάδελφοι θα έρθουν στον Πειραιά, φυσικά άλλοι συνάδελφοι θα μείνουν στο Λονδίνο ή θα πάνε αλλού...



Ο κ. Αλογοσκούφης αναγνώρισε τις δυσκολίες, με ναυαρχίδα αυτή της γραφειοκρατίας, και υποσχέθηκε -ακόμα μια φορά- πως θα πράξει, ότι χρειάζεται από πλευράς θεσμικών και διαρθρωτικών ρυθμίσεων προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να συνεχίσει να προσφέρει στην εθνική οικονομία και να νιώθει ότι η Ελλάδα είναι ο τόπος όπου ανήκει.



Εντούτοις, στη συνέχεια των δηλώσεων των συνομιλητών παρατηρήθηκε από τους σχολιαστές της ναυτιλιακής επικαιρότητας ότι η συζήτηση όχι μόνον περιείχε λίγα σημεία στα οποία επικεντρώθηκαν οι παρόντες, αλλά επίσης ότι τα διοικητικά συμβούλια των εφοπλιστικών ενώσεων δεν είχαν επιπλέον θέματα να συζητήσουν ή να ζητήσουν.

Ενθαρρυντικό, πάντως, είναι ότι ο κ. Βουλγαράκης προχωρεί με δική του πρωτοβουλία πιο πέρα από τη γραμμή που χάραξε ο προκατόχος του Μανώλης Κεφαλογιάννης, δηλώνοντας στην τελευταία συνέντευξη που παραχώρησε στους ναυτιλιακούς συντάκτες ότι το υπουργείο θέλει στην Ελλάδα να δημιουργήσει ένα διεθνές maritime cluster, και για να το πετύχει αυτό, δεν απευθύνεται μόνο στους Έλληνες εφοπλιστές αλλά προγραμματίζεται και μια σειρά ταξιδιών προκειμένου να ενημερώσει ο υπουργός και τους ξένους εφοπλιστές για τις προθέσεις του.

Ο κ. Βουλγαράκης παραλείπει, πάντως, να αναφερθεί στο σημαντικό ζήτημα που αφορά τις ανυπέρβλητες δυσκολίες που αντιμετωπίζει η εμπορική ναυτιλία σχετικά με την έλλειψη πληρωμάτων και πώς αυτές θα ξεπεραστούν.



Οι δηλώσεις των προέδρων που ακολούθησαν επιβεβαιώνουν την άποψή μας, μιας και η συζήτηση εστιάστηκε κυρίως στο θέμα της πολυνομίας και της γραφειοκρατίας, «που παραμένει σημαντικό εμπόδιο για την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Ελλάδα», όπως χαρακτηριστικά σχολιάστηκε.

Ο κ. Νίκος Ευθυμίου δήλωσε ότι στην τελευταία ετήσια επίσκεψη στις Βρυξέλλες το προεδρείο της ΕΕΕ επισήμανε στους Ευρωπαίους συνομιλητές, στους επιτρόπους και σε άλλα υψηλόβαθμα στελέχη πως η ευρωπαϊκή ναυτι-



Ο κ. Βουλγαράκης παραλείπει, πάντως, να αναφερθεί στο σημαντικό ζήτημα που αφορά τις ανυπέρβλητες δυσκολίες που αντιμετωπίζει η εμπορική ναυτιλία σχετικά με την έλλειψη πληρωμάτων και πώς αυτές θα ξεπεραστούν.



λία και η ελληνική, που όπως γνωρίζουμε αποτελεί το 50% αυτής, θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα, ώστε να μην έχει την ίδια τύχη, που δυστυχώς είχε και η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία. Κατά τον κ. Ευθυμίου, το μήνυμα αυτό το έλαβαν για πρώτη φορά τόσο ξεκάθαρα. «Στον τόπο μας δεν έχουμε καμία τέτοια ένδειξη, η θέση της κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή είναι ξεκάθαρη στα θέματα της ναυτιλίας, τη θεωρεί έναν εκ των δύο βασικών πυλώνων της εθνικής οικονομίας και νομίζω ότι σε αυτό το πλαίσιο έγινε και η σημερινή πολύ ευχάριστη συνάντηση» τόνισε χαρακτηριστικά.

Όσον αφορά τη μάλλον μουνδιασμένη επιστροφή των εφοπλιστών στην ελληνική σημαία, δήλωσε χαρακτηριστικά ότι για να γυρίσουν (οι εφοπλιστές) πρέπει να έχουν στελέχη να επανδρώσουν τα πλοία. Αν δεν έχουν στελέχη, πώς θα τα επανδρώσουν; Δεν είναι εύκολη η εύρεση στελεχών. «Όσοι ήμαστε στο παρελθόν και εξακολουθούμε να είμαστε στην ελληνική σημαία, είχαμε τα στελέχη μας, τα κρατήσαμε και βεβαίως δε θέλουμε να τα χάσουμε. Επομένως, όσοι έρθουν ας πούμε καινούργιοι, ως αποτέλεσμα των μέτρων, θα πρέπει να αναζητήσουν αυτά τα στελέχη από την ελεύθερη αγορά. Και αυτά είναι δυσεύρετα» επισήμανε στους δημοσιογράφους.



Εν κατακλείδι, είναι για εμάς ενθαρρυντική η απενοχοποιημένη στάση της κυβέρνησης, η οποία μάλιστα φαίνεται διατεθειμένη να συνομιλήσει εποικοδομητικά με τον ελληνικό εφοπλισμό. Είναι επίσης αισιόδοξη η θαρραλέα στάση του εφοπλισμού να υπερασπιστεί τα συμφέροντα και τις επιδιώξεις του, τόσο εντός όσο και εκτός των συνόρων μας. Βέβαια, ευχόμαστε να επισημάνθηκε από τους συνομιλητές προς το «ναύαρχο» της οικονομίας η οικονομική και τεχνολογική εγκατάλειψη των Ακαδημιών Ε.Ν. της χώρας μας. Εκεί χρειάζονται σοβαρά και μόνιμα κονδύλια... Μια πρόσκληση του εφοπλισμού προς τον κ. Αλογοσκούφη ώστε να επισκεφθεί μία έστω Ακαδημία, θα ήταν προς το όφελος της ελληνικής ναυτιλίας του αύριο.



Χωρίς πληρώματα, στελέχη και κυρίως χωρίς ναυτέλληνες, τότε ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΤΟ-ΤΕ η ελληνική ναυτιλία θα μετοικήσει αλλού... Διότι τότε δε θα έχει μέλλον η ναυτιλία στον τόπο μας. Ο Έλληνας εφοπλιστής της εποχής μας δεν είναι ούτε Νορβηγός ούτε Γερμανός ούτε Άγγλος. Δεν ξεριζώνεται από τον τόπο του εύκολα. Φτάνει να μη χάσει τη ναυτική του υπερηφάνεια και προπάντων τη συλλογική μας παράδοση.

Ηλίας Μπίσιος



ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

Έχοντας βαθιά πίστη στις δυνατότητες των ανθρώπων μας επενδύουμε στη συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωσή τους.



Προτεραιότητά μας η ασφάλεια, η προστασία περιβάλλοντος και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.



Εξελίσξου μαζί μας,
ταξιδεύοντας την Ελληνική Σημαία.

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, Τ.Κ. 18535
Τηλ.: 210 4292 070, Fax : 210 4292 118
Email : atlanticbulk@atlanticbulk.gr



ΑΡΘΡΟ ΤΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ **ΚΩΣΤΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ**

“Ο άνεμος είναι ούριος”

Η ναυτιλία είναι έννοια ταυτισμένη με την Ελλάδα και τους Έλληνες. Είναι το μέσο με το οποίο ο λαός μας, στην πορεία των αιώνων, επικοινωνήσε με τον κόσμο, μετέφερε αγαθά και ιδέες, δημιούργησε πλούτο και πολιτισμό.

Σήμερα, η ναυτιλία είναι σταθερά το ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτουμε και μία από τις κύριες πηγές πλούτου της χώρας μας. Περίπου 200.000 Ελληνίδες και Έλληνες, στη θάλασσα και στη στεριά, εργάζονται σε θέσεις που με τον ένα ή άλλο τρόπο σχετίζονται και τροφοδοτούνται από το ναυτιλιακό τομέα, ενώ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασε το 2007 τα 17 δισεκατομμύρια ευρώ, καλύπτοντας το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας.

Οι παγκόσμιες πρωτίες της ελληνικής και ελληνικών συμφερόντων ναυτιλίας μάς κάνουν όλους

υπερήφανους. Πολύ περισσότερο, όμως, υπογραμμίζουν την υποχρέωση όχι απλώς να διαφυλάξουμε αυτές τις επιδόσεις ως κόρη οφθαλμού, αλλά και εξασφαλίσουμε -με υπευθυνότητα και αποτελεσματικότητα, ενώνοντας όλες τις διαθέσιμες δυνάμεις- τις προϋποθέσεις για μια ακόμη δυναμικότερη πορεία στο μέλλον.

Ο άνεμος είναι ούριος. Και μόνον ο αριθμός των πλοίων που προστέθηκαν στον ελληνικών συμφερόντων στόλο μέσα στο 2007 το καταδεικνύει με τον πλέον σαφή τρόπο. Αυτό που χρειάζεται, είναι μια συνολική και περιεκτική πολιτική για τη ναυτιλία και τη θάλασσα, με ξεκάθαρα προσδιορισμένους στόχους, με στρατηγική και δράσεις για την επίτευξή τους. Αυτή την πολιτική εφαρμόζουμε σήμερα, με νέα ώθηση, μετά και την ενοποίηση των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου. Μια πολιτική

- Για την επιστροφή της ελληνόκτητης ναυτιλίας



- στην Ελλάδα και τη Γαλανόλευκη.
- Για την προσέλκυση νέων Ελλήνων και Ελληνίδων να στελεχώσουν τη ναυτιλία μας, κυρίως ως αξιωματικοί γέφυρας και μηχανής, με τη βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης και κατάρτισης και την ενεργή ενθάρρυνση της δημιουργίας νέων, καλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας.
- Για την ποιοτική αναβάθμιση του λιμενικού περιβάλλοντος ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των λιμανιών μας, να διευρυνθούν οι εμπορικές αγορές, να γίνουν οικονομικότερες οι εξαγωγές και οι εισαγωγές προϊόντων.
- Για τη σύνδεση της ναυτιλίας με τον τουρισμό, τη νησιωτικότητα και την προστασία του περιβάλλοντος, με την αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων της νέας τεχνολογίας και της πολύτιμης τεχνογνωσίας των Ελλήνων.
- Για τη συνεχή αναβάθμιση του Λιμενικού Σώ-

ματος και της διεθνούς και ευρωπαϊκής παρουσίας της χώρας στα όργανα λήψης αποφάσεων για τη ναυτιλιακή πολιτική.

Σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη συγκυρία για την παγκόσμια οικονομία, η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλιακή βιομηχανία, η μοναδική βαριά βιομηχανία που διαθέτει η χώρα μας, αποδεικνύει στην πράξη ότι μπορεί όχι απλώς να ανταποκριθεί στις νέες συνθήκες, αλλά και να ενισχύσει τον παραδοσιακό της ρόλο ως ο αποτελεσματικότερος και πλέον αξιόπιστος μοχλός ανάπτυξης στο εσωτερικό και ηγέτιδα δύναμη στο παγκόσμιο περιβάλλον.

Με αίσθημα ευθύνης και προοπτικής τολμάμε να αντικρίσουμε τα πράγματα κατάματα. Ενώνοντας δυνάμεις, επιλύουμε τα προβλήματα που κληροδότησε το χθες, απαντάμε στις προκλήσεις του σήμερα, δημιουργούμε ένα καλύτερο αύριο για τη ναυτιλία, για τους ναυτικούς μας, την Ελλάδα και τους Έλληνες. ☉



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



NEW DIRECT FLIGHTS FROM KIEV TO:
DUBAI, SHANGHAI, DELHI, BEIJING, BANGKOK,
NAPLES, HAMBURG, CAIRO

SPECIAL YOUTH, STUDENT
AND SEAMEN FARES

АероСвіт  **AeroSvit**
УКРАЇНСЬКІ АВІАЛІНІЇ UKRAINIAN AIRLINES

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



Η ναυτιλία είναι το παραδοσιακό προγεφύρωμά μας στο μέλλον

Αποτελεί πρότυπο γόνιμης διεθνούς συνεργασίας και κοινής προκοπής - πρότυπο άμιλλας και ανάπτυξης σε πλανητικό επίπεδο, δείχνει ένα μονόδρομο. Τη μόνη οδό σωτήριας οικουμενικής συνεργασίας, μακριά από τυφλούς εθνικισμούς, που εμποδίζουν τους κατοίκους του πλανητικού χωριού ν' αντιληφθούν τις σοβαρές, κοινές απειλές - όχι μόνο κλιματικές.

Ι Του **Σπύρου Ράνη** Ι
Managing director
Ranger Marine S.A.

Οι θάλασσες και οι ωκεανοί αποτελούν το ελεύθερο πεδίο αγαστής σύμπραξης, ενώ στη στεριά... θαυμάστε! 6,5 ο πληθυσμός της Γης, 230 κράτη (ο αριθμός είναι σχετικός, μερικά νομίζουν ότι είναι κράτη). Ανυπολόγιστος αριθμός προέδρων, πρωθυπουργών, υπουργών κ.ο.κ. κ.ο.κ. Εθνοκεντρικοί ανταγωνισμοί, στενές φιλοδοξίες και σοβινιστικές μικροπολιτικές οδηγούν σε καταστροφικές συγκρούσεις και ανόητη αιματοχυσία. Διαπύρσοι δημαγωγοί κηρύσσουν την «εθνική ολοκλήρωση», τα καταπατημένα δίκαια, την ανεξαρτησία και, πρωτίστως, την ελευθερία, στο όνομα της οποίας, πέραν των εγκλημάτων, γίνονται, ως γνωστόν, και μωρίες. Η ανεξαρτησία κοστίζει «δάκρυα, ιδρώτα και αί-

μα», απαραίτητως δε (κοστίζει) και τη συμπαράσταση μιας μεγάλης δύναμης, που θα υιοθετήσει και θα στηρίξει τις ευγενείς εθνικές φιλοδοξίες. Η εν λόγω δύναμη φυσικά θα εγκαταστήσει στρατιωτικές βάσεις «εγγυώμενη» τη μακροήμερευση του νεόκοπου κρατιδίου, οι δε διαπύρσοι δημαγωγοί θα καταλάβουν θώκους και οφίτσια, ως κρατικοί πλέον λειτουργοί. Δεν είναι σίγουρο ότι θ' αλλάξει η ζωή των υπηκόων προς το καλύτερο, θα έχουν όμως Σύνταγμα, εθνική σημαία, όνομα και ύμνο. Καιρό τώρα βιώνουμε τον 3ο Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου δεν υπάρχουν άμαχοι, τα δε μέτωπα εμφανίζονται οπουδήποτε και αιφνιδίως.

Σε μίαν «ασφαλή» γειτονιά, σ' ένα ειρηνικό τρένο, σε μια

πλατεία, σ' ένα σχολείο...

Ενώ τα επιστημονικά δεδομένα κατηγορηματικά ειδοποιούν για την ανθρωπογενή υπονόμευση του πλανήτη Γη... «Των οικιών ημών επιπρασμένων... ημεῖς ἄδομεν πατριωτικά ἄσματα»!

Η θάλασσα -κοινή πατρίδα των ναυτικών- δίνει το παράδειγμα της απαιτούμενης παγκόσμιας συνεργασίας ώστε ν' αντιμετωπισθούν η τρομοκρατία, οι ανασφάλειες, του κλίματος, της ενέργειας, του νερού, των τροφίμων, της ζωής. Η ασφάλεια του πλανήτη απαιτεί τη συνεργασία αυτή. Ένα «ναυτικό» είδος και ήθος διεθνισμού αναζητεί ο σύγχρονος κόσμος, η στεριά ν' αντιγράψει τα ήθη και τους κανόνες της θάλασσας. Άλλωστε στο ίδιο πλοίο επιβαίνουμε, του οποίου την ευστάθεια βάνουσα κλονίζουν κρατικοκεντρικές αντιλήψεις και γεωπολιτικά παίγνια περί εθνικού συμφέροντος και κυριαρχίας. Πιστεύω ότι βαδίζουμε αργά και με μόχθο (άστε που οι γέννες της Ιστορίας είναι -κατά τον Μαρξ- βουτηγμένες στο αίμα) προς μια νέα κατάσταση όπου τα κοινά συμφέροντα των πολιτών, «ασχέτως φύλου, φυλής, χρώματος ή θρησκείας» (για να θυμηθούμε τη Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου), θα κατασχούν των εθνικών. Οι υποχρεωτικοί διεθνούς εφαρμογής θεσμοί της ναυτιλίας

(IMO, International Shipping Federation, International Chamber of Shipping, BIMCO κ.λπ.) αποτελούν το δοκιμασμένο πρότυπο.

Επιμένουμε όμως σ' έναν παρωχημένο τρόπο ζωής, εθελουφίας και εθνικής εσωστρέφειας, ενώ η ενοποιημένη παγκόσμια αγορά, με πρωταγωνιστή το θαλάσσιο εμπόριο, αποτελεί ζωντανή πραγματικότητα, δεν φαίνεται δε να εκτιμούμε ιδιαίτερος το σοβαρό ρόλο των διεθνών οργανισμών - ΟΗΕ, ΔΝΤ, ΟΟΣΑ, Ε.Ε. κ.λπ.

Στη θάλασσα έχουμε το διεθνές προβάδισμα και τη μακρά παράδοση οι Έλληνες - εκτός χωρικών υδάτων, κρατικών παρεμβάσεων και μικροπολιτικών αγκυλώσεων, κι εκεί βρίσκεται το προγεφύρωμά μας στο μέλλον.

Η επιτυχία, εν πολλοίς, οφείλεται -να τονιστεί- στον Έλληνα ναυτικό, που με φαντασία, ναυτοσύνη, αγάπη και αφοσίωση στο ρόλο του υπηρέτησε τη ναυτιλία. Κέρδισε ο ίδιος, κέρδισε και το έθνος. Αλλά πλέον αποτελεί «είδος απειλούμενο με εξαφάνιση». Διεθνώς. Μόνο που οι ναυτικές χώρες αντιμετωπίζουν σοβαρά, μελετημένα και αποτελεσματικά το πρόβλημα. Εμείς...

Ένα ζητάει η ναυτιλία απ' το κράτος, Έλληνες αξιωματικούς, κι ακριβώς εδώ ο κρατισμός έχει δείξει το αποκρουστικό πρόσωπό του.

Μεγάλη, διεθνής, προοδευτική και ισχυρή εθνική ναυτιλία - μικρό συντηρητικό κράτος. Στη χώρα μας, να σημειωθεί, οι πλέον εχθρευόμενοι οποιαδήποτε μεταρρύθμιση και αλλαγή αυτοαποκαλούνται «προοδευτικοί», κι έχουμε πια γενικώς ανεχθεί και ενστερνισθεί τον όρο... Άλλωστε, έχουμε γενικώς εθισθεί στις πολιτικές παρωδίες, το δε βέβαιον είναι ότι η «τόσο μεγάλη» δημιουργεί κόμπλεξ στο «τόσο μικρό». Και το άλλο βέβαιον είναι ότι στα επερχόμενα «Ποσειδώνια» θ' ακούσουμε πανηγυρικούς λόγους, εγκώμια και εξαγγελίες, στο πλαίσιο της ίδιας πάντα μονότονης επικοινωνιακής παρωδίας. Πλήθος επισκεπτών, φίλοι ή ανταγωνιστές, ομότεχνοι και ομόσταυλοι, θα επιδείξουν τη σημαία, την πραγματεία και την επιδοκιμασία τους στο ναυτιλιακό μας έργο. Είναι κι ένα είδος σπονδής.

Εκεί όσοι έχουν ευαίσθητα ὦτα θ' ακούσουν το μήνυμα που θα φέρνει ο αχός της θάλασσας. Την ελπίδα πως θα 'ρθει η μέρα που θα ισχύει το Δίκαιο της Ξηράς - με πρότυπο το Δίκαιο της Θάλασσας.

Επί του παρόντος, πλήρωμα και επιβάτες του πλοίου Γη, «παίζουμε εν ου παικτοίς». ☉



TURBOTECHNIKI LTD

AUTHORIZED REPAIR SHOP - SUPPLY SPARE PARTS TURBOCHARGERS
2 ILLIAS & TRIPOLIS STR. 18563 - PERAMA PIRAEUS - GREECE - TEL.: 210 4002585 - FAX: 210 4009290 - 210 4014213-4
E-MAIL: info@turbotechniki.gr WEB SITE: www.turbotechniki.com



Your World-wide Turbocharger partner

A u t h o r i z e d - f o r

PBS turbo
Authorized Repair Shop Turbochargers

MAN B&W
Authorized Repair Shop Turbochargers

MET Turbo
Authorized Repair Shop Turbochargers



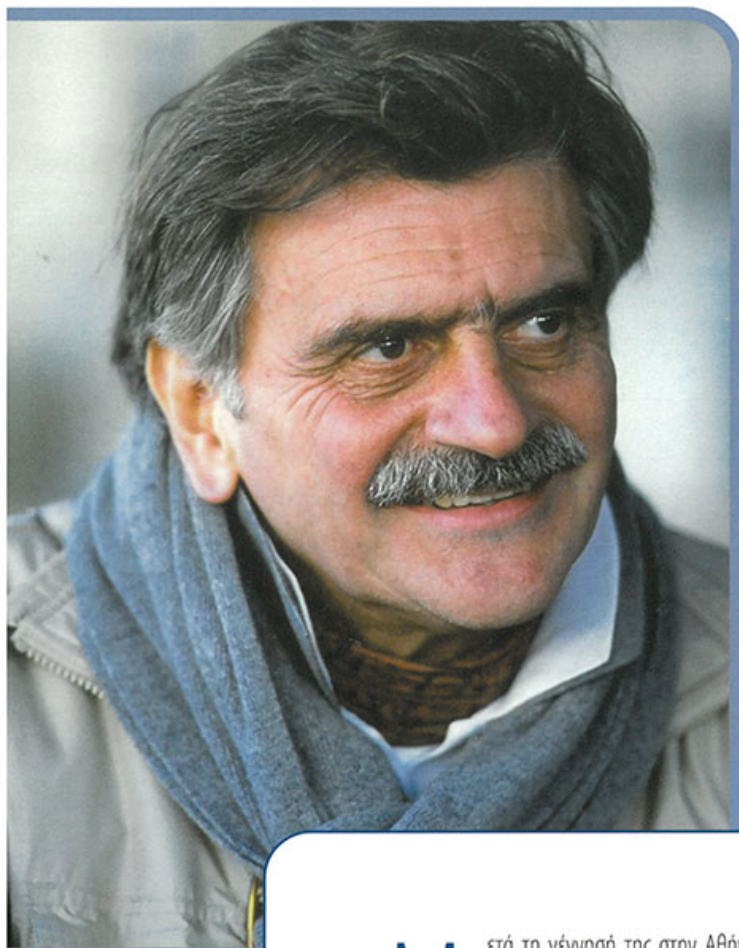
32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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



Η Ημέρα του Ποσειδώνα φέτος γιορτάστηκε στην Κωνσταντινούπολη

Του **Εμμανουήλ Βορδώνη**, Executive director of the Thenamaris Shipmanagement Inc., Chairman of the Intertanko Hellenic Forum

Μετά τη γέννησή της στην Αθήνα, τα πρώτα της γενέθλια στη Σιγκαπούρη και τα δεύτερα στο Χιούστον, ο τρίτος χρόνος ζωής της «Ποσειδωνίας Πρόκλησης» γιορτάστηκε φέτος με μια σειρά εκδηλώσεων στο πλαίσιο της ετήσιας γενικής συνέλευσης της INTERTANKO στην Κωνσταντινούπολη.

Έφθασαν στην Πόλη πολλοί και άξιοι. Ήρθαν για να περιγράψουν τα όσα ήδη κατάφεραν και όσα δεσμεύονται να επιτύχουν. Δήλωσαν τη στήριξή τους στις αρχές του θεού της θάλασσας και μοιράσθηκαν σκέψεις και εμπειρίες για το πώς ένα πλαίσιο αρχών και οραμάτων, ένα παγκόσμια αναγνωρισμένο σύμβολο σαν αυτό του κυρίαρχου των ωκεανών, μπορεί να στηρίξει τις ατομικές προσπάθειες, για μεγαλύτερη ασφάλεια, φροντίδα στο περιβάλλον και τη συνεχή βελτίωση, προς την οποία όλοι προσβλέπουμε και κατευθύνουμε τις πρωτοβουλίες μας.

Οι παρουσίες στο χώρο του συνεδρίου δημιούργησαν μια μοναδική σύνθεση και χημεία. Ευρωπαϊκές κανονιστικές αρχές, ενώσεις εφοπλιστών, οι νηογνώμονες, τα ναυπηγεία, οι ασφαλιστές, οι ναυλωτές, οι ναυλομεσίτες, οι πράκτορες, περιβαλ-

λοντικές οργανώσεις, Σημαίες και ναυτικές ακαδημίες, και κατά κύριο λόγο όλοι εμείς, που καθώς υπηρετούμε τη διεθνή κοινότητα, αναλαμβάνουμε την ευθύνη να τιθασεύουμε τις δυνάμεις της θάλασσας για να παραδώσουμε με ασφάλεια τα φορτία του κόσμου. Οι συγκεντρωμένοι συσπείρωναν στο χώρο του συνεδρίου μια τεράστια ενέργεια. Ενέργεια κατ' αρχήν ατομική, που με ευθυγράμμιση, συνεργεία και συλλογικότητα, όμως, μπορεί να μεγαλουργήσει στο δρόμο της ποιότητας, της θωράκισης της ανθρώπινης ζωής και της προληπτικής προστασίας του φυσικού χώρου που μας περιβάλλει.

Ο Willem De Ruiter, που αναφέρθηκε στις ανάλογες προσπάθειες για «Ναυτιλία Ποιότητας» από την εποχή του Λόρδου Κίνουκ, έδωσε το έναυσμα για να αναδείξουμε τη γοητεία και δύναμη του θαλάσσιου συμβόλου, που χάνεται στους αιώνες, εκφράζει την αγάπη της θάλασσας και το σεβασμό στα στοιχεία της Φύσης. Μια αρχέγονη αξία που αναγνωρίζεται παγκόσμια σαν η ουσιαστική θεότητα της θάλασσας, των φυσικών δυνάμεων και το σύμβολο του πελάγου. Μια από τις μεγάλες ομορφίες του Poseidon Challenge είναι πως δεν αποτελεί κάτι το καινούργιο. Είναι απλά μια επαναδιατύπωση,





μια επαναφορά, για την αναγέννηση των καλών πρωτοβουλιών που τώρα ενισχύονται, με την προ-στασία και την καθοδήγηση της οντότητας που ανά τους αιώνες προστατεύει και τιθασει τη θάλασσα, τα όντα της και τους θαλασσιούς της.

Ο Νίκος Ευθυμίου αναφέρθηκε στα καράβια σαν γέφυρες των λαών. Μας θύμισε πως ο θεός της θάλασσας λατρευόταν όχι μόνον σαν ο άρχοντας του ωκεανού, των σεισμών και των δυνάμεων της φύσης, αλλά και σαν θεός της φιλίας των λαών, μια και οι δικές του θάλασσες είναι αυτές που συγκροτούν το συνδετικό ιστό που ενώνει ηπείρους, στεριές και λαούς.

Δόθηκε και η ευκαιρία να θυμηθούμε το ξεκίνημα της πρωτοβουλίας του Ποσειδώνα, τον Απρίλη του 2004. Στην αντίστοιχη ετήσια γενική συνέλευση της INTERTANKO στην Αθήνα, το επίκεντρο της συζήτησης ήταν το πώς ο συλλογικός αυτός φορέας της ναυτιλίας των Tankers μπορεί να συμβάλει σε μια ακόμα καλύτερη, ασφαλέστερη και κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλία.

Οι στόχοι ήταν δύο.

Να βρούμε μηχανισμούς που θα:

◆ **1.** Ενίσχυαν, ενθάρρυναν, ενέπνεαν και οδηγούσαν ατομικά τους ανθρώπους της θάλασσας να ξεπεράσουν τη μετριότητα, τα υποχρεωτικά standards και τον ίδιο τους τον εαυτό. Να στοχεύσουν αυτόβουλα προς την πραγματική Αριστεία.

◆ **2.** Συνέβαλλαν στην ευθυγράμμιση, τη συναντίληψη του κοινού στόχου και τη συνέργεια των πολλών φορέων και κρίκων της αλυσίδας, που μόνο με συνεκτικότητα, ταυτοχρονισμό και συντονισμένη δράση μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά στην αποτροπή του κινδύνου και την προληπτική φροντίδα της ανθρώπινης ζωής και του φυσικού θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι κανονιστικές διατάξεις, η τεχνολογία του management και τα πρότυπα της ποιότητας, τον Απρίλη του 2004, είχαν ήδη ωριμάσει. Τα καλά τους αποτελέσματα ήταν μετρήσιμα και ενθαρρυντικά. Το ISM ξεπερνούσε δεκαετία ζωής, τα ISO πρότυπα 9000, 14001, 18000 για την ασφάλεια, την ποιότητα, την περιβαλλοντική συνέπεια, καθώς και την προστασία στο χώρο δουλειάς, είχαν σε μεγάλο βαθμό υιοθετηθεί και λειτουργούσαν πια στο σύνολο του κλάδου. Η καινοτομία του TMSA

ξεπερνούσε τις υποχρεωτικές κανονιστικές διατάξεις και οδηγούσε στην ελεύθερη, αυτόβουλη και αυτομετρούμενη εξελικτική πορεία. Το tanker management, SELF assessment πρόγραμμα είχε ήδη καταξιωθεί.

Ήταν λοιπόν συνείδηση σε όλους μας, ότι για το επόμενο βήμα, τον πήχυ ακόμα ψηλότερα..., θα χρειαζόμασταν κάτι καινούργιο. Κάτι νεωτερικό και αλλιώτικο. Κάτι, που θα κάλυπτε το οποιοδήποτε κενό και θα έφερνε τη νέα πνοή.

Και το καινούργιο που βρέθηκε, ήταν ουσιαστικά κάτι τόσο πολύ παλιό που χανόταν στο βάθος της ιστορίας και του μύθου. Κάτι, που στη δίνη των τεχνολογιών και της προόδου είχαμε αφήσει να ξεχαστεί... Πως η ανθρώπινη φύση, για να ξεφύγει από τη μετριότητα, να ξεπεράσει τα όριά της και για να πετάξει ψηλά, χρειάζεται την πίστη, το όραμα και την αγάπη, που ως τότε είχαμε αμελήσει να ενσωματώσουμε στις τεχνικές προδιαγραφές των συστημάτων διαχείρισης, τις νομοθεσίες και τους κανονισμούς.

Ο καθένας από μας, μεγάλος και μικρός, ναύτης ή



στεριανός, έχει την ίδια ανάγκη από τον ενθουσιασμό, την έμπνευση, τη συναισθηματική δέσμευση... για να κάνει το επόμενο βήμα. Και το βήμα θα το κάνει μόνο αν αυτό του δίνει πραγματική χαρά, υπακούει τις αξίες του, ταυτίζεται με αυτά που πιστεύει, οραματίζεται και στοχεύει ως άτομο και μοναδική προσωπικότητα.

Έτσι, συζητώντας στην Αθήνα μέσα στην ατμόσφαιρα και το περιβάλλον της φιλοσοφικότητας που έρχεται από τα παλιά, καθώς και μέσα στις αρχές του εθελοντισμού που προετοιμάζαν τους Αγώνες του 2004, βρεθήκαμε αιφνίδια, περίπου 200 άνθρωποι, να ανεβαίνουμε την ανηφοριά προς το ναό, στο ακρωτήριο του Σουνίου. Δεν είχαμε πλήρη συνείδηση, ούτε και καλά γνωρίζαμε πού θα μας οδηγούσε το ξεκίνημα αυτής της πορείας. Το βαθύ μπλε του Αιγαίου, ο ήλιος που έπεφτε και το ψυχρό αγκάδι του Απριλίου 2004 ήταν καθοριστικά. Οι ωδές προς τον Ποσειδώνα, η αρχαϊκή μουσική και το ποίημα του Λόρδου Βύρωνα που αυθόρμητα μας διάβασε ο εμπνευσμένος φίλος από το χώρο των μεγάλων μας ναυλωτών, ξεκαθάρισαν το τοπίο.

Σιωπηλά, με κατάνυξη και πριν πάρουμε την κατηφοριά, είχαμε όλοι ομολογήσει:

«Ω, θεέ της θάλασσας, θεέ της θάλασσας, εμείς οι ναύτες του κόσμου, σήμερα εδώ από το δικό σου ναό στο Σούνιο, δίνουμε την υπόσχεση. Θα κάνουμε ό,τι περνά από το χέρι μας για τις δικές σου θάλασσες, τους ναυτικούς σου και τη φύση που εσύ διαφεντεύεις.»

Η πρωτοβουλία δε στόχευε σε τίποτα παραπάνω από το προφανές και το αναγκαίο. Απαντούσε στο γενικότερο ερώτημα: Μπορεί μια πόλη, ένα

κράτος, μια οικογένεια, να λειτουργήσει μόνο με δρόμους, φανάρια κυκλοφορίας, φυλακές, δικαστήρια, τράπεζες και μηχανισμούς επιβολής των νόμων; Μπορεί μια πολιτεία, μια γειτονιά, μια χώρα να ζήσουν χωρίς φιλοσόφους, εκκλησιές, ποιητές, οράματα, χωρίς κάποια θεολογία που να φωτίζει το δρόμο μπροστά;

Την απάντηση στο ερώτημα ήρθε να δώσει η αυθόρμητη, σιωπηλή παρουσία και υπόσχεσή μας στο θεό της θάλασσας. Ένα όραμα, κάποιες αξίες, ένας θεός του ωκεανού, που όλοι αναγνωρίζουμε και συνολικά αποδεχόμαστε, άσχετα από την προσωπική μας εθνικότητα, θρησκεία και χρονική μας στιγμή, μας ήταν απόλυτα αναγκαίος.

Το Poseidon Challenge, η Υπόσχεση στον Ποσειδώνα, ήρθε να συμπληρώσει τα τεχνικά συστήματα διαχείρισης, τους υποχρεωτικούς κανονισμούς, τον εκφοβισμό της ποινικοποίησης, τα non-conformities και τα key performance indicators των συστημάτων διαχείρισης. Ήρθε να προσθέσει δίπλα και παράλληλα σε αυτά τις άυλες εκείνες αξίες που μιλούν ταυτόχρονα και στο μυαλό και στην καρδιά και την ψυχή και το σώμα. Τις αξίες εκείνες που σπρώχνουν τον άνθρωπο σαν άτομο και σαν ομάδα στην υπερ-προσπάθεια για το ακόμα καλύτερο.

Στην κουβέντα μας στην Κωνσταντινούπολη, συμφωνήσαμε πως τώρα, πολύ περισσότερο από άλλοτε, χρειαζόμαστε έναν συνολικά αποδεκτό θεό της θάλασσας, ένα κοινό σύμβολο και μια σημαία, που να ευθυγραμμίζει όλους μας και να μας οδηγεί στον κοινό στόχο.

Η καλή αγορά, η υπερπληθώρα των πλοίων, οι δεκάδες νεογέννητες εταιρείες που χωρίς την πραγματική εμπειρία και τα βιώματα της αλμύ-

ρας γιγαντώνονται με τα financial deals, δημιουργούν ένα τεράστιο κενό. Τα δεκάδες πλοία που επανδρώνονται με πολυεθνικά πληρώματα και αντιφατικές κουλτούρες, προκαλούν την εύλογη ανησυχία. Ένα χάσμα στην πρακτική αντίληψη, την αντικειμενική αξιολόγηση των συνθηκών, της έμπειρης κρίσης και





CASTROL ENVIRONMENTALLY FRIENDLY LUBRICANTS

PROTECTING YOUR VESSEL AND THE ENVIRONMENT.

With ever-increasing industry pressure to reduce environmental impact, Castrol have launched a world-leading range of environmentally friendly stern tube oils, hydraulic oils, gear oils and greases. As well as delivering outstanding environmental performance, Castrol BioStat, BioBar, BioTrans and BioTac also provide far greater operational advantages, such as superior gear oil performance, excellent wear, corrosion protection and resistance to oxidation. Each one meets relevant performance specifications and all are supported by major OEMs. To be ahead of environmental legislation and maximise your operating efficiency, the solution is Castrol Marine's environmentally friendly lubricants range.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.


Marine

89, Akti Miaouli, 18538 PIRAEUS, GREECE Tel: +30 210 4582533
Fax: +30 210 4291113 www.castrolmarine.com



ωριμότητας που είναι τόσο απαραίτητη στην κυκλικότητα των ναυτικών αγορών και τη ναυσιπλοΐα της ανοιχτής θάλασσας, προβληματίζει και απειλεί.

Η απειρία και έλλειψη στελεχών, που σήμερα οδηγεί στις γνωστές μας ακρότητες και αστοχίες στην επάνδρωση των πλοίων, γρήγορα πια αγγίζει και τη στελέχωση στο γραφείο. Όχι μόνο στο επίπεδο του έμπειρου τεχνοκράτη της θάλασσας, αλλά ακόμη και σε αυτό το στρατηγικό επίπεδο του νέου επιχειρηματία. Μοιραία, η νεανική του ηλικία και μόνο δεν του εξασφαλίζει τα επαρκή βιώματα και μνήμες της θάλασσας, που θα τον προστατεύσουν από τις αιφνίδιες αλλαγές, τα ακραία καιρικά φαινόμενα και τις φουρτούνες που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τη φύση της αλμύρας και της ναυτοσύνης.

Συχνά, τίθεται το ερώτημα: Μα, ο κάθε οργανισμός, η κάθε εταιρεία, ο κάθε επιχειρηματίας και άνθρωπος, που υπεύθυνα κάνει τη δουλειά του, έχει τους δικούς του στόχους, τη δικιά του πολιτική και τη δικιά του χαραγμένη προσπάθεια στην πρόοδο, την ασφάλεια και την κοινωνική του ευθύνη. Γιατί λοιπόν να χρειαζόμαστε και έναν στόχο κοινό, κοινές αξίες και όραμα; Γιατί ένας κοινόκτητος Ποσειδώνας θα μας βοηθήσει να χαράξουμε την καλύτερη πορεία μπροστά;

Είναι εύλογο το ερώτημα. Αλλά και η απάντησή του απλή. Ένας άνθρωπος μόνος του, μια επιχείρηση, ακόμα με τα υψηλότερα ιδανικά, κάθε μονάδα μόνη, σε έναν ευρύτερο χώρο που δεν έχει αξίες κοινές, σε μια πολιτεία χωρίς ξεκάθαρο όραμα, δεν παύει να είναι μια μονάδα, που μοναχικά πασχίζει για το καλύτερο. Καλύτερα λοιπόν μονάδες σε μια πολι-

τεία χωρίς αξίες ή, καλύτερα, ενεργοί πολίτες σε μια μεγαλύτερη πόλη που διαπνέεται από κοινούς στόχους, αρχές και οράματα, ξεκάθαρα και υψηλά;

Τελειώνοντας τη συζήτηση, διαπιστώσαμε και μια μεγάλη αλλαγή. Όσο περνάει ο καιρός, η ανάγκη της αφύπνισης των παλιών αξιών, της ναυτοσύνης, της αγάπης στη θάλασσα και ενός κοινού οράματος, αναγνωρίζεται πια ευρύτερα, τόσο από τα άτομα, όσο και από τις εταιρείες, αλλά και από τους ίδιους τους μεγάλους θεσμικούς οργανισμούς.

Διαπιστώσαμε πως σιγά σιγά η ένταξη των άυλων αυτών αξιών και στόχων αρχίζει σταδιακά να εμπλουτίζει τη μέχρι σήμερα στεγνή τεχνική και συχνά αστυνομική γλώσσα των regulators και controllers. Η αναγέννηση των αξιών και των οραμάτων σαν οδηγός για την ενεργοποίηση και την αυτοδέσμευση στην καλή δουλειά για την ώθηση του ατόμου προς το καλύτερο αναγνωρίζεται πια και από τα κράτη και τους πολιτικούς, και τις κανονιστικές αρχές. Εξ ίσου, θεσμικοί φορείς, επιχειρήσεις, επιχειρηματίες και εργαζόμενοι συμφωνούν πως οι αξίες και τα οράματα είναι εκ των ων ουκ άνευ στο δρόμο για το καλύτερο.

Η λέξη που περιγράφει την ανοιχτή θάλασσα «sea» και αυτή που περιγράφει το είδος «kind», καθώς και η σύνθεσή τους «sea-kind» που μιλούν για την παλιά ναυτοσύνη, εισχωρεί πια και εδραιώνεται στο λεξιλόγιο όλων μας. Η κατάληξη -ness, που περιγράφει τις συμπεριφορές, ενσωματώνεται με τη λέξη της ναυτοσύνης, γίνεται sea-kind-ness και εμπειριέχεται στη γλώσσα του Ποσειδώνα, για να θυμίζει το καθήκον, την πρόθυμη αρωγή βοήθειας και τη ναυτική ευγένεια της παλιάς θαλασσινης παράδοσης.



Φεύγοντας
από την Κωνσταντινούπολη
θυμηθήκαμε πως...

...το καράβι θέλει ναύτες
και το αμπέλι αμπελουργό. ☉



HEMPADUR FIBRE 4760

Flexibility where it counts

The fibre-based advantage for ballast tanks

Boosting the strength and flexibility of different materials by adding fibres is now common practice in industry.

Hempel is the first company to fine-tune this technology in protective epoxy coatings for marine use. HEMPADUR FIBRE 4760 contains specially selected synthetic fibres that provide clear improvements in performance.

These fibres increase the tensile strength and flexibility compared with conventional epoxy coatings, thus helping to prevent cracks in the coating and minimising subsequent corrosion.

Ballast tanks account for much of the coating applied on a ship, but these complex structures are difficult to access. They are also exposed to constant stress due to structural flexing, vibration, wet/dry cycles, thermal variation and loading/unloading.

HEMPADUR FIBRE 4760 is a highly durable, flexible coating with extreme tensile strength, designed to meet this ballast tank challenge – in full.

HEMPADUR FIBRE 4760 – a new level of ballast tank coating technology from Hempel.



HEMPADUR FIBRE 4760 combines strength and flexibility to prevent cracking in ballast tank coatings

HEMPEL



I Του Άλκη Κορρέ I

Ποιοτική ναυτιλία: Για όλους ή για ορισμένους;

Μετά τις τελευταίες υπερβολές στην τοποθέτηση παραγγελιών νέων πλοίων, δεν πιστεύω να υπάρχει κανείς που να εξακολουθεί να πιστεύει ότι η εμπορική μας ναυτιλία παραμένει φθηνή. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες με αποφασιστικά βήματα διέβησαν τη διαχωριστική γραμμή και ανήκουν πλέον σε αυτούς με τα ολοκαίνουργα πλοία και τη συνακόλουθη προτεραιότητα στις ναυλώσεις. Ένα πολύ υψηλό ποσοστό από αυτά τα πλοία -ποσοστό που ίσως ξεπερνά το 90%- έχει αποκτηθεί με ξένα χρήματα με τον ένα ή τον άλλο τρόπο. Όσοι άντλησαν για πρώτη φορά χρήματα κατευθείαν από ξένες χρηματαγορές ήδη συνειδητοποιούν τις ιδιαιτερότητες που αυτό συνεπάγεται και τις επιπλέον δεσμεύσεις που ανέλαβαν.

Οι δεσμεύσεις έχουν εν πολλοίς να κάνουν με διαφάνεια και πιστοποίηση ποιότητας του τρόπου λειτουργίας της επιχείρησης. Το πλοίο καθαυτό έχει αποτελέσει ιστορικά αντικείμενο κάθε είδους πιστοποίησης. Πιστοποιητικά εκδίδονται για το κάθε τι και μετ' επιμελείας ελέγχονται από τα λιμεναρχεία, τις σημαίες, τις Αρχές του Port State Control, τους ασφαλιστές μετά από ατύχημα κ.ο.κ. Οι υπηρετούντες στα εμπορικά πλοία υπόκεινται επίσης σε καθεστώτα πιστοποίησης ως προς την υγεία και την ικανότητά τους, με ιδιαίτερη επιμέλεια δε για όσους εκτελούν καθήκοντα βάρδιας. Όλες οι σημαίες επιβάλλουν μια ελάχιστη σύνθεση πληρώματος, ενώ κάποιες επιμένουν να προδιαγράφουν την ακριβή σύνθεση πληρώματος κατά τη λειτουργία του πλοίου.

Στο γραφείο, όμως, τι γίνεται;

Πριν από την TMSA θα μπορούσε κάποιος να απαντήσει κυνικά, τίποτα. Έπειτα από αυτή, κάποια τάξη φαίνεται να μπαίνει στο χώρο των δεξαμενόπλοιων, αλλά οι άλλοι τύποι πλοίων εξακολουθούν να βρίσκονται κοντά στο μηδέν. Ο τέως αξιωματι-

κός του εμπορικού ναυτικού που βγήκε στη στεριά και δουλεύει στο γραφείο έχει αποκτήσει τις αναγκαίες δεξιότητες για εργασία στο πλοίο, αυτές δηλαδή που θα του επιτρέπουν να το ταξιδεύει με ασφάλεια. Είναι άραγε οι ίδιες δεξιότητες αυτές που χρειάζεται δουλεύοντας στο γραφείο, όταν έχει υπό την επίβλεψή του πολύ περισσότερα πλοία και ακόμα μεγαλύτερο αριθμό αξιωματικών; Το βέβαιο είναι ότι ακόμα και αυτοί που πέτυχαν μεγάλους βαθμούς στο CESS -αν υποθεθεί ότι η επιχείρησή τους χρησιμοποιεί αυτό το εξαιρετικό εργαλείο μέτρησης επαγγελματικής ικανότητας στη γέφυρα και στη μηχανή- χρειάζονται προσαρμογή στα νέα τους καθήκοντα και κάποιας μορφής επιβεβαίωση πως τελικά προσαρμόστηκαν στις νέες επαγγελματικές απαιτήσεις με επιτυχία.

Από την άλλη πλευρά, μετά τον Κώδικα ISM κυρίως, ο αριθμός των πτυχιούχων στα γραφεία έχει αυξηθεί κατά πολύ. Στην Ελλάδα υπάρχουν ήδη τέσσερα πανεπιστημιακά τμήματα που παράγουν αποφοίτους για την εμπορική ναυτιλία και πολύ περισσότερα στο εξωτερικό. Επί του παρόντος υπάρ-

50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπεια και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



Si Direct

ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

Πέτρου Ρόλη 42, Αιγάλεω, Τ.Κ. 122 41, Τηλ.: 210 3475370, Φαξ: 210 3475372
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: Κ. Μουρομιάλη 7, Πειραιάς
e-mail: sales@gioxas.gr - purchases@gioxas.gr
www.gioxas.gr



χει η πεποίθηση ότι όλοι οι απόφοιτοι είναι κατάλληλοι για οποιοδήποτε τμήμα της εταιρείας. Είναι άραγε έτσι; Τι είναι αυτό που διακρίνει την ικανότητα του ενός πτυχιούχου από τον άλλο, και πώς αυτό πιστοποιείται; Πώς προάγονται αυτοί και με ποια κριτήρια; Μήπως η έλλειψη κάθε μορφής αντικειμενικής αξιολόγησης μας οδηγεί σε ατραπούς που όλοι γνωρίζουμε, όπως π.χ. στο φαβοριτισμό, στο νεποτισμό, στις οργανωμένες -πλην όμως αντιμαχόμενες- ομάδες μέσα στο γραφείο; Ερωτώ, είναι αυτό επαρκές για τη διαχείριση του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο, τώρα που αυτός είναι τόσο πιο πολύ ευάλωτος στα καπρίτσια της αγοράς λόγω υψηλού δανεισμού; Ερωτήματα που θα πρέπει αργά ή γρήγορα να απαντηθούν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, δεδομένου ότι τη ναυτιλία την «τρέχουν» τα γραφεία, και οι θέσεις μέσα σε αυτά θα πρέπει να μοιράζονται αξιοκρατικά, αν θέλουμε να συνεχίσουμε να κάνουμε και στο μέλλον αυτό που κάνουμε σήμερα.

Πολύ επιλεκτικά, αλλά επί του παρόντος αποσπασματικά, οι μεγάλοι νηογνώμονες έχουν αρχίσει να ασχολούνται με αυτό το ζήτημα οργανώνοντας για τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου σεμινάρια με στόχο την απόκτηση βασικών επαγγελματικών γνώσεων από προσωπικό που ήδη υπηρετεί στα

γραφεία. Θεωρώ βέβαιο ότι η πιστοποίηση θα ακολουθήσει, αν και επί του παρόντος το ζήτημα δεν τίθεται επίσημα προς συζήτηση. Το πρόβλημα δεν είναι οι τυχόν αρχικές επιφυλάξεις των ήδη υπηρετούντων στα μεγάλα γραφεία, αλλά η γενικότερα αρνητική στάση των στελεχών στις μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες, τα οποία συχνά αντιμετωπίζουν την επέκταση των δεξιοτήτων τους στο μάντζεμντ ως περιττό έξοδο προς περικοπή. Είναι, εξάλλου, γενικότερα γνωστό ότι η οποία εξοικονόμηση κόστους εξαργυρώνεται άμεσα ως συνεισφορά στο bottom line της εταιρείας από εφοπλιστές με δεκαρολογική αντίληψη περί ναυτιλιακής διαχείρισης. Αν κοιτάξει κανείς γύρω του στην Ακτή Μιαούλη, θα διαπιστώσει ότι αυτοί για τους οποίους η κατάρτιση είναι μόνο στοιχείο κόστους δεν είναι λίγοι.

Ένα άλλο ζήτημα που άπτεται αυτών των θεμάτων είναι η κλασική παλιομοδίτικη νοοτροπία ορισμένων εφοπλιστών πως κανείς μέσα στα γραφεία δεν πρέπει να έχει την πλήρη εικόνα της εταιρείας, παρά μόνον ο ίδιος ο εφοπλιστής. Αυτό, όχι μόνο έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τα σύγχρονα συστήματα διαχείρισης, που προβλέπουν ανάθεση ευθύνης, έλεγχο και αξιολόγηση απόδοσης των πάντων, αλλά δημιουργούν και ένα κλίμα καχυποψίας για το πώς π.χ. έγινε να γνωρίζει ο operator ότι η πενταετής επι-

σκευή κόστισε τόσο, ή γιατί να είναι ενήμερος ο DPA ότι το τάδε πλοίο μήκε πέρυσι μέσα. Δε φαίνεται να έχει γίνει επαρκώς αντιληπτό ότι, τόσο όταν υπάρχουν υπερβάσεις στο προϋπολογιζόμενο κόστος, όσο και σε περιπτώσεις που υπάρχουν ζημιές, αυτά είναι προβλήματα της εταιρείας και όχι του εφοπλιστή, όσο και αν ο τελευταίος επιμένει να ταυτίζει εαυτόν με την εταιρεία. Ήδη πάντως αυτά τα φαινόμενα έχουν αρχίσει να περιορίζονται σε εταιρείες δεύτερης και τρίτης κατηγορίας, διότι οι πρωταγωνιστές του κλάδου έχουν να ασχολούνται με σοβαρότερα πράγματα.

Όταν μιλάμε για ποιότητα εν τέλει, εννοούμε ποιότητα παντού, από την κορυφή μέχρι τον τελευταίο κλητήρα. Είναι φανερό ότι ο εφοπλιστής δε δύναται να αυτοεξαιρείται από την έννοια αυτής από τη στιγμή που έχει επιλέξει να έχει κάποιο ρόλο στη διαχείριση των πλοίων. Αν σας φαίνεται ότι αυτές οι ιδέες αντιστρατεύονται κάποιες λαϊκές πεποιθήσεις της Ακτής Μιαούλη, σωστά το διαπιστώνετε. Το ελληνικό βαπόρι έχει πολλά βήματα μπροστά του στο δρόμο της ποιότητας και θα ήταν καλό να τα κάνει το ταχύτερο δυνατό αν θέλει να παραμείνει αξιομαχο. Το χαμηλό κόστος υπηρεσιών δεν είναι πλέον ο ισχυρός μας σύμμαχος και οι περί ποιότητας ισχυρισμοί πρέπει να πείθουν. ☉



Mas δένουν πολλή
με τη θάλασσα

10 καλοτάξιδα χρόνια
στο τιμόνι των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.
Πρόσω οήτοαχώς με τη δύναμη της Alpha Bank.

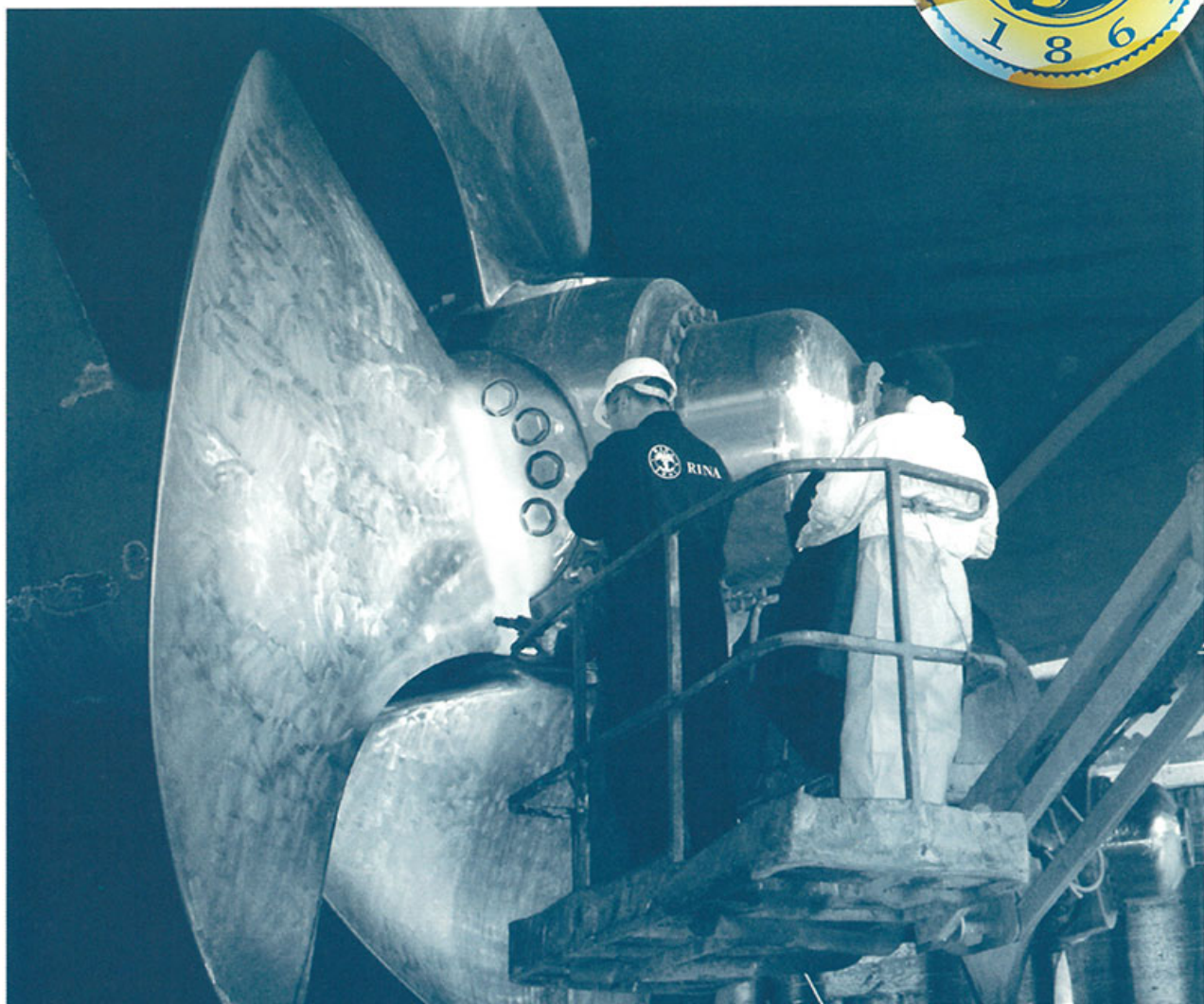
Διεύθυνση Ναυτιλιακών Εργασιών Ακτή Μιαούλη 89, 185 38 Πειραιεύς
e-mail: shipdivision@alpha.gr, Τηλ.: 210 429 0116



ALPHA BANK

801 11 326 0000,  www.alpha.gr

Marine



Cargo

Military

Passenger

Yacht



RINA

Cargo ships, military vessels, passenger ships, mega yachts. Safety and protection of the environment also depend on RINA's ability to team up with clients who share the values which characterize its Marine Division: professionalism, competency and an aptitude for innovation.

info@rina.org

Together for Excellence

www.rina.org

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

Στο ξεκίνημα 1975

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 79 μέτρα
Πλάτος: 11,7 μέτρα
Ιπποδύναμη: 1.500 ίπποι
Ταχύτητα: 12 κόμβοι
• 1.500 Τόννοι



M.V. KRITON

1985

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 157 μέτρα
Πλάτος: 25 μέτρα
Ιπποδύναμη: 12.000 ίπποι
Ταχύτητα: 18 κόμβοι
• 956 Εμπορευματοκιβώτια

Ένα από τα 6 αδελφά πλοία



C.V. EXPRESS

2000

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 304 μέτρα
Πλάτος: 40 μέτρα
Ιπποδύναμη: 78.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,6 κόμβοι
• 6.420 Εμπορευματοκιβώτια



(Sealand New York)

C.V. CARMEN

Σήμερα

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 351 μέτρα
Πλάτος: 43 μέτρα
Ιπποδύναμη: 102.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,5 κόμβοι
• 9.500 Εμπορευματοκιβώτια

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία



C.V. COSCO HELLAS



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Ξεκίνησε από ναυτικό, την εξέλιξη και την προκοπή της
την οφείλει στους συνεργάτες της έλληνες ναυτικούς,
στη θάλασσα και στη στεριά.

Είναι η εταιρεία που αυτό δεν το ξέχασε ποτέ και
το αποδεικνύει με τις ενέργειές της.

Πάντα χρειαζόμαστε ικανούς νέους συνεργάτες
για να συνεχίσουμε
μαζί το έργο των παλαιότερων.

Εάν ενδιαφέρεστε να είστε ένας από αυτούς,
επικοινωνήστε μαζί μας στο τηλέφωνο 210 94.90.180 ή
στείλτε το βιογραφικό σας στο Fax: 210 94.09.051-2,
στο e-mail: info@costamare.com,

στη διεύθυνση: Ζεφύρου 60 & Λ. Συγγρού, 175 64 Π. Φάληρο, Αθήνα.



Η ακτοπλοΐα είναι συνυφασμένη με την ανάπτυξη και την ευημερία των νησιών μας. Αφορά άμεσα την ανάπτυξη της οικονομίας και του τουρισμού μας.

Η απρόσκοπτη και τακτική σύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα, η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και της συνοχής του ελληνικού χώρου αναδεικνύουν την εθνική σημασία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών δημιουργεί νέες δυνατότητες, αλλά ταυτόχρονα έχει μια υποχρέωση: Το σεβασμό του δημοσίου συμφέροντος. Ορισμένοι θεωρούν ότι η απελευθέρωση σημαίνει πλήρης ασυδοσία και κατάλυση κάθε κρατικής ευθύνης.

Η εθνική σημασία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

Ι Του Χρήστου Παπουτσή Ι
Κοινοβουλευτικού εκπροσώπου του ΠΑΣΟΚ



Η αλήθεια είναι ότι η απελευθέρωση μέσα από τον ανταγωνισμό μπορεί να ανοίξει νέες οικονομικές προοπτικές.

Να δημιουργήσει ένα ευρύ πεδίο επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Να επιταχύνει τον εκσυγχρονισμό και την εξυγίανση του χώρου. Να φέρει καινούργια πλοία και να δημιουργήσει νέες θέσεις απασχόλησης. Εκ των πραγμάτων, να δώσει μια δυνατή ώθηση στον τουρισμό, στο εμπόριο και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Η λειτουργία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δε βασίζεται ούτε στον αυτοματισμό ούτε στην ασυδοσία.

Εξάλλου, όλες οι αγορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθερώθηκαν με κανόνες, με έλεγχο και πάνω από όλα απελευθερώθηκαν μόνο όταν υπήρξε εγγύηση για το δημόσιο συμφέρον και για την κοινωνική διάσταση της οργάνωσης των αγορών. Τι σημαίνει όμως δημόσιο συμφέρον στην ακτοπλοΐα; Πρώτα από όλα, σημαίνει ότι μπορεί μεν να καταργείται η κρατική παρέμβαση, αλλά το κράτος οφείλει να μεριμνά για την ομαλή λειτουργία των συγκοινωνιών, για την ασφάλεια και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Να διασφαλίζεται η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από και προς, αλλά και ανάμεσα στα νησιά.

Η έννοια του δημοσίου συμφέροντος έχει καθοριστική σημασία για τις νησιωτικές περιοχές και η

εφαρμογή του στην Ελλάδα είναι απολύτως αναγκαία αν ληφθεί υπόψη ότι έχουμε τη μεγαλύτερη ακτογραμμή και τη μοναδικότητα του μεγάλου αριθμού των κατοικημένων νησιών, τα οποία απαιτούν ουσιαστική παρέμβαση του κράτους και μια προστασία όσον αφορά τις συγκοινωνίες για τη δική τους ανάπτυξη, για τον τουρισμό, για την κοινωνική εξέλιξη.

Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κατοχύρωσε τον κοινωνικό χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει την απόλυτη ευθύνη γιατί δεν υλοποιεί το νομοθετικό πλαίσιο και επιτρέπει στις ακτοπλοϊκές εταιρείες να διευρύνουν τα περιθώρια κερδοφορίας, καταργώντας στην πράξη όλες τις προϋποθέσεις και τις απαιτήσεις του νομοθετικού πλαισίου.

Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας σταδιακά και με συστηματικό τρόπο προχώρησε στην ανατροπή του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου. Μεταξύ άλλων προχώρησε στην παραίτηση της Πολιτείας από το δικαίωμα να θέτει ανώτερη τιμή στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης των πλοίων όταν εκτιμάται πως οι τιμές έχουν ανέβει υπερβολικά. Γιατί, για τις άλλες κατηγορίες θέσεων των επιβατών η διαμόρφωση των τιμών είναι ελεύθερη στις γραμμές όπου υπάρχει ανταγωνισμός. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Η ουσιαστική επιδίωξη στρέφεται αλλού. Είτε στην πλήρη κατάργηση της οικονομικής κατηγο-

ρίας είτε στον περιορισμό του αριθμού των θέσεων που υποχρεώνει ο νόμος να έχουν στην οικονομική κατηγορία.

Αυτή η επιδίωξη όμως στρέφεται εις βάρος των οικονομικά ασθενέστερων πολιτών και πλήττει το επίπεδο της ισορροπίας ανάμεσα στο σεβασμό των κανόνων του θεμιτού ανταγωνισμού και του δημοσίου συμφέροντος.

Το βασικό πεδίο παραδοχών, δηλαδή, όπου στηρίζεται η κοινοτική νομοθεσία.

Είναι ανάγκη να συνειδητοποιήσουμε όλοι ότι ο υγιής ανταγωνισμός στη χώρα μας πρέπει να βασίζεται στη διατήρηση των υψηλών επιπέδων ποιότητας αλλά και στην ανάληψη ευθύνης από όλους προς την κοινωνία.

Η κοινωνική συνοχή, η ισόρροπη ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας και η ποιότητα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες δεν είναι υπόθεση μόνον ενός κρατικού φορέα ή των διεθνών οργανισμών. Είναι υπόθεση όλων των φορέων. Των κρατικών υπηρεσιών, των κοινωνικών εταίρων, των ενώσεων ναυτικών, των πλοιοκτητών, των φορέων εκπαίδευσης, των φορέων κατάρτισης, των επιχειρήσεων, των μη κυβερνητικών οργανώσεων.

Μα πάνω απ' όλα, είναι υπόθεση της εκάστοτε κυβέρνησης, η οποία πρέπει να διαθέτει ισχυρή βούληση, κοινωνική ευαισθησία και συνολικό όραμα για το νησιωτικό χώρο και την προοπτική του. ☉



| Συνέντευξη της **Μαριλένας Κοππά** | Ευρωβουλευτού ΠΑΣΟΚ
στον **Ηλία Μπίσια**

“Αυτή η κυβέρνηση έχει ευθύνες...”

Στην πρώτη της συνέντευξη σε ναυτιλιακό μέσο ενημέρωσης, η κ. Μαριλένα Κοππά, ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ μέλος της Επιτροπής Εξωτερικών Υποθέσεων και αναπληρωματικό μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τοποθετείται σε καίρια ζητήματα που απασχολούν τη ναυτιλία.

Διεθνολόγος, νομικός και επίκουρη καθηγήτρια του Παντείου Πανεπιστημίου, η κ. Κοππά είναι γνώστρια των θεμάτων των χαρτοφυλακίων της και έχει ασχοληθεί ενεργά τόσο σε ακαδημαϊκό όσο και σε ουσιαστικό-πρακτικό επίπεδο.

■ Αν και η αξιωματική αντιπολίτευση αναγνωρίζει τη σημαντικότητα της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για την Ελλάδα, εντούτοις τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν υπάρχει εκπροσώπηση από τους ευρωβουλευτές του κόμματος με κάποιο τακτικό μέλος στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Πώς σχολιάζετε αυτή τη μάλλον παράδοξη στάση;

Με βάση τον κανονισμό του Ε.Κ., το αναπληρωματικό μέλος μπορεί να δραστηριοποιηθεί στην

Επιτροπή όπως και ένα κανονικό. Δηλαδή συμμετέχει στη συζήτηση, καταθέτει τροπολογίες, αναλαμβάνει την εκπόνηση εκθέσεων και γνωμοδοτήσεων και συμμετέχει στην ψηφοφορία. Είναι ζήτημα καθαρά αριθμητικό, λόγω του ότι οι μικρές αντιπροσωπείες δεν μπορούν να έχουν τακτικά μέλη σε όλες τις επιτροπές, κατά συνέπεια δεν τίθεται θέμα έτσι όπως το εκφράζετε.

■ Ως διεθνολόγος πώς αντιδράτε στο θέμα του μποϊκοτάζ από την Τουρκία των πλοίων

με κυπριακή σημαία στα τουρκικά λιμάνια και στα Στενά του Βοσπόρου. Υπάρχει κάποια νέα και ουσιαστική πρωτοβουλία ως προς αυτό το ζήτημα από το Ε.Κ.;

Η Τουρκία δεν έχει εφαρμόσει το πρόσθετο πρωτόκολλο έναντι της Κύπρου και το γεγονός αυτό σημειώνεται σε όλα τα ψηφίσματα και τις εκθέσεις που αφορούν την Τουρκία. Το άνοιγμα των λιμένων και των αεροδρομίων της γείτονος χώρας σε κυπριακά πλοία και αεροσκάφη συνιστά συμβατική υποχρέωσή της έναντι της Ε.Ε. Το Ευ-



ρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μέχρι στιγμής, σε όλες τις εκθέσεις προόδου στέλνει καθαρό μήνυμα στην Άγκυρα, ότι μόνη ασφαλής οδός για την ενταξιακή πορεία της παραμένει η πλήρης ανταπόκριση και προσαρμογή στα ευρωπαϊκά κριτήρια και προαπαιτούμενα.

■ **Η ευρωπαϊκή ναυτιλία επιθυμεί μεγαλύτερη δραστηριότητα από τις κυβερνήσεις της Ευρώπης ως προς το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, γεγονός που θα έχει και ως αποτέλεσμα τη μείωση της ανεργίας στην Ευρώπη. Ως πανεπιστημιακός με άμεση επαφή με τη νέα γενιά, ποιες κινήσεις**

δία και Μεγάλη Βρετανία.

Για τη χώρα μας, το πρόβλημα είναι διαχρονικό, αλλά η κατάσταση επιδεινώθηκε τα τελευταία χρόνια. Χαρακτηριστικό είναι ότι για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) το υπουργείο προκήρυξε πέρυσι 1.300 θέσεις, από τις οποίες καλύφθηκαν μόνον οι 1.088, ενώ από τους νεοεισαχθέντες οι 203 είναι γυναίκες, 169 στις Ακαδημίες Πλοιάρχων και 34 στις Ακαδημίες Μηχανικών.

Οι ευθύνες για την αντιμετώπιση του μοιράζονται σε όλους τους συντελεστές της ναυτιλίας με κυριότερο, βέβαια, το κράτος, γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει συστηματική και σε βάθος χρόνου διαδικασία προσέλκυσης νέων στο ναυτικό

χρόνου υλικοτεχνικού εξοπλισμού και διδακτέας ύλης, τόσο στις ΑΕΝ όσο και στο ΚΕΣΕΝ. Τα σύγχρονα πλοία χτίζονται με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας και οι σχολές δεν μπορούν να παρακολουθήσουν την εξέλιξη αυτή στην κατάσταση που βρίσκονται σήμερα. Οι καθηγητές πρέπει να παρακολουθούν επιμορφωτικά σεμινάρια και να εξελίσσονται, για να μπορέσουν να περάσουν στους σπουδαστές τα σωστά μηνύματα και γνώσεις. Δεν είναι δυνατόν, πλοίαρχοι και μηχανικοί Ε.Ν., που επιτελούν το σοβαρότατο έργο του καθηγητή στις σχολές αυτές, να μην είναι σωστά καταρτισμένοι και ενήμεροι για όλες τις τεχνολογικές εξελίξεις των καιρών.



θα προτείνετε αλλά και θα αναπτύσσετε ως προς το θέμα αυτό;

Είναι γεγονός ότι, ενώ η ναυτιλία μας διανύει μια από τις καλύτερες εποχές παγκοσμίως, εντούτοις, βιώνει την έλλειψη ικανών και υψηλού μορφωτικού επιπέδου πληρωμάτων καθώς οι νέοι δε δείχνουν πρόθυμοι να ακολουθήσουν μια επαγγελματική σταδιοδρομία στη θάλασσα.

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται στις ευρωπαϊκές χώρες που έχουν ή είχαν παραδοσιακά μια μακροχρόνια σχέση με τη ναυτιλία και τη θάλασσα, όπως είναι οι Ελλάδα, Ισπανία, Νορβηγία, Σουη-

επάγγελμα και γιατί η δημόσια ναυτική εκπαίδευση συνέχισε να λειτουργεί στο πλαίσιο ενός ξεπερασμένου μοντέλου, που δεν εκσυγχρονίστηκε ώστε να μπορέσει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Υπάρχει έλλειψη ενημέρωσης σχετικά με το ναυτιλιακό κλάδο, και η Πολιτεία εδώ καλείται να συμβάλει σημαντικά και ουσιαστικά. Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης είναι θέμα άμεσης προτεραιότητας για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας, όπως αναγνωρίζουν όλοι οι παράγοντες που εμπλέκονται με τη ναυτιλία.

Είναι γεγονός, επίσης, ότι υπάρχει έλλειψη σύγ-

Στη χώρα μας, παρά τα βήματα που έγιναν με το νόμο 3450/06 «περί αναβάθμισης και αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης», απομένουν πολλά ακόμη να γίνουν προκειμένου το περιεχόμενο της ναυτικής εκπαίδευσης να ανταποκρίνεται στις σημερινές σύγχρονες συνθήκες.

■ **Πόσο αφορούν τα θέματα ναυτιλίας τους ευρωβουλευτές του Σοσιαλιστικού Κόμματος στο Ευρωκοινοβούλιο; Επίσης, πόσο ενήμεροι είστε για τα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία μας σήμερα και πόσο στενή είναι η επαφή των ναυ-**



τιλιακών ενώσεων και οργανώσεων ως προς την ενημέρωση των αιρετών της Ευρώπης;

Σαφώς αφορούν τη σοσιαλιστική ομάδα τα ζητήματα ναυτιλίας, αφού η Ε.Ε. αποτελεί ηγετική ναυτική δύναμη παγκοσμίως. Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και πάνω από 40% του εσωτερικού εμπορίου πραγματοποιείται διά θαλάσσης. Η νομοθεσία, τα μέτρα και οι έλεγχοι στα θέματα ναυτιλίας απασχολούν και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αφού υπάρχει η συναπόφαση με το Συμβούλιο. Η απαγόρευση και η σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, οι ποινικές κυρώσεις για τη θαλάσσια ρύπανση, η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι μερικά παραδείγματα στα οποία η σοσιαλιστική ομάδα έχει πρωτοστατήσει με θέσεις και συγκεκριμένες προτάσεις.

Η ενημέρωση που υπάρχει από τις ενώσεις του κλάδου είναι συστηματική, εφόσον υπάρχουν ζητήματα που τις αφορούν.

■ **Υπάρχουν αρκετές αλλά νεφελώδεις προτάσεις της Επιτροπής για την ίδρυση μιας κοινής ευρωπαϊκής ακτοφυλακής. Ποιες είναι οι συνέπειες και οι προεκτάσεις για την Ελλάδα, τα νησιά και το Λιμενικό Σώμα από μια τέτοια κίνηση;** Η ίδρυση μιας Κοινής Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής θα μπορούσε να βοηθήσει στην αντιμετώπιση των μεγάλων προβλημάτων του οργανωμένου εγκλήματος (λαθρεμπόριο, διακίνηση ναρκωτικών, trafficking) και της λαθρομετανάστευσης και να συμβάλει στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στην ασφάλεια των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε.

Πιστεύω ότι η υλοποίηση αυτής της ιδέας θα ωφελήσει την Ελλάδα, επειδή θα παίξει σημαντικό ρόλο



στην αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης, που εντοπίζεται κυρίως στη ΝΑ Ευρώπη και ιδίως τη νησιωτική Ελλάδα, αφού θα υπάρχει καλύτερη αστυνόμευση των εκτεταμένων παράκτιων περιοχών της χώρας μας και παράλληλα θα προστατεύεται το θαλάσσιο περιβάλλον. Όσον αφορά στο Λιμενικό Σώμα, η ίδρυση μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής θα συμβάλει στον εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής, της εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού και του θεσμικού του πλαισίου.

■ **Ποιες προοπτικές ανοίγονται για την ελληνική περιφέρεια και τη θέση της Ελλάδας στα Βαλκάνια με τη λειτουργία του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης; Ποιο ρόλο μπορεί και οφείλει να διαδραματίσει η Ελλάδα με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από αυτή την επένδυση;**

Αναμφίβολα, ενισχύεται η γεωπολιτική θέση της χώρας μας στην περιοχή, δεδομένου ότι σε συνάρτηση με άλλα ενεργειακά projects που αναμένεται να διέλθουν το έδαφός μας, η Ελλάδα μετατρέπεται σε ενεργειακή γέφυρα μεταφοράς των υδρογονανθρά-

κων της Κασπίας στις αγορές της Δύσης.

Εν πολλοίς, κατοχυρώνεται και η ασφάλεια της χώρας μας αφού μια πιθανή κρίση στην ευρύτερη περιοχή θα μετακυλίσει το κόστος προς τον τελικό προορισμό, δηλαδή τους Ευρωπαίους καταναλωτές. Στην υποβαθμισμένη Θράκη, μολονότι θα δημιουργηθούν αρκετές νέες θέσεις εργασίας, οι περισσότερες θα αφορούν το στάδιο κατασκευής. Εντούτοις, θα δημιουργηθούν έργα υποδομής, θα γίνουν επενδύσεις προκειμένου να υποστηριχτούν τα projects που διέρχονται το έδαφός της και συνακόλουθα θα διευρυνθούν οι αναπτυξιακές προοπτικές, π.χ. κατασκευαστικά έργα, διυλιστήρια κ.λπ. Οι επιπτώσεις στο οικοσύστημα θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη.

Επιπλέον, αν γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες προς τη σωστή κατεύθυνση, θα ενδυναμώσουμε την ενεργειακή μας ασφάλεια πολύ περισσότερο αν καταφέρουμε να εξασφαλίσουμε τις απαραίτητες ποσότητες για την εγχώρια αγορά. Αυτό με τη σειρά του, υπό προϋποθέσεις, θα μπορούσε να μειώσει τις τιμές πετρελαίου και φυσικού αερίου, οι οποίες πλήττουν τους ρυθμούς ανάπτυξης της

From superyachts... to supertankers...
A quality flag for the discerning owner or manager

- **Quality Flag**
Certified to the ISO 9001: 2000 Quality Standard and the Investor in People Standard.
- **Highly-rated Port State Control Performance**
The Isle of Man places great emphasis on Port State Control Performance. It is highly rated on all MOU White Lists.
- **No annual tonnage dues**
With no annual dues and low registry fees -The Isle of Man remains an extremely cost-effective register.
- **Offshore AAA - rated jurisdiction**
The Isle of Man has a highly -rated economy, fully supported by a pro-active and stable government.
- **Favourable tax regime**
The Isle of Man operates a zero rate company tax and fully supports its thriving shipping community. Incentives and grants are available for new business.
- **Customer Focused**
Its registry, survey and support staff provide out of hours cover 24/7 to serve a global industry. They remain focused on customers' needs and sensitive to the commercial realities of the industry.
- **Pragmatic approach**
Its dedicated survey team provide survey, audit and technical support to the fleet. They are on hand for advice and support 24/7 with a pragmatic and practical approach to regulation.
- **Centre of Excellence**
The Isle of Man is more than a Ship Registry. It is home to a thriving shipping industry with the support industries required to register and manage ships and commercial yachts. This centre of excellence provides a proven package for existing and potential clients.

Interested? To find out more, please contact:
Isle of Man Ship Registry, Peregrine House, Peel Road, Douglas, Isle of Man, IM1 5EH, BRITISH ISLES
Tel: +44 (0)1624 688500 Fax: +44 (0)1624 688501 www.iomshipregistry.com
or call to see us at Posidonia, stand number 735



Compact, rugged and reliable Carmanah's solar-powered LED marine lanterns are the world's most advanced solution for marine navigation and channel/hazard marking applications.

With quick installation and proven performance in any climate, our marine navigation and marking lanterns are meeting the world's navigation needs.

Our lights offer:

- Visibility up to 4 nautical miles and over 250 different flash codes
- Completely integrated, self-contained and waterproof
- Meets IALA specifications for chromaticity of color output

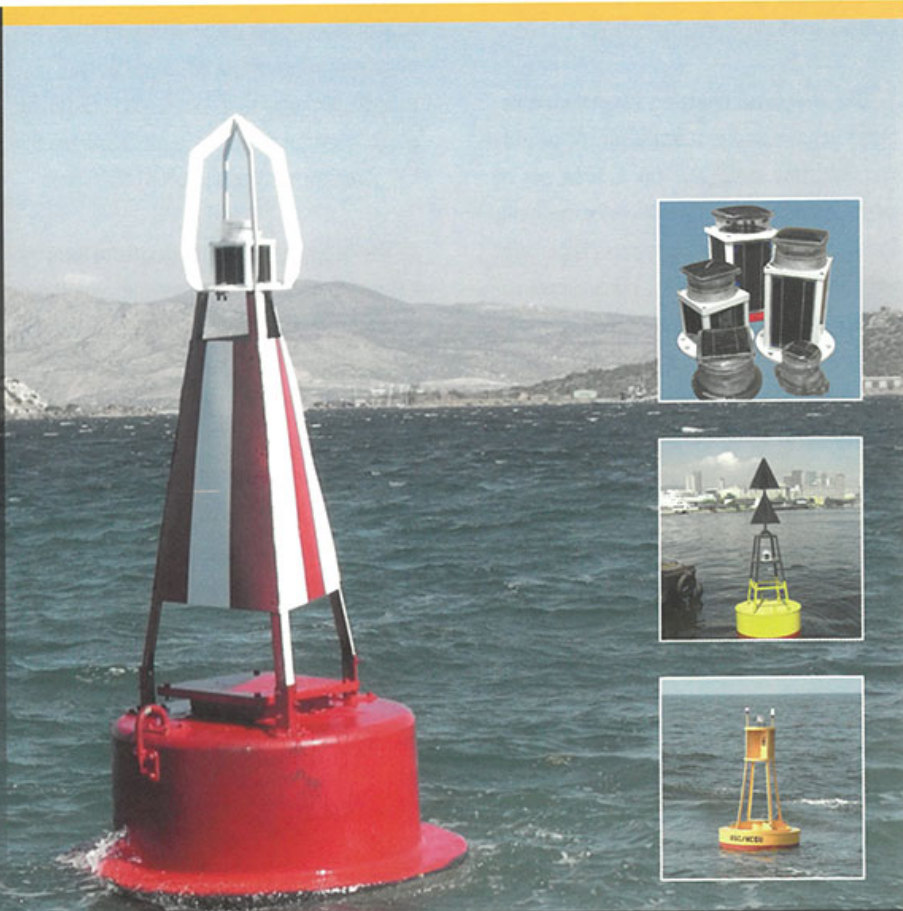
"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™



ελληνικής υπαίθρου και επιβαρύνουν το ήδη υψηλό κόστος διαβίωσης των ελληνικών νοικοκυριών, ενώ λειτουργούν και αποτρεπτικά για τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιφέρειας.

Σε ό,τι αφορά την ελληνική ναυτιλία, η κυβέρνηση όφειλε και οφείλει στη διάρκεια των διαπραγματεύσεων να αξιοποιήσει στο έπακρο το αδιαμφισβήτητο σοβαρό συγκριτικό πλεονέκτημα που διατηρεί η ναυτιλία μας, ώστε τουλάχιστον να διασφαλίσει ότι τα ελληνικά τάνκερ θα έχουν προτιμσιακό καθεστώς για τη μεταφορά του πετρελαίου από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ στο αντίστοιχο του Μπουργκάς. Πολύ περισσότερο, δε, από τη στιγμή που οι Ρώσοι δεν έχουν τον απαιτούμενο στόλο για το σχετικό εγχείρημα.

■ Πώς στέκονται σήμερα τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα απέναντι στο θέμα της υφαλοκρηπίδας που απασχολεί την Ελλάδα και τη φέρει αντιμέτωπη με το τουρκικό *casus belli*; Στο ίδιο πλαίσιο, πώς στάθηκαν οι ευρωπαίοι Ευρωβουλευτές απέναντι στο ελληνικό *veto* απέναντι στη FYROM κατά τη σύνοδο κορυφής των μελών του ΝΑΤΟ στο Βουκουρέστι;

Από την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα έως σήμερα, η πάγια τακτική των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων απέναντι στις ελληνοτουρκικές διαφορές γενικότερα, και κατά συνέπεια και στο ειδικότερο θέμα της υφαλοκρηπίδας, είναι ότι αποτελούν ένα διμερές πρόβλημα, το οποίο θα πρέπει να διευθετηθεί ανάμεσα στα δύο κράτη, είτε μέσω διμερών διαβουλεύσεων είτε με προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης. Τάσσονται υπέρ της επίλυσης, χωρίς όμως να στηρίζουν τη μία ή την άλλη τοποθέτηση. Σχετικά με το θέμα του ονόματος της ΠΓΔΜ,

πραγματοποιήθηκε στο Ε.Κ. συζήτηση της έκθεσης MEIJER για την ενταξιακή πορεία της ΠΓΔΜ. Κατά τη διάρκεια της εξέτασης της έκθεσης, οι Έλληνες ευρωβουλευτές ήρθαν αντιμέτωποι με το θέμα του ονόματος. Το κλίμα στην αντίστοιχη επιτροπή ήταν τελείως αρνητικό. Στόχος όλων των πολιτικών ομάδων ήταν να υπάρχει στο κείμενο αναφορά στην Ενδιάμεση Συμφωνία του 1995, έτσι ώστε να υπενθυμίζεται στην Ελλάδα ότι δεν μπορεί να εμποδίσει την ένταξη της ΠΓΔΜ στους διεθνείς οργανισμούς. Η έκθεση, που περιλαμβάνει την προηγούμενη αναφορά, στο επίπεδο επιτροπής, καταψηφίστηκε από τους Έλληνες ευρωβουλευτές. Στη συνέχεια ξεκίνησε ένας πολύ δύσκολος αγώνας για να αλλάξει το κλίμα, αυτήν τη στιγμή έχουν προταθεί συμβιβαστικές τροπολογίες που εκφράζουν τις ελληνικές θέσεις και ελπίζουμε να υιοθετηθούν στην Ολομέλεια του Ε.Κ., έτσι ώστε να υπερψηφίσουμε την έκθεση.

■ Η κυβέρνηση της Ν.Δ. προχωρεί στο θέμα της ιδιωτικοποίησης της Ο.Α., μια κίνηση που είχε επιχειρήσει και το ΠΑΣΟΚ. Ως πολιτικός που έχετε ασχοληθεί εκτενώς με το θέμα αυτό, πώς αντιδράτε στην (αναγκαία;) ιδιωτικοποίηση του εθνικού αερομεταφορέα;

Το ζήτημα ιδιωτικοποίησης ή όχι δε βάζει το ζήτημα στη σωστή του βάση, αφού το ζητούμενο είναι να εγγυηθούμε ένα βιώσιμο αερομεταφορέα σε ένα νέο περιβάλλον παγκόσμιου ανταγωνισμού. Το ΠΑΣΟΚ προχώρησε σε συγκεκριμένα μέτρα για την εξυγίανση της Ολυμπιακής. «Κλειδί» στην τακτική της κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ ήταν η δημιουργία μιας νέας εταιρείας, που θα ήταν απελευθερωμένη από τα ελλείμματα της παλαιάς. Επίσης, το ΠΑΣΟΚ έκανε ουσιαστικά βήματα για την ανα-

γνώριση και, τελικά, σταδιακή εξόφληση οφειλών προς την εταιρεία, όπως τα χρέη των κομμάτων, η υποκοστολόγηση της μεταφοράς Τύπου, η μεταφορά στελεχών της δημόσιας διοίκησης κ.ο.κ. Το ζήτημα της Ολυμπιακής είναι πρωτίστως πολιτικό. Από τη μία πλευρά, έχουμε μια αγορά αερομεταφορών στην Ελλάδα που απαιτεί, ό,τι και να λέει η νεοφιλελεύθερη δεξιά, κρατικό παρεμβατισμό. Καμία άλλη χώρα της Ευρώπης, πλην ίσως της Κροατίας, δεν έχει ένα τόσο εκτεταμένο ηθιωτικό σύμπλεγμα, οροσειρές, 28 αεροδρόμια, και ατμομηχανή της οικονομίας τον τουρισμό. Εμείς δεν είμαστε ούτε Ελβετία ούτε Βέλγιο για να μπορούμε να εγγυηθούμε την ισόρροπη ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας χωρίς έναν εθνικό αερομεταφορέα. Η γνώμη μου είναι ότι με αυτά τα δεδομένα χρειάζεται σίγουρα ένας ιδιωτικός επενδυτής, αλλά όχι ένας κολοσσός, που θα δρα ανεξάρτητα, αλλά μια εταιρεία με την οποία το κράτος θα μπορεί να έχει μια ισόρροπη συνεργασία, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και της οργανικής ανάπτυξης της εταιρείας.

Αυτή η κυβέρνηση έχει ευθύνες, επειδή αναγνώρισε τη σημερινή Ολυμπιακή ως κληρονόμο της παλαιάς, δυναμιτίζοντας το βασικό διαπραγματευτικό μας χαρτί έναντι της Επιτροπής. Έχει ευθύνες, γιατί δεν προσπάθησε να προσάψει εθνικά συμφέροντα, αλλά να κλείσει «το θέμα», γιατί δε συγκρούεται με την Επιτροπή. Τη χρησιμοποιεί ως άλλοθι. Αυτή η κυβέρνηση έχει ευθύνες, διότι η κύρια πολιτική της είναι η λογική του αυτόματου πιλότου, χωρίς όραμα, στόχους και αίσθημα ευθύνης. ●

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





ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του **Βαΐτση Αποστολάτου**,
Βουλευτή Α' Πειραιώς και Νήσων, γραμματέα Κοινοβουλευτικής Ομάδας ΛΑΟΣ

“Δεν παραχωρείς
τις εισόδους της
χώρας
σε ξένα
συμφέροντα,
και μάλιστα
πολυπρόσωπα,
πολυεθνικά”

Τον συναντήσαμε στο Κοινοβούλιο παραμονή Πρωτομαγιάς, σε μια Αθήνα άδεια, ράθυμη από την ανοιξιάτικη ζέστη. Ο βουλευτής Α' Πειραιώς και Νήσων του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού (ΛΑΟΣ) και γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας κ. Βαΐτσης Αποστολάτος είναι γέννημα-θρέμμα Πειραιώτης. Το βιογραφικό του σημείωμα μακροσκελές, με πληθώρα ενασχολήσεων. Σε προέχουσα θέση βέβαια η ιατρική του ιδιότητα: Ιατρός χειρουργός, μαιευτήρας-γυναικολόγος, ανδρολόγος, εξειδικευμένος στην ανθρωπινή αναπαραγωγή, γυναικολογική ενδοκρινολογία και ανδρολογία.

Ίσως το ευρύ κοινό να μη γνωρίζει ότι ο κ. Αποστολάτος υπήρξε εκδότης, ιδρυτής και αρχισυντάκτης των περιοδικών «Παιδί και Νέοι Γονείς», «HI-LIFE» και «Cosmopolitan» ενώ εργάστηκε παράλληλα ως αρθρογράφος, συγγραφέας ραδιοφωνικός παραγωγός και ειδικός επιστήμων συνεργάτης - παρουσιαστής στους περισσότερους τηλεοπτικούς σταθμούς.

Με τον κ. Αποστολάτο συζητήσαμε και ανταλλάξαμε απόψεις και προβληματισμούς για τη βιωσιμότητα του πρώτου λιμανιού της χώρας, για τη μετοίκηση των ναυτιλιακών εταιρειών, για το ρόλο που παίζει στην καθημερινότητα του πολίτη η Τοπική Αυτοδιοίκηση, αλλά και για την ιδιωτικοποίηση της Ο.Α. και των μεγάλων λιμένων της χώρας.

■ Η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια» για μια ακόμα φορά δε θα γίνει στον Πειραιά. Ποια είναι η άποψή σας ως Πειραιώτης; Μόνον όταν η έδρα των «Ποσειδωνίων» είναι στον Πειραιά μπορεί να ονομάζεται διεθνής ναυτιλιακή έκθεση. Τα «Ποσειδώνια» έχουν θεό και είναι ο Ποσειδώνας, ο θεός των υδάτων, της θάλασσας, και θυμώνει σαν εμάς τους Πειραιώτες. Άγρια!

Ο Πειραιάς που όπως γνωρίζετε σημαίνει πέρασμα, ήταν ένα νησί που χωρίς αυτό η Αθήνα δε θα υπήρχε. Αλλά και τα «Ποσειδώνια» χωρίς τον Πειραιά δε θα μπορούσαν να έχουν το κλέος που τους αρμόζει γιατί είναι μια εγγενώς πειραιϊκή υπόθεση.

Και όσο θα υπάρχει αυτή η εκκρεμότητα της προσωρινής μετακόμισής τους - και πιστεύω ότι είναι προσωρινή - η κατάσταση θα είναι προβληματική για την ίδια τη λειτουργικότητα του θεσμού και για ό,τι αυτός σηματοδοτεί.

■ Εκτός από τη μετοίκηση των «Ποσειδωνίων» τα τελευταία χρόνια πολλές ναυτιλιακές εταιρείες εγκατέλειψαν τον Πειραιά και μετακινήθηκαν στα βόρεια ή στα νότια προάστια, στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Πώς κρίνετε αυτή τη μετακίνηση;

Θα πρέπει εκτός από τις διαπιστώσεις να κάνουμε όλοι μαζί τον κόπο να καθίσουμε σε στρογγυλές τράπεζες και να αναλύσουμε προκειμένου να βρού-

με λύσεις, τους λόγους οι οποίοι οδήγησαν στις μετακομίσεις αυτού του μεγάλου κεφαλαίου που είναι ο εφοπλιστικός κόσμος-πόρος.

Με μια σύντομη δική μου ματιά θεωρώ ότι οι αιτίες είναι απλώς συγκυριακές με βασική τη μετακόμιση των ιδίων των εφοπλιστικών οικογενειών στα βόρεια και νότια προάστια (στα τελευταία δεν ευδοκίμησαν ιδιαίτερα).

Με τη χάραξη της Λεωφόρου Κηφισίας και την ανοικοδόμηση νέων κτιριακών συγκροτημάτων, κάποιοι έπρεπε να ρισκάρουν και να αποφασίσουν να εγκατασταθούν στο νέο City, το «Μανχάταν» των βορείων προαστίων. Μερικοί από αυτούς ήταν και τα εφοπλιστικά γραφεία. Αυτή όμως η μετοίκηση δε σημαίνει ότι δεν μπορεί να αλλάξει, αν πιστεύουμε μάλιστα στο βασικό μότο της παροδικότητας «πάντα ρει».

■ Για ποιους λόγους;

Σας εξηγώ. Ενώ υπάρχουν οι θιασώτες της ηλεκτρονικής επικοινωνίας που με ένα κουμπί τα τακτοποιούν όλα, αυτό υπολείπεται του φυσικού χώρου που είναι ο Πειραιάς. Αυτό αν θέλετε το υποστηρίζω με καθαρά τοπικιστικά, ευαισθητοποιημένα κριτήρια. Ο Πειραιάς, από το χώρο του λιμανιού μέχρι και τις προεκτάσεις του, είναι το φυσικό, τέλειο σκηνικό σε έναν κόσμο «εικόνας» που κυριαρχεί παγκοσμίως σήμερα. Και μάλιστα, ο σημερινός σχεδιασμός με την όλη ανάπλαση αυτής της περιοχής παρέχει τη δυνατότητα και προσφέρει ιδιαίτερες αξιόλογες επενδύσεις για νέα ξεκινήματα παραδοσιακών και νέων εφοπλιστικών καθώς και παραναυτιλιακών εταιρειών.

■ Στον Πειραιά υπάρχει μια «οκνηρία» των πολιτικών, των παραδοσιακών βουλευτών, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ως προς τη βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών αυτής της πόλης.

Κοιτάξτε, εγώ είμαι νέος βουλευτής, αλλά είμαι γέννημα-θρέμμα Πειραιώτης.

■ Το παρατηρείτε όμως αυτό;

Ναι. Και ως Πειραιώτης που επιμένω να μένω εδώ και επειδή δε μασάω τα λόγια μου, θα σας πω τα εξής. Εκτός από πασιδωλο είναι και πανθομολογούμενο ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση έχει αποτύχει οικτρά. Οι τελευταίες παρατήσεις των δημοτικών συμβούλων, οι τραγικές δημοτικές συνεδριάσεις, οι στρατιές των απλήρωτων δημοτικών υπαλλήλων και ένας ωχαδελφισμός ανθρώπων που δεν πονούν την πόλη, το ίδιο το λιμάνι, που είναι η καρδιά και η ψυχή της μαζί. Δε χρειάζεται να σας υπενθυμίσω πως οι περισσότεροι πρόσφατοι αιρετοί της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της πόλης μας δεν ήταν Πειραιώτες ή δε διέμεναν στην πόλη αυτή.

■ Κύριε Αποστολάτο, στη Νομαρχία Πειραιά υπάρχουν δύο ιστορικές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού: Η μια της Ύδρας και η άλλη του Ασπροπύργου. Ως βουλευτής του ΛΑΟΣ, τις έχετε επισκεφθεί;

Όχι.

■ Να σας συμπληρώσω ότι πολλοί σπουδαστές μας έχουν παραπονεί για το γεγονός της αδιαφορίας των πολιτικών ως προς τα προβλήματά τους, τις ανησυχίες τους.

Χαίρομαι που μου το θυμίζετε αυτό και οφείλω να ζητήσω συγγνώμη εκ μέρους όλων των συναδελφών μου που έχουμε παραλείψει να επισκεφθούμε αυτές τις σχολές της ελληνικής ναυτοσύνης. Και σας δηλώνω υπεύθυνα και επίσημα από τη θέση μου ως γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΛΑΟΣ και ως υπεύθυνου βουλευτή σε ό,τι



αφορά την Α' Πειραιά και Νήσων, πως παρά το βεβαρημένο πρόγραμμά μου θα επισκεφθώ και τις δύο Ακαδημίες τις επόμενες ημέρες.

■ Τι θα θέλατε να συζητήσετε με τους σπουδαστές;

Πρώτα απ' όλα θα ήθελα να τους ακούσω. Να μου εκθέσουν τα προβλήματά τους. Δεν είναι τυχαία η λήθη αυτών των δύο ιστορικών Ακαδημιών. Συμβαδίζει με τη γενικότερη decadence αν θέλετε της ελληνικής οικογενειακής ναυτιλιακής παράδοσης των τελευταίων τριάντα χρόνων. Θεωρώ ότι υπάρχει μια σταθερή, αποκλίνουσα φορά.

Και αναφέρομαι παράλληλα και στη μοίρα του NAT και των ασφαλισμένων. Στέκομαι στην ψυχολογική κατάσταση όλων αυτών των καπεταναίων, μηχανικών, ναυτών, λοστρόμων, που είναι συγγενείς, φίλοι, συμμαθητές και συνοδοιπόροι μου. Έχουν λίγο γείρει τη στάση του σώματος ως προς την παλαιότερη αίγλη που έφερε το επάγγελμα. Θυμάμαι όταν επιστρέφανε παλαιά από τα ταξίδια τους, γινότανε πανηγύρι. Έφερναν τη γνώση ενός κόσμου που ήταν μαγικός, μακρινός, άγνωστος. Σας μίλησα προηγούμενος για ένα στρογγυλό τραπέζι. Να το γιατί. Αυτό το πρόβλημα, πέραν του ρομαντισμού, πρέπει να το αντιμετωπίσουμε πρακτικά. Πρέπει να βρούμε τις αιτίες, αλλιώς δε θα μπορέσουμε ποτέ να βρούμε λύσεις, συγκλίσεις ή ισορροπίες, όχι προς την επιστροφή του παλαιού μεγαλείου του ναυτικού επαγγέλματος, αλλά τουλάχιστον ως προς τη διατήρηση μιας αναγκαίας ιστορικής, γεωπολιτικής οικονομικο-κοινωνικής κατάστασης που είναι η ελληνική ναυτοσύνη, ο ελληνικός ναυτιλιακός κόσμος. Ας μην ξεχνάμε ότι ο υπό ελληνική σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και την έβδομη σε παγκόσμιο.

■ Ας αναφερθούμε τώρα στις αερομεταφορές. Στην εκλογική περιφέρεια όπου εκλέγεστε υπάρχει το αεροδρόμιο των Κυθήρων, το οποίο εκμεταλλεύεται η Ολυμπιακή Αεροπορία στο πλαίσιο των περιφε-

ρειακών επιδοτήσεων της Ε.Ε. Σας απασχολεί το θέμα της ιδιωτικοποίησής της;

Μα ρωτάτε έναν πολιτικό που ήταν μάλιστα ο υπεύθυνος εισηγητής και κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού στο θέμα τόσο της Ολυμπιακής και των αεροδρομίων όσο και του πιο ουσιαστικού για μας τους Πειραιώτες προβλήματος που είναι τα λιμάνια όλης της χώρας. Εκτός από τις ερωτήσεις που μπορώ να σας προσκομίσω και τις αγορεύσεις μου στο Κοινοβούλιο, είναι συγκεκριμένος και σαφής ο αγώνας που έχω δώσει. Όπως καταλαβαίνω, γι' αυτόν τον αγώνα δεν έχετε λάβει γνώση λόγω της γραμμής που υπάρχει στο σύστημα, στην καθημερινή καθοδηγούμενη ειδησεογραφία. Σας ενημερώνω, λοιπόν, ότι από τις πρώτες ημέρες της ανάληψης των καθηκόντων μου έχω μιλήσει για το θέμα το οποίο με ρωτάτε όπως και για τους ναύλους των άγονων γραμμών, τις βλάβες των πλοίων και γενικότερα τα θέματα που απασχολούν την περιφέρειά μου.

■ Μπορείτε να μας κάνετε ένα σύντομο σχόλιο ως προς το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων της Ο.Α. και των λιμένων;

Ο πρόεδρος του ΛΑΟΣ, Γιώργος Καρατζαφέρης, στο όνομα του οποίου δίνω και σήμερα αυτές τις απαντήσεις, είπε

χαρακτηριστικά τη φράση: «Δε δίνεις ποτέ το κλειδί της εξωπορτας του σπιτιού σου σε έναν ξένο». Αυτό σημαίνει ότι δεν παραχωρείς τέτοιου είδους εθνικά δικαιώματα -που έχει ο κάθε Έλληνας πολίτης-, τις εισόδους της χώρας μας σε ξένα συμφέροντα και μάλιστα πολυπρόσωπα, πολυεθνικά. Αυτά δεν τα λέω για ψηφοθηρία αλλά επί της ουσίας. Άρα, είναι σαφής και συγκεκριμένη η θέση και η στάση του κόμματος το οποίο εκπροσωπώ.

■ Τι θα λέγατε σε κάποιον εφοπλιστή, ο οποίος πιθανώς να ήθελε να αγοράσει την Ο.Α.; Ότι σύμφωνα με τις Βρυξέλλες και εφόσον αλλάξει το λογότυπο (όνομα) θα ρισκάρει πολλά.

Μετά το πρόσφατο παράδειγμα του Μπερλουσκόνι, ο οποίος έθεσε μία και μόνη πρόταση, σε όποια εμπόδια αντιμετωπίσει, για τον ιταλικό αερομεταφορέα: Το κράτος στηρίζει την ALITALIA. Θα το πετύχει ή όχι; Φαίνεται αδύνατον. Θα το δούμε όμως. Σημασία έχει ότι δίδεται μια παράταση. Ξέρετε, ως και «ιατρο-φιλόσοφος» και πολύ πρακτικότερα ως χειρουργός, έχει σημασία σε μια lethal κατάσταση να δώσεις παράταση ζωής. Και εγώ ως γιατρός αυτό εννοώ. Σε κάποιες μοιραίες καταστάσεις, που μπορεί να επιτευχθεί το θαύμα. Με ποιον τρόπο; Δεν μπορώ να σας πω τώρα, αλλά ξέρω ότι όλα γίνονται αρκεί να υπάρχει θέληση, αποφασιστικότητα και η σχετική γνώση η οποία είναι απόρροια ειδικών, εμπνευσμένων ανθρώπων, ελληνικών ψυχών και στην προκειμένη περίπτωση Πειραιωτών. Και δεν αναφέρομαι στους Πειραιώτες για φολκλορικούς λόγους αλλά στους νέους ανθρώπους, με τις κατάλληλες σπουδές και με ένα βιογραφικό που να δικαιώνει απόλυτα το έργο το οποίο θα αναλάβουν.

■ Σε αυτή τη lethal κατάσταση, όπως την αποκαλέσατε, τι θα είχατε να πείτε σε κάποιον εργαζόμενο ή επιχειρηματία ενός μικρού αερομεταφορέα ή λιμένα που ανταγωνίζεται άνισα το δημόσιο τομέα;

Ποτέ μα ποτέ δεν έχω δηλώσει κρατικιστής. Είμαι υπέρ της ελεύθερης οικονομίας χωρίς αυτό να αντιφάσκει με την κομματική θέση που ήδη προανέφερα. Μιλάμε δηλαδή στην περίπτωση των λιμένων για στρατηγικά θέματα, τόσο εθνικά όσο και οικονομικά. Σχετικά με την ελεύθερη οικονομία και πρωτοβουλία, της οποίας είμαι υπέρμαχος (στην προσωπική πορεία μου υπήρξε πάντα ελεύθερος επαγγελματίας), οφείλουμε να ομολογήσουμε όλοι ότι ζει τις χειρότερες της στιγμές.

■ Εάν σας καλούσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας να συνομιλήσετε επικοδομητικά για τα θέματα του Πειραιά για θέματα ναυτιλίας, τι θα είχατε να του προτείνετε;

Να είστε σίγουροι πολλά και σπουδαία πράγματα για τον Πειραιά και την Ελλάδα. Πριν από όλα, όμως, θα σας πω ότι μέχρι αυτή τη στιγμή που μιλάμε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δε με έχει καλέσει ποτέ και για τίποτα. Οι προσκλήσεις που

έχω πάρει μου φτάνουν με φαξ, κάτι που το θεωρώ απαράδεκτο, διότι πιστεύω πως η τυπολογία είναι μητέρα της ελευθερίας, ειδικά σε θεσμούς. Και αναφέρομαι σε προσκλήσεις του τύπου να παρευρεθώ στην τελετή ανάληψης των νέων καθηκόντων του αρχηγού Λ.Σ...

Αν δεν υπάρχει λοιπόν αυτή η σύμπτωση από την κεφαλή με τους πολιτικούς παράγοντες, τους βουλευτές του Πειραιά των νήσων, τι θέλετε να γίνει;

■ Σας απασχολεί που τα τελευταία χρόνια αρκετοί από τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας εκλέγονται από περιφέρειες που το νερό το βλέπουν με το καλάλι...

Βεβαίως και με απασχολεί. Όπως σας ανέφερα και προηγουμένως, ο Πειραιάς αποτελεί το απόλυτο τέλειο σκηνικό για να γίνει το City της Μεσογείου. Είναι δυνατόν, λοιπόν, να διοικείται από ανθρώπους οι οποίοι δεν έχουν καν τη μυρωδιά της θάλασσας; Αυτό δε σημαίνει ότι θα αδιαφορήσουμε για κάποιον ο οποίος εκ του έργου του θα αναγνωριζόταν ως επιτυχημένος. Όπως για παράδειγμα κάποιος από το Κιλκίς που πιθανώς να είχε αποφοιτήσει από τη Σχολή Εμποροπλοιοάρχων του Ασπροπύργου. Εκεί εκ των πραγμάτων θα αναγνώριζε τις αξίες του. Αλλά εδώ μιλάμε για τοποθετήσεις και διευθετήσεις κάποιων σκοπιμοτήτων και μόνον, διότι αυτό φαίνεται και τίποτα άλλο.

■ Θα θέλατε να δώσετε μian αισιόδοξη νότα σε αυτή τη νέα γενιά που σπουδάζει ναυτιλιακά στις Ακαδημίες και στα πανεπιστήμια του Πειραιά, του Ιονίου και του Αιγαίου;

Κυρίως να βρουν οι ίδιοι και να διαλέξουν αλλά και να φτιάξουν τα δικά τους πρότυπα. Αν έχουν την αγαθή τύχη ή τη φώτιση αυτά τα πρότυπα να χαρακτηρίζονται και από ελληνική εντοπιότητα. Να είναι σίγουροι ότι, ούτως ή άλλως, το κάθε αύριο είναι καλύτερο από το χθες. Και αν δε βρουν τελικά, τότε ας φροντίσουν να γίνουν οι ίδιοι πρότυπα. Δόξα τω Θεώ, σε αυτόν τον τόπο και σε αυτόν τον δήμο, που είναι σύμβολο και χλιδοτραγουδιασμένος ανά την υφήλιο, η ομορφιά, η ανθρωπιά, η συμπόνια, η συμπαράσταση, το μεγαλείο, η αγάπη, ο έρωτας, η χαρά της ζωής είναι πάντα παρόντα παρά τα χαλεπά σημάδια των καιρών. Αλλά όλα αλλάζουν και αυτό θα περάσει και θα 'ρθουν καλύτερα παιδιά του Πειραιά. ☉

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

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

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

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

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

Please quote ref: NAFCHRMAY08.

The University for business and the professions

**The South of England
Protection and
Indemnity Association
(Bermuda) Limited**

Hamilton, Bermuda

For further information regarding this
alternative P&I club please contact:

The South of England Services GmbH

ExecuJet Aviation Centre
Bimenzältenstrasse 75, CH-8058
Zurich Airport, Switzerland

Tel +41 (0) 433 88 34 88

Fax +41 (0) 433 88 34 89

Email ships@soem-pandi.com

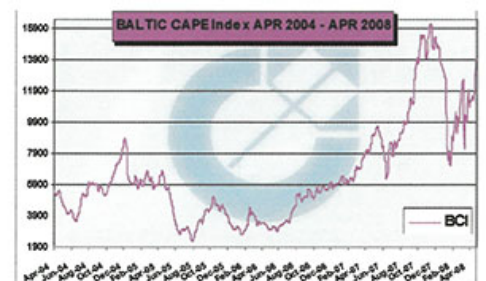
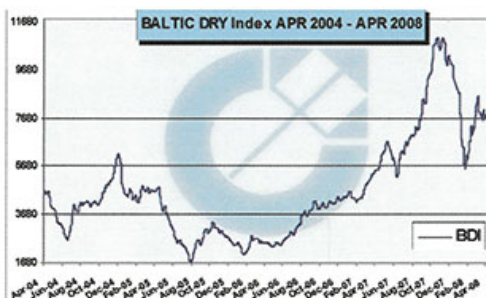
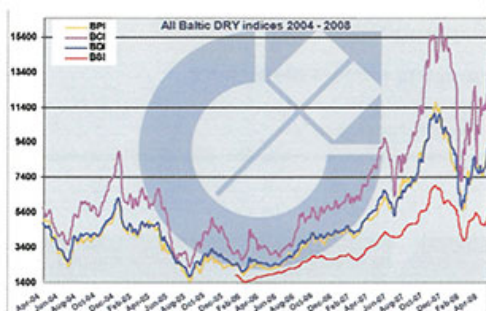
Website www.sepia-pandi.com



Ναυλαγορά Ξηρού φορτίου & Δεξαμενόπλοιων

Του Γιώργου Μπιτσάκη

N. Cotzias Shipping Group (Sales and Purchase dept.)



A. Αγορά ξηρού φορτίου

Οι καλές μέρες της ναυτιλίας επέστρεψαν; Με πρωταγωνιστές τα Capesize, η αγορά των ναύλων ξηρού φορτίου κατέγραψε σημαντική άνοδο και το μήνα Απρίλιο.

◆ BDI

Ο Baltic Dry Index συνέχισε την ανοδική του πορεία, έχοντας ανακάμψει από τις αρχές του Φεβρουαρίου.

Έτσι, ο BDI από τα επίπεδα των 7.890 (01/04/08) μονάδων δείκτη, αναρριχήθηκε στα επίπεδα των 9.356 μ.δ. (30/04/08) ενισχυμένος κατά 1.466 μονάδες δείκτη. Συνολικά το μήνα Απρίλιο ο BDI κατέγραψε συνολικά κέρδη περίπου +18,6% σε σχέση με το μήνα Μάρτιο.

◆ BCI - Αγορά Capesize

Παρόμοια η εικόνα ανάκαμψης και στην αγορά των Capesize - από τους βασικούς «διαμορφωτές» των επιμέρους τάσεων στην αγορά του ξηρού φορτίου. Πιο συγκεκριμένα, ο BCI από τα επίπεδα των 11.511 μ.δ. (01/04/08) μονάδων δείκτη αναρριχήθηκε στις 14.173 μ.δ. (30/04/08). Ο BCI κατέγραψε συνολικά άνοδο 2.662 μ.δ. με κέρδη περίπου +23% το μήνα Απρίλιο. Το αυξημένο ενδιαφέρον για χρονοναυλώσεις τόσο στον Ατλαντικό όσο και στον Ειρηνικό διαμόρφωσε σημαντική άνοδο στους ναύλους των Capesize το μήνα Απρίλιο.

Απρίλιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Capesize τον Απρίλιο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 191.500/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 94.900/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 139.100/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 137.000/την ημέρα.

◆ BPI - Αγορά Panamax

Την ίδια εικόνα, ελαφρώς διαφοροποιημένη, παρουσίασε η αγορά των Panamax τον Απρίλιο. Έτσι, ο BPI με ανοδικές τάσεις από τις 7.767 μονάδες δείκτη (01/04/08) βρέθηκε στις 9.287 μ.δ. (25/4/08) για να διορθώσει ελαφρά και να κλείσει στις 8.972 μονάδες δείκτη (30/4/08), καταγράφοντας κέρδη πάνω από +15% για το μήνα Απρίλιο. Ήρεμη γενικότερα η αγορά των Panamax, με αναθέρμανση του ενδιαφέροντος κυρίως στον Ατλαντικό μετά την ανακοίνωση ότι οι απεργίες στην Αργεντινή αναστάλησαν και οι οποίες είχαν επηρεάσει σημαντικά την αγορά ιδιαίτερα στα ταξίδια προορισμού Άπω Ανατολή. Παρ' όλα αυτά, έντονη δραστηριότητα παρουσιάζεται τις τελευταίες εβδομάδες στον Ειρηνικό λόγω αυξημένης ζήτησης από διάφορους ναυλωτές, κυρίως στις ρότες του Βόρειου Ειρηνικού κυκλικά μέσω Αυστραλίας και στις μεταφορές άνθρακα από την Ινδονησία στην Κίνα.

Απρίλιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Panamax τον Απρίλιο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 83.200/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 73.540/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 60.200/την ημέρα.

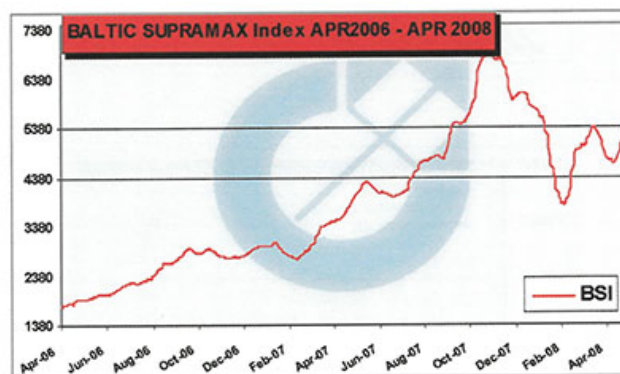
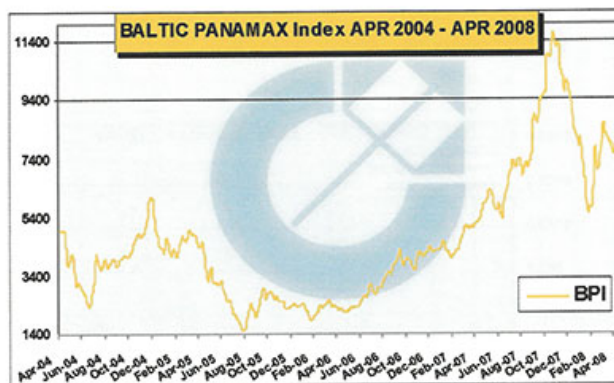
Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 48.740/την ημέρα.

◆ Αγορά Handies / Supramax - BSI

Ανάκαμψη και για τα Handies, με την αγορά τους μετά από σημαντική άνοδο να αναζητά σημεία στηρίξης στην περιοχή των 5.500 μ.δ. Έτσι ο BSI από τις 4.792 μονάδες δείκτη (01/04/08) βρέθηκε στις 5.444 μονάδες δείκτη (30/04/08), σημειώνοντας άνοδο 652 μ.δ. και κέρδη +13,6% για τον τελευταίο μήνα.

Απρίλιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Handies τον Απρίλιο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:



Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 65.060/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 82.560/την ημέρα.

Μαύρη Θάλασσα → Άπω Ανατολή: στα \$ 62.860/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 39.480/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 43.760/την ημέρα.

◆ Αγορά των Bankers 2nd Hand

Σταθεροποιητικές - ανοδικές τάσεις παρουσιάζει η αγορά των Bulkers 2nd Hand το μήνα Απρίλιο σε σχέση με το Μάρτιο. Στο ίδιο μήκος και οι τιμές, οι οποίες διαφοροποιούνται ελαφρώς ανοδικά. Ανοδικές οι τάσεις κυρίως στα Capesize ανεξαρτήτως ηλικίας.

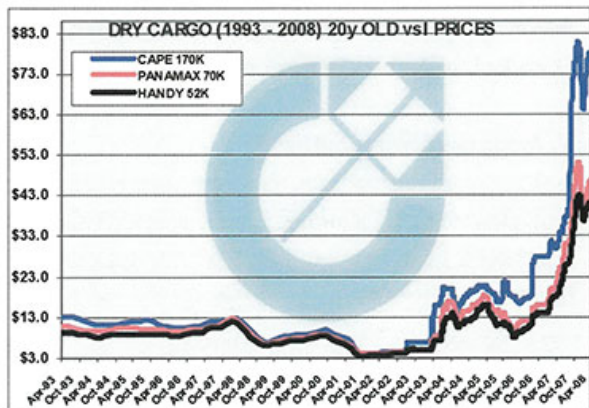
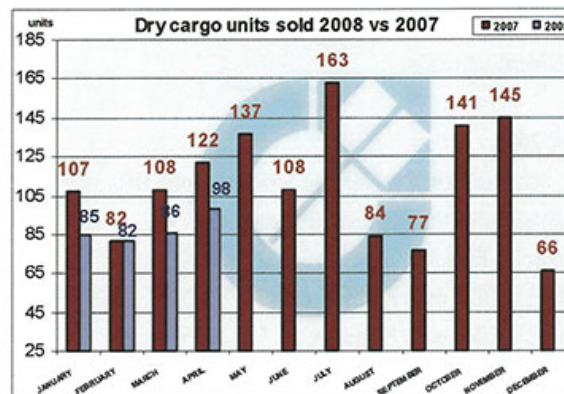
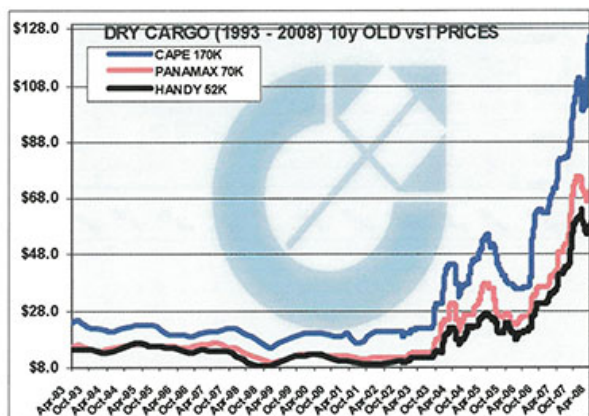
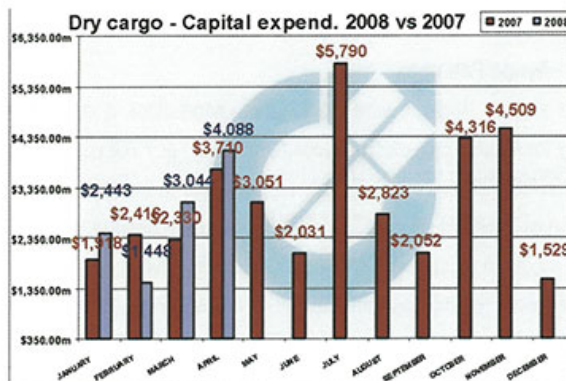
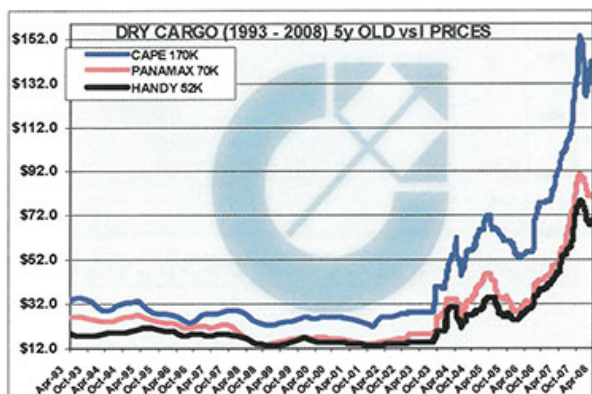
5Y BULKERS PRICE COMPARISON

10Y BULKERS PRICE COMPARISON

20Y BULKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE
				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08
5y CAPE	\$146,0	\$146,0	\$142,0	-3%	\$23,0	\$109,0	\$126,0	16%	\$12,5	\$76,0	\$76,0	0%
5y PMX	\$89,0	\$89,0	\$81,0	-9%	\$14,0	\$75,0	\$72,5	-3%	\$10,0	\$46,0	\$47,0	2%
5y HANDY	\$18,0	\$76,5	\$71,0	-7%	\$14,2	\$62,0	\$59,5	-4%	\$9,0	\$41,0	\$40,0	-2%

Οι αγοραπωλησίες και τα έξοδα κεφαλαίου αντίστοιχα:



♦ Αγορά των Bulkers New Buildings

Αμετάβλητη παρουσιάζεται η αγορά των Bulkers New Buildings το μήνα Απρίλιο, τόσο όσον αφορά τις παραγγελίες όσο και τις τιμές.

NB BALKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE
				FROM 4/1/08
NB CAPE	\$43,0	\$97,0	\$96,0	-1%
NB PMX	\$27,0	\$53,0	\$54,5	3%
NB HANDY	\$24,0	\$45,0	\$47,0	4%



“Entrust your Business on Experience”

Specializing in:

New Buildings
24 Hour Emergency Response Services
Marine Designs/Conversions
Field Surveys
Plans & Manuals
Project Consultations
Safety & Quality Management
Research & Development



Visit our site www.csassociates.gr

6, Skouze Str.
185 36 Piraeus, Greece
Tel. +30 210 4293363-4
Fax. +30 210 4293365
E-mail: csassoc@otenet.gr



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

Όσον αφορά το βιβλίο παραγγελιών για τον κλάδο των Bankers, αυτό διαμορφώνεται ως εξής:

BANKERS ORDER BOOK APR 2008							
	2008 (Delivered)	2008	2009	2010	2011	2012	Total on Order
VLOC		8	16	28	39	21	112
Capesize	10	35	131	276	103	17	562
Small Cape	1	10	51	102	90	22	275
Panamax	23	68	96	153	90	27	434
Supramax	32	155	281	307	192	42	977
Handysize	16	111	215	199	137	39	701
Total	82	387	790	1.065	651	168	3.061

◆ Οικονομία - Εμπορεύματα

Με την οικονομία των ΗΠΑ σε ύφεση, εντείνεται ο προβληματισμός για το βαθμό επιβράδυνσης των αναδυόμενων αγορών, και κυρίως της Κίνας, του μεγαλύτερου καταναλωτή των περισσότερων βιομηχανικών πρώτων υλών, που θα μπορούσε να επηρεάσει τη ζήτηση και τις τιμές.

Προκαλεί, ωστόσο, έκπληξη η πρόσφατη εκτίναξη των τιμών των εμπορευμάτων παρά τη στασιμότητα της αμερικανικής οικονομίας και παρά τις προβλέψεις για επιβράδυνση της ανάπτυξης παγκοσμίως. Μέρος του προβλήματος είναι οι «εκτιμήσεις» στο επίπεδο της προσφοράς. Το γεγονός, όμως, ότι έχουν εκτιναχθεί οι τιμές σε πολύ μεγάλη γκάμα εμπορευμάτων υποδηλώνει κοινά αίτια.

Ο ανοδικός κύκλος των εμπορευμάτων, ένας από τους ισχυρότερους, άρχισε το Νοέμβριο του 2001 και έχει οδηγήσει αρκετούς αναλυτές να παραλληλίζουν το κλίμα που διαμορφώθηκε με αυτό των «dotcom» στα τέλη του 1990. Κάποιοι άλλοι εκτιμούν πως ο μακροπρόθεσμος κύκλος ανόδου των εμπορευμάτων δεν έχει ολοκληρωθεί.

Η bull market των εμπορευμάτων ήταν απόρροια της ανόδου της ζήτησης από την πλευρά κυρίως των αναδυόμενων αγορών και της αδυναμίας προσαρμογής της προσφοράς λόγω των χαμηλών επενδύσεων στον εξορυκτικό κλάδο τις προηγούμενες δεκαετίες με συνέπεια την έλλειψη εξοπλισμού και εξειδικευμένης τεχνογνωσίας. Στα παραπάνω προστέθηκαν οι καθυστερήσεις στην ένταξη νέων παραγωγικών μονάδων, το αυξανόμενο κόστος, η παλαιότητα των υποδομών και βέβαια η υποχώρηση του δολαρίου.

Μια άλλη εκτίμηση σχετίζεται με το ότι η Fed, μειώνοντας τα πραγματικά επιτόκια, ενθάρρυνε την κερδοσκοπία στα εμπορεύματα καθιστώντας φθηνότερη τη διατήρηση αποθεμάτων και συνδυασμένα εξωθώντας το δολάριο σε υποχώρηση, διευκόλυνε την άνοδο της τιμής εμπορευμάτων που αποτιμώνται σε δολάρια. Τα χαμηλά επιτόκια εξωθούν προς τα πάνω τις τιμές των

εμπορευμάτων, προσφέροντας στους παραγωγούς ισχυρά κίνητρα για να μη διαθέσουν την παραγωγή τους, όποια κι αν είναι αυτή. Όμως τα αποθέματα πολλών εμπορευμάτων, και κυρίως των σιτηρών, βρίσκονται σε ασυνήθιστα χαμηλά επίπεδα.

Παράλληλα, οι κερδοσκόποι έχουν ισχυρότερα κίνητρα για να στραφούν στα εμπορεύματα. Τα τελευταία χρόνια σημειώθηκε ραγδαία αύξηση των επενδυτικών κεφαλαίων που κατευθύνονται στις αγορές εμπορευμάτων. Σημαντική παράμετρο αποτελεί το γεγονός ότι, αν και άμεσα στα εμπορεύματα έχουν επενδυθεί κεφάλαια 400 δις. δολ., στις προθεσμιακές αγορές το συνολικό ύψος των κεφαλαίων που τοποθετούνται στη συγκεκριμένη κατηγορία επενδύσεων ξεπερνά πλέον τα 8 τρις. δολάρια.

Η Κίνα, πάντως, έχει επιδοθεί παγκοσμίως σε αυξανόμενες αγορές μετοχών και άλλων στοιχείων του ενεργητικού διαφόρων μεταλλευτικών επιχειρήσεων έτσι ώστε να εξασφαλίσει την προσφορά πρώτων υλών και να αντισταθμίσει τους κινδύνους που προέρχονται από ενδεχόμενες υψηλές τιμές. Παράλληλα, συνεχίζεται σταθερά η σταδιακή υποκατάσταση των εισαγωγών σε σιδηρομετάλλευμα από την Αυστραλία με εισαγωγές από την Ινδία και τη Βραζιλία.

Η αυξημένη ζήτηση και οι ανοδικές τιμές των σιτηρών και άλλων αγροτικών προϊόντων, που καλύπτουν περίπου το 50% των αναγκών του παγκόσμιου πληθυσμού σε διατροφή, έχουν πυροδοτήσει τις μεγαλύτερες αλλαγές των τελευταίων 30 ετών στις αγορές τροφίμων, εξέλιξη η οποία αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια. Ενώ τα παγκόσμια αποθέματα ρυζιού κινούνται στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων 30 ετών, ορισμένες κυβερνήσεις περιορίζουν τις εξαγωγές ώστε να διατηρήσουν την εγχώρια προσφορά, ασκώντας ακόμη μεγαλύτερες πιέσεις στις τιμές.

Ένας άλλος παράγοντας που πιέζει ανοδικά τις τιμές των αγροτικών προϊόντων είναι η αυξανόμενη ζήτηση σε αυτά που προορίζονται για την παραγωγή βιοκαυσίμων. Πρόκειται για το καλαμπόκι και τη ζάχαρη, που χρησιμοποιούνται ως πρώτη ύλη για την παραγωγή αιθανόλης στις ΗΠΑ και στη Βραζιλία, αντίστοιχα, και τη σόγια για την παραγωγή βιοντιζελ κυρίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και η Παγκόσμια Τράπεζα ζήτησαν να υπάρξει συντονισμένη παρέμβαση σε διεθνές επίπεδο για την αντιμετώπιση τόσο της άμεσης έλλειψης τροφίμων στον αναπτυσσόμενο κόσμο όσο και της διασφάλισης μακροπρόθεσμη της απαραίτητης επάρκειας τροφίμων. Η κρίση στα αγροτικά προϊόντα βρίσκεται στην αρχή της. Ας ελπίσουμε ότι ο κόσμος δε θα κινδυνεύει περισσότερο από το ρύζι, τη σόγια, το καλαμπόκι ή από το σιτάρι σε αναλογία με την πρόσφατη κρίση των subprime markets. ☉

 **LAVINIA corp.**

30 years...

Operators of the world's largest Ice Classed reefer fleet. The world's leaders in High Seas frozen cargo transshipments and bunkering operations.

Our dedication and commitment to quality, our team strength, ashore and onboard, is what makes the difference.

Also coming soon under our operation
7 Panamax Bulk Carriers - 75,200 DWT
4 Post Panamax Bulk Carriers - 92,500 DWT
3 Handy Bulk Carriers - 34,000 DWT
Delivery 2009-2011



M/V Frio Hellenic 500,000cbft



M/V Frio Atlantic 270,000cbft



M/V Kapteinis Kulinics 453,000 cbft

...On time



LASKARIDIS SHIPPING Co. Ltd.

Head Office
Xenias 5 & Ch. Trikoupi
Athens 14 562
Greece

Tel: +30-210-6284200
Fax: +30-210-8089710/11/12
Email: athens@laskaridis.gr

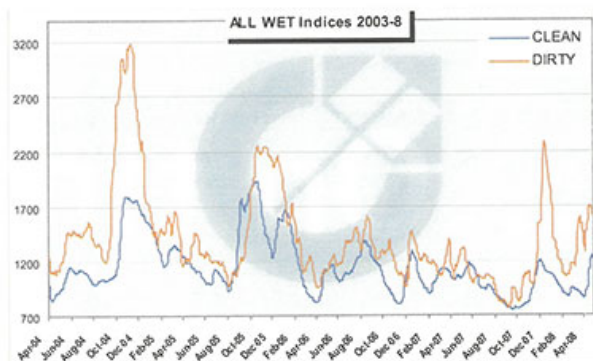
Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
Tel: +49 40 38 60 54 0
Email: reefers@frigoship.de
Web: www.frigoship.de

Offices: London, Las Palmas, Shanghai, Vigo, Pusan, Madrid, Seattle, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands

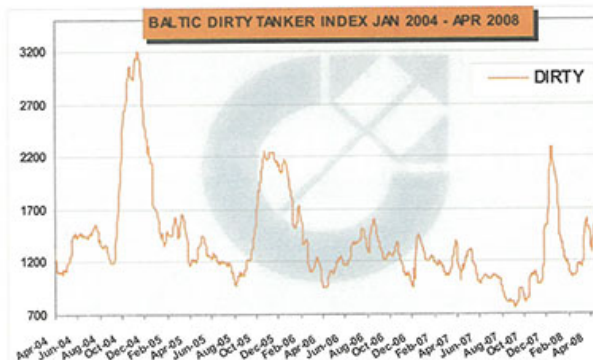


Β. Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων

Συνολικά βελτιωμένη παρουσιάζεται η εικόνα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων το μήνα Απρίλιο παρά τις έντονες διακυμάνσεις που παρατηρήθηκαν κυρίως στην αγορά του αργού. Ομαλή και εντυπωσιακά ανοδική η αγορά των προϊόντων.



Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



Ο Απρίλιος έκλεισε τελικά με κέρδη +11,4%. Ο δείκτης BDTI από τις 1.482 μ.δ. (1/4/08) βρέθηκε στις 1.280 μ.δ. (8/4/08) για να ανακάμψει στη συνέχεια σταθερά μέχρι τις 1.693 μ.δ. (22/4/08) και να διορθώσει ελαφρά στην περιοχή των

1.600 μ.δ. (29/4/08) συνεχίζοντας ανοδικά.

Τον Απρίλιο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού, ειδικά στις κατηγορίες των VLCC αλλά και των Suezmax, μεγεθών που προδιαγράφουν τη συνολική εικόνα και εξέλιξη στην αγορά, παρουσίασαν μεικτή εικόνα στο σύνολό τους, σε όλες τις διαδρομές.

World Scale Average Rates			
Crude			
Route	Route Description	Mar 2008	Apr 2008
TD1	280.000 mt ME Gulf to US Gulf	89	91
TD2	260.000 mt ME Gulf to Singapore	121	131
TD3	250.000 mt ME Gulf to Japan	122	128
TD4	260.000 mt W Africa to US Gulf	123	140
TD5	130.000 mt W Africa to USAC	158	193
TD6	135.000 mt Black Sea / Med	188	236
TD7	80.000 mt North Sea to Cont	154	222
TD8	80.000 mt Kuwait - Singapore	153	179
TD9	70.000 mt Caribs to US Gulf	234	228
TD11	80.000 mt Cross Med	217	274
TD12	55.000 mt ARA to US Gulf	180	227

VLCC

Ο Απρίλιος ξεκίνησε με υποτονική ζήτηση στην αγορά των VLCC's και προφορά τονάζ στον Αραβικό Κόλπο. Ακολούθησαν σταθεροποιητικές τάσεις και η εικόνα που παρουσιάζει η αγορά των VLCC's σε Αραβικό Κόλπο τις τελευταίες εβδομάδες είναι θετική, με νέα φορτία να εισέρχονται σταθερά όχι μόνο στα διπλού τοιχώματος αλλά και στα μονού τοιχώματος VLCC's. Θετική η εικόνα τους και στην πλευρά του Ατλαντικού με τα φορτία της Δυτ. Αφρικής να διαπραγματεύονται στα W/S 150 και W/S 130 στα ταξίδια προορισμού Κόλπο Αμερικής και Άπω Ανατολή με αποδόσεις 108.000 και 86.000 δολάρια την ημέρα αντίστοιχα. Υψηλά ναυλώνονται και τα φορτία από Β. Ευρώπη - Μεσόγειο σε επίπεδα του W/S 150 με αποδόσεις 128.000 και 118.000 δολ. την ημέρα αντίστοιχα, ενώ η παραδοσιακή γραμμή Καραϊβική - Σιγκαπούρη διαπραγματεύεται στα 6,5 εκατ. δολ. κατ' αποκοπή.



THE FINEST INSURANCE SOLUTIONS FROM THE LEADING GREEK MARINE INSURER

It took AIGAION INSURANCE COMPANY just eleven years of operation to become the leading Greek company specializing in the Marine Insurance Sector, with over 2.000 vessels and yachts of all types on our client list today.

Our tailor-made insurance policies fully adapted to the needs of modern Shipping, our efficient and prompt documentation turnaround, our speed of settlement on claims and our utmost professionalism have firmly established AIGAION as one of the most dynamic and progressive insurance companies in Greece.

This ensures we provide the most up-to-date and dependable insurance solutions in the market!

HULL & MACHINERY • P&I • FD&D • CREW • CARGO
CARRIER'S & FORWARDER'S LIABILITY
LEGAL PROFESSIONAL LIABILITY FOR MARITIME PROFESSIONS
MARINAS' & PORTS LIABILITY
SHIP-REPAIRER'S LIABILITY

www.aigaion.gr

AIGAION
INSURANCE COMPANY S.A.

100, VOULIAGMENIS AVENUE, 166 74 GLYFADA, ATHENS, GREECE, TEL.: +30 210 9119830, FAX: +30 210 9641340, E-MAIL: marine@aigaion.gr

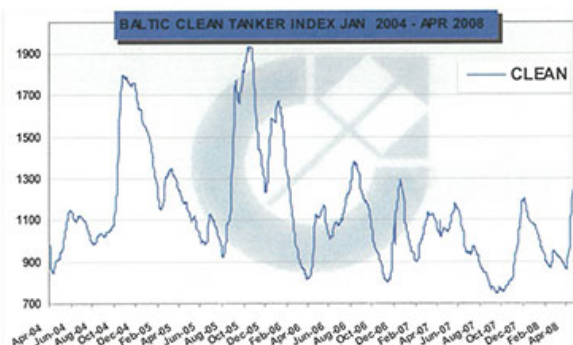
Suezmax

Μεικτές τάσεις αλλά με έντονες διακυμάνσεις παρουσίασε και η αγορά των Suezmax αυτό το μήνα. Η έλλειψη φορτίων στις αρχές του μήνα στη Δυτ. Αφρική είχε ως αποτέλεσμα την έντονη πτώση των ναύλων. Παρόμοια και η εικόνα στη Μαύρη Θάλασσα / Μεσόγειο. Από τα μέσα της δεύτερης εβδομάδας και οι δύο αγορές ανέκαμψαν σημαντικά. Το τελευταίο δεκαήμερο, ωστόσο, περιορισμένη προσφορά τονάζ στη Δυτ. Αφρική που ενίσχυσε την επιφυλακτικότητα των ναυλωτών για κλεισίματα, αλλά και η αβεβαιότητα από τις απεργίες στα γαλλικά λιμάνια, είχαν αποτέλεσμα την υποχώρηση εκ νέου των ναύλων και στις δύο αγορές.

Aframax

Ο τομέας των Aframax παρουσίασε μεικτές τάσεις. Και εδώ οι διακυμάνσεις υπήρξαν έντονες. Σε Μεσόγειο / Μαύρη Θάλασσα την ευφορία της 2ης & 3ης εβδομάδας διαδέχτηκε η έντονη πτώση κυρίως λόγω της έλλειψης φορτίων. Παρόμοιες τάσεις επικράτησαν τόσο στις αγορές της Β. Ευρώπης για τα κυκλικά φορτία όσο και στην αγορά της Καραϊβικής, με χαμηλότερη ωστόσο μεταβλητότητα.

Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)



Σημαντική άνοδο, περίπου +38,6%, κατέγραψε ο δείκτης BCTI τον τελευταίο μήνα και από την περιοχή των 900 μ.δ., συγκεκριμένα 864 μ.δ. (08/04/08), εκτοξεύτηκε στις 1.237 μ.δ. (25/04/08) για να διορθώσει ελαφρά στις 1.210 μ.δ. (30/04/08).

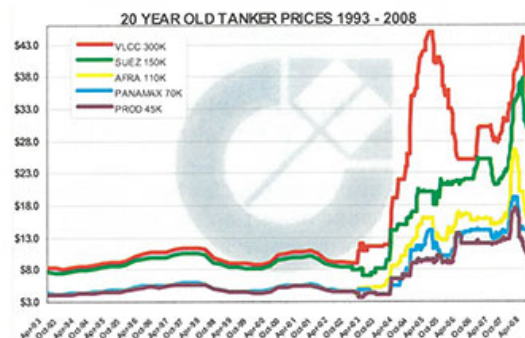
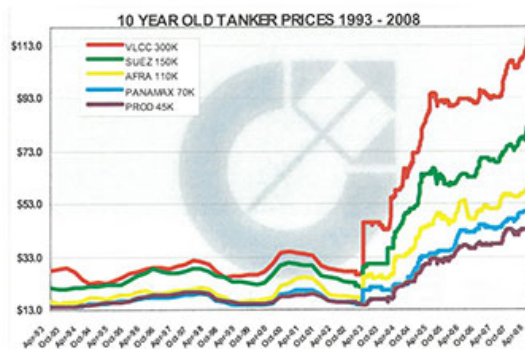
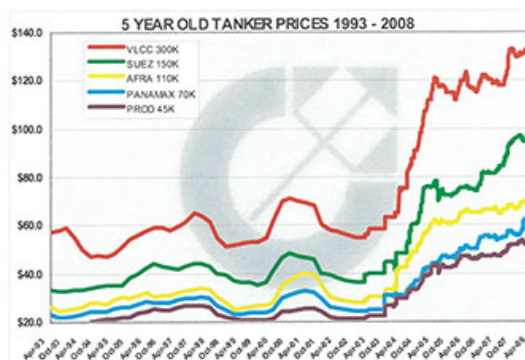
Τα επίπεδα των ναύλων διαμορφώθηκαν σε υψηλά επίπεδα, πάνω από W/S 270, δυτικά του Σουέζ ενώ στις ρότες ανατολικά του Σουέζ παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με τον προηγούμενο μήνα ελαφρώς διαφοροποιημένα.

Για τον Απρίλιο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BCTI σε World Scale έχουν ως εξής:

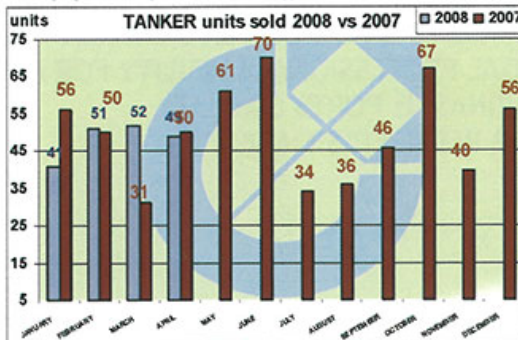
World Scale Average Rates			
Products			
Route	Route Description	Mar 2008	Apr 2008
TC1	75.000 mt Middle East Gulf - Japan	144	140
TC2 37	37.000 mt Continent to USAC	226	284
TC3 38	38.000 mt Caribbean - USAC	190	235
TC4	30.000 mt Singapore to Japan	199	178
TC5	55.000 mt Middle East to Japan	179	163

Αγορά των Tanker 2nd Hand

Χωρίς κάποια ιδιαίτερη μεταβολή η αγορά των Tanker 2nd Hand το μήνα Απρίλιο, με την τάση στις τιμές να δείχνει σταθεροποίηση. Ελαφρά διαφοροποιήθηκαν μόνο το VLCC σε σχέση με το Μάρτιο.

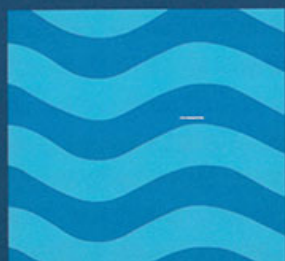


Οι αγοραπωλησίες αντίστοιχα:





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

5Y TANKERS PRICE COMPARISON					10Y TANKERS PRICE COMPARISON				20Y TANKERS PRICE COMPARISON			
TYPE	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE FROM 4/1/08	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE FROM 4/1/08	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$30,0	\$130,8	\$138,0	6%	\$28,5	\$109,0	\$126,0	9%	\$8,6	\$40,0	\$35,9	-10%
SUEZMAX	\$43,0	\$95,0	\$95,5	1%	\$22,2	\$75,0	\$72,5	5%	\$7,9	\$35,0	\$30,0	-14%
AFRAMAX	\$27,0	\$69,0	\$71,0	3%	\$16,3	\$56,3	\$58,5	4%	\$4,3	\$24,0	\$16,0	-33%
PANAMAX	\$24,0	\$58,0	\$61,7	6%	\$14,4	\$49,1	\$49,7	1%	\$4,4	\$18,0	\$14,0	-22%
MR PROD	\$0,0	\$53,0	\$50,0	-6%	\$14,8	\$42,7	\$43,0	1%	\$4,3	\$16,5	\$10,2	-38%

Αγορά των Tanker New Buildings

Με περιορισμένη δραστηριότητα για νέες παραγγελίες παρουσιάζεται η αγορά των Tanker New Buildings το μήνα Απρίλιο. Χωρίς ιδιαίτερη μεταβολή οι τιμές, οι οποίες κινούνται στα επίπεδα του Μαρτίου.

NB TANKERS PRICE COMPARISON				
TYPE	01/01/93	04/01/08	30/04/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$98,0	\$141,0	\$150,5	7%
SUEZMAX	\$60,5	\$88,0	\$92,0	5%
AFRAMAX	\$44,0	\$71,0	\$75,7	7%
PANAMAX	\$37,0	\$62,5	\$64,5	3%
MR PROD	\$30,0	\$51,3	\$51,8	1%

Όσον αφορά το βιβλίο παραγγελιών για τον κλάδο των Tanker, αυτό διαμορφώνεται ως εξής:

TANKER ORDER BOOK APR 2008							
	2008 (Delivered)	2008	2009	2010	2011	2012	Total on Order
VLCC/ULCC	12	36	62	58	49	9	214
Suezmax	4	20	60	47	18	5	150
Aframax	17	59	109	91	37	1	297
Panamax	10	39	46	30	27		142
MR Product	35	126	203	144	74	10	557
Handy Product	10	34	36	65	24		159
Small Product	90	458	254	93	20	5	830
Chemical	24	101	110	54	20	7	292
Total	202	873	880	582	269	37	2.641

Οικονομία - Πετρέλαιο

Σημαντικά προβλήματα στην παραγωγή κρύβονται πίσω από την άνοδο του μαύρου χρυσού. Συνήθως, η εκτίναξη της τιμής του πετρελαίου επιφέρει μείωση στην κατανάλωση και δημιουργεί «πλεόνασμα» στην παραγωγή. Ωστόσο, η εκτίναξη της τιμής δεν έχει οδηγήσει σε συρρίκνωση της ζήτησης ούτε σε αύξηση της παραγωγής, και το αποτέλεσμα είναι να εκτινάσσονται περαιτέρω οι τιμές. Ένας λόγος που δεν αυξάνεται σημαντικά η παροχή πετρελαίου είναι πως οι εκτός ΟΠΕΚ χώρες παραγωγοί, όπως η Ρωσία, το Μεξικό και η Νορβηγία, επιδεικνύουν αδράνεια. Για λόγους όπως το αυξημένο κόστος της άντλησης, η πα-

λαιότητα των υποδομών και η έλλειψη επενδύσεων στον εξορυκτικό κλάδο τις προηγούμενες δεκαετίες με συνέπεια την έλλειψη εξοπλισμού και εξειδικευμένης τεχνογνωσίας, οι καθυστερήσεις στην ένταξη νέων παραγωγικών μονάδων δημιούργησαν αδυναμία προσαρμογής της προσφοράς στην αυξανόμενη ζήτηση. Έχουν καθηλωθεί περίπου στα 50 εκατ. βαρέλια την ημέρα, που αντιστοιχεί στο 60% της παγκόσμιας προσφοράς, με μικρές προοπτικές αύξησης. Η γεωπολιτική εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εκτίναξη των τιμών του πετρελαίου. Οι χώρες εκτός ΟΠΕΚ ήσαν εκείνες που αύξησαν την παραγωγή τις τελευταίες τρεις δεκαετίες μετά την ανακάλυψη νέων πετρελαιοπηγών στην Αλάσκα, τη Βόρεια Θάλασσα και την Κασπία. Ωστόσο, δεν μπορούμε να θεωρούμε δεδομένη την αύξηση της παραγωγής στις χώρες αυτές. Την ίδια στιγμή διευρύνεται συνεχώς η κατανάλωση πετρελαίου, που προβλέπεται να αυξηθεί φέτος κατά 1,2 εκατ. βαρέλια την ημέρα στα 87,2 εκατ. την ημέρα. Σύμφωνα με τη Διεθνή Υπηρεσία Ενέργειας, η αύξηση της ζήτησης προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από την Κίνα, την Ινδία και τη Μέση Ανατολή.

Στις ΗΠΑ και σε μεγάλο μέρος του βιομηχανικού κόσμου, οι υψηλές τιμές των καυσίμων έχουν οδηγήσει σε μείωση της κατανάλωσης βενζίνης, που όμως αναμένεται να εξουδετερωθεί από την αύξηση της ζήτησης στις αναπτυσσόμενες χώρες. Σε ορισμένες περιοχές εξαντλούνται τα αποθέματα. Η παραγωγή της Νορβηγίας έχει υποχωρήσει κατά 25% μετά την κορύφωσή της το 2001, ενώ της Βρετανίας έχει πέσει κατά 43% σε οκτώ χρόνια.

Σε άλλες περιοχές, άλλωστε, η αύξηση της φορολογίας και του κόστους της έκδοσης άδειας, η έλλειψη εργατικού δυναμικού, αλλά και η πολιτική αστάθεια καθιστούν ιδιαίτερα δυσχερή την αύξηση της παραγωγής.

Η Ρωσία, επίσης, εμπνέει ανησυχία στους αναλυτές, μολονότι δεν έχει εξαντλήσει τις πηγές της, όπως ένα τμήμα της ανατολικής Σιβηρίας, και έχει συνεισφέρει σημαντικά στην αύξηση της προσφοράς ενέργειας την τελευταία δεκαετία. Η απουσία ωστόσο σύγχρονων υποδομών στην πετρελαϊκή της βιομηχανία, η έλλειψη τεχνολογίας ίσως και τεχνογνωσίας στην εξόρυξη με ανταγωνιστικό κόστος κάνει δύσκολη και οικονομικά «ασύμφορη» την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων αυτών. Όλα αυτά σε συνδυασμό με την επιφυλακτικότητα της Δύσης έναντι ενός διαφαινόμενου ιδιότυπου ενεργειακού / γεωπολιτικού ανταγωνισμού ενδέχεται να οδηγήσουν σε πάγωμα των επενδύσεων, ακόμη και σε άτυπο εμπάργκο στην τεχνολογία εξόρυξης πετρελαίου, και να επιβραδύνουν την αύξηση της παραγωγής για χρόνια. Την ίδια στιγμή, ο ΟΠΕΚ,



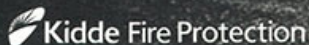
YOUR PARTNER IN AUTOMATION

MAS SA offers cutting edge technology systems and integrated solutions for main engine and gensets automation & control, maneuvering systems and sophisticated alarm & monitoring systems.

We boast a unique experience in handling and execution of local and international marine projects and provide lifetime quality service.

We know Better

BAK advertising



MAS SA

29 Malakassi Str. Keratsini 187 57 Pireaus Greece
Tel.: +30 210 4001657, Fax: +30 210 4001652
Email: info@mas.gr, www.mas.gr



που αντιπροσωπεύει το 40% των παγκόσμιων εξαγωγών πετρελαίου και ελέγχει περισσότερο από το 75% των παγκόσμιων αποθεμάτων, μάλλον θα δυσκολευθεί να αυξήσει την παραγωγή του.

Η μεγαλύτερη εξαγωγός πετρελαίου στον κόσμο, η Σαουδική Αραβία, αναμένεται να αυξήσει την παραγωγή της στα 12,5 εκατ. βαρέλια την ημέρα, αλλά προσφάτως ανακοίνωσε ότι δεν θα υπερβεί αυτό το επίπεδο.

Οι 13 χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ σκοπεύουν να δαπανήσουν 150 δισ. δολάρια για να αυξήσουν την παραγωγή τους κατά πέντε εκατ. βαρέλια την ημέρα μέχρι το 2012. Θα πρέπει, όμως, ο ΟΠΕΚ να αντλεί 60 εκατ. βαρέλια την ημέρα μέχρι το 2030 για να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη αύξηση της ζήτησης. Αναλυτές του κλάδου εκτιμούν πως είναι αδύνατον να επιτύχει το στόχο αυτόν χωρίς το Ιράν και το Ιράκ. Σημειωτέον ότι σήμερα αντλεί 36 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Σε ό,τι αφορά τα βιοκαύσιμα, η Διεθνής Υπηρεσία Ενέργειας εκτιμά πως οι υπάρχουσες επενδύσεις δεν επαρκούν για να αναπληρώσουν τη συρρικνούμενη παραγωγή πετρελαίου και θα χρειασθούν περί τα 5,4 τρις. δολάρια μέχρι το 2030 για να αυξηθεί η παραγωγή. Διαφορετικά είναι πιθανή μια κρίση ιλιγγιώδους εκτίναξης των τιμών πριν από το 2015.

Είναι η υποχώρηση του δολαρίου που εξωθεί προς τα πάνω τις τιμές του πετρελαίου ή οι τιμές του πετρελαίου πιέζουν το δολάριο;

Η Fed θέλει να σταματήσει τις μειώσεις επιτοκίων, αλλά δεν της είναι τόσο εύκολο. Τα πραγματικά επιτόκια βρίσκονται πλέον σε αρνητικά επίπεδα. Μολονότι συνεχίζεται η κρίση στην αγορά στέγης, η οικονομία χωλαίνει, αλλά δε συρρικνώνεται. Σύμφωνα με τις αρχικές εκτιμήσεις, το ΑΕΠ αυξήθηκε με ετήσιο ρυθμό 0,6% το πρώτο τρίμηνο του έτους, όσο και το προηγούμενο τρίμηνο και περισσότερο από τις προβλέψεις. Πολλοί εκφράζουν φόβους πως τα χαμηλά επιτόκια θα επιτείνουν τα προβλήματα της Αμερικής. Οι μειώσεις των επιτοκίων μειώνουν το κόστος του δανεισμού, αλλά εξωθούν στα ύψη τις τιμές των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να εκτινάσσεται ο πληθωρισμός και να πλήττεται η αγοραστική δύναμη των Αμερικανών. Η αποδυνάμωση του δολαρίου σε συνδυασμό με τη στιβαρή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας οχύρωσε την αμερικανική οικονομία και της έδωσε νέα κατεύθυνση. Οι αυξημένες εξαγωγές εξουδετέρωσαν την υποχώρηση των κατασκευαστικών.

Εξαιρουμένου του πετρελαίου, το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών της Αμερικής έχει συρρικνωθεί στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων οκτώ ετών, στο 2,4% του ΑΕΠ.

Στο παρελθόν, η αποδυνάμωση της αμερικανικής οικονομίας οδηγούσε σε υποχώρηση της τιμής του πετρελαίου και άλλων εμπορευμάτων. Αυτό δε συμβαίνει πια, καθώς είναι ισχυρή η ζήτηση από τις αναδυόμενες οικονομίες. Εξάλλου, έκθεση της Διεθνούς Υπηρεσίας Ενέργειας δείχνει ότι οι αναδυόμενες αγορές ξεπέρασαν σε κατανάλωση μαύρου χρυσού τις ΗΠΑ, την ίδια στιγμή που τα αποθέματα περιορίζονται, εκτιμώντας ότι η άνοδος της τιμής του πετρελαίου οφείλεται σε αύξηση των παγκόσμιων ενεργειακών αναγκών σε αντίθεση με τους αξιωματούχους του καρτέλ που ρίχνουν αποκλειστικά την ευθύνη για την άνοδο των τιμών στο εξασθενημένο δολάριο και στους κερδοσκόπους.

Πάντως, αν και μέσω των προθεσμιικών αγορών η τιμή του πετρελαίου μπορεί να φτάσει στα 125 - 130 δολ. το βαρέλι, επίπεδα άνω των 110 δολ. δε θεωρούνται ανεκτά από την παγκόσμια οικονομία. Άλλωστε, κάθε αύξηση κατά 10% στις τιμές προσθέτει 0,3% στον ευρωπαϊκό πληθωρισμό (0,4% στις ΗΠΑ) και μειώνει κατά 0,2% την ανάπτυξη και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού.

Έτσι, πιο λογικές δείχνουν οι εκτιμήσεις των αναλυτών εμπορευμάτων για μέση τιμή του μαύρου χρυσού στα 95 - 97 δολ. το βαρέλι το 2008 και στα 102 δολ. το βαρέλι το 2009.

Ωστόσο, αν η ισοτιμία ευρώ - δολαρίου ανέλθει στο 1,62 - 1,64, η άνοδος στην τιμή του πετρελαίου θα μπορούσε να συνεχιστεί. Ένας επιπλέον λόγος της διατήρησης των υψηλών τιμών στο πετρέλαιο είναι ότι οι εξαγωγείς πετρελαίου εισάγουν περισσότερα από την Ευρώπη παρά από την Αμερική και διατηρούν σε δολάρια μικρότερο τμήμα των εσόδων τους από το πετρέλαιο.

Πάντως, οι αναλυτές εμπορευμάτων εμμένουν στις προβλέψεις τους για πτώση των τιμών στο β' εξάμηνο του 2008.

Πολύ πιθανόν να ισχύει το δεύτερο, οι τιμές του πετρελαίου πιέζουν το δολάριο. ●

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

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

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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





Το «ΚΕΝΟ»

Σήμερα, στα διεθνή μέσα ενημέρωσης, η λέξη «ύφεση», ή απλώς «Υ» της αμερικανικής οικονομίας, είναι ίσως το κυριότερο θέμα συζήτησης των αναλυτών και εξειδικευμένων αρθρογράφων. Οι λόγοι γι' αυτή τη δημοσιογραφική «εμμονή» είναι σαφείς και αναμενόμενοι...

Αναλυτικές έρευνες από εξειδικευμένους επενδυτικούς οίκους, όπως η J.P. Morgan Chase, αποκαλύπτουν πως η αμερικανική οικονομία βαίνει προς... ύφεση. Από την άλλη πλευρά, όμως, οι κυβερνητικοί εκπρόσωποι, μεταξύ των οποίων και ο Αμερικανός υπουργός Εμπορίου (Department of Commerce), υποστηρίζουν πως οι κυβερνητικές δικλίδες επαρκούν ώστε να αποφευχθεί ένα τέτοιο ενδεχόμενο «πρόβλημα».

Σχόλιο του Πέτρου Κεφαλωνίτη

Φαινομενικά, λοιπόν, η ύφεση θα παραμείνει σε ένα στάδιο «προσέγγισης», χωρίς να φτάσει στο στάδιο της «πραγματοποίησης». Προσεγγίζεται δηλαδή η ύφεση, χωρίς να πραγματοποιείται... Ο λόγος φαίνεται απλός, χωρίς να είναι όμως και τόσο σαφής ή εύκολα αντιληπτός: Ας προσπαθήσουμε εξ αρχής λοιπόν να αναλογιστούμε ποιοι ήταν οι κυριότεροι λόγοι οι οποίοι οδήγησαν στην παρούσα κρίση. Επίσης, ας έχουμε ζωντανή τη μνήμη στο γεγονός ότι η υποδομή της παγκόσμιας οικονομίας έχει αλλάξει άρδην μετά την τελευταία οικονομική κρίση, του 2000.

■ **Ο πρώτος λόγος αφορά την πίστη ενός επενδυτή στο επενδυτικό σύστημα.** Αυτό αφορά είτε απευθείας την πίστη στις χρηματαγορές είτε στο Fund Management. Μέχρι τον Αύγουστο το 2007, οι τράπεζες και οι διαχειριστές χρημάτων (Fund Managers) είχαν επιτύχει υψηλότερες αποδόσεις σε σύγκριση με προηγούμενα χρόνια. Μέχρι πρότινος ένας επενδυτής αγόραζε ένα ομόλογο, βασιζόμενος σε μερικά από τα ακόλουθα κριτήρια: Στην AAA βαθμολογία των Credit Rating Agencies, στην ασφάλεια των εταιρειών που εγγυόνταν αυτά τα ομόλογα (Monoliners), στις θετι-

κές κινήσεις των χρηματαγορών, χρησιμοποιώντας κεφάλαιο μονοδρομημένο προς αυτή την κατεύθυνση κοκ.

Ταυτόχρονα, η ύπαρξη εναλλακτικών προϊόντων διασφάλισης των κεφαλαίων οδήγησε στην αύξηση του επενδυόμενου κεφαλαίου σε τέτοιο βαθμό που το υπάρχον κεφάλαιο δεν αρκούσε να χρηματοδοτήσει τις οφειλές του επενδυτή ως προς τις πηγές του.

Ας αναλογιστούμε, ως παράδειγμα, τη Northern Rock, η οποία απασχόλησε τα μέσα ενημέρωσης στη Μεγάλη Βρετανία αφού η τράπεζα «μετέφε-

ρε» την κρίση της αγοράς υποθηκών από την Αμερική στην Αγγλία. Η τράπεζα αυτή λειτουργούσε βάσει ενός επιχειρηματικού σχεδίου, σύμφωνα με το οποίο οι καταθέσεις των καταναλωτών στους κόλπους της αυξάνονταν κατά 5% ετησίως, ενώ το χαρτοφυλάκιο υποθηκών κατά 15%. Όταν κατέρρευσε η αγορά, η τράπεζα βρέθηκε να οφείλει £50 δισ. στους καταθέτες της και τελικά κρατικοποιήθηκε σε μια απέλπιδα προσπάθεια αποπλήρωσης των οφειλών.

Όπως μπορούμε να αντιληφθούμε, λοιπόν, ένας επενδυτής «πίστεψε» στη Northern Rock, η οποία

■ **Ο δεύτερος λόγος αφορά τις προβλέψεις των οργανισμών για τις κινήσεις των αγορών.** Αν οι προβλέψεις των οργανισμών ήταν πιο ακριβείς, τότε το σύστημα θα λειτουργούσε άριστα. Οι προβλέψεις αυτές, όμως, φαίνεται πως αποδείχθηκαν ανεπαρκείς με την έννοια της υποτίμησης του ρίσκου.

Όπως απέδειξε η πρόσφατη ιστορία, η τιμή του ρίσκου υποτιμήθηκε σε δύο μέτωπα:

A. Το πρώτο μέτωπο αφορά το ρίσκο των διακυμάνσεων της ίδιας της αγοράς.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, η αλυσίδα του κεφαλαίου

B. Το δεύτερο μέτωπο αφορά τους εξωγενείς παράγοντες. Η τιμή του πετρελαίου εκτοξεύθηκε στα ύψη, ενώ τα αποθέματα των πρώτων υλών και των πολύτιμων μετάλλων ακολούθησαν μια πολύ απότομη καθοδική πορεία, εκτοξεύοντας τις τιμές τους στα ύψη. Τα αποτελέσματα αυτών των αντίρροπων κινήσεων έθιξαν τον πρώτο κρίκο της παραπάνω αλυσίδας: τον καταθέτη. Ως συνέπεια, η πηγή κεφαλαίου για τους οργανισμούς που εκδίδουν τα διάφορα προϊόντα, υπέφερε ένα πλήγμα το οποίο δεν είχε προβλεφθεί εγκαίρως. Κάποιος θα μπο-



με τη σειρά της «πίστευε» στο σύστημα. Η πίστη σε ένα σύστημα όπως το επενδυτικό, από μόνη της, δε δημιουργεί πρόβλημα. Το πρόβλημα εντοπίζεται στην κατάχρηση του συστήματος και στη λήψη ενός ενδεχόμενου ρίσκου χωρίς επαρκείς δικλίδες ασφαλείας.

Επανεξετάζοντας το παράδειγμα της Northern Rock, σύμφωνα με τη νομοθεσία της Αγγλίας, οι καταθέσεις δεν ασφαλίζονται στο 100% της αξίας τους και προφανώς η εν λόγω τράπεζα δεν είχε αρκετό κεφάλαιο για να καλύψει τις οφειλές της προς τους καταθέτες.

ου από τον καταθέτη, στην τράπεζα αλλά και στο Hedge Fund, στο Monoliner, στο Short-Seller, στο μη στρατηγικό επενδυτή και στον καταναλωτή, να είναι εκτεθειμένη σε κίνδυνο, μεγαλύτερο μάλιστα από τον προβλεπόμενο.

Αυτό αποσκοπεί να μας διδάξει και το σκάνδαλο της Northern Rock. Ως αποτέλεσμα, όταν η αγορά «ξεφούσκωσε», πυροδοτήθηκε μια αλυσιδωτή αντίδραση η οποία έθιξε άμεσα την αλυσίδα του κεφαλαίου. Καθώς αυτή η αλυσίδα δε γνωρίζει σύνορα, η αντίδραση είχε επιπτώσεις σε παγκόσμιο επίπεδο.

ρούσε να προσθέσει ότι τα πρώτα σημάδια του κινδύνου δεν είχαν αξιολογηθεί αναλόγως.

■ **Ο τρίτος λόγος αφορά τη διαφάνεια.** Οι επενδυτικοί οργανισμοί χρησιμοποίησαν τα λεγόμενα Structured Investment Vehicles (SIVs), τα οποία δεν αποτελούν μέρος του ισολογισμού. Κατά συνέπεια, καμία νομοθεσία δεν απαιτούσε την ύπαρξη αποθεμάτων μη επενδύμενου κεφαλαίου, πράγμα που άφησε χώρο για την απώλεια διαφάνειας. Τα SIVs ήταν επιφορτισμένα με τη μετατροπή ομολόγων χαμηλού ρίσκου, όπως ομόλογα υπο-



θηκών, σε άλλα επενδυτικά προϊόντα, τα οποία τα εμπορεύονταν στις χρηματαγορές με υψηλότερο επιτόκιο και το κέρδος τους ερχόταν από τη διαφορά επιτοκίων. Όταν όμως το σύστημα αυτό κατέρρευσε, τα SIVs βρέθηκαν υπερχρεωμένα, με αποτέλεσμα την ανάγκη για καινούργιο κεφάλαιο ή την προσκόλλησή τους στον ισολογισμό του οργανισμού.

Κατά συνέπεια των τριών προαναφερθέντων λόγων, το πανικόβλητο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα αποτελείται τους ρυθμιστές (Regulators), είτε κυβερνητικούς είτε στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, για να δώσουν λύση στο εν λόγω πρόβλημα. Ο πανικός όμως δεν είναι λύση, ούτε οι σπασμωδικές κινήσεις προσβλέπουν στη μακροπρόθεσμη ισορροπία. Το γεγονός, δηλαδή, ότι η FED πολιорκεύεται από όλους τους οικονομικούς δείκτες, οι οποίοι υπερτονίζουν τη λέξη «Υ», την οδηγεί σε γρήγορες αντιδράσεις, όπως αυτή της μείωσης του κεντρικού επιτοκίου κατά 0,75%, περίπου δέκα ημέρες πριν από την προγραμματισμένη συνεδρίαση, στα τέλη του Φεβρουαρίου.

Με πολλούς αναλυτές και ο υπογράφων πιστεύει πως γρήγορες αντιδράσεις σε μια κατάσταση που εκτυλίσσεται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς, σε ένα σύστημα το οποίο βασίζεται σε αλυσιδωτές αντιδρά-

σεις, θα δώσει μόνον πρόσκαιρες λύσεις. Θα κλείσει κάποια «κενά» μέχρι να ανοίξουν κάποια άλλα. Για παράδειγμα, στο τέλος του Δεκεμβρίου 2007, η FED ανακοίνωσε τη μείωση του κεντρικού επιτοκίου κατά 0,50% στο 4,25%. Η αγορά το εξέλαβε ως «ανάσα» μέχρι τα μέσα του Ιανουαρίου 2008, οπότε και ξέσπασε ο πανικός με τα Mortgage-backed securities και τα \$2.400 δισ. στις ασφάλειες ομολόγων που εμπορεύονται. Από αυτό μπορούμε να κατανοήσουμε ότι το πλήρες μέγεθος του προβλήματος δεν έχει διαπιστωθεί ακόμα, δεδομένου ότι αναλυτές εντοπίζουν μια νέα πηγή προβλημάτων σε έναν τύπο παραγώγων το οποίο λέγεται credit default swap.

Συνάμα, ας μη λησμονούμε και το γιγαντόμορφο και αγέραστο εχθρό της παγκόσμιας οικονομίας, τον πληθωρισμό, και την άμεση σχέση του με όλα τα μακροοικονομικά μεγέθη και, το πιο σημαντικό, την καθημερινότητα στη ζωή μας.

Με τόσο γενναίες κινήσεις στο μέτωπο των επιτοκίων, και δεδομένου ότι οι ουσιαστικές αλλαγές που θα επιφέρουν χρειάζονται χρόνο, το μόνο που επιτυγχάνεται είναι η ανανέωση της πίστης των επενδυτών στο σύστημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επαφίενται στο κράτος για να τους βγάλει από τη δύσκολη θέση, και έτσι να ανανεώνονται

τα κερδοσκοπικά σενάρια και οι επενδύσεις βασισμένες σε speculation. Ας μη λησμονούμε, όμως, την άρρηκτη -αντιστρόφως ανάλογη- σχέση μεταξύ επιτοκίων και πληθωρισμού.

Ανακεφαλαιώνοντας, θα μπορούσαμε να καταλήξουμε πως σε ένα σύστημα τόσο περίπλοκο και αλυσιδωτό, το οποίο υποφέρει κυρίως από εύκολα μεταβαλλόμενη πίστη και υποτίμηση ουσιαστικών κινδύνων, αλλά και λάθος χρήση της ίδιας της δομής του, δεν είναι συνετό να πολεμάμε τη φωτιά με φωτιά.

Γρήγορες και δυναμικές αντιδράσεις σε μια αναταραχή η οποία δεν μας έχει δείξει το πλήρες μέγεθος της ακόμα, μπορεί να κλείσουν το «κενό» βραχυπρόθεσμα, αλλά να δημιουργήσουν άλλα μέτωπα μακροπρόθεσμα, δηλαδή πληθωριστικές πιέσεις και νομισματικές υποτιμήσεις, όπως η πρόσφατη υποτίμηση του δολαρίου. Για παράδειγμα, αν όντως με τις μειώσεις των επιτοκίων και τις κρατικές δαπάνες, οι αγορές ανακάμψουν, τότε ενδεχομένως οι τιμές να πάρουν την ανιούσα λόγω της χαμηλότερης αγοραστικής αξίας του εκάστοτε νομίσματος. Βγαίνοντας λοιπόν από ένα πρόβλημα, υπάρχει πιθανότητα να βαδίσουμε κατευθείαν στον απόηχο μιας ανεπαρκούς λύσης. ●



KIMI S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

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

steam turbine



- Rotating & Stationary Blades
- Rotor shafts
- Nozzles
- Bearings
- Labyrinths
- Balancing
- Engine fuel pump overhauling
- Fuel pump plunger and barrel manufacture

machine shop



- Governor repairing and testing
- Fuel injector overhauling and testing
- Cylinder Heads
- Liners & Jackets
- Pistons
- Connecting Rods

welding

fuel injection

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

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

>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

του **Νίκου Αναστασόπουλου**,
Διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ
στη **Λίζα Μαρέλου**



“Η κριτική που δεχόμαστε είναι όχι μόνο λανθασμένη, αλλά ενδεχομένως και κακόπιστη”

Με τις διαδικασίες του διαγωνισμού παραχώρησης των ΣΕΜΠΟ να είναι σε εξέλιξη, τις οικονομικές μεταρρυθμίσεις σε αναμονή και τις απεργιακές κινητοποιήσεις να δυσχεραίνουν την ομαλή λειτουργία του Οργανισμού, συναντήσαμε τον κ. Αναστασόπουλο, διευθύνοντα σύμβουλο του Λιμένα Πειραιά. Ο τόπος της συνάντησής μας το γραφείο του στο ΣΕΜΠΟ, εδώ όπου «χτυπά η καρδιά του λιμανιού», όπως μας είπε.

Στην πολύωρη συζήτηση ο κ. Αναστασόπουλος μάς παρουσίασε τη σημερινή εικόνα του ΟΛΠ, έθεσε την επιχειρηματολογία του για τις προοπτικές της αυριανής μέρας και τοποθετήθηκε στα προβλήματα που αντιμετωπίζει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.



■ Πώς θα περιγράφατε την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον ΟΛΠ;

Κατ' αρχάς, είμαστε σε αναμονή της έφεσης που υποβάλαμε στην πρωτόδικη απόφαση, που απέρριψε την αγωγή κατά των κινητοποιήσεων των εργαζομένων.

Κρίναμε ότι η έφεση ήταν αναγκαία πρωτίτως για να θωρακιστεί ο Οργανισμός έναντι πιθανών αστικών απαιτήσεων από εταιρείες.

Συγχρόνως έπρεπε να ολοκληρώσουμε όλες τις διαδικασίες που προβλέπει η νομοθεσία, διότι κατηγορούμεθα ότι μένουμε άπρακτοι ενώ στην πραγματικότητα έχουμε κάνει όλες εκείνες τις ενέργειες προς όλες τις κατευθύνσεις της αγοράς ούτως ώστε να επιβεβαιώσουμε προς όλους ότι δεν αδιαφορούμε για τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί.

Έτσι, πρωταρχική ενέργεια ήταν να αναγνωρίσουμε το πρόβλημα. Αναλάβαμε την ευθύνη λαμβάνοντας, με το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού, την απόφαση μείωσης των αποθηκευτικών επιστρεφοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των αποθηκευτικών δικαιωμάτων εμπορευματοκιβωτίων στους πράκτορες ή τους πελάτες. Με αυτή την κίνηση ο ΟΛΠ απέδειξε ότι δεν κερδοσκοπεί από ευκαιριακά γεγονότα.

Επίσης, ξεκινήσαμε μια διαδικασία διοικητικών μέτρων, που προβλέπει ο κανονισμός, καλώντας σε απολογία όσους από τους εργαζόμενους δεν τηρούν τις βασικές υποχρεώσεις.

Πρόθεσή μας δεν ήταν και δεν είναι να επιβάλουμε τιμωρίες για την τιμωρία αλλά να αποκαταστήσουμε την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού. Και το διοικητικό μέτρο είναι ένα μέτρο για να δημιουργήσει στον εργαζόμενο αυτή την ανάγκη: Να επανέλθει, δηλαδή, σε παραγωγικό ρυθμό, διότι αυτή τη στιγμή ο τρόπος που λειτουργεί είναι σχετικά ανούσιος. Την ονομάζουμε λευκή απεργία και καθυστερεί στις εργασιακές υποχρεώσεις του. Εκδικούμενος ποιον; Αποτέλεσμα είναι ο τρόπος που εργάζεται να μην ικανοποιεί τους χρήστες, να μην ικανοποιεί τον Οργανισμό και δημιουργεί πρόβλημα στα έσοδα.

Ένας άλλος άξονας που κινούμεθα αυτή τη στιγμή είναι η άμεση πρόσληψη 100 ατόμων μέσω ΑΣΕΠ προκειμένου να οργανώ-

σουμε μέρος της τρίτης βάρδιας που είναι ελλιπής.

Και βεβαίως, πέραν αυτών των διαδικασιών και μετά από συναντήσεις με τους οδηγούς φορτηγών και τους διαμεταφορείς εξασφαλίσαμε τον επιθυμητό όγκο κοντέινερ προκειμένου να μην επιβληθούν επικόμιστρα. Ήδη κινούμεθα άνω των 1.000 κοντέινερ την ημέρα.

Αυτή εν ολίγοις είναι η σημερινή εικόνα, χωρίς να παραγκωνίζουμε δύο προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στην αγορά.

Το ένα είναι τα κουτιά που έχουν πάει σε άλλα λιμάνια και τα οποία ακόμη δεν έχουν επαναπατριστεί και το δεύτερο είναι τα άδεια κουτιά που δεν έχουν επιστραφεί στους τόπους που ξεκίνησαν.

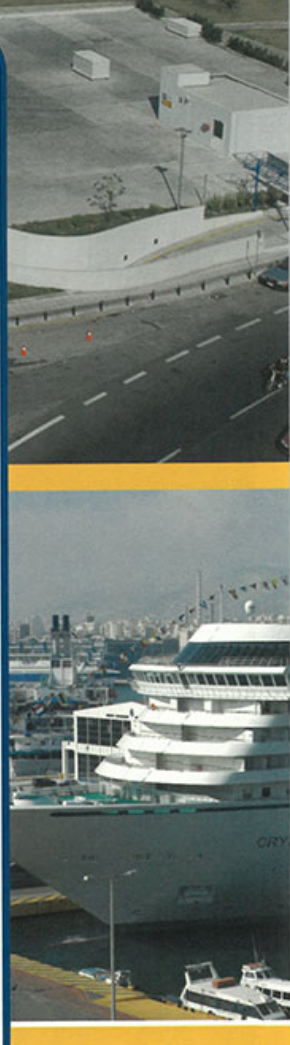
■ Ο ΟΛΠ είναι Δημόσια Επιχείρηση Κοινής Ωφέλειας (ΔΕ-ΚΟ). Επίσης, δίνετε μέρισμα στους μετόχους και παράλληλα είστε και Αρχή Λιμένος. Πώς συνδυάζετε και εκπληρώνετε τις υποχρεώσεις σας ως προς αυτές τις τρεις ιδιότητές σας;

Θα πρέπει να μη γίνεται σύγχυση μεταξύ του λιμανιού στην ευρύτερη του έννοια, δηλαδή ως εταιρείας κοινωνικού, αν θέλετε, στόχου. Το εμπορικό λιμάνι λειτουργεί με τους κανόνες της αγοράς. Πρέπει να είναι ανταγωνιστικό, να παρέχει καλής ποιότητας παροχή υπηρεσιών, για να εξασφαλίσει τα πρωτεία.

Η ακτοπλοία είναι πράγματι ένα αγαθό που πρέπει να τυγχάνει της ιδιαίτερης προσοχής του Οργανισμού, διότι το 18% του ελληνικού πληθυσμού είναι κάτοικοι των νησιών και εδώ θα μπορούσε κάποιος να σχολιάσει πως ο κοινωνικός ρόλος του ΟΛΠ διαδραματίζεται σε όλο το φάσμα.

Η έννοια λιμάνι, λοιπόν, περιλαμβάνει πολυεπίπεδες δραστηριότητες. Το λιμάνι έχει τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας, που είναι ευθέως ανταγωνιστική. Έχει την ακτοπλοία, που είναι μονοπωλιακή (διότι τα άλλα λιμάνια δεν μπορούν να υποκαταστήσουν την δραστηριότητα του ΟΛΠ). Έχει το εμπορικό λιμάνι, το οποίο το επιλέγουν οι πελάτες μας και το οποίο είτε φορτοεκφορτώνει κοντέινερ είτε φορτοεκφορτώνει πρώτες ύλες. Και εδώ ισχύουν οι κανόνες ανταγωνισμού.

Στο λιμάνι επίσης ανήκουν οι δραστηριότητες των ναυπηγείων





για τις οποίες ο ΟΛΠ έχει έναν ευρύτερο κοινωνικό ρόλο, διότι μέσω της πολιτικής που διαμορφώνει βοηθάει στη μείωση της ανεργίας και στην εξασφάλιση της απασχόλησης. Έτσι, λοιπόν, πρέπει να δούμε τους διακριτούς ρόλους του κάθε μέρους του λιμανιού.

■ Και το port authority;

Το port authority δεν ισχύει με την έννοια που ισχύει σε άλλα λιμάνια που είναι υπό τη μορφή holding (ομπρέλας) και η οποία καθορίζει τους κανόνες του παιχνιδιού για τις επιμέρους δραστηριότητες.

Γενικότερα, θα έλεγα ότι ο ΟΛΠ είναι μια ανώνυμη εταιρεία, η οποία έχει προβλήματα ταυτότητας.

Ο νομοθέτης ήθελε να της δώσει αυτόν το διττό ρόλο. Από την άλλη μεριά, όμως, ισχύουν οι νόμοι της Α.Ε. και αυτό σημαίνει ότι:

Οι μέτοχοι πρέπει να παίρνουν μέρισμα, πρέπει να εξασφαλίζει κέρδη για να προχωράει σε επενδύσεις, δεν έχει καμία κρατική επιδότηση ούτε εγγυήσεις του Δημοσίου, παρόλο που οι εκτάσεις ανήκουν στο Δημόσιο -εδώ υπάρχει ξεκάθαρη αντίφαση-, δεν μπορεί να ενισχυθεί από κοινοτικές επιδοτήσεις όπως συμβαίνει με άλλα λιμάνια του εξωτερικού, και γενικότερα ως εισηγμένη εταιρεία στο Χ.Α. δεν μπορεί να απολαύσει εκείνα τα προνόμια.

Από την άλλη μεριά, ως Α.Ε. είναι ιδιαίτερος προσεκτική στην τιμολόγηση των προϊόντων της, φροντίζοντας να μη δημιουργεί υπέρτατες αυξήσεις που θα έρχονται σε αντίθεση με το μονοπωλιακό ρόλο που διαδραματίζει (υπό την έννοια ότι είναι η κυρίως πηγή των αγαθών).

Έτσι υπάρχει μια διττή ισορροπία. Από τη μία είναι μια Α.Ε. που πρέπει να εφαρμόζει τους κανόνες του 2190, να προστατεύει τα συμφέροντα των μετόχων -25% είναι μικρομέτοχοι-, να δίνει μέρισμα και συγχρόνως να επιτελεί κοινωνική πολιτική σε αυτές τις δραστηριότητες.

Είναι μια ισορροπία δύσκολη.

Αλλά ο νομοθέτης είχε μιαν ασάφεια όταν δημιούργησε αυτή τη στρεβλή κατάσταση. Αφενός επιβάλλει τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, αφετέρου τους παίρνει πίσω, θέτοντας ως υποχρέωση του ΟΛΠ να ακολουθεί τους κανόνες του Δημοσίου στις προμήθειες, να υποχρεώνεται να προσλαμβάνει μέσω ΑΣΕΠ, να έχει περιορισμούς στη λειτουργία. Όλα αυτά, όπως αντιλαμβάνεστε, δημιουργούν προβλήματα τα οποία έχουν άμεση επίπτωση στην

καλή ποιότητα παροχής υπηρεσιών.

■ Ποια θα είναι τα οφέλη της παραχώρησης των ΣΕΜΠΟ;

Οι προηγούμενες διοικήσεις οραματίστηκαν και υλοποίησαν αυτό το θαυμάσιο έργο του ΣΕΜΠΟ στα τέλη της δεκαετίας του '80-αρχές '90. Μετά την αναδιάταξη των χώρων του λιμανιού είτε εφησυχασαν είτε δε θέλησαν για διάφορους λόγους να προχωρήσουν στην περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού.

Έτσι το λιμάνι μπήκε σε μια πορεία που ήταν πια πεπερασμένη. Αποτέλεσμα ήταν να καταλάβει κάποια στιγμή την 50ή θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Άρχισε να φθίνει. Ο εξοπλισμός του ήταν παλιός, οραματικά σχέδια δεν υπήρχαν, το προσωπικό και η δομή της εταιρείας είχε σύσταση και χαρακτήρα δημόσιας εταιρείας - κάτι που υπάρχει εν πολλοίς και σήμερα.

Από την άλλη οι χρήστες πίεζαν για καλύτερη ποιότητα παροχής υπηρεσιών. Το μεταφορούμενο φορτίο είχε έρθει να δοκιμάσει τις δυνατότητες του λιμανιού, αλλά δεν έδεχνε διάθεση να μείνει. Οι εξελίξεις προχώρησαν, η Κίνα μπήκε στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και αναζήτησε θαλάσσιους δρόμους για να προωθήσει τις θαλάσσιες εξαγωγές της και να εκτονώσει την οικονομία της. Τα αγαθά κινούνται όλο και με μεγαλύτερο ποσοστό μέσω κοντέινερ και μέσω θαλασσιών διαδρομών. Οι γειτονικές χώρες της Μαύρης Θάλασσας με το θαυμάσιο πλεονέκτημα του ενεργειακού πλούτου που έχουν απέκτησαν δυνάμεις, έγιναν μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Μεσόγειος εγκαίρως αντιλήφθηκε ότι έπρεπε να προχωρήσει σε επεκτάσεις των υποδομών, και ξαφνικά το λιμάνι του Πειραιά έπρεπε να πάρει μια απόφαση: Ή τώρα ή ποτέ.

Ή το λιμάνι θα αφηνόταν στη μερική απαξίωσή του ή θα προχωρούσε σε αυτή τη βαθιά τομή.

Έγιναν διάφορες συστηματικές έρευνες, οι οποίες μελέτησαν διεξοδικά όλες τις δυνατότητες ανάπτυξης είτε μέσω του ΟΛΠ είτε μέσω ενός ή περισσότερων παρόχων.

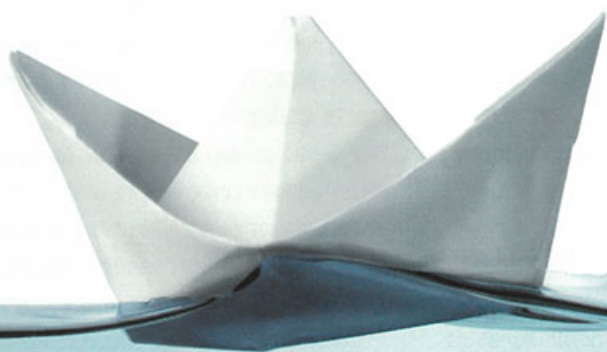
Κατέληξαν πως η βέλτιστη λύση ήταν να αναπτυχθεί το μοντέλο των δύο παρόχων στο λιμάνι. Ο ένας από τους δύο παρόχους θα είναι ο ΟΛΠ.

■ Μπορούμε να αναφερθούμε στο ύψος των επενδύσεων;

Δημιουργήθηκε ένα πρόγραμμα επενδυτικό, το αποτέλεσμα του οποίου ήταν για τα δεδομένα του ΟΛΠ εξωπραγματικό. Το ποσόν ήταν υπέρογκο. Και συγκεκριμένα μιλάμε για 500 εκατ. ευρώ, όταν τα κέρδη του Οργανισμού κινούνται μεταξύ 17 με 20 εκατ. ευρώ.

>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Το μόνο πλοίο που ταξιδεύει χωρίς εμάς...

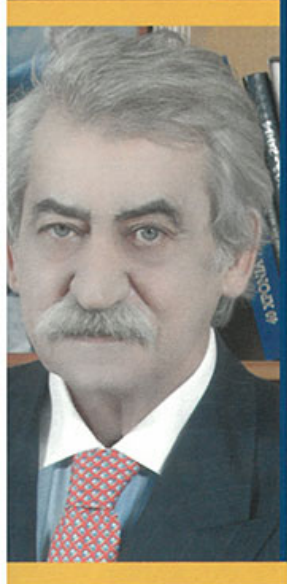


... είναι αυτό το χάρτινο καραβάκι. Για περισσότερα από 39 χρόνια, η JET OIL σας ταξιδεύει στις ελληνικές θάλασσες, με σημεία ανεφοδιασμού στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Πάντα με άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση, με την καλύτερη ποιότητα καυσίμων, με συνέπεια, ασφάλεια και υψηλή περιβαλλοντολογική συνείδηση. Για κάθε πλοίο, μικρό ή μεγάλο, το ταξίδι αρχίζει με τη JET OIL...



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.
PIRAEUS: tel. +30210 4283368, +30210 4284122
e-mail: bunkering@jetoil.gr



Έτσι έπρεπε να επιλέξουμε τη σύμπραξη του Δημοσίου με ιδιωτικά κεφάλαια. Το νέο «μοντέλο» αναμφισβήτητα έχει δυσκολίες υλοποίησης, αλλά αν φτάσει στο στόχο του -που ελπίζουμε ότι θα φτάσει- θα προσφέρει ένα λιμάνι το οποίο θα εξασφαλίζει άριστη ποιότητα παροχής υπηρεσιών.

Από την άλλη μεριά, τα ανταγωνιστικά μας λιμάνια ήδη διαθέτουν τις προαναφερόμενες παροχές και προχωρούν με ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι ο Πειραιάς.

Για μας το ζητούμενο δεν είναι το ανελαστικό φορτίο εισαγωγών - εξαγωγών, το οποίο λίγο-πολύ υποχρεωτικά περνάει από τις πύλες μας, αλλά το μεταφορτούμενο φορτίο. Δηλαδή, το transit φορτίο που θα καθιέρωνε το λιμάνι του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο. Και αυτό απαιτούσε επενδύσεις που απαρτίζονται από δύο άξονες: Ο πρώτος είναι τα γενικότερα έργα υποδομής και ο δεύτερος είναι το ανθρώπινο δυναμικό.

Με το μοντέλο που θέλουμε να υλοποιήσουμε θα επιτύχουμε την ανάπτυξη του Οργανισμού με επενδύσεις ξένων κεφαλαίων, οι οποίες θα καλύψουν ένα σημαντικό μέρος του κόστους. Παράλληλα, ο ΟΛΠ θα υλοποιήσει και αυτός μέρος των επενδύσεων με ίδια κεφάλαια και με δανεικά.

Ο Οργανισμός θα εισπράξει χρήματα χωρίς να πάρει επιχειρηματικό ρίσκο. Με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλίσει τις επενδύσεις των υπόλοιπων δραστηριοτήτων του από χρήματα που θα του δοθούν μέσω της εμπορικής δραστηριότητας. Δε θα δημιουργήσει πρόβλημα σε σχέσεις συνεργασίας, απλώς θα απεγκλωβιστεί από τη μονοπωλιακή διάσταση των συνδικαλιστικών σωματείων, τα οποία αυτή τη στιγμή χάρις στην απεριόριστη δύναμη που τους δόθηκε ιστορικά από όλες τις κυβερνήσεις σε όλα τα μέρη του κόσμου, πίεσαν και πιέζουν κάθε φορά την αγορά με τον τρόπο τους έτσι ώστε να διατηρήσουν όλα τα προνόμια τα οποία έχουν.

Εκτιμούμε ότι αυτή η ανάθεση που πάμε να υλοποιήσουμε στο λιμάνι του Πειραιά θα το κάνει ανταγωνιστικό έναντι των άλλων λιμένων. Θα του δώσει νέα φορτία λόγω της ανταγωνιστικότητας την οποία θα έχει. Θα δημιουργήσει πληθώρα παραλιμένων επαγγελμάτων και θα είναι γενικότερα ένα θετικό βήμα που θα συνεισφέρει στην τοπική αλλά και στην εθνική οικονομία.

Βέβαιο είναι ότι όποιος τολμά να βάλει το πρόβλημα στο τραπέζι, συναντά αντιδράσεις. Εμείς θεωρούμε πως διατηρώντας αυτή την ισορροπία διοίκησης - εργαζομένων, θα ξεπεράσουμε τα όποια εμπόδια υπάρχουν.

■ Υπάρχουν κάποια πρότυπα ευρωπαϊκών λιμανιών που θέλετε να ακολουθήσετε;

Υπάρχουν πάρα πολλά μοντέλα λιμένων σε όλο τον κόσμο. Εμείς προχωράμε σε παραλλαγές μοντέλων. Η συμμετοχή θα γίνει μέσω παραχώρησης του δικαιώματος λειτουργίας και εκμετάλλευσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Οι υποδομές ανήκουν στο κράτος και επιστρέφουν στον ΟΛΠ με το πέρας της περιόδου παραχώρησης.

Με τον τρόπο αυτόν, στην πραγματικότητα βάζουμε τον ιδιώτη γείτονα, δίπλα μας. Ανανεωνόμαστε σε εξοπλισμό, σε προσωπικό, σε κανονισμούς και δεχόμεθα την πρόκληση του ανταγωνισμού από έναν ιδιώτη.

Πιστεύουμε, παρόλο που το κράτος έχει αποτύχει ως μάντζερ, ότι στην προκειμένη περίπτωση θα έχει τη δυνατότητα να πετύχει και να ανταγωνιστεί τον ιδιώτη.

Είναι βέβαιο ότι η επόμενη μέρα θα έχει σίγουρα προβλήματα και συνέργειες. Είναι βέβαιο επίσης ότι θα υπάρξει ανταγωνισμός επ' ωφελεία του καταναλωτή.

Είναι βέβαιο ότι εδώ θα υπάρξουν εσωτερικές αλλαγές και μετασχηματισμοί ούτως ώστε να μπορέσει ευθέως ο ΟΛΠ να ανταγωνιστεί τον ιδιώτη. Αλλά μην κοροϊδευόμαστε.

Στην πραγματικότητα δεν πρέπει να μας φοβίζει η γειτονία. Στην πραγματικότητα ο ανταγωνισμός είναι απέναντί μας. Είναι τα άλλα μεσογειακά λιμάνια, διότι αυτό το οποίο αναζητούμε είναι το μεταφορτούμενο φορτίο.

■ Στην αγωνία των εργαζομένων τι απαντάτε;

Οι εργαζόμενοι, οι οποίοι έχουν, αν θέλετε, μια κουλτούρα Δημοσίου και αισθάνονται ότι το κράτος πρέπει να προστατεύει αιωνίως τις θέσεις τους, αγωνιούν για το πώς θα ανταγωνιστούν τον ιδιώτη.

Τους απαντούμε: Στο φορτίο εισαγωγής έχεις το μεταφορτούμενο φορτίο (αυτό, δηλαδή, που ανταγωνιζόμαστε και σήμερα). Εμείς, για να βοηθήσουμε να ανταγωνιστούμε τον ιδιώτη, αλλάζουμε όλο τον εξοπλισμό. Του δίνουμε επίσης μια προβλήτα με μεγαλύτερα βυθίσματα προκειμένου να εξυπηρετούμε τα ολοένα μεγαλύτερα πλοία που ναυπηγούνται. Κατά συνέπεια, θα έχουμε ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, που θα τον αναγκάσουν να καθίσει στο τραπέζι και να συνεργαστεί μαζί μας. Αυτή είναι η εκτίμησή μου και η ιστορία θα δείξει αν είμαι σωστός ή όχι. Εμείς πιστεύουμε ότι έχουμε ικανό προσωπικό για να προχωρήσουμε σε αυτόν το μετασχηματισμό. Άλλωστε, κινείται ήδη η

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

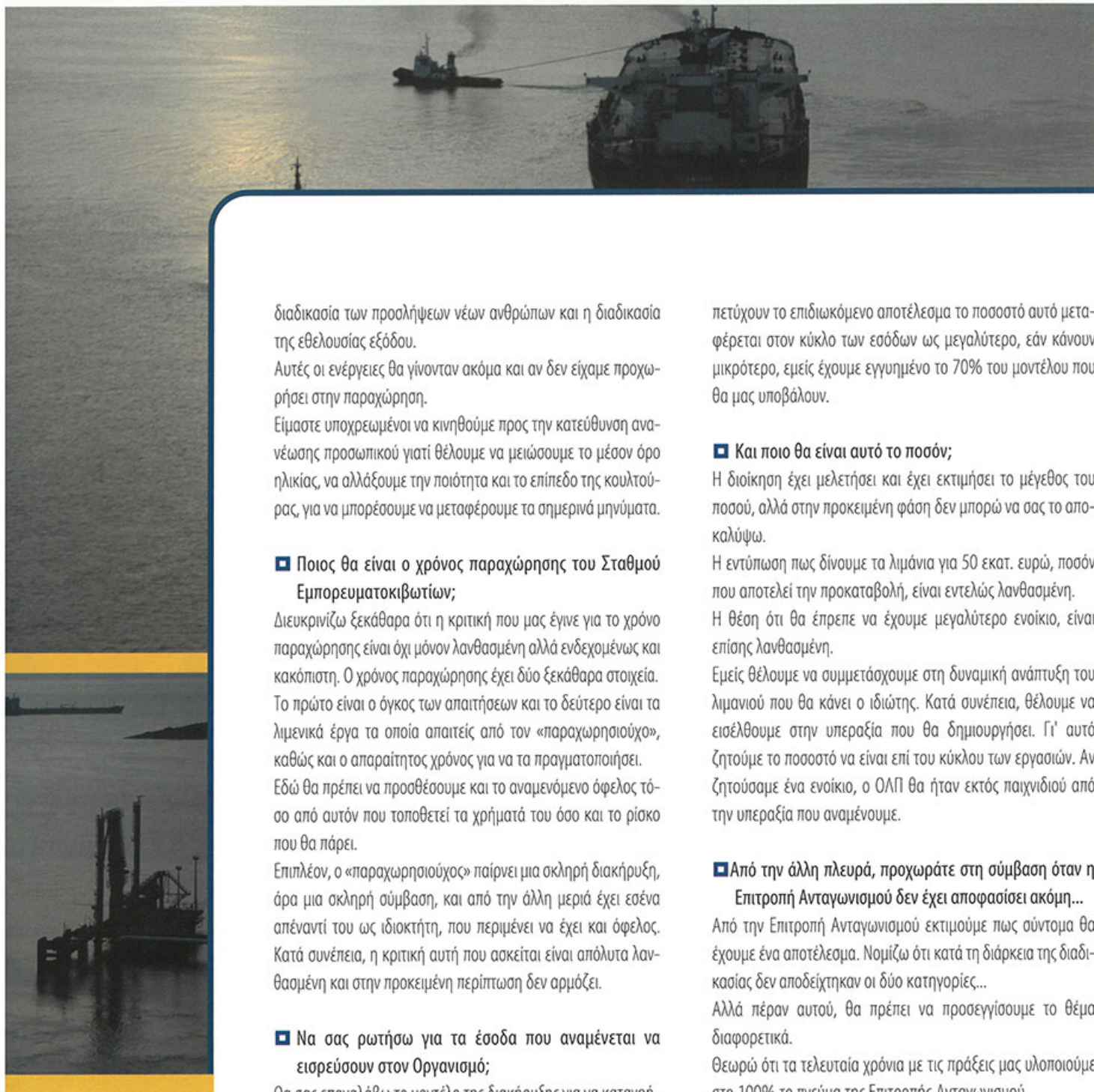
Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:





διαδικασία των προσλήψεων νέων ανθρώπων και η διαδικασία της εθελουσίας εξόδου.

Αυτές οι ενέργειες θα γίνονταν ακόμα και αν δεν είχαμε προχωρήσει στην παραχώρηση.

Είμαστε υποχρεωμένοι να κινηθούμε προς την κατεύθυνση ανανέωσης προσωπικού γιατί θέλουμε να μειώσουμε το μέσον όρο ηλικίας, να αλλάξουμε την ποιότητα και το επίπεδο της κουλτούρας, για να μπορέσουμε να μεταφέρουμε τα σημερινά μηνύματα.

■ Ποιος θα είναι ο χρόνος παραχώρησης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων;

Διευκρινίζω ξεκάθαρα ότι η κριτική που μας έγινε για το χρόνο παραχώρησης είναι όχι μόνον λανθασμένη αλλά ενδεχομένως και κακόπιστη. Ο χρόνος παραχώρησης έχει δύο ξεκάθαρα στοιχεία. Το πρώτο είναι ο όγκος των απαιτήσεων και το δεύτερο είναι τα λιμενικά έργα τα οποία απαιτεί από τον «παραχωρησιούχο», καθώς και ο απαραίτητος χρόνος για να τα πραγματοποιήσει. Εδώ θα πρέπει να προσθέσουμε και το αναμενόμενο όφελος τόσο από αυτόν που τοποθετεί τα χρήματά του όσο και το ρίσκο που θα πάρει.

Επιπλέον, ο «παραχωρησιούχος» παίρνει μια σκληρή διακήρυξη, άρα μια σκληρή σύμβαση, και από την άλλη μεριά έχει εσένα απέναντί του ως ιδιοκτήτη, που περιμένει να έχει και όφελος. Κατά συνέπεια, η κριτική αυτή που ασκείται είναι απόλυτα λανθασμένη και στην προκειμένη περίπτωση δεν αρμόζει.

■ Να σας ρωτήσω για τα έσοδα που αναμένεται να εισρεύσουν στον Οργανισμό;

Θα σας επαναλάβω το μοντέλο της διακήρυξης για να κατανοήσετε ότι η προσέγγιση από όσους δεχόμαστε κριτική είναι τουλάχιστον επιφανειακή.

Προσέξτε να δείτε. Εμείς ζητούμε ένα σταθερό τίμημα. Ένα ενοίκιο. Και μόνο το ενοίκιο θα είναι ίδιο ή μεγαλύτερο από τα κέρδη που έχει ο ΣΕΜΠΟ σήμερα. Πέραν αυτού ζητούμε ένα εγγυημένο αντάλλαγμα, το οποίο θα μας δοθεί με την προσφορά όπου θα αξιολογηθεί.

■ Τι σημαίνει εγγυημένο αντάλλαγμα;

Θα μας αναπτύξουν τον κύκλο εσόδων εργασιών για τα επόμενα 30 χρόνια. Θα μας δώσουν ένα ποσοστό επί του κύκλου εσόδων εργασιών και θα είναι υποχρεωμένοι να μας καταβάλουν το 70% είτε πετύχουν τον κύκλο εσόδων εργασιών είτε όχι. Εάν

πετύχουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα το ποσοστό αυτό μεταφέρεται στον κύκλο των εσόδων ως μεγαλύτερο, εάν κάνουν μικρότερο, εμείς έχουμε εγγυημένο το 70% του μοντέλου που θα μας υποβάλουν.

■ Και ποιο θα είναι αυτό το ποσόν;

Η διοίκηση έχει μελετήσει και έχει εκτιμήσει το μέγεθος του ποσού, αλλά στην προκειμένη φάση δεν μπορώ να σας το αποκαλύψω.

Η εντύπωση πως δίνουμε τα λιμάνια για 50 εκατ. ευρώ, ποσόν που αποτελεί την προκαταβολή, είναι εντελώς λανθασμένη.

Η θέση ότι θα έπρεπε να έχουμε μεγαλύτερο ενοίκιο, είναι επίσης λανθασμένη.

Εμείς θέλουμε να συμμετάσχουμε στη δυναμική ανάπτυξη του λιμανιού που θα κάνει ο ιδιώτης. Κατά συνέπεια, θέλουμε να εισέλθουμε στην υπεραξία που θα δημιουργήσει. Γι' αυτό ζητούμε το ποσοστό να είναι επί του κύκλου των εργασιών. Αν ζητούσαμε ένα ενοίκιο, ο ΟΛΠ θα ήταν εκτός παιχνιδιού από την υπεραξία που αναμένουμε.

■ Από την άλλη πλευρά, προχωράτε στη σύμβαση όταν η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει αποφασίσει ακόμη...

Από την Επιτροπή Ανταγωνισμού εκτιμούμε πως σύντομα θα έχουμε ένα αποτέλεσμα. Νομίζω ότι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δεν αποδείχτηκαν οι δύο κατηγορίες...

Αλλά πέραν αυτού, θα πρέπει να προσεγγίσουμε το θέμα διαφορετικά.

Θεωρώ ότι τα τελευταία χρόνια με τις πράξεις μας υλοποιούμε στο 100% το πνεύμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Και σας εξηγώ το συλλογισμό μου: Τι είπε η Επιτροπή Ανταγωνισμού; Άνω του ενός παρόχου, για να μην έχει μονοπωλιακή διάσταση το εμπορικό λιμάνι. Το κάνουμε.

Τι άλλο είπε; Θα πρέπει να εφαρμόσετε το σύστημα ραντεβού. Το εφαρμόσαμε.

Τι άλλο; Θα πρέπει να έχετε περίσσια capacity για να μπορείτε να εξυπηρετείτε όλα τα πλοία. Το κάνουμε.

Ακόμα, λοιπόν, κι αν πάρουμε το περίεργο σενάριο της αρνητικής εξέλιξης, τι θα αναγραφόταν στο πόρισμα;

Πιθανόν η απόφαση να είχε δύο σκέλη. Το πρώτο, η επιβολή τιμωρίας για το παρελθόν και το δεύτερο, επιβολή κάποιων κανόνων ώστε στο μέλλον να μην επαναληφθεί αυτό.

Εμείς ως διοίκηση, εδώ και τρία χρόνια, έχουμε υλοποιήσει και



Είναι στο χέρι μας...

**να διατηρήσουμε
καθαρές τις θάλασσες μας**

**Παραλαβές 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



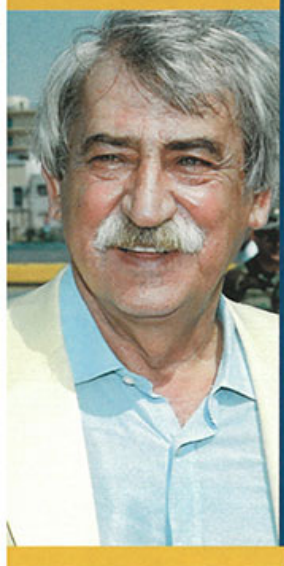
Λεωφ. Χατζηκυριακού 42
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5
Fax: +30 210 429 0286
Email: info@hec.gr

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



έχουμε εφαρμόσει στην πράξη όλα αυτά. Και μου έχει κάνει εντύπωση ότι κανένας δημοσιογράφος δεν το προσέγγισε έτσι το θέμα. Εν ολίγοις, η Επιτροπή Ανταγωνισμού στην πραγματικότητα μας ζήτησε δύο παρόχους διαφορετικούς για να μην μπορεί να υπάρξει ούτε ιδιωτικό άλλα ούτε δημόσιο μονοπώλιο. Να υπάρχει ένας σχετικός έλεγχος στην ελεύθερη αγορά μέσω του ανταγωνισμού, μέσω της αυτορρύθμισης και όχι μέσω του προστατευτισμού ή οποιασδήποτε κρατικής επιρροής και απόφασης.

■ **Σχετικά με τη μηνυτήρια αναφορά του νομάρχη Πειραιά κ. Μίχα στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς για υποβολή ανακριβών στοιχείων και παραπλάνηση του επενδυτικού κοινού, τι έχετε να πείτε;**

Εγώ το νομάρχη τον εκτιμώ ιδιαίτερα. Έχει κάποιες απόψεις και προσεγγίζει το θέμα υπό άλλη φιλοσοφία. Θεωρεί ότι οι ενέργειες τις οποίες κάναμε είναι εκτός νομοθετικού πλαισίου. Θα ήταν εξαιρετικά επιπόλαιο στην οποιαδήποτε διοίκηση να μην είχε ελέγξει δύο και τρεις φορές τις όποιες ενέργειες. Ο νομάρχης είναι πολιτικό πρόσωπο. Εμείς ανήκουμε στη διοίκηση και παρόλο που είμαστε επιλογή της παρούσας κυβέρνησης, αυτό δε μας δίνει πολιτική διάσταση. Εμείς έχουμε μια τεχνοκρατική προσέγγιση. Ο νομάρχης ακολούθησε μια διαδικασία, εμείς του απαντήσαμε. Αυτός θέλησε να το μεθοδεύσει μέσω δικαστικών διαφορών. Είναι δικαίωμα του κάθε πολίτη. Θα αντιμετωπίσουμε το θέμα στην αίθουσα του δικαστηρίου. Εμείς συνεχίζουμε να θεωρούμε σημαντική την persona του νομάρχη στα δρώμενα της περιοχής και έτσι θα τον αντιμετωπίσουμε. Εάν στον κ. Μίχα τού ταιριάζει αυτή η προσέγγιση, είναι προσωπικό του θέμα.

■ **Κλείνοντας τη συνάντησή μας τι θα θέλατε να προσθέσετε;** Εκείνο το οποίο είναι βέβαιο είναι ότι η διαδικασία υλοποίησης της παραχώρησης θα προχωρήσει.

Και θα πρέπει να προστεθεί επίσης ότι η σκέψη για την παραχώρηση δεν μας ήρθε ξαφνικά ένα πρωί που δεν είχαμε τι άλλο να κάνουμε. Πρώτοι το ζήτησαν οι χρήστες, οι οποίοι, αν θέλετε, αυτή τη στιγμή λειτουργούν ως Πόντιοι Πιλάτοι.

Ήταν απαίτηση της αγοράς αυτό το οποίο κάνουμε.

Το μελετήσαμε αρκετά, ήταν ενήμεροι εγκαίρως όλοι οι κοινωνικοί εταίροι, όλοι οι φορείς, όλα τα συνδικάτα για όλες τις διαδικασίες. Ζήτησαν να κάνουμε διάλογο, αλλά διάλογος για τους συνδικαλιστές σημαίνει να συμφωνήσουμε εμείς σε αυτό

που εκείνοι θέλουν.

Όμως, η διοίκηση μιας εταιρείας έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση να αποφασίζει. Ενημερώνει, κάνει τις διαβουλεύσεις, φέρει την ευθύνη και κρίνεται από εκείνους που πρέπει να κριθεί. Αυτή τη στιγμή άλλαξαν τα πάντα κάτω. Αυτό δεν μπορεί να οδηγήσει τη χώρα σε εξέλιξη. Μετά δύο χρόνια διαλόγου εμφανίζεται αυτή τη στιγμή η άποψη στην αγορά πως ο ΟΛΠ δεν κάνει διάλογο, δεν έχει μελετήσει αρκετά τις επιπτώσεις, θα δημιουργήσει πρόβλημα στις εργασιακές σχέσεις. Αυτά δεν είναι μόνον ανακριβή αλλά είναι κακόβουλα. Στηρίζουν μια πολιτικοποίηση των κινητοποιήσεων, η οποία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί την όποια πολιτική ρευστότητα -κατά τη γνώμη της- θεωρεί ότι υπάρχει. Κατά συνέπεια, καλό θα ήταν η απελευθέρωση της ανώνυμης εταιρείας από τις όποιες στρεβλώσεις νομικές δημιουργεί η συνεχής προσπάθεια του κράτους να επεμβαίνει, παρεμβαίνει και παρερμηνεύει το ρόλο της εποπτείας του.

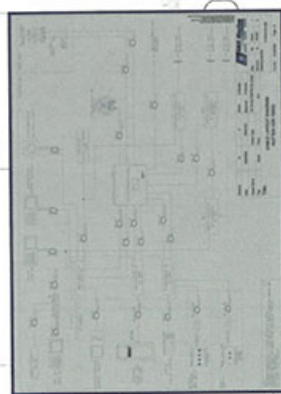
Να πάψει ο διχασμός της προσωπικότητας μεταξύ εποπτεύοντος και μετόχου. Το κράτος πρέπει να παραμείνει στο ρόλο του μετόχου και να αφήσει τις διοικήσεις να κάνουν τη δουλειά τους. Αν δεν είναι ικανοποιημένο από τις διοικήσεις, να τις αλλάξει. Αυτό είναι το πρώτο σημείο.

Το δεύτερο είναι αποκωδικοποίηση των ΔΕΚΟ παράλληλα με ανανέωση, με νέους κανόνες, με κατάργηση της συνδιοίκησης των συνδικαλιστών, με αλλαγή των κανονισμών, με συμπράξεις και στρατηγικές συμμαχίες, με ιδιώτες που έχουν την τεχνογνωσία και οικονομική ευρωστία αλλά και τη δύναμη της παγκόσμιας αγοράς, για να μπορέσει να αναπτυχθεί. Διαφορετικά το λιμάνι θα απαξιωθεί, δεν έχει άλλη λύση.

■ **Να σας ρωτήσω εγώ κάτι τελευταίο, που μπορεί να ακουστεί και λίγο αθώο. Με τη λέξη διάλογο τι εννοείτε;** Διάλογος σημαίνει ενημέρωση, ανταλλαγή επιχειρημάτων. Δε διανοούμαι η διοίκηση η οποία έχει επιλεγεί να μην μπορεί να πάρει αποφάσεις επειδή κάποιοι διαφωνούν. Δεν μπορείς να αφήσεις το χρόνο να κυλάει επειδή δε συμφωνούν όλοι. Και εν πάση περιπτώσει, ο μέτοχος που έχει την πλειοψηφία, όρισε τη διοίκηση. Η διοίκηση παίρνει τις αποφάσεις για τις οποίες ενημερώνει το μέτοχο -εφόσον είναι μείζονα θέματα- και προχωράει στην υλοποίηση, στο πρόγραμμά της. Οι συνδικαλιστές δεν έχουν ευθύνη για τις αποφάσεις της διοικήσεως. Ο ρόλος τους είναι η προστασία των εργασιακών σχέσεων και όχι η προστασία της διοίκησης. ☉

New Buildings

(For all your new Standards, Technologies & Regulatory Requirements)



At SRH Marine Electronics, our dedicated New Buildings Department and staff are at your disposal for any level of project work and co-ordination; from the smallest of retro-fits to the largest and most complex of new buildings.

With close co-operation with ship yards, dry docks and lay-up ports, and in solid conjunction with our partners, SRH Marine Electronics is always at hand to manage, co-ordinate and assist with your requirements.

With a growing track record consisting of over 30 New Building Projects successfully (our level of success is measured by both customers, and vessel classification societies) completed since 2002, spanning from Europe to the Far East, SRH Marine Electronics delivers the required solutions: *On-Time and On-Budget*.

From the initial customer meeting, SRH Marine Electronics assigns a Project Manager to each individual case thus providing each customer with a Single Point of Contact for all aspects related to the New Building.

For any and all your New Building & Retro-Fit requirements, please feel free to contact us at your convenience; or come visit us during Posidonia 2008 Exhibition on our Stand number 598.

From AIS to VDR, and nearly everything in between, SRH Marine Electronics is your partner of choice.

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



“Όταν ακούω
για μέτρα,
αρχίζω και
τρομάζω”



Γνωρίζει άριστα τα θέματα των θαλασσιών συγκοινωνιών. Ανέλαβε πριν από ένα χρόνο την προεδρία της Ένωσης Επιχειρηματιών Ακτοπλοΐας, θέση από την οποία καλείται να διευθετήσει θέματα τόσο θεσμικά όσο και λειτουργικά. Ο κ. Σακέλλης εκτιμά πως το αίτημα των εταιρειών για πλήρη απελευθέρωση πρέπει να γίνει κατανοητό και σεβαστό, και υποστηρίζει ότι η εξαίρεση της Ελλάδας από την εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92 καθυστέρησε τις εξελίξεις για μια δεκαετία. Ο πρόεδρος της Ένωσης Επιχειρηματιών Ακτοπλοΐας τονίζει ότι οι υπέρ τρίτων κρατήσεις που γίνονται στους ναύλους των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων είναι αδιανόητες, ενώ μας διαβεβαιώνει ότι οι πρόσφατες αυξήσεις των εισιτηρίων είναι πλήρως δικαιολογημένες από τις σημερινές οικονομικές συνθήκες.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του **Μιχάλη Σακέλλη**, Προέδρου Ένωσης Επιχειρηματιών Ακτοπλοΐας,
και διευθύνοντος συμβούλου της Blue Star Ferries

■ Πώς θα αριθμούσατε, με σειρά προτεραιότητας, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική ακτοπλοΐα.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές εξελίξεις προς τη δημιουργία της πολυθρύλητης πλέον «απελευθέρωσης» της ακτοπλοϊκής αγοράς. Στην Ελλάδα σήμερα έχουν δρομολογηθεί υπερσύγχρονα επιβατικά πλοία και τα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά για την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται.

Ενδεικτικά αναφέρω ότι το 60% των επιβατών διακινήθηκε το 2007 με πλοία ηλικίας κάτω της δεκαετίας, ποσοστό που αναμένεται να φθάσει το 70% το 2008. Συνεπώς μιλάμε για έναν από τους πλέον σύγχρονους στόλους διεθνώς και δεν έχουμε να ζηλέψουμε τίποτα από αντίστοιχες υπηρεσίες που προσφέρονται σε άλλες χώρες.

Δυστυχώς, πολλές από τις ρυθμίσεις που έχουν γίνει είναι αποσπασματικές και δεν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο που θα διασφαλίζει τη συνέχιση της αναπτυξιακής πορείας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου και τις μελλοντικές επενδύσεις που είναι απαραίτητο να γίνουν τώρα, ώστε να μη βρεθούμε σε λίγα χρόνια

μών. Εδώ είναι που το κράτος πρέπει να εξαντλήσει τον κοινωνικό του ρόλο, ενισχύοντας με κρατικά κονδύλια τη δραστηριοποίηση περισσότερων και καλύτερων πλοίων στις γραμμές αυτές.

Σε ό,τι αφορά τους δημοφιλείς προορισμούς, είναι πολύ σημαντικό να πούμε ότι οι υπάρχουσες ανεπαρκείς λιμενικές υπηρεσίες εξυπηρετούν οριακά τα εκτελούμενα δρομολόγια σήμερα και είναι απαγορευτικές για κάθε εξέλιξη, δηλαδή για την εξυπηρέτηση περισσότερων δρομολογίων ή μεγαλύτερων πλοίων.

Τέλος, ιδιαίτερα μας προβληματίζει η αύξηση κόστους ναυτιλικών καυσίμων λόγω διεθνών συγκυριών.

■ Σε ποια μέτρα θα έπρεπε να προχωρήσει η ελληνική κυβέρνηση για να κρατήσει «ζωντανή» την ακτοπλοΐα;

Όταν ακούω για μέτρα, αρχίζω και τρομάζω. Οι ακτοπλοϊκές μας υπηρεσίες θα ήταν σαφώς καλύτερες εάν ήταν ελεύθερες και απαλλαγμένες από τις κρατικές παρεμβάσεις.

Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες σήμερα παρέχονται από τον ιδιωτικό

πάλι μπροστά σε αδιέξοδο.

Η καλή εικόνα που περιέγραψα προηγουμένως αφορά τους δημοφιλείς προορισμούς και περίπου το 95% των διακινουμένων επιβατών.

Προβλήματα εστιάζονται στις ενδονησιωτικές συνδέσεις, που πρέπει να ενισχυθούν, αλλά κυρίως στην εξυπηρέτηση προορισμών εξαιρετικά χαμηλής κίνησης, δηλαδή των λεγόμενων άγονων γραμ-

τομέα. Οι τεράστιες επενδύσεις που έχουν γίνει και αυτές που έπονται, καθώς και οι όποιες λειτουργικές ζημιές των εταιρειών, δεν επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό σε αντίθεση με τα άλλα μέσα μεταφοράς τα οποία άμεσα ή έμμεσα επιδοτούνται και ενισχύονται.

Το αίτημα των εταιρειών για πλήρη απελευθέρωση πρέπει να γίνει κατανοητό και σεβαστό, και το κράτος να περιοριστεί στο





συντονιστικό του ρόλο αλλά και τον κοινωνικό, για τη βελτίωση των υπηρεσιών προς τα μικρά νησιά μας.

■ Με ποιον τρόπο η απελευθέρωση θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών εταιρειών; Θα είναι αυτό εις βάρος των επιβατών;

Όταν μιλάμε για απελευθέρωση εννοούμε την ελεύθερη διάθεση των πλοίων με όρους οικονομίας αγοράς και επιχειρηματικής λογικής. Επίσης εννοούμε τη λειτουργία των πλοίων σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς χωρίς άχρηστους κρατικούς παρεμβατισμούς και υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, τον οποίο το κράτος έχει καθήκον να προστατεύει και να επιτηρεί.

Δεν είναι βεβαίως δυνατό να μην εκτελούνται δρομολόγια στα νησιά μας κατά τη χειμερινή περίοδο. Δεν είναι όμως επίσης δυνατό, στους χειμερινούς μήνες να είναι δρομολογημένα σε μια γραμμή περισσότερα πλοία από αυτά που υπαγορεύονται από τις κοινωνιακές ανάγκες.

Είναι αδιανόητο να επιβαρύνονται οι ναύλοι με υπέρ τρίτων κρατήσεις που φθάνουν το 37%, όπως είναι αδιανόητο να ρυθμίζονται νομοθετικά οι εργασιακές μας σχέσεις με αποτέλεσμα να μειώνονται τελικά οι θέσεις εργασίας, αλλά και να επιβαρύνεται χωρίς λόγο το λειτουργικό κόστος των πλοίων άρα και τα εισιτήρια.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ο επιβάτης επιβαρύνεται λόγω του κρατικού παρεμβατισμού και όχι της απελευθέρωσης.

■ Πώς κρίνετε την πορεία των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χ.Α.;

Σε μια περίοδο διεθνούς οικονομικής κρίσης, η πορεία των εισηγμένων εταιρειών είναι σίγουρα ικανοποιητική.

Η μαζικότητα του μεταφορικού έργου της ακτοπλοΐας δικαιολογεί τις υψηλές επενδύσεις που έχουν επωμιστεί οι εισηγμένες εταιρείες. Ταυτόχρονα, παράγονται καλά αποτελέσματα ενώ οι αποδόσεις εμφανίζουν σταθερότητα και ασφάλεια, κάτι που εκτιμάται ιδιαίτερα από τους επενδυτές μας.

■ Στο ξεκίνημα κάθε καλοκαιρινής σεζόν επισημαίνετε στους εκάστοτε υπουργούς ότι η υπέρμετρη αύξηση του κόστους λειτουργίας των πλοίων θα οδηγήσει την ελληνική ακτοπλοΐα στην ίδιο σημείο με την κρουαζιέρα, δηλαδή στην «ώρα μηδέν». Είναι αυτό άλλοθι για τις αυξήσεις;

Δεν έχουμε μιλήσει ποτέ για «ώρα μηδέν» και δε θα υπάρξει ποτέ τέτοια ώρα για την ακτοπλοΐα μας, που ας μην ξεχνάμε είναι και μεγάλο εθνικό θέμα.

Έχουμε όμως μιλήσει για αχρείαστες παρεμβάσεις και ρυθμίσεις που καθυστέρησαν τις εξελίξεις. Η ικανοποίηση των αιτημάτων μας θα έχει αποτέλεσμα την επιτάχυνση των εξελίξεων και η μη ικανοποίηση, την επιβράδυνση.

Εκτιμώ πως η εξαίρεση της Ελλάδας από την εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92 καθυστέρησε τις εξελίξεις για μια δεκαετία, είναι πραγματικά κρίμα και λυπηρό.

Επιπλέον, επιτρέψτε μου να σας πω ότι δε χρειάζεται κανένα «άλλοθι» για αυξήσεις ναύλων. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν έχουν μετακυλίσει στον επιβάτη την αύξηση του λειτουργικού τους κόστους από την αλματώδη αύξηση της τιμής των καυσίμων.

Οι όποιες αυξήσεις είναι πλήρως δικαιολογημένες από τις οικονομικές συνθήκες και από την εμπειρία μου, παρατηρώντας τα δημοσιευμένα οικονομικά μεγέθη των εταιρειών, σας διαβεβαιώ ότι είναι οι ελάχιστες δυνατές. Εδώ δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχουν μόνο την ευθύνη να καλύπτουν τα λειτουργικά τους έξοδα, αλλά έχουν επωμιστεί και με την ευθύνη της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, η οποία δεν είναι στιγμιαία αλλά διαρκής ανάγκη.

■ Πώς θα περιγράφατε το χειρότερο σενάριο για τη μελλοντική πορεία της ακτοπλοΐας και πώς το πλέον αισιόδοξο; Έχετε ακούσει για το «ΚΤΕΛ της ακτοπλοΐας»;

Τελευταία πρέπει να ομολογήσουμε ότι έχουν γίνει θετικά βήματα προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης, στα οποία οφείλεται το σημερινό εξαιρετικό επίπεδο των υπηρεσιών.

Τα θετικά αποτελέσματα, έστω και αυτά της μερικής απελευθέρωσης, θα προκαθορίσουν και τα επόμενα βήματα. Μιλήσαμε για επιβράδυνση αλλά οι εξελίξεις είναι δρομολογημένες και αναπόφευκτες. Το καλύτερο ή χειρότερο σενάριο έχει σχέση με το χρόνο υλοποίησης των ήδη προδιαγεγραμμένων εξελίξεων.

■ Ποιο το μέλλον για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες λαϊκής βάσης;

Υπάρχουν εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο και εταιρείες μη εισηγμένες. Δε βλέπω καμία άλλη διάκριση. Εάν τώρα, με το «λαϊκή βάση» εννοούμε την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τότε όλες οι εταιρείες είναι λαϊκής βάσης.

■ Πώς ξεκίνησε η κρατική κοινωνική παροχή διακίνησης των πολιτών μέσω των ακτοπλοϊκών εταιρειών; Πώς θα χαρακτηρίζατε την κίνηση της ακτοπλοϊκής αγοράς; Έχετε διαπιστώσει καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης από κάποια μέλη σας;

Η κίνηση της ακτοπλοϊκής αγοράς κρίνεται ικανοποιητική και κάθε



S. HILIOU LTD

LEADER IN MARINE INDUSTRY SINCE 1980



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



χρόνο αυξάνεται. Θετικός παράγοντας της αύξησης της κίνησης είναι η δρομολόγηση νέων πλοίων. Αρνητικός παράγοντας είναι η έλλειψη υποδομών στα νησιά μας.

Από την πλευρά μου, δε θεωρώ ότι υπάρχει δεσπόζουσα θέση κάποιων ή κάποιων εταιρειών, πόσω μάλλον κατάχρησή της. Υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός ανάμεσα στους δραστηριοποιούμενους, ενώ η είσοδος στην αγορά για νέους παίκτες είναι εύκολη όπως αποδεικνύεται και από την είσοδο νέων εταιρειών -και μάλιστα μη ελληνικών- στην ακτοπλοϊκή αγορά.

■ **Πώς βλέπετε τα νέα ακτοπλοϊκά σχήματα; Τελικώς η ακτοπλοϊκή τράπουλα θα μοιραστεί ανάμεσα σε δύο «παίκτες»; Τα μικρότερα ακτοπλοϊκά σχήματα πώς θα επιβιώσουν;**

Οι υψηλές επενδύσεις που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών επιβάλλουν την ύπαρξη ισχυρών σχημάτων. Πόσα θα είναι αυτά θα το κρίνει η ίδια η αγορά. Οι λεγόμενες μικρές εταιρείες διαθέτουν πλοία χαμηλού λειτουργικού κόστους και έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν αξιόπιστες υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές αλλά και να εξυπηρετούν προορισμούς με μικρό μεταφορικό έργο.

Η παρουσία των εταιρειών αυτών επιβάλλεται από τις συγκοινωνιακές ανάγκες και είναι απαραίτητη. Η δυνατότητα επιβίωσής τους πρέπει να απασχολήσει ιδιαίτερα το κράτος, το οποίο εδώ καλείται να παίξει τον κοινωνικό του ρόλο.

■ **Ποια είναι η σημερινή εικόνα των ελληνικών λιμανιών;**

Τα λιμάνια μας είναι το μεγάλο μας πρόβλημα. Για πολλές δεκαετίες αφέθηκαν στην τύχη τους και τα αναγκαία έργα είναι υψηλού κόστους και χρονοβόρα.

Στην ακτοπλοΐα δεν έχει δοθεί ποτέ ηρέπouσα σημασία. Ενώ παρατηρούμε τη συνεχή εκτέλεση πανάκριβων έργων και μάλιστα σωστών, για τις οδικές μεταφορές, στην ακτοπλοΐα, που προσφέρεται δωρεάν ο δρόμος, δεν παρατηρείται η έρέπouσα επενδυτική δραστηριότητα αφού όπως φαίνεται δε διατίθενται κονδύλια από τον κρατικό ή τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

Το θέμα είναι εξαιρετικά σοβαρό, γιατί εάν δε βελτιωθούν άμεσα οι λιμενικές μας υπηρεσίες, κάθε εξέλιξη και πρόοδος θα είναι αδύνατη.

■ **Προσφάτως, προτείνετε την απαλλαγή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου από τις μη ανταποδοτικές επιβαρύνσεις. Θα οδηγηθούμε στο να χάσει το έσοδο το κράτος και να το επωφεληθεί η ακτοπλοϊκή εταιρεία;**

Στις περισσότερες πλέον γραμμές οι ναύλοι καθορίζονται ελεύθερα από τις εταιρείες.

Αυτοί οι ναύλοι λέγονται καθαροί και είναι αυτοί που εισπράττονται από τις εταιρείες. Οι κρατήσεις υπέρ τρίτων δεν επιβαρύνουν την εταιρεία αλλά τον επιβάτη, εάν λοιπόν μειωθούν, θα επωφεληθεί 100% ο επιβάτης και όχι η εταιρεία.

■ **Έχετε ταξιδέψει ως απλός επιβάτης Αύγουστο μήνα σε πολύωρο ταξίδι; Είστε ευτυχής με την εικόνα και την παροχή υπηρεσιών που προσφέρονται στο επιβατικό κοινό, ακόμα και σε νεότευκτα πλοία; Τη θεωρείτε ισάξια των αυξήσεων των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων; Ως πρόεδρος της ένωσης, έχετε προβεί σε κάποιες ενέργειες για να αποφευχθεί αυτή η εικόνα που παρουσιάζουμε κατ' αρχάς στους εαυτούς μας και μετά στους τουρίστες;**

Το γεγονός ότι στο αυτοκίνητό σας τα 4 άτομα ταξιδεύουν πιο άνετα από τα 5 προφανώς δε θα σας οδηγήσει στο να αποκλείσετε από το ταξίδι σας ένα μέλος της οικογένειάς σας ούτε θα αγοράσετε δεύτερο αυτοκίνητο.

Το ίδιο συμβαίνει και με όλα τα μέσα μεταφοράς, δηλαδή η μεγάλη πληρότητα περιορίζει την άνεση, χωρίς όμως τούτο να σημαίνει ότι οι συνθήκες μεταφοράς δεν είναι καλές.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες σέβονται τον επιβάτη και καταβάλλονται καθημερινά μεγάλες προσπάθειες για τη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς, οι οποίες είναι σαφώς καλύτερες από αυτές που προσφέρονται σε άλλες χώρες και να μην έχετε την παραμικρή αμφιβολία γι' αυτό.

■ **Σε ποιες ενέργειες έχετε προβεί προκειμένου να αντλήσετε κοινοτικά κονδύλια για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες; Είστε σε συνεργασία με το YENANΠ ή προχωρείτε ανεξάρτητα;**

Δυστυχώς, τα όποια κοινοτικά κονδύλια για τις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες είναι εξαιρετικά περιορισμένα και για να είμαι ειλικρινής αμφιβάλλω ότι υπάρχουν κιόλας. Υπάρχει βέβαια η δυνατότητα κρατικής επιχορήγησης με άδεια της Κοινότητας από τον κρατικό προϋπολογισμό, αλλά ποτέ δεν έχει υπάρξει κάποια παρόμοια πρωτοβουλία από τις ελληνικές κυβερνήσεις, όπως γίνεται απλόχερα σε άλλες χώρες. Είναι όμως και αστείο να μιλάμε για κρατικές επιχορηγήσεις, όταν το ίδιο το κράτος επιβαρύνει τα εισιτήρια με ποσοστό 30% κατά μέσον όρο.

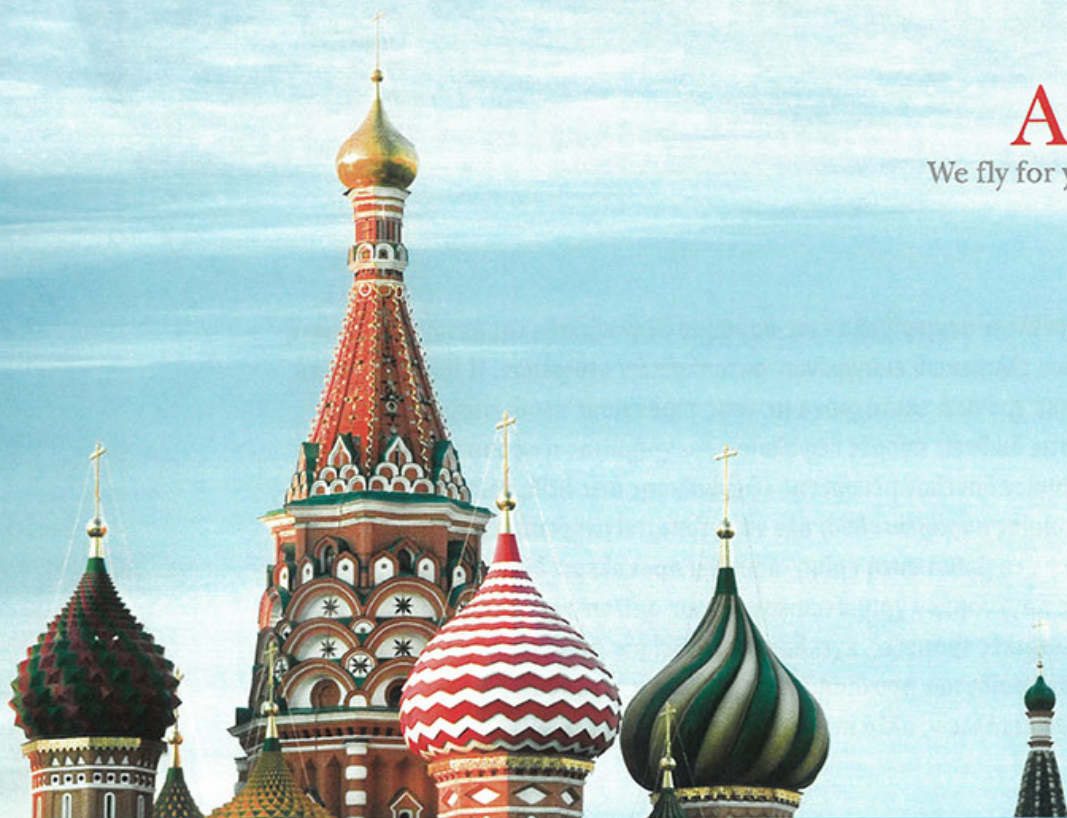
Σε κάθε περίπτωση, στην ακτοπλοΐα πρέπει να διατεθούν σοβαρά κονδύλια για τα λιμάνια μας και για την αύξηση των αποζημιώσεων που δίνονται για την εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας. ☉

From Minsk, Astana, Ekaterinburg, Kharkov, Krasnodar, Kiev, Dnepropetrovsk, St. Petersburg, Rostov, Donetsk and Moscow with love.

Austrian Airlines is your best connection to 48 destinations in the East – up to 600 times a week. Fly via Vienna, Europe's fastest transfer airport.

Πληροφορίες & κρατήσεις: www.austrian.com ή Austrian Airlines: Αθήνα ☎2109601240, Θεσσαλονίκη ☎2310474101 ή στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα.
Earn miles with Miles&More.

Austrian
We fly for your smile.



VIE Vienna
International
Airport
Open For New Horizons.

A STAR ALLIANCE MEMBER 

www.austrian.com

Πορεία των μετοχών των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών



Του Γιώργου Ξηραδάκη, Managing Director XRTC Business Consultants



Το 2007 αποτέλεσε αναμφίβολα έτος-ορόσημο στην εξέλιξη της μετοχικής δραστηριότητας των ελληνικών εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η συγκυρία αυτή συντελέστηκε χρονικά ταυτόχρονα με τους τεράστιους κλυδωνισμούς που πυροδότησε στις διεθνείς αγορές κεφαλαίου και χρήματος η «φούσκα» της αγοράς ενυπόθηκων δανείων μειωμένης εξασφάλισης στις ΗΠΑ, το ευρώ και το βάθος της οποίας παραμένει δύσκολο να εντοπιστεί μέχρι σήμερα.

Παράλληλα με τη βαθιά αυτή κρίση, που έχει προκαλέσει διαγραφές δισ.

δολαρίων στους ισολογισμούς παγκόσμιων χρηματοοικονομικών ομίλων και ασταμάτητη παροχή κεφαλαίων από τις κεντρικές τράπεζες, έχει δημιουργηθεί μια άνευ προηγουμένου άνοδος βασικών αγροτικών προϊόντων που διαπραγματεύονται στο χρηματιστήριο, καθώς και όλων των πολύτιμων μετάλλων, αλλά πάνω από όλα του πετρελαίου.

Καθίσταται λοιπόν προφανές ότι το διεθνές οικονομικό κλίμα έχει κλονιστεί συθέμελα και μαζί με αυτό οι χρηματαγορές, οι οποίες ήδη από τα τέλη του προηγούμενου έτους έχουν προεξοφλήσει την πιθανότητα μιας παγκόσμιας επιβράδυνσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι μετοχικές αξίες των εισηγμένων εταιρειών σε όλο τον πλανήτη αλλά και η όρεξη για άντληση κεφαλαίων μέσων δημόσιων εγγραφών έχουν υποστεί μεγάλη καθίζηση.



Όλο αυτό το πλέγμα των εξελίξεων που ξεκίνησε τον περασμένο Αύγουστο επηρέασε αναμφίβολα τις μετοχικές αξίες των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά περισσότερο προσέθεσε μεγάλο βάρος στο κόστος δραστηριότητάς τους δεδομένης της μεγάλης ανόδου του πετρελαίου. Βέβαια, η άνοδος αυτή του πετρελαίου συνοδεύτηκε με αντίστοιχη άνοδο της συναλλαγματικής ισοτιμίας του δολαρίου ΗΠΑ με το ευρώ, γεγονός που σημαίνει ότι ενώ η άνοδος σε τιμές δολαρίου είναι της τάξης του 75%, σε ευρώ είναι της τάξης του 48% από τον Ιανουάριο του 2007 έως σήμερα. Παράλληλα με αυτές τις αρνητικές εξελίξεις σε επίπεδο κόστους δραστηριότητας για τις εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες, το 2007 βρήκε την καθεμία από αυτές σε διαφορετική κατάσταση τόσο σε επίπεδο μεταφορικού έργου και αριθμού πλοίων όσο και σε επίπεδο χρηματοοικονομικής κατάστασης. Για παράδειγμα, οι Μινωικές Γραμμές προέβησαν σε αναδιάρθρωση των δανειακών τους υποχρεώσεων μέσω της έκδοσης ενός μεγάλου ομολογιακού δανείου αξίας 375 εκατ. ευρώ, αλλά και η ANEK σύναψε δάνειο αξίας 245 εκατ. ευρώ.



Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2007 άρχισαν οι ζυμώσεις για την αναδιάρθρωση των μετοχικών πακέτων και την προώθηση εξαγορών και συγχωνεύσεων σε έναν τομέα που για πολλά έτη παρέμενε στην αφάνεια και εκτός του ενδιαφέροντος των τραπεζιτών επενδυτικής τραπεζικής. Έτσι η διαμορφωθείσα πλέον κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις από τις αρχές του προηγούμενου έτους τόσο σε επίπεδο μετόχων (ο κ. Παναγιώτης Λασκαρίδης αποσπένδυσε τόσο από τις Μινωικές Γραμμές όσο και από την HSW, εξασφαλίζοντας τεράστια για τον κλάδο κέρδη, όπως βέβαια και ο κ. Περικλής Παναγόπουλος, ο οποίος πούλησε το μερίδιό του στις Επιχειρήσεις Αττικής στη MIG). Οι Επιχειρήσεις Αττικής βρίσκονται ήδη σε φάση συγχώνευσης με την Blue Star Ferries με κύριο μέτοχο τη MIG, η ANEK έχει πλέον βασικό μέτοχο την κυπριακή εισηγμένη εταιρεία Sea Star Capital, της οποίας βασικός μέτοχος είναι ο κ. Γιάννης Βαρδινογιάννης, οι Μινωικές Γραμμές ελέγχονται κυρίως από την εταιρεία Atlantica di Navigazione του ομίλου Grimaldi, η NEA προέβη σε αύξηση του Μ/Κ της κατά 16,7 εκατ. ευρώ η οποία έγινε πρόσφατα και μεσοσύσης μιας αρνητικής

closed gauging



The HERMetic UTImeter Gtex is a portable electronic level gauge for closed gas tight operation.

The unit is used for custody transfer, inventory control

measurement and free water detection on marine vessels. Connected to a HERMetic vapour control valve, the UTImeter Gtex avoids any gas release during operation and enables 3, optionally 4 measurements in one single operation, Ullage, Temperature, Oil-water interface level and Innage. We help you to protect the operator and the environment.

Honeywell

For more information visit our website
www.tanksystem.com or call +41 26 919 15 00

© 2008 Honeywell International, Inc. All rights reserved



οικονομικής συγκυρίας και, τέλος, η ΣΑΟΣ συγχωνεύτηκε με τη Νίκος Γκάλης, με αποτέλεσμα η οικογένεια Μανούση να κατέχει πλέον του 70% του Μ/Κ της Γκάλης και να έχει πραγματοποιήσει μια μεγάλη διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων της εισηγμένης εταιρείας.

Εξετάζοντας περαιτέρω τη δομή των μετοχικών αξιών των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών κατά τον τελευταίο χρόνο, διαβλέπει τις διακυμάνσεις που υπέστησαν εξαιτίας των αλλαγών στις μετοχικές τους συνθέσεις, αλλά και την αδυναμία τους να ακολουθήσουν το γενικό δείκτη στις περιπτώσεις μεγάλης ανόδου του. Όλες οι εισηγμένες πλην των ΝΕΛ και ΣΑΟΣ έχουν μια μικρή αύξηση της χρηματιστηριακής τους τιμής σε σχέση με τον Ιανουάριο του 2007. Από την άλλη, βέβαια, το σύνολο του κλάδου Επιβατηγός Ναυτιλία και Μεταφορές, ενώ εμφανίζει αύξηση του κύκλου εργασιών μεταξύ 2006 και 2007 κατά 11%, το σύνολο των EBITDA είναι μειωμένο κατά 25,5% και το σύνολο των κερδών μετά φόρων και δικαιωμάτων μειοψηφίας μειωμένο κατά 40%. Η εξήγηση που προβάλλεται από το σύνολο των εταιρειών είναι η εξαιρετική αύξηση των τιμών του πετρελαίου καθώς και η απώλεια μεριδίου κίνησης σε κάποια αγορά δραστηριοποίησης. Έτσι και οι επιμέρους δείκτες τους εμφανίζουν μια εικόνα που δηλώνει εμφανώς την ανάγκη για χάρα-

ξη συγκεκριμένης στρατηγικής σε επίπεδο δραστηριότητας, το οποίο και θα συμπαρασύρει την όρεξη του επενδυτικού κοινού να εμπιστευτεί τη διακράτηση των τίτλων τους. Οι τρέχοντες δείκτες P/E των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών κυμαίνονται από 19,4 έως και 0, με την ANEK να έχει το υψηλότερο και τις ΝΕΛ και ΣΑΟΣ να έχουν 0 εξαιτίας των ζημιών που κατέγραψαν το 2007. Για όσες εξ αυτών δίνουν μερίσματα (Blue Star Ferries, Μινωικές Γραμμές και ANEK) οι μερισματικές τους αποδόσεις κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα, στα χαμηλά τους περίπου στο 2,1% ενώ στα υψηλά τους αγγίζουν το 3,1% με 3,2%, με εξαίρεση την ANEK που έφτασε και το 4,2%. Εξετάζοντας ακόμα περισσότερο τον κλάδο με βάση τους δείκτες P/BV και ROE, φαίνεται ότι η μετοχή των Μινωικών Γραμμών αποτελεί την πιο undervalued μετοχή στο κλάδο με αμέσως καλύτερη τη μετοχή της Blue Star Ferries. Αν και όλες οι μετοχές των ακτοπλοϊκών εταιρειών από την αρχή του χρόνου υποαποδίδουν, εντούτοις η μετοχή της Blue Star Ferries έχει βραχυπρόθεσμα (από 18/4/2008) υπεραποδώσει κατά 2% ενώ της ANEK έχει υπεραποδώσει κατά 2,4% αν αγοράζονταν στις 21/3/2008.

Αυτό που σίγουρα διαφαίνεται είναι ότι ο κλάδος είναι στο σύνολό του undervalued, ενώ οι μετοχές τους εκφράζουν την αδυναμία δυναμικής ανά-

πτυξης (growth story) ακόμα και μετά τις ριζικές ανακατατάξεις στις μετοχικές τους συνθέσεις. Κρίνεται λοιπόν σκόπιμη η στρατηγική αντιμετώπιση από τις διοικήσεις τους της μελλοντικής ανάπτυξης του στόλου σε βαθμό που να δημιουργεί αξία προς τους μετόχους. Αυτό μπορεί να καταστεί δυνατό με τη χάραξη ξεκάθαρων στόχων ελαχιστοποίησης των παραγόντων δημιουργίας κόστους (για παράδειγμα, εφαρμογή συγκεκριμένου σχεδίου risk management) αλλά εκμετάλλευση της υπερβόλου δυναμικότητας σε αγορές της ευρύτερης Μεσογείου με έμφαση στις μεταφορές εμπορευμάτων με τροχοφόρα μέσα. Ουσιαστικά πρόκειται για ριζική αλλαγή στον τρόπο δραστηριοποίησής τους, μιας και πρόκειται για μια φιλοσοφία δημιουργίας μεταφορικών δικτύων σε ευρύτερη κλίμακα με παράλληλη ανάπτυξη συνεργειών σε περιόδους ελαστικότητας της ζήτησης χωρίς όμως να αμελείται η εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών αναγκών στο εσωτερικό της χώρας. Πρόκειται για ένα συγκεκριμένο δραστηριοτήτων, που απαιτεί συνέργειες αλλά και ποσοτική μέτρηση των αναγκών προκειμένου να εξευρεθεί το βέλτιστο της χωρητικότητας για κάθε παίκτη της αγοράς, δεδομένου ότι πρέπει να διατηρηθεί το ανταγωνιστικό πλαίσιο αλλά και η βιωσιμότητα των εταιρειών. Έτσι, με τα υπάρχοντα δεδομένα στην αγορά, υπάρχει ακόμα χώρος για συνέργειες και συγχωνεύσεις στο βαθμό που συνοδεύεται από τη λογική ανάπτυξης περιφερειακών συνεργειών κάλυψης στοχευόμενων αγορών. ●



franman
LIMITED

The first Greek trading house

Franman Limited is a leading European trading house in the shipping industry.

Founded in 1991, the company offers a wide range of quality services in Shipbuilding Equipment, Newbuilding Contracting, Repairs and Conversions, Spare Parts, Stores and Provisions, Communications, Consultancy and Ship Management.

At Franman Limited, we are committed to helping our customers improve their business and achieve operational excellence.

Combining an international network of expert manufacturers with great proficiency in foreign markets, we build long-lasting relationships with our customers, providing high-quality products and services, tailor-made to meet their unique needs.

Strategic partnerships established over the years, along with our commitment to continuous success, have made Franman Limited a top Greek company in its field. To date Franman Limited has served over 550 shipping companies and provided equipment and services to more than 4,500 vessels.

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 <http://www.franman.gr>



ΟΛΠ: Η παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ και η αντιπαράθεση των κομμάτων



Στο απίθανο επεισόδιο των Monty Python «Argument Clinic», κάποιος πελάτης (Michael Palin) πηγαίνει σε μια σοβαροφανή «κλινική» που παρέχει την εξής υπηρεσία: Με μια λίρα μπορείς να αγοράσεις διάλογο 5 λεπτών σε θέμα της επιλογής σου. Ανακαλύπτει τότε ότι ο συνομιλητής του (John Cleese) αρκείται στο να λέει «όχι» όπου αυτός λέει «ναι» και αντιστρόφως. Έτσι ο χρόνος αναλώνεται σε μιαν απεριγράπτη συζήτηση, όπου κυριαρχεί η αυτόματη αντίρρηση του ενός στην οποιαδήποτε θέση του άλλου.

Του Χαρίλαου Ν. Ψαραυτή | Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Α ναμνήσεις του επεισοδίου αυτού μου ήρθαν στο νου στην πρόσφατη (11/3/2008) συζήτηση στη Βουλή για το σχέδιο νόμου για θέματα ΟΛΠ και ΟΛΘ. Το κύριο θέμα της αντιπαράθεσης ήταν η παραχώρηση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) των δυο λιμανιών σε ιδιώτες. Δεν αναφέρομαι τόσο στο ΚΚΕ και το ΣΥΡΙΖΑ, των οποίων πάγια θέση είναι ότι οι ιδιώτες δεν πρέπει να εμπλέκονται καθόλου σε επενδύσεις ή στη διαχείριση των λιμανιών. Θέση ξεπερασμένη στο σημερινό παγκόσμιο σκηνικό για τα λιμάνια, πλην όμως σεβαστή ως διαχρονικά

σταθερή και συνεπής με τις αρχές των δύο αυτών κομμάτων. Ούτε βεβαίως στο ΛΑΟΣ, η θέση του οποίου ήταν παραπλήσια. Αναφέρομαι κυρίως στη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ, τα δυο μεγάλα κόμματα εξουσίας της χώρας.

Παρενθετικά επισημαίνω ότι στη συζήτηση εκείνη, τόσο ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, κ. Ν. Ζωίδης, όσο και ο ειδικός αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Θ. Δρίτσας, αλλά και ο ίδιος ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Γ. Βουλγαράκης, αν και έντονα διαφωνούντες μεταξύ τους,

αναφέρθηκαν σε αποσπάσματα ομιλίας μου μερικές μέρες πριν στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ο καθένας για να υποστηρίξει τα επιχειρήματά του. Στην ομιλία εκείνη είχα διατυπώσει μερικές σκόρπιες σκέψεις για την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ σε ιδιώτες.

Για να αναλυθεί πού ακριβώς έγκειται η διαφωνία Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ στο θέμα των λιμανιών, ανατρέχω στο νόμο 2932, το νόμο-σκούπα που πέρασε το καλοκαίρι του 2001 το τότε ΥΕΝ. Ο νόμος αυτός, εκτός από το κύριο θέμα που ήταν η

αλλαγή του θεσμικού πλαισίου της ακτοποlioς εν όψει της άρσης του cabotage, περιείχε και πλήθος άλλων διατάξεων, όπως π.χ. τη θεσμοθέτηση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, τη μετατροπή 10 μέχρι τότε λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες (κατά το πρότυπο των ΟΛΠ και ΟΛΘ) και ρυθμίσεις διάφορων θεμάτων ΟΛΠ και ΟΛΘ. Το κυριότερο από τα τελευταία ήταν η ανάληψη από τον κρατικό προϋπολογισμό της υποχρέωσης αποζημίωσης των ΙΚΑ και Ι-ΚΑ-ΕΤΕΑΜ για τις συντάξεις του μέχρι τότε συνταξιοδοτηθέντος μόνιμου προσωπικού των δυο λιμανιών. Η ρύθμιση αυτή ήταν απαραίτητη και σωστή, δεδομένου ότι, τουλάχιστο για τον ΟΛΠ, η υποχρέωση προς τα ταμεία ήταν της τάξεως των 254 εκατ. ευρώ, πόσο περίπου διπλάσιο από τον ετήσιο τζίρο της εταιρείας (τα μεγέθη για τον ΟΛΘ ήταν μικρότερα, αλλά αναλογικά παραπλήσια). Εν όψει της προγραμματισμένης εισόδου των δυο λιμανιών στο Χ.Α., προφανώς δεν μπορούσαν να είχαν τέτοια βάρη. Σημειωτέον ότι από της ιδρύσεώς τους και μέχρι το 1999 που μετατράπηκαν σε Α.Ε. (ν. 2688/1999), τα δύο λιμάνια πλήρωναν τα ίδια τις συντάξεις του μόνιμου προσωπικού τους καθώς και την περιθαλψη του ενεργού μόνιμου προσωπικού και συνταξιούχων, πράγμα που εάν συνεχιζόταν θα κατέληγε σύντομα στην οικονομική τους καταστροφή. Υπόψη ότι σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης, που είχαν στο παρελθόν το ίδιο πρόβλημα, έγινε ακριβώς η ίδια ρύθμιση.

Ένα άλλο θέμα που προέβλεψε ο ν. 2932 (μόνο για τον ΟΛΠ) και που και αυτό είχε σχέση με την είσοδό του στο Χ.Α. (αν και έμμεση) ήταν η σύναψη της λεγόμενης «σύμβασης παραχώρησης» μεταξύ ΟΛΠ και ελληνικού Δημοσίου. Αυτό είχε ρυθμιστεί ήδη πανομοιότυπα για τον ΟΛΘ με το ν. 2892/2001 λίγους μήνες πιο πριν. Με τη σύμβαση παραχώρησης, το ελληνικό Δημόσιο θα παρείχε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης συγκεκριμένου (και μεγάλου)

αριθμού κτιρίων, γηπέδων και άλλων εγκαταστάσεων (μεταξύ των οποίων και ο ΣΕΜΠΟ) επί 40 χρόνια, υπό συγκεκριμένο τίμημα και κάτω από συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις.

Στην τότε συζήτηση στη Βουλή, τα κόμματα της Αριστεράς, ΚΚΕ και ΣΥΝ, τάχθηκαν εναντίον της ρύθμισης για τη σύναψη σύμβασης παραχώρησης, επειδή θεώρησαν ότι αυτή θα άνοιγε την πόρτα στα ιδιωτικά κεφάλαια στο μέ-

λλον. Η Νέα Δημοκρατία ζήτησε διευκρινίσεις για το θέμα και ρώτησε αν μέσω της σύμβασης παραχώρησης θα μπορούσαν και ιδιώτες να κάνουν επενδύσεις στο λιμάνι και να εκμεταλλεύονται μέρος του, κάτι με το οποίο συμφωνούσε.

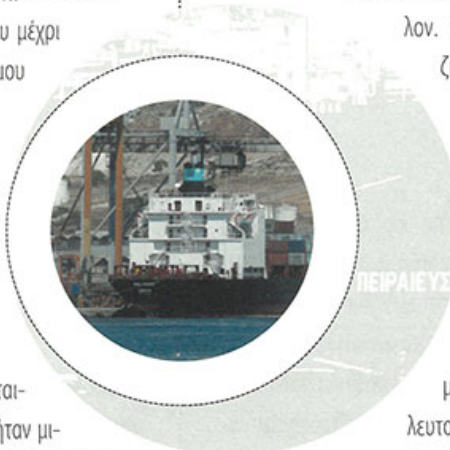
Στο ερώτημα αυτό απάντησε ο τότε ΥΕΝ κ. Χρ. Παπουτσής, λέγοντας (μεταξύ άλλων) τα εξής: «Όσον αφορά στο άλλο θέμα που με ρωτήσατε, για τη δυνατότητα των ιδιωτικών επενδύσεων στα λιμάνια ΟΛΠ, ΟΛΘ και βεβαίως και στα άλλα λιμάνια, τα οποία τώρα με το παρόν νομοσχέδιο τα μετατρέπουμε σε ανώνυμες εταιρείες, θα σας πω ότι όλοι έχουν το δικαίωμα για τη σύμβαση παραχώρησης για χρήση ή για εκμετάλλευση, όχι για την πώληση τμήματος του λιμανιού. Ως εκ τούτου, λοιπόν, οι ιδιωτικές εταιρείες είναι ευπρόσδεκτες σε όλα τα λιμάνια της χώρας να καταθέσουν προτάσεις. Ακόμα και για συνεκμετάλλευση, θα μπορούσαν να υπάρξουν τέτοιου είδους συνεργασίες, προκειμένου μ' αυτόν τον τρόπο να επιταχύνουμε τον εκσυγχρονισμό των λιμένων με επιβατικούς σταθμούς, με σταθμούς φορτοεκφόρτωσης, με γερανούς, οτιδήποτε άλλο χρειαστεί.

Προχθές ήμουν στο Βόλο, όπου ένα από τα μεγαλύτερα αιτήματα όλης της περιοχής, όλων των πολιτικών δυνάμεων και όλων των φορέων ήταν μια

γερανογέφυρα, για παράδειγμα. Διότι, πράγματι εκτιμούν ότι είναι απολύτως απαραίτητη για την ανάπτυξη του λιμανιού τους. Το κόστος όμως είναι τέτοιο, που δεν τους επιτρέπει να περιορίσουν άλλα επενδυτικά σχέδια, τα οποία ήδη έχουν προβλέψει. Γι' αυτόν το λόγο τώρα μπορεί να υπάρξει μια τέτοια συνεργασία, ούτως ώστε να γίνουν τέτοιου είδους επενδύσεις» (από τα πρακτικά της Βουλής, 14/6/2001).

Υποθέτω ότι η ως άνω τοποθέτηση μπορεί να ερμηνευθεί ποικιλοτρόπως (αν και η αναφορά σε σταθμούς φορτοεκφόρτωσης και γερανογέφυρες είναι σαφής). Αλλά συνάδοντας με αυτή, τελικά το κείμενο της σύμβασης παραχώρησης (το οποίο ήταν για τον ΟΛΠ από πλευράς όρων πανομοιότυπο με το αντίστοιχο του ΟΛΘ) προέβλεψε, εμμέσως πλην σαφώς, τη δυνατότητα ιδιωτικών επενδύσεων. Προβλέφθηκε συγκεκριμένα η δυνατότητα προσωρινής παραχώρησης «επ' ανταλλάγματι της χρήσης χώρων και η πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου του ΟΛΠ ή τρίτων», «με σκοπό την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων ή την επέκταση υφισταμένων», κάτι που άφηνε την πόρτα ανοικτή (ή έστω μισάνοικτη) για ιδιωτικές επενδύσεις στο μέλλον.

Αν και ουσιαστικά πανομοιότυπη, η σύμβαση παραχώρησης για τον ΟΛΠ υπεγράφη αρκετά αργότερα από εκείνη του ΟΛΘ (13/2/2002 έναντι 27/6/2001) λόγω έντονων συνδικαλιστικών αντι-





δράσεων, οι οποίες πάγωσαν τη διαδικασία υποβολής του φακέλου του ΟΛΠ στο Χ.Α. Ήμουν ένας από τους συνυπογράφοντες τη σύμβαση του ΟΛΠ, όντας διευθύνων σύμβουλος εκείνη την εποχή.

Έρχομαι τώρα στη Νέα Δημοκρατία. Κατ' αρχάς, θυμάμαι ότι αυτή διαχρονικά ασκούσε σκληρή κριτική για περίπου οτιδήποτε είχε σχέση με τον ΟΛΠ. Δεν υπήρχε περίπου τίποτε που να της άρεσε. Τι γνώμη όμως είχε για εκείνη τη συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης; Αντιγράφω ξανά τα πρακτικά της Βουλής στις 22/4/2002, και συγκεκριμένα αυτά που είπε (μεταξύ άλλων) ο κ. Μ. Βαρβιτσιώτης για τη σύμβαση παραχώρησης στο πλαίσιο επερώτησης βουλευτών της Ν.Δ. για τον ΟΛΠ: «Όταν, λοιπόν, η κυβέρνηση αποφάσισε να επιτεύξει την εισαγωγή του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο υπέγραψε μια σύμβαση παραχώρησης εκτάσεων στη διαχείριση του Οργανισμού που μέχρι τότε διά νόμου εκμεταλλευόταν ο Οργανισμός. Σε αυτήν τη σύμβαση παραχώρησης αντιτάχθηκαν όλα τα μέλη του Δ.Σ. και όχι μόνο αυτό, αλλά οι επικρίσεις ήταν τόσο ισχυρές, ώστε ακόμη και ο γνωστός συνδικαλιστής-μέλος της Κεντρικής Επιτροπής του ΠΑΣΟΚ και μέλος του Δ.Σ. του ΟΛΠ κ. Μίχας να λέει ότι «έχετε μετατρέψει τα μέλη του Δ.Σ. του Οργανισμού σε γλάστρες». Θα σας καταθέσω και αυτή την επιστολή, γιατί φαντάζομαι ότι δεν έχετε διαβάσει την αλληλογραφία του προηγούμενου υπουργού. Παρ' όλα αυτά το Δ.Σ. του ΟΛΠ συμφώνησε με τη

σύμβαση παραχώρησης παρ' ότι ο Οργανισμός απεκδύοταν ένα τεράστιο κομμάτι της περιουσίας του καθώς παραχωρούνταν σε δήμους της Β' Πειραιώς, που μόλις πρόσφατα ανακάλυψε ο κ. Σημίτης, εκτάσεις για να ικανοποιηθούν κομματικοί σας φίλοι και παρ' ότι η διυπουργική επιτροπή είχε χαρακτηρίσει όλες αυτές τις εκτάσεις ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και είχε επιβάλει το αμετάβλητό της ως το 2030, τέλος πάντων έγινε αυτή η παραχώρηση.»

Και αυτή η τοποθέτηση μπορεί να ερμηνευθεί ποικιλοτρόπως (αν και δεν πιστεύω να υπάρχουν πολλοί που να τη θεωρούν θετική). Όμως, αυτή ακριβώς τη σύμβαση παραχώρησης ήρθε η Νέα Δημοκρατία, κάπου 6 χρόνια αργότερα, και κύρωσε με νόμο, μαζί με την αντίστοιχη του ΟΛΘ. Κύρωση που για μένα δεν είναι σαφές ότι ήταν απαραίτητο να γίνει, τουλάχιστον όσον αφορά τα σχέδια της κυβέρνησης για την παραχώρηση των ΣΕΜΠΟ. Στη δε σχετική συζήτηση στη Βουλή, ήρθε το ΠΑΣΟΚ και ψήφισε κατά του σχεδίου αυτού του νόμου, όχι μόνο στο σύνολό του, αλλά και ενάντια στην κύρωση των δυο συμβάσεων που οι ίδιοι οι υπουργοί του είχαν τότε υπογράψει. Τοποθετήθηκε επίσης εναντίον της εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις και την εκμετάλλευση των ΣΕΜΠΟ των δυο μεγάλων λιμανιών, παρ' ότι κάποια χρό-

νια πριν όχι μόνον είχε αφήσει ανοικτή την πόρτα για μια τέτοια προοπτική, αλλά φαινόταν να την ενεθάρρυνε κιόλας.

Θα μου πείτε, 6 χρόνια είναι πολλά, αλλάζουν οι καιροί. Προφανώς είναι δικαίωμα του οιοδήποτε (ατόμου ή κόμματος) να αλλάζει γνώμη για οποιοδήποτε θέμα. Η Νέα Δημοκρατία κυρώνει τώρα με νόμο μια σύμβαση για την οποία είχε την ως άνω γνώμη μερικά χρόνια πριν, και έτσι συνεχίζει αυτό που είχε δρομολογηθεί τουλάχιστον ως εναλλακτική λύση επί εποχής ΠΑΣΟΚ, με το οποίο όμως τότε διαφωνούσε σχεδόν για οτιδήποτε είχε σχέση με τον ΟΛΠ και τα λιμάνια γενικά. Το δε ΠΑΣΟΚ τάσσεται τώρα κατηγορηματικά εναντίον της εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων στους ΣΕΜΠΟ, παρά τα όσα είχε πει και κάνει όταν ήταν στην εξουσία. Δυστυχώς, το κύριο συμπέρασμα που εγώ προσωπικά αποκομίζω είναι ότι η κάθετη εναντίωση σε οτιδήποτε προτείνει ο κύριος πολιτικός μας αντίπαλος είναι το πιο σημαντικό από οτιδήποτε άλλο στην πολιτική ζωή της Ελλάδας σήμερα. Αυτό ισχύει όχι μόνο για τα λιμάνια αλλά και για άλλα θέματα, στα οποία ακόμη και αν ουσιαστικά υπάρχει συμφωνία, είναι επιτακτικό να δίνεται η εντύπωση διαφωνίας και μάλιστα κά-
θετης (τα ιδιωτικά πανεπιστήμια είναι ένα άλλο τέτοιο θέμα). Γνωστή είναι άλλωστε η τύ-





Competence in Fuel Treatments

Innospec Fuel Specialties is the largest dedicated fuel treatment company in the world. The sole focus of our Fuel Specialties business is to develop and market additives for different types of fuel, from petroleum-based fuels to coal and biofuels. We offer a local service that is supported by our worldwide supply chain and research and development facilities.



- Refinery Specialties
- Performance Specialties
- **Marine Specialties**
- Power Specialties
- Fuel Borne Catalysts
- Heating Specialties

Our Innospec Marine Specialties team is focused on fuel treatments for the marine market. We are the largest supplier of heavy fuel oil treatments in the world. Our additives are designed to optimise engine reliability, boost performance and reduce engine maintenance. Much of this technology has been developed in partnership with some of the world's largest ship operators. Our highly successful additive range includes dispersants, stabilizers, combustion catalysts and ash modifiers and inhibitors.

innospec
fuel specialties

www.innospecinc.com



χη βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ που διεγράφησαν επειδή τόλμησαν να συμφωνήσουν με θέσεις του αντιπάλου κόμματος, έστω και εάν αυτές είναι οι ίδιες με αυτές που το δικό τους κόμμα κάποτε είχε διατυπώσει. Στο σημείο αυτό, η συμπεριφορά των δύο μεγάλων κομμάτων είναι ίδια και απαράλλακτη, των δε μικρών είναι κατά κανόνα διαφωνία με οτιδήποτε προτείνεται από το κυβερνών κόμμα.

Εγώ προσωπικά συμφωνώ (και πάντα συμφωνούσα) με την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στα λιμάνια. Αλλά, άποψή μου πάντα ήταν ότι εάν είναι να γίνει, ας γίνει τουλάχιστο σωστά, κάτι για το οποίο δεν είμαι καθόλου πεπεισμένος όσον αφορά την τρέχουσα διαδικασία.

Επί της ουσίας τώρα. Τα αυξημένα κέρδη του ΟΛΠ το 2007 σε σχέση με το 2006 δεν έρχονται σε καλό καιρό για να πεισθούν οι λιμενεργάτες ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις στους ΣΕΜΠΟ είναι απαραίτητες. Όλες οι μέχρι τούδε τέτοιες επενδύσεις έγιναν κάτω από το καθεστώς ΝΠΔΔ (μέχρι το 1999) και Α.Ε. με βασικό μέτοχο το ελληνικό Δημόσιο (από το 1999 και μετά), με μηδέν ιδιωτικά κεφάλαια (ακόμα και η πρόσδοδος των μετοχοποιήσεων ΟΛΠ και ΟΛΘ πήγε στον κρατικό κορβανά). Από πλευράς εξοπλισμού, το 1996 ο ΟΛΠ διέθετε 6 γερανογέφυρες. Το 2004, έτος που ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας η Νέα Δημοκρατία, τις βρήκε 14. Ακριβώς οι ίδιες είναι και σήμερα, τέσσερα χρόνια μετά (αν και πρέπει να αναφερθεί ότι εν τω μεταξύ αγοράστηκε ένας αυτοκίνητος γερανός και δρομολογήθηκε η επέκταση του Προ-

βλήτα Ι). Σε κάθε περίπτωση, όμως, το επιχείρημα της κυβέρνησης πως παρέλαβε τα λιμάνια σε κατάσταση απαξίωσης λόγω έλλειψης επενδύσεων και γι' αυτό το λόγο παραχωρεί τους ΣΕΜΠΟ, δεν είναι και τόσο ακριβές.

Όσο για το νέο νόμο που κύρωσε τις συμβάσεις παραχώρησης ΟΛΠ και ΟΛΘ, εκτός από την προφανή συγκίνηση που αισθάνομαι που η υπογραφή μου 6 χρόνια πριν έγινε τώρα νόμος του κράτους, ομολογώ ότι αδυνατώ να καταλάβω για ποιο λόγο πέρασε ένας τέτοιος νόμος. Αν υπήρχαν νομικά κενά στο μέχρι τούδε θεσμικό πλαίσιο και έγινε η διόρθωση για να προχωρήσουν οι δυο διαγωνισμοί, ακριβώς αυτά τα κενά υπήρχαν όταν οι δυο διακηρύξεις βγήκαν στον αέρα τον περασμένο Γενάρη, άρα υπάρχει σαφής κίνδυνος νομικής εμπλοκής από αυτό και μόνο το γεγονός. Χωρίς να είμαι δικηγόρος, πιστεύω ότι όντως υπήρχαν κάποια νομικά κενά, αλλά ότι οι σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις αφ' ενός μεν έπρεπε να γίνουν πριν βγουν οι διαγωνισμοί στον αέρα, αφ' ετέρου δε έπρεπε να ήταν διαφορετικές από αυτές που έγιναν. Σε τελευταία ανάλυση όμως, το αποτέλεσμα των διαγωνισμών αυτών θα το ξέρουμε σύντομα (αν και για την εκδίκαση της προσφυγής της ΟΜΥΛΕ στο Συμβούλιο Επικρατείας θα πρέπει να περιμένουμε μέχρι το Νοέμβριο).

Συμπερασματικά, πολλά από όλα αυτά αδυνατώ να τα καταλάβω, αν και έχω ασχοληθεί με το αντικείμενο κάποια χρόνια. Άρες ώρες βρίσκω πιο κατανοητό τον John Cleese. ☺





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 ASSESMENT & 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



CERTIFIED
Maritime Training Center

26, Akti Poseidonos - 185 31 Piraeus, T: +30 210 9530680, F: +30 210 9531120-1, E: info@kclgroup.gr, www.kclgroup.gr



Η εγκατάλειψη του λιμένα του Λαυρίου αποτελεί σημείο αναφοράς της σύγχρονης οικονομικής και επιχειρηματικής πραγματικότητάς μας

Αποκέντρωση των εταιρειών ζητεί η Πολιτεία, φτηνότερους ναύλους οι επιβάτες της ακτοπλοΐας, χωρίς όμως να στρέφει κανείς το ενδιαφέρον του στα περιφερειακά λιμάνια της Αττικής.

Το λιμάνι του Λαυρίου αποτελεί αναμφισβήτητη την πιο κοντινή θαλάσσια πύλη μεταξύ της Αττικής και των νησιών του Αιγαίου. Την τελευταία δεκαετία, αρκετές ακτοπλοϊκές εταιρείες προσπάθησαν κατά τους θερινούς μήνες να αναπτύξουν κάποια (μικρή) επιβατική κίνηση από το συγκεκριμένο λιμένα προς διάφορα, δημοφιλή κυρίως νησιά του Αιγαίου. Εντούτοις, οι προσπάθειες των ακτοπλοϊκών εταιρειών και κυρίως του Οργανισμού μάλλον δεν τελεσφόρησαν. Φέτος το καλοκαίρι οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ του Λαυρίου και των νησιών του Αιγαίου είναι ελάχιστες και αν εξαιρέσουμε τη σύνδεση με την Κέα και την Κύθνο, θα μπορούσε κανείς να πει ότι είναι έως και μηδενικές.

Η αντίφαση είναι μάλλον οξύμωρη εάν σκεφτούμε ότι η κατακόρυφη αύξηση στις τιμές του πετρελαίου δε συμβαδίζει με την απόφαση των ακτοπλοϊκών να επικεντρώσουν το ενδιαφέρον τους αποκλειστικά και μόνο στον Πειραιά και να «αποτραβηχτούν» από το Λαύριο σε δύσκολους για όλους οικονομικά καιρούς.

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου εδώ και αρκετό καιρό έχει μελετήσει και ολοκληρώσει όλες σχεδόν τις απαραίτητες τεχνολογικές και υλικοτεχνικές ενέργειες για να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών εταιρειών, εντούτοις ειδικά φέτος το ενδιαφέρον είναι μηδαμινό. Μέχρι και μια μόνιμη τακτική-διαρκή σύνδεση της Αθήνας με ΚΤΕΛ προς το λιμάνι του Λαυρίου είχε δρομολογήσει για να καλύψει τη «δικαιολογία» της απόστασης.

Οι ερωτήσεις που θα μπορούσαμε να υποβάλλουμε είναι πολλές προς την Πολιτεία και τις ακτοπλοϊκές, που θα είχαν εξαιρετικό ενδιαφέρον ως προς την απάντησή τους:

Πρώτον, το Λαύριο είναι σε απόσταση αναπνοής από το αεροδρόμιο στα Σπάτα. Για ποιο λόγο δεν υποστηρίζονται οι συνδυασμένες μεταφορές, που τόσο απασχολούν τα επιτελεία της Ε.Ε. στις Βρυξέλλες;

Δεύτερη ερώτηση: Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες υποστηρίζουν ότι το Λαύριο είναι... μακριά. Ξεχνούν μάλλον ότι οι περισσότεροι επιβάτες έχουν ως γνώμονα την τιμή και όχι την απόσταση που ούτως ή άλλως θα καλυφθεί από την κοντινή απόσταση του Λαυρίου με τα νησιά των Κυκλάδων.

Τρίτη ερώτηση: Τη λογική της easyjet γιατί δεν την εφαρμόζουν τόσο η ελληνική ιδιωτική πρωτοβουλία όσο και οι κρατικοί φορείς; Η λογική ή μάλλον στρατηγική στηρίζεται στην ιδέα της αποκέντρωσης από τα μεγάλα hubs με μείωση φόρων, τελών και εισφο-

ρών από τους χρήστες, που αξιοποιούν μικρότερης εμβέλειας, συνήθως περιφερειακά, αεροδρόμια. Η easyjet αξιοποίησε το Luton στο Λονδίνο και άλλα μικρότερης σημαντικότητας αεροδρόμια στην Ευρώπη με αυτόν το γνώμονα. Αυτό θα μπορούσε να ακολουθηθεί και στα λιμάνια με σκοπό την αποκέντρωση του λεκανοπεδίου και την αύξηση των θέσεων εργασίας σε πόλεις με μεγάλη ανεργία. Οι μικρότεροι φόροι σημαίνουν επίσης οικονομία για τον επιβάτη.

Τέταρτη ερώτηση: Η σύνδεση του Πειραιά με τα νησιά του Ανατολικού και Βόρειου Αιγαίου (Χίος - Μυτιλήνη αλλά και Ικαρία - Σάμος) δεν είναι οικονομικά ασύμφορη και χρονοβόρα με τη διατήρηση των γραμμών αυτών από τον Πειραιά; Γιατί δεν έχει υποστηριχθεί από κανέναν η αποκέντρωση των γραμμών αυτών;

Επιπλέον, τόσο τα βόρεια όσο και τα νότια προάστια της Αθήνας δεν είναι πιο κοντά με τις νέες λεωφόρους προς το Λαύριο απ' ό,τι στον κορεσμένο Πειραιά; Προφανώς ξεχνούν την κίνηση σε ώρες αιχμής στις εισόδους τον Πειραιά κάθε Σαββατοκύριακο.

Όλοι περιμένουν να κάνει κάποιος την αρχή. Ως τότε όλοι ακολουθούν την πεπατημένη και αγνοούν τις προκλήσεις του μέλλοντος, κινήσεις που θα συνέβαλλαν στην αποκέντρωση και τον πιο υγιή ανταγωνισμό ακόμα και μεταξύ των λιμένων. Ως τότε, όμως, τα εισιτήρια θα παραμένουν στα ύψη. ☹

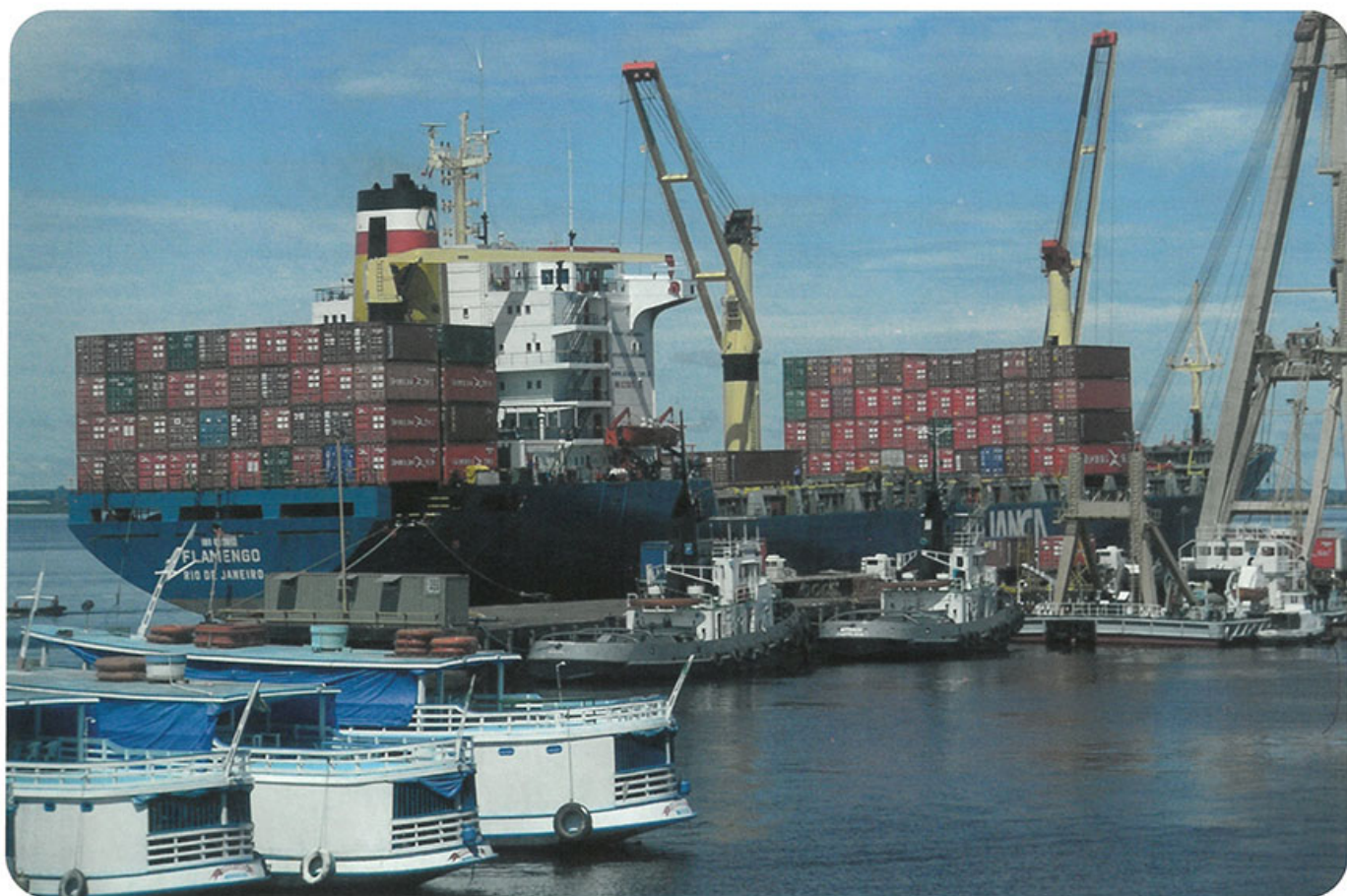


STATUS PAINTING CO.

ΒΑΦΗ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



Λ. Δημοκρατίας 317, Πέραμα, 188 63, Τηλ: +30 210 44 10 098, Fax: +30 210 44 19 140
Β. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: +30 6944 518251 - Μ. ΓΑΛΑΝΟΣ: +30 6942 985190
www.status-painting.com, e-mail: statusco@otenet.gr



ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ CONTAINERSHIPPING

Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
β' μέρος*

Των Γεωργίου Γκοτζαμάνη
Καθηγητή & διευθυντή Σχολής
Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας,

και Αριστοτέλη Νανιόπουλου
Καθηγητή τμήματος
Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ

Το Container shipping παρουσιάζει διάφορες ιδιομορφίες όπως: πλοία γραμμής, σύντομη παραμονή στους λιμένες, ακριβή δρομολόγια, υψηλές ταχύτητες, σύγχρονα πλοία, γρήγορη ανάπτυξη των γιγαντιαίων πλοίων κλπ. Η εργασία αυτή συζητά το ανθρώπινο στοιχείο στη ναυτιλία με βάση το container shipping ως ένα ναυτιλιακό τομέα με ιδιαιτερότητες, χρησιμοποιώντας τις παραμέτρους και τους ορισμούς που αναπτύσσονται στο E.U./DG TREN project THALASSES καθώς επίσης και στους Clustered Fatigue Factors του U.S. Department of Transportation [2]. Τα στοιχεία προέκυψαν μέσω βιβλιογραφικής επισκόπησης και συνεντεύξεων περίπου 20 αξιωματικών, Dpa's (Designated Persons Ashore) και δοκίμων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

■ 3. Αποτελέσματα των συνεντεύξεων

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τις συνεντεύξεις υποβλήθηκαν σε επεξεργασία και αναλύθηκαν. Ένα βασικό συμπέρασμα είναι ότι δεν υπάρχουν αποκλίσεις και συγκρούσεις μεταξύ των διαφορετικών απόψεων, αλλά υπάρχει μάλλον ταύτιση και συμπλήρωση.

Ακολουθώς παρουσιάζονται τα αποτελέσματα χωριστά για κάθε μία παράμετρο:

α) Οργανωτική δομή στο σκάφος

Ένα χαρακτηριστικό πρόβλημα των σημερινών πληρωμάτων είναι η έλλειψη πειθαρχίας, που αποδίδεται συνήθως στον τρόπο που παρέχεται η παρούσα ναυτική εκπαίδευση αλλά και η εκπαίδευση γενικότερα. Ένα πλοίο είναι μια μικρή κοινότητα, όπου κανένας δεν μπορεί να λειτουργήσει ανεξάρτητα και χωριστά, κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης εργασίας. Συγχρόνως, επειδή κάθε εργασία στο πλοίο έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια των υπολοίπων, δεν είναι δυνατό να μη στηριχθεί σε αυστηρούς κανόνες διαχείρισης και ιεραρχίας. Η διανομή εργασίας και ανάθεση καθηκόντων επηρεάζεται από τον τρόπο που είναι δομημένο το «σύστημα της διαχείρισης ασφάλειας» της ναυτιλιακής εταιρείας. Η υποχρέωση της διαχείρισης της επιχείρησης και ο «διεθνής διοικητικός κώδικας ασφάλειας» (ISM-Code) επιβάλλουν τη ρεαλιστική υλοποίηση όλων των απαιτήσεων του κώδικα. Η διοίκηση της επιχείρησης καλείται να υλοποιήσει τις απαιτήσεις της «διαχείρισης ασφάλειας» με μια συγκεκριμένη ανάθεση εργασιών και ευθυνών.

β) Απαίτηση διανοητικής εργασίας

Τα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων, ιδιαίτερα του μεγέθους Cosco Hellas, είναι, στην πλειοψηφία τους, σύγχρονα σκάφη υψηλών απαιτήσεων, σε μεγάλο βαθμό αυτοματοποιημένα και όπως προαναφέρθηκε εκτελούν σύντομα ταξίδια από λιμένα σε λιμένα με τη μικρότερη δυνατή παραμονή στο λιμένα. Κατά συνέπεια, οι ναυτικοί εργάζονται εν πλω αλλά και στο λιμένα, υπό συνεχή πίεση, λόγω του περιορισμένου χρόνου της παραμονής, της εντατικής εργασίας και των λειτουργικών λαθών του λιμένα, π.χ. στον προγραμματισμό της φόρτωσης, τα οποία καλείται να λύσει το πλήρωμα του σκάφους.

Δεδομένου ότι το προσωπικό του πλοίου πρέπει να ζήσει στο πλοίο του μαζί με το φορτίο, έχει δικαίωμα να γνωρίζει πλήρως τα χαρακτηριστικά και τους κινδύνους του. Αυτό είναι όχι μόνο μια ανθρωπιστική εκτίμηση αλλά μια νομική υποχρέωση των ναυλωτών. Από την άφιξη του πλοίου μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων στη δεκαετία του '50, οι σχετικές με το φορτίο πληροφορίες έχουν λιγοστείσει σε όγκο, ειδικά μέσω της ανάπτυξης των αυτοματοποιημένων σχεδίων φόρτωσης και τεκμηρίωσης. Αν και το πραγματικό ποσό πληροφοριών μπορεί να είναι μεγαλύτερο από το προηγούμενο, υπάρχει πολύ λιγότερος χρόνος να αφομοιωθούν αυτές οι πληροφορίες στο πλοίο λόγω των μικρότερων σε αριθμό πληρωμάτων και του περιορισμένου χρονικού διαστήματος παραμονής του πλοίου στο λιμένα. Λίγες ευκαιρίες υπάρχουν για τον πλοίαρχο για να σχολιάσει ή να αντιτεθεί σε μια ανησυχία που μπορεί να έχει σχετικά με το φορτίο.

Στους προηγούμενους χρόνους, ένας αξιωματικός γέφυρας υποδούταν τον «α-

ξιωματικό φόρτωσης» - ένας τέτοιος προσδιορισμός είναι σπάνιος σήμερα. Ο ρόλος του Port Captain ως αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη που θα βοηθούσε τον πλοίαρχο και τον υπαρχο κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, μικραίνει. Οι ανωτέρω παράγοντες λειτουργούν μαζί για να μειώσουν τη γνώση που διαβιβάζεται στο σκάφος για το φορτίο. Συχνά, ενώ ένα σκάφος εμπορευματοκιβωτίων προσορμίζει, οι γερανοί ετοιμάζονται στην αποβάθρα για να αρχίσουν την εργασία. Κατά συνέπεια, το πλήρωμα του σκάφους δεν έχει καμία ευκαιρία να σχολιάσει τις διαδικασίες.

Δεδομένου ότι τα πληρώματα έχουν μειωθεί εντυπωσιακά σε αριθμό μελών, ενδιαφέρονται πρωτίστως για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του σκάφους. Δεν είναι καθόλου αφύσικο για δώδεκα άτομα που συνθέτουν το πλήρωμα ενός μεγάλου σκάφους εμπορευματοκιβωτίων, να πει κανείς ότι υπάρχει λίγος χρόνος για συντήρηση του σκάφους ή φροντίδα του φορτίου. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι η παράδοση υποστηρίζει πως ο πλοίαρχος του σκάφους είναι απολύτως αρμόδιος για το σκάφος, το φορτίο του και όλα στο πλοίο. Ενώ αυτό δεν είναι μόνο μια παράδοση αλλά και ένα νομικό γεγονός, κάποιος μπορεί να αναρωτηθεί εάν, από τη σκοπιά του ανθρώπινου παράγοντα, ο ρόλος του πλοίαρχου είναι ακριβώς αυτός της παράδοσης, ή τώρα ενός ρόλου του αποδιοπομπαίου τράγου; Επίσης, είναι καιρός να αναγνωριστεί ότι το πλήρωμα του σκάφους δεν είναι πλέον υπεύθυνο για το φορτίο, αλλά μέρος μιας ομάδας μεταφορών. [6]

γ) Φυσικές καταστάσεις

Συνεχής κλιματολογική αλλαγή, κρύο - ζέστη, ανάλογα με την περιοχή ναυσιπλοΐας. Η αντιμετώπιση των φυσικών φαινομένων, όπως άγρια θάλασσα, τυφώνες, ομίχλες, υγρασία, αλλαγή των ωρών ακόμη και της ημέρας (πέρασμα του μεσημβρινού των 180°) έχει δυσμενείς επιπτώσεις στη ζωή του ναυτικού. Αυτές οι καταστάσεις δε διαφοροποιούνται στα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων αλλά μόνο σε περιπτώσεις όπου αυτά μπορεί να είναι συχνότερα ανάλογα με τη γραμμή που εξυπηρετεί το σκάφος.

δ) Χρόνος απασχόλησης

Οι απαιτήσεις της STCW που αναφέρονται στο μέγιστο χρόνο απασχόλησης των ναυτικών καταστρατηγούνται στο λιμάνι λόγω των ακόλουθων:

- Λειτουργίας / ωραρίου λιμανιών (24ωρη λειτουργία).
- Απαιτήσεων ιθυνόντων του λιμανιού από τους ναυτικούς, αδιαφορώντας για το χρόνο απασχόλησής τους με πλέον απαιτήσεις για εφαρμογή γραφειοκρατικών διατυπώσεων.
- Διαφόρων επιθεωρήσεων (PSC, κλάσεως, εταιρείας κ.λπ.).
- Σκληρών απαιτήσεων των ναυλωτών για ταχύτητα φορτοεκφορτώσεων, ελέγχων, διαδικασιών και συμπλήρωση εντύπων.
- Εκτέλεσης επισκευών.
- Παραλαβής τροφοεφοδίων.

Λόγω των ανωτέρω ο ναυτικός πιθανό να συμπληρώσει «ψευδή» κατάσταση των ωρών ανάπαυσής του, γεγονός που αποσιωπάται από τους επιθεωρητές των λιμανιών αλλά και της εταιρείας.

Table 3: Clustered Fatigue Factors

Οργανωτικοί παράγοντες	
Παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση των Fatigue and Stress	Παράγοντες που τείνουν να μειώσουν τα Fatigue and Stress
Άκαμπτοι κανόνες εργασίας προκαλούν φόρτο εργασίας. Κανόνες εργασίας που επιβαρύνουν με περιττό χρόνο το καθήκον.	Υπάρχει ακαμψία κανόνων εργασίας από τη φύση των πλοίων σε τέτοιες γραμμές και οφείλεται στα πολλά stand by λόγω των πολλών και σχετικά κοντινών λιμανιών αλλά και των πολλών περασμάτων (Σουέζ κ.ά.). Προκαλεί κόπωση και στρες, που δύσκολα αποφεύγεται με τις υπάρχουσες συνθήκες. Οι περισσότεροι junior officers είναι μια λύση, όχι όμως καθοριστική.
Έλλειψη πληρωμάτων ανακούφισης στο λιμένα (port-relief crews) και/ή ελλιπής ξεκούραση.	Έχουν εφαρμοστεί port-relief crews αλλά μειώθηκε ο χρόνος παραμονής στο λιμάνι, οπότε το αποτέλεσμα όσον αφορά την κόπωση και το στρες του πληρώματος είναι το ίδιο.
Έλλειψη τυποποίησης διαδικασιών και καθηκόντων που απαιτούν την επανεκπαίδευση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.	Το πλοίο container σαν πλοίο γραμμής με τη συχνότητα των λιμανιών είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο στον τομέα αυτό. Κοινές διαδικασίες, πρότυπα, εξοπλισμός, λογισμικό κ.λπ. σε όλο το στόλο ανακουφίζουν το πλήρωμα και το «ποιος κάνει τι και πότε» γίνεται κοινό σε όλα τα πλοία του στόλου.
Φορτική και περιττή γραφική εργασία.	Είναι ένα κοινό και κρίσιμο πρόβλημα στη ναυτιλία. Προκαλείται από τους διεθνείς κανονισμούς που συνεχώς προστίθενται στη λειτουργία του πλοίου χωρίς να αφαιρούνται ή να απλοποιούνται ή να συγχωνεύονται παλαιότεροι. Μια αναθεώρηση, στο επίπεδο IMO, της υποχρεωτικής γραφικής εργασίας ώστε να αποφευχθούν οι περιττές διαδικασίες μαζί με τη χρήση των νέων τεχνολογιών είναι απαραίτητη για να χαλαρώσει τον προς το παρόν υψηλό φόρτο εργασίας.
Αξιωματικοί με φτωχές δεξιότητες διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, ανοχή σε ακατάλληλο προσωπικό, ενθάρρυνση της διαπροσωπικής σύγκρουσης.	Υπάρχει ως πρόβλημα και δύσκολο να αντιμετωπιστεί λόγω της προέλευσης των πληρωμάτων. Απαιτούνται μελέτες, των οποίων αποτελέσματα θα μεταφερθούν έπειτα στις πρακτικές διδασκαλίας για την απόκτηση των απαραίτητων διοικητικών δεξιοτήτων.
Ανοχή προβλημάτων κατάχρησης ουσιών.	Αποτελεσματικές διαδικασίες επιλογής πληρωμάτων και προγράμματα ενημέρωσης με συνέπεια λίγα προβλήματα κατάχρησης ουσιών. Γενικά τέτοια προβλήματα φαίνονται να μην είναι καθοριστικά στην ελληνική ναυτιλία.
Φτωχό ηθικό.	Ένα τέτοιο πρόβλημα υπάρχει και αποδίδεται στην προέλευση των πληρωμάτων. Το πρόβλημα προκαλείται επίσης από τη συνεχή παραμονή σε μια γραμμή που πάνε μόνο στους "μαύρους λιμένες" χωρίς ενδιαφέρον, καθώς επίσης και από την έλλειψη δυνατότητας αποβίβασης στους λιμένες. Ως μια λύση προτείνεται η ανταλλαγή των πληρωμάτων μεταξύ των γραμμών.

Οι απαιτήσεις της STCW εν πλω τηρούνται πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

Η υφιστάμενη ελληνική σύμβαση εργασίας, που εδώ και πολλά χρόνια απαιτεί την υποχρέωση του ναυτικού στην εξάμηνη εργασία στα δεξαμενόπλοια και την επτάμηνη εργασία στα υπόλοιπα πλοία, θεωρείται ο πιο ανατρεπτικός παράγοντας στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι αδιανόητο, τη στιγμή που στην Ευρώπη λειτουργεί καθεστώς τετράμηνης εργασίας με αντίστοιχη δίμηνη άδεια και με μικρότερες σε χρόνο συμβάσεις εργασίας από εταιρείες όπως η Maersk ή η Harag Lloyd, στην Ελλάδα να υφίστανται οι αναφερθείσες συμβάσεις, που αποτελούν τροχοπέδη στην προσέλκυση και παραμονή νέων στη θάλασσα.

ε) Επίπεδα αποδοχών

Οι αμοιβές των ναυτικών βρίσκονται σε πολύ ικανοποιητικό επίπεδο. Αυτό όμως δεν έχει περάσει σωστά στην «κοινωνία», κάτι που θα αποτελούσε ενδυνάμωση στην απόφαση των νέων να στραφούν στο ναυτικό επάγγελμα.

Πρέπει όμως, παράλληλα, να σημειωθεί ότι ο τελικός ορισμός τους είναι συνάρτηση της προσφοράς, της ζήτησης, της δυσκολίας των συνθηκών εργασίας, των υψηλών απαιτήσεων εκπαίδευσης και των συνεχώς εναλλασσόμενων απαιτήσεων λειτουργίας.

Η ανεξάρτητη από νομοθεσίες απόφαση διαφόρων εταιρειών να παρέχουν στους ναυτικούς και σε στελέχη τους επιπλέον οικονομικές παροχές, είτε με παροχή δωρεάν μετοχών τους είτε με την καθιέρωση συνταξιοδοτικών ή ασφαλιστικών οικονομικών προγραμμάτων, αποτελεί σίγουρα παράγοντα προσέλκυσης.

στ) Ανάγκη για την κατάρτιση και την εκπαίδευση

Η αναβάθμιση των σχολών, η αναδιοργάνωση της υπάρχουσας διδασκίας ύλης, η ανανέωση των βιβλίων και των εγχειριδίων, η επείγουσα απαίτηση για διδάσκοντες με εμπειρία και γνώση του σύγχρονου ναυτικού επαγγέλματος αλλά και με τα αντίστοιχα ικανοποιητικά εισοδήματα, πρέπει να είναι μια αφετηρία για τη δημιουργία των νέων αξιωματικών με βαθιά γνώση των καινούργιων τεχνολογιών και μια safety culture, που θα τους διακρίνει από αυτούς του Τρίτου Κόσμου.

Οι υφιστάμενες νέες τεχνολογίες στα πλοία και η ελάχιστη ανάλογη εκπαίδευση στις σχολές αναγκάζουν τους νέους ναυτικούς να προστρέχουν σε εγχειρίδια των εκάστοτε κατασκευαστών για σωστή και ασφαλή λειτουργία των συσκευών.

Η ανάγκη παροχής εκπαίδευσης από τις εταιρείες στο προσωπικό τους, είτε στεριανό είτε ναυτιλιακό, επιβάλλεται, και πολλές εταιρείες έχουν ανταποκριθεί σε αυτό.

Seafarers across the world



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



Οργανωτικοί παράγοντες

Ανεπαρκή προγράμματα επιθεώρησης και συντήρησης, που αυξάνουν την πιθανότητα της αποτυχίας εξοπλισμού.

Ένα πρόβλημα που υπάρχει. Η αντιμετώπισή του είναι δύσκολη λόγω της περιορισμένης διάρκειας ταξιδιού, της πίεσης να κρατηθεί το χρονοδιάγραμμα και του περιορισμένου χρόνου παραμονής στο λιμένα. Εκτός από το ανωτέρω το γεγονός ότι πολλοί λιμένες απαγορεύουν σε ένα σκάφος να μείνει στην αποβάθρα πέραν του χρόνου φόρτωσης και επιβάλλουν τη χρήση ρυμουλκών για να μεταφέρουν το πλοίο αφοδώς ώστε να συνεχιστούν οι εργασίες συντήρησης εκεί, έχει συνέπεια πολλές φορές την ανεπαρκή συντήρηση.

Σκόπιμες αποκλίσεις από κανόνες, κανονισμούς, διαδικασίες και οδηγίες (παραβιάσεις) μπορούν να προκύψουν, μεταξύ των άλλων, λόγω:

- Της επιθυμίας να «κοπούν γωνίες» για να κερδηθεί χρόνος.
- Της αντίληψης πως οι κανόνες είναι πάρα πολύ περιοριστικοί.
- Της έλλειψης επιβολής των κανόνων έτσι ώστε οι στερεότυπες παραβιάσεις να γίνονται ο κανόνας, οι οποίες έχουν επιπτώσεις ιδιαίτερα στους αξιωματικούς μηχανής. Κάθε ένα από αυτά τα σημεία ή συνδυασμός τους μπορούν να παρουσιαστούν από τα διάφορα χαρακτηριστικά χώρων εργασίας και την εργασιακή κουλτούρα. Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια της συντήρησης της κύριας μηχανής ή άλλης συντήρησης που απαιτεί το πλοίο, οι πιέσεις να ολοκληρωθεί η εργασία μπορούν γρήγορα να αυξήσουν την πιθανότητα των παραβιάσεων.

Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τέτοιες παραβιάσεις, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι εξετάζονται προσεκτικά η διανοητική κατάσταση και η ικανότητα των μηχανικών σε όλες τις πτυχές των μηχανικών συστημάτων και της λειτουργίας τους, με την εξασφάλιση καλής εργονομίας των χώρων εργασίας και του περιβάλλοντος χώρου, με την εξασφάλιση κανόνων και οδηγιών που είναι απαραίτητες, κατάλληλες και σχετικές, με την καθιέρωση της κατάλληλης επιβλέψης και ελέγχου και τη δημιουργία μιας θετικής κουλτούρας υγείας και ασφάλειας.

Υψηλή εναλλαγή προσωπικού. Το πλήρωμα δε μένει με το πλοίο, πρέπει «να εκπαιδευθεί εν πλω» στις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στο συγκεκριμένο πλοίο.

Ομαδοποίηση πληρωμάτων που να στελεχώνουν αδελφά πλοία ώστε να γνωρίζουν τις διαδικασίες του πλοίου. Απαιτείται ικανός αριθμός ικανών πληρωμάτων και ορθολογιστική διαμόρφωση του στόλου.

Υπάρχει κίνδυνος ανίας του πληρώματος λόγω μη εναλλαγής.

Ανεπαρκής κατάρτιση για την εκτέλεση των απαραίτητων καθηκόντων.

Υπάρχει σαν πρόβλημα με δύσκολη αντιμετώπιση λόγω της προέλευσης των πληρωμάτων. Πιο έντονο στα πλοία container λόγω μη ύπαρξης επαρκούς χρόνου διαβάσματος & ενημέρωσης.

Μεγάλοι αριθμοί επιθεωρητών και άλλων επισκεπτών στο πλοίο.

Ο περιορισμένος χρόνος παραμονής στο λιμάνι επιβαρύνεται με τις επισκέψεις κυρίως επιθεωρητών στο πλοίο που πολλές φορές «είναι μόνο για καφέ» αλλά απαιτούν τον πλοίαρχο ή τον πρώτο μηχανικό. Ο αριθμός των επιθεωρήσεων, πλην των προγραμματισμένων, εξαρτάται από το κράτος λιμένα αλλά και την κατάσταση της σημαίας του πλοίου (Flag state Control, Port state Control, Emigration, Environmental, Charterer, Class, P&I Club).



Η αρχική αλλά και η συνεχής και επαναλαμβανόμενη εκπαίδευση είναι το Α και το Ω στην παγκόσμια ναυτιλία και αυτό θα πρέπει να γίνει κατανοητό από τους ιθύνοντες, είτε αυτοί ανήκουν στην κρατική αρχή είτε στις διευθύνσεις των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ζ) Ανάπτυξη σταδιοδρομίας

Από συζητήσεις με νέους ναυτικούς φαίνεται ότι τους απασχολεί έντονα η ανάπτυξη της σταδιοδρομίας τους. Με τις σημερινές συνθήκες οι σωστοί και ικανοί αξιωματικοί είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα γίνουν αρχιπλοίαρχοι ή αρχιμηχανικοί.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των ναυτιλιακών εταιρειών είναι «ποιοι θα αντικαταστήσουν τους υπάρχοντες». Οι πλοιοκτήτες επιθυμούν σε θέσεις-κλειδιά να απασχολούν ικανά στελέχη που έχουν «βγει» από τη θάλασσα και οπωσδήποτε όμως έχουν ικανότητες. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα ναυτιλιακών εταιρειών, που έμπρακτα αποδεικνύουν τη μετεκπαίδευση πολλών στελεχών τους και φυσικά με την οικονομική επιβάρυνση των εργοδοτών. Εξ άλλου, μία από τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως είναι η επαναλαμβανόμενη εκπαίδευση του προσωπικού. Πλέον δε αυτών, η συνεχής τεχνολογική ανάπτυξη, αλλά και οι επιβαλλόμενοι νέοι νόμοι και κανονισμοί, καθιστούν τη μετεκπαίδευση αναγκαία.

η) Κοινωνικές επαφές

Η επαφή του ναυτικού με την οικογένειά του είναι μια βασική προϋπόθεση παραμονής του στο πλοίο. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να του παρέχουν ικανά μέσα, π.χ. φτηνό τηλέφωνο, απρόσκοπτη και συνεχή λήψη αλληλογραφίας, δωρεάν εισιτήρια κατά περίπτωση συζύγων ναυτικών, εκδηλώσεις κοινωνικού χαρακτήρα κατά την περίοδο της αδείας του, συναντήσεις των ναυτικών με τις οικογένειές τους τις γιορτινές ημέρες, π.χ. Χριστούγεννα, Πάσχα, με πρωτοβουλία και κόστος της εταιρείας και γενικά συναντήσεις και ενεργή παρουσία της εταιρείας σε διάφορες κοινωνικές εκδηλώσεις για τους ναυτικούς της.

Η δυνατότητα πρόσβασης του ναυτικού στο Διαδίκτυο με χαμηλό

SERVICE & QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Dalian

Ft. Lauderdale

Hamburg

Hong Kong

London

Mumbai

New York

Piraeus

Roosendaal

Seoul

Shanghai

Singapore

Tokyo

Washington, DC/Reston

Zurich



WE LOOK FORWARD TO SEEING YOU AT POSIDONIA 2008

VISIT US AT BOOTH #513

A SIGNIFICANT AND GROWING NUMBER OF MARSHALL ISLANDS COMPANIES ARE PUBLICLY TRADING ON EXCHANGES IN LONDON, NEW YORK AND SINGAPORE

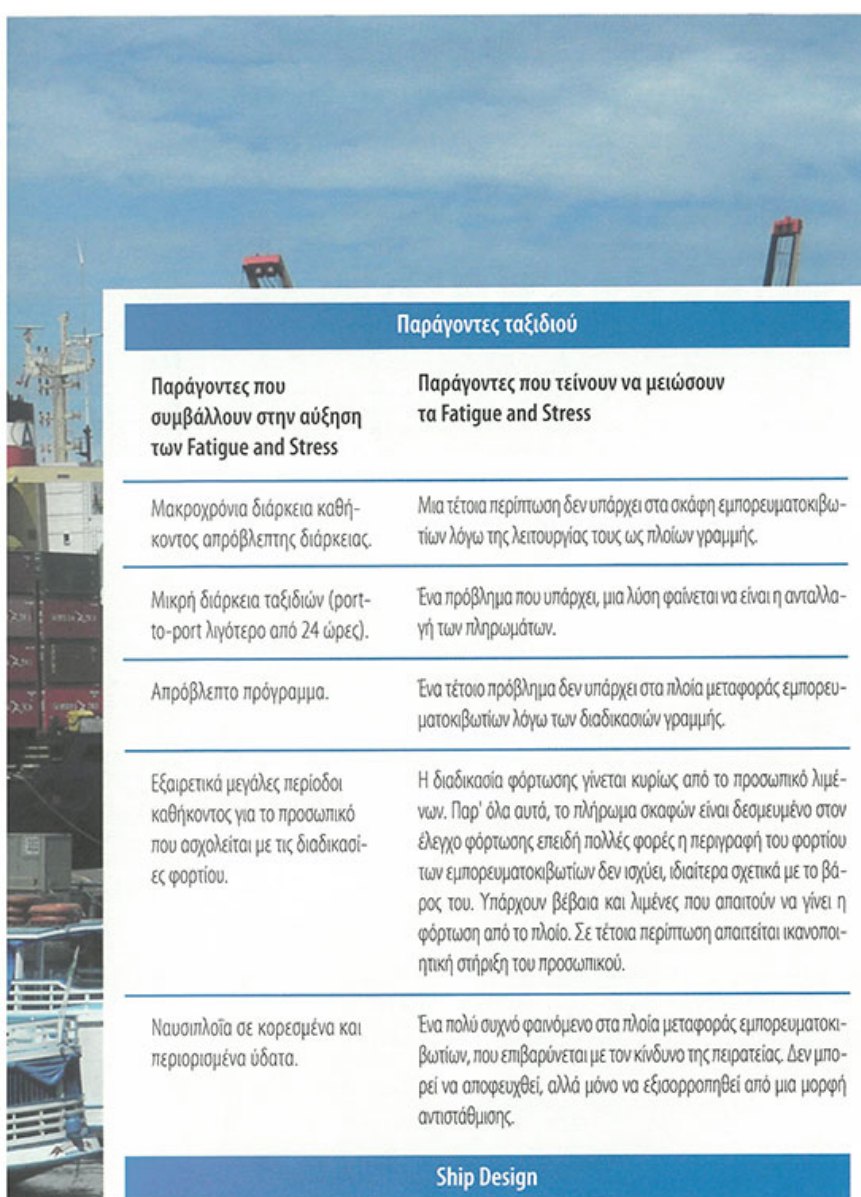


INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.
THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

PIRAEUS

TEL: +30 210 4293 223 | FAX: +30 210 4293 228
PIRAEUS@REGISTER-IRI.COM

WWW.REGISTER-IRI.COM



Παράγοντες ταξιδιού

Παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση των Fatigue and Stress	Παράγοντες που τείνουν να μειώσουν τα Fatigue and Stress
Μακροχρόνια διάρκεια καθήκοντος απρόβλεπτης διάρκειας.	Μια τέτοια περίπτωση δεν υπάρχει στα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων λόγω της λειτουργίας τους ως πλοίων γραμμής.
Μικρή διάρκεια ταξιδιών (port-to-port λιγότερο από 24 ώρες).	Ένα πρόβλημα που υπάρχει, μια λύση φαίνεται να είναι η ανταλλαγή των πληρωμάτων.
Απρόβλεπτο πρόγραμμα.	Ένα τέτοιο πρόβλημα δεν υπάρχει στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων λόγω των διαδικασιών γραμμής.
Εξαιρετικά μεγάλες περίοδοι καθήκοντος για το προσωπικό που ασχολείται με τις διαδικασίες εφορτίου.	Η διαδικασία φόρτωσης γίνεται κυρίως από το προσωπικό λιμένων. Παρ' όλα αυτά, το πλήρωμα σκαφών είναι δεσμευμένο στον έλεγχο φόρτωσης επειδή πολλές φορές η περιγραφή του φορτίου των εμπορευματοκιβωτίων δεν ισχύει, ιδιαίτερα σχετικά με το βάρος του. Υπάρχουν βέβαια και λιμένες που απαιτούν να γίνει η φόρτωση από το πλοίο. Σε τέτοια περίπτωση απαιτείται ικανοποιητική στήριξη του προσωπικού.
Ναυσιπλοία σε κορεσμένα και περιορισμένα ύδατα.	Ένα πολύ συχνό φαινόμενο στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που επιβαρύνεται με τον κίνδυνο της πειρατείας. Δεν μπορεί να αποφευχθεί, αλλά μόνο να εξισορροπηθεί από μια μορφή αντιστάθμισης.

Ship Design

Παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση των Fatigue and Stress	Παράγοντες που τείνουν να μειώσουν τα Fatigue and Stress
Έλλειψη αυτοματοποίησης και εξοπλισμού εξοικονόμησης εργασίας.	Καλά σχεδιασμένες, ομαλά λειτουργούσες συσκευές, για να εξαλείψουν όσο το δυνατόν περισσότερη εργασία, διανοητική και φυσική.
Αστοχία συσκευών και συστημάτων που αποδίδουν αποτελεσματικά.	
Έλλειψη αξιοπιστίας ή/και πλεονασμού συστημάτων πλοίου. Συχνοί λάθος συναγερμοί.	Ιδιαίτερα αξιόπιστα κρίσιμα συστήματα.
Σχεδιασμός πλοίων που παρουσιάζουν υπερβολικό rolling, pitching, κραδασμούς ή θόρυβο.	Σχεδιασμός και κατασκευές που μειώνουν το rolling, pitching, κραδασμούς ή θόρυβους, που μπορούν να παρεμποδίσουν τον ύπνο.

κόστος επιβάλλεται. Η νεαρή ηλικία ναυτικών, η παγκόσμια ανάπτυξη του Διαδικτύου, οι συνήθειες των νέων ηλικιακά ανθρώπων επιβάλλουν την πρόσβαση στο Διαδίκτυο.

Η δορυφορική τηλεόραση θα απαλύνει την απομόνωση του ναυτικού αλλά και θα ενισχύσει την ενημέρωσή του όπως και τη διασκέδασή του, π.χ. βλέποντας έναν αγώνα ποδοσφαίρου.

Εκτιμάται βεβαίως ότι είναι κοινώς πια αποδεκτό ότι έχει παρέλθει η εποχή που ο ναυτικός είχε να επικοινωνήσει με την οικογένειά του όσο διαρκούσε η περίοδος ναυτολόγησής του. Οι νέες τεχνολογίες, ιδιαίτερα αυτές των επικοινωνιών, επιτρέπουν στο ναυτικό να επικοινωνεί με τον κόσμο συχνά και να μην αισθάνεται αποκομμένος και απομονωμένος, κάτι που έχει αποδειχθεί πως επιδρά θετικά στη συνολική απόδοσή του.

θ) Ενσωμάτωση - ολοκλήρωση καθηκόντων, multi-skilling

Στην ελληνική ναυτιλία φαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία τάση για ναυτικούς διπλής ειδικότητας. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα εξέφρασαν την ανησυχία τους πως τυχόν καθιέρωση της θα οδηγήσει σε μείωση προσωπικού, υψηλότερη πίεση, απομόνωση και αποκοινωνικοποίηση των ναυτικών. Επιπλέον, η χαρακτηριστική ένδειξη είναι ότι το «Cosco Hellas» έχει πλήρωμα 24 ατόμων, ενώ το safe manning προβλέπει μόνο 12 άτομα (RESOLUTION A.890(21)).

ι) Εργασιακές διαδικασίες

Η ναυπηγική τεχνολογία, οι ευκολίες λειτουργίας των συσκευών και η μεγάλη μείωση της παραμονής των νέων σε θέση απλού μέλους πληρώματος πριν από την απόκτηση πιστοποιητικού αξιωματικού μείωσαν σε μεγάλο βαθμό τη ναυτοσύνη των πληρωμάτων. Αυτό έχει συνέπεια την αύξηση των ατυχημάτων, τη μη σωστή συντήρηση των πλοίων και την αδιαφορία των πληρωμάτων για τη γενική σημασία της λέξης «πλοίο».

Τα τελευταία χρόνια, με την υλοποίηση των κανονισμών που επέβαλε ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως, πρώτηστη σημασία έχει η ασφαλής εκτέλεση των εργασιών πάνω στο πλοίο. Για να επιτευχθεί αυτό, χρειάστηκε επίμονη προσπάθεια από τους υπεύθυνους των ναυτιλιακών εταιρειών. Το πρόβλημα βεβαίως δεν έχει εξαφανισθεί. Δυστυχώς, υπάρχει ακόμη, σε μικρό αριθμό πάντως. Μεγάλη σημασία παίζει η δέσμευση της διεύθυνσης της εταιρείας. Αναλύοντας τα ατυχήματα στα πλοία, στατιστικά οφείλονται κατά μέγιστο ποσοστό στο ανθρώπινο λάθος. Αυτό το ανθρώπινο λάθος θα πρέπει οι εταιρείες μέσα από το ΣΑΔ τους να προσπαθήσουν να μειώσουν. Η μείωση αυτή θα επέλθει με αυστηρές διαδικασίες,

See you at Posidonia
hall 2, stand no. 213

BULKERS

First Class bulk carriers: a new perspective



At Germanischer Lloyd we focus on detailed structural solutions for bulk carriers. Our smart solutions ensure our customers can operate fit-for-purpose vessels. That's what we call a new perspective on bulk carriers. Why not contact us to find out how you can benefit?

Area Office Mediterranean, South Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus, Greece
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290355
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com



Ship Design

Υψηλές θερμοκρασίες ή υπερβολική ψύξη στο deckhouse και στο μηχανοστάσιο.

Σύστημα κλιματισμού καλά συντηρημένο. Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι ανθρώπινοι παράγοντες που αφορούν τη συμπεριφορά των μηχανικών όταν αναλαμβάνουν την εργασία τους και τι επηρεάζει εκείνη τη συμπεριφορά, είτε θετικά είτε αρνητικά. Το ανθρώπινο λάθος μπορεί να παρουσιαστεί λόγω των χαρακτηριστικών του εργασιακού περιβάλλοντος του μηχανοστασίου όπως η υπερβολική θερμότητα, ο θόρυβος, η δόνηση, ο φωτισμός, η σχεδίαση του εξοπλισμού και ο υψηλός φόρτος εργασίας. Καλή, στοχευμένη στο χειριστή, σχεδίαση των χώρων εργασίας και του control room, καλός και ακριβής προγραμματισμός λειτουργίας και συντήρησης και ένα καθεστώς διαδικασιών, μαζί με μια συνείδηση ασφάλειας είναι κρίσιμα σημεία στη μείωση του ανθρώπινου λάθους.

Φυσικό περιβάλλον

Παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση των Fatigue and Stress

Συχνή εργασία υπό ακραίες καιρικές συνθήκες.

Κακός καιρός που αντιμετωπίζεται συνήθως με αντιξοότητα, ιδιαίτερα όταν το πλοίο ταξιδεύει υπό έρμα.

Παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση των Fatigue and Stress

Ένα υπαρκτό πρόβλημα, πολλές φορές ιδιαίτερα έντονο λόγω της γραμμής (συχνή εργασία σε συνθήκες πολλής ζέστης ή κρύου). Οι εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν πάντα σε προστατευμένο περιβάλλον και το πρόβλημα αντιμετωπίζεται συνήθως με προσφορές όπως πιόνα ή σάουνα στο πλοίο.

Πορεία καθοδηγούμενη από τις καιρικές συνθήκες και άλλα μέτρα, για να αποφευχθούν οι θύελλες στο μέτρο του δυνατού με τη βοήθεια των συστημάτων νέας τεχνολογίας. Στα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων η κατάσταση πλεύσης υπό έρμα είναι σχεδόν ανυπόφερτη.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- [1] The disordered start of containerization, J. C. van Ham, J. C. Rijsenbrij, Maritime Transport III Barcelona 2006
- [2] THALASSES - EU/DG TREN project, Development of a framework for the assessment of the impact of new technologies in maritime transport: impacts on the human element Contr. No.: WA-97-SC-2108
- [3] The Human Factor, A report on manning, UK P&I Club
- [4] EU Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999
- [5] Zur Ermittlung von Unfallursachen und begünstigenden Faktoren fuer Unfaelle in der Seeschifffahrt. Jens Uwe Schroeder, Bergische Universitaet Wuppertal, 2003
- [6] The International Maritime Human Element Bulletin <http://www.he-alert.org/>
- [7] A Comparative Approach to Seafarers' Fatigue, Andrew P. Smith, Paul H. Allen and Emma J. Wadsworth, Centre for Occupational and Health Psychology, Cardiff University, SSE07 Athens
- [8] Review of Maritime Transport 2006, UNO
- [9] Overview of the development of ultra large container carriers: where next? Bill Shi, Donald Liu, Peter Tang-Jensen, K.M. Wong, American Bureau of Shipping, USA, ABS Technical papers 2006
- [10] Critical Significance of Human Factors in Ship Design, Thomas G. Dobie, M.D., Ph.D., FRAeS, Director, National Biodynamics Laboratory, University of New Orleans
- [11] Fatigue in the shipping industry, Irene Houtman, Mathilde Miedema, Karin Jettinghoff, Annick Starren, Judith Heinrich, Johan Gort (TNO), Johan Wulder (MSR), Sander Wubolts (Dynamar Consultancy BV)
- [12] THALASSES - EU/ DG TREN project. Final report Contr No: WA-97-SC-2108

που θα πρέπει να ακολουθούνται και να έχουν σχέση με:

- Εκπαίδευση στο πλοίο.
- Διενέργεια γυμνασίων.
- Υλοποίηση συγκεκριμένων διαδικασιών που θα αναγράφονται στο ΣΑΔ.
- Τήρηση απαιτήσεων, νόμων και κανονισμών εθνικών και διεθνών.
- Τακτικό έλεγχο από την εταιρεία ότι όλα τα πιο πάνω υλοποιούνται.

4. Οι κύριοι παράγοντες πρόκλησης stress και fatigue

Η τεχνική χρήση του όρου fatigue είναι ανακριβής. Πράγματι, η ποιότητα των καταστάσεων που προκαλούν fatigue, οι χρόνοι και τα αποτελέσματα δείχνουν ότι είναι απίθανο να εξετάσουμε ένα ενιαίο σύνολο διαδικασιών που οδηγούν σε ένα συγκεκριμένο καθεστώς fatigue. Αυτό καθιστά την πλήρη εξέταση και ενσωμάτωση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας πολύ δύσκολη. Ένα πρόσωπο μπορεί να αισθανθεί κουρασμένο, η απόδοση μπορεί να μειωθεί και η φυσιολογική λειτουργία του σώματος μπορεί να επηρεαστεί. Αυτές οι τρεις εκβάσεις, υποκειμενικές αντιλήψεις, η μεταβολή στην απόδοση και στις φυσιολογικές λειτουργίες αναγνωρίζονται συνήθως ως συμπτώματα της οξείας κούρασης. Ο όρος αναγνωρίζεται συνήθως με την αναγνώριση της κούρασης και κατόπιν την αξιολόγηση των αντικειμενικών εκβάσεων. Οι εκτιμήσεις της επικράτησης του fatigue ποικίλλουν ανάλογα με ποια πτυχή της διαδικασίας κούρασης κάποιος χρησιμοποιεί ως δείκτη του fatigue [7].

Ο IMO (2001 a), εντούτοις, έχει διατυπώσει έναν καθορισμό του fatigue, στον οποίο το fatigue αντιλαμβάνεται ως «μείωση της φυσικής ή/και διανοητικής ικανότητας ως αποτέλεσμα φυσικής, διανοητικής ή της συναισθηματικής άσκησης που μπορεί να εξασθενήσει σχεδόν όλες τις φυσικές δυνατότητες, συμπεριλαμβανομένων: της δύναμης, της ταχύτητας, του χρόνου αντίδρασης, του συντονισμού, της λήψης απόφασης ή της ισορροπίας. Ο IMO αναγνωρίζει έτσι τη σχέση μεταξύ του fatigue και του ανθρώπινου λάθους όπως υποδεικνύεται ανωτέρω.

Προκειμένου να ερευνηθούν τα stress & fatigue στα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, παρουσιάστηκε στους συμμετέχοντες ερευνών ο πίνακας του U.S. Department of Transportation summarizing που συνοψίζει τους παράγοντες κούρασης. Κλήθηκαν να δηλώσουν εάν συμφωνούν ή όχι με αυτήν την ανάλυση, επίσης ποια μέτρα - λύσεις προτείνουν. Και σε αυτήν την περίπτωση δεν υπήρξε καμία αντίθεση στις απαντήσεις αλλά τη συμπληρωματικότητα.

TRAINING ➡ FOR PROTECTION – FOR QUALITY – FOR SAFETY – FOR STATUS
FOR PROFIT



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE
S. RANIS Nautical School

Accredited By:

- ❖ Republic of Cyprus
- ❖ Republic of Panama
- ❖ The Bahamas maritime Authority
- ❖ Republic of Marshal Islands
- ❖ Saint Vincent & Grenadines
- ❖ Republic of Bermuda



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. PASSENGER SHIP
10. CROWD MANAGEMENT

**STCW 78
AS AMENDED**

Training Course For

- Company Security Officer
- Ship Security Officer
- Port Facility Officer
- ISM Internal Auditor
- ISPS Internal Auditor
- Risk Assessment – Risk Management
- Accident investigation and Analysis
- Media Response Course
- Panama Refreshing Training for Retired Deck/Engine Greek Officers
- Cyprus Refreshing Training for Retired Deck/Engine Greek Officers
- ISO 9001:2000 Implementation and internal auditing

BRM – BTM Course

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

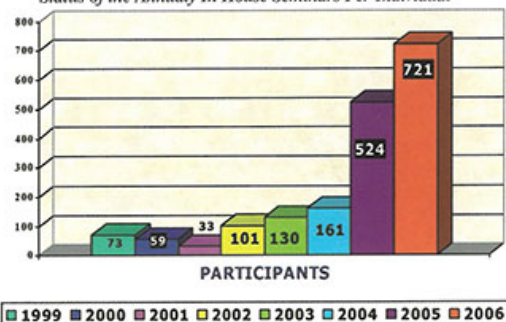


40, Leoshtenous str. 185 36 Piraeus Tel. 210-4525301 210-4525304 Fax 210-4181704
e-mail: pmtcrani@otenet.gr.

Table 2: An example of a container shipping company's training programme. Performing training per rank / source source: COSTAMARE shipping company S.A

RANK	Count of RANK	SOURCE
Master	6	59
Chief Officer	3	71
2nd Officer	96	155
Chief Engineer	6	15
2nd Engineer	8	306
3rd Engineer	48	55
2nd Officer Junior	1	7
Ass. Engineer		
Ass. Officer	1	
Cook		
Cabin		
Electron		
AB		
Grand Total	15	299

Figure 1: An example of a container shipping company's training program. Status of the Annual In House Seminars Per Individual



source: COSTAMARE shipping company S.A

Συμπεράσματα

Οι ναυτικοί που εργάζονται στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων που εξυπηρετεί κυρίως γραμμές είναι εκτεθειμένοι σε καταστάσεις stress και fatigue πολύ πιο έντονα από εκείνους που εργάζονται στο tramp shipping. Αυτό οφείλεται:

- Στην υποχρέωση να κρατηθεί το χρονοδιάγραμμα.
- Στον τρόπο προγραμματισμού του από τις επιχειρήσεις (διάρκεια ταξιδιού, ταχύτητα, χρόνος παραμονής στο λιμένα).
- Στον τρόπο που λειτουργούν οι ΣΕΜΠΟ (διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, παραμονή στις αποβάθρες).

Από τις απόψεις ναυτικών, όπως αυτές εκφράστηκαν και κατεγράφησαν εδώ, φαίνεται ότι:

- Υπάρχει ανάγκη εκσυγχρονισμού της εκπαίδευσης, ώστε είναι σε θέση να παρακολουθήσει καλύτερα την ανάπτυξη της τεχνολογίας.
- Υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης της αίσθησης της συνειδητής πειθαρχίας και του safety culture.
- Οι ναυτιλιακές εταιρείες με την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης διαδραματίζουν έναν αποφασιστικό ρόλο στην ασφάλεια μέσω της κατάρτισης που προσφέρουν στους ναυτικούς τους.
- Η μείωση της θαλάσσιας υπηρεσίας που απαιτείται για την απόκτηση του πιστοποιητικού της επόμενης τάξης, θέτει δυσκολίες στην απόκτηση της απαραίτητης εμπειρίας και συμβάλλει στην αύξηση των ατυχημάτων.
- Η χρήση των νέων τεχνολογιών, ειδικά των τηλεπικοινωνιών, μπορεί να αναβαθμίσει την ποιότητα της ζωής στο σκάφος.
- Η χρονική πίεση σε συνδυασμό με μερικές από τις ανέσεις/υπηρεσίες που προσφέρονται στα σύγχρονα σκάφη, αλλά και την πολυπολιτισμικότητα των πληρωμάτων, ωθούν το ναυτικό στην απομόνωση.
- Οι παράγοντες που προκαλούν stress και fatigue δεν μπορούν εύκολα να εξαλειφθούν, αλλά μπορούν μόνο να ισορροπηθούν από προσφορές. Τέτοιες προσφορές μπορούν να είναι διάφορων μορφών σε επίπεδο επιχείρησης, όπως π.χ. υψηλότερες αποδοχές, προσφορά υπηρεσιών σχετικών με τις νέες τεχνολογίες, δηλαδή πρόσβαση στο Διαδίκτυο, δορυφορική TV. Είναι σημαντικό, εν τούτοις, να εξεταστούν «οι προσφορές» ανακούφισης ώστε να κατα-

στήσουν την εργασία των ναυτικών ελκυστικότερη σε εθνικό και διεθνές επίπεδο (εθνικό, E.E., IMO), π.χ. η μείωση της γραφικής εργασίας στο πλοίο, η επανεξέταση και η συγχώνευση των διεθνών και εθνικών κανονισμών, διευκόλυνση της ανάπτυξης των τηλεπηρετήσεων, όπως τηλεεκπαίδευση, τηλεϊατρική, όλα ζητήματα που αφορούν ένα ναυτικό [12].

- Υπάρχει επίσης ανάγκη για καλύτερο σχεδιασμό των σκαφών postpanamax, έτσι ώστε να έχουν καλύτερη πλεύση που κρατά την απόδοση.

Ο καλά προγραμματισμένος χρόνος της παραμονής στην ξηρά (τουλάχιστον 2 μήνες) και της ανταλλαγής ναυτικών στην απασχόληση στο πλοίο και στο γραφείο είναι μια αντιστάθμιση προς όφελος των ναυτικών, αλλά και ωφελεί την επιχείρηση μακροπρόθεσμα, καθώς αυτός ο τρόπος προετοιμάζει το μελλοντικό ποιοτικό προσωπικό για τα γραφεία.

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του container shipping στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, κάτι που αποδεικνύεται από τη γρήγορη ανάπτυξη του, όπως εμφανίζεται επίσης στον ακόλουθο πίνακα 7, αλλά και από τη συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα, και τι αυτά σημαίνουν για την ανθρώπινη ζωή, την οικονομία και το περιβάλλον, ο άνθρωπος παράγοντας στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων αξίζει την ιδιαίτερη προσοχή σε επίπεδο επιχείρησης, εθνικό και διεθνές.

Table 5 : World fully cellular Containerships Fleet

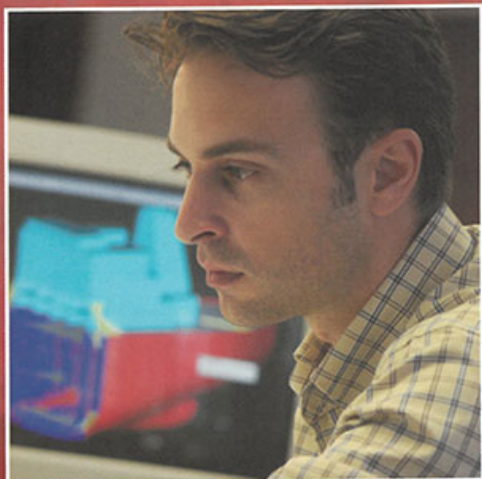
	Beginning of 2005	Beginning of 2006	Increase
Nr of SHIPS	3.206	3.494	8,9%
Nr of TEUS	7.165.352	8.120.465	13,3%

Source: Review of Maritime Transport 2006, UNO

Μια ανθρωποκεντρική θεώρηση των διεθνών κανονισμών σχετικών με την εργασία των ναυτικών φαίνεται να είναι αρχικής σπουδαιότητας στην παρούσα εποχή του ανταγωνισμού και της παγκοσμιοποίησης.

Οι συγγραφείς ευχαριστούν τη ναυτιλιακή εταιρεία COSTAMARE Shipping Company S.A. για τη βοήθεια της στην παροχή των απαραίτητων πληροφοριών. ☺

*Απόδοση στα ελληνικά της παρουσίασης των συγγραφέων στο 10^ο International Maritime Conference MARDCON 10 CONTAINER TRANSPORT THE FUTURE AHEAD με τίτλο «CONTAINER SHIPPING AND THE HUMAN ELEMENT».



Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence



Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

Τα πιο σημαντικά για σχολιασμό στοιχεία των τελευταίων ημερών που άπτονται και άμεσα της ναυτιλίας, είναι οι πρώτες εφέτος εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. Αρχικά πρέπει να σημειώσουμε τη διαπίστωσή του ότι η κρίση της Δύσης δεν έχει διαταράξει μέχρι τώρα το παγκόσμιο εμπόριο. Αυτό συμφωνεί απόλυτα με την εκτίμηση της περασμένης ανασκόπησης, ότι με βάση τα πρώτα στοιχεία των BRIC α' τριμήνου η μικρή ως φαίνεται αρνητική επίπτωση της κρίσης της Δύσης στην ανάπτυξή τους, που αποτελεί σχεδόν τα 2/3 της παγκόσμιας ανάπτυξης, σώζει την κατάσταση για το εμπόριο και τις μεταφορές. Αποτέλεσμα πράγματι ήταν η σταθερά υψηλή ναυλαγορά α' τριμήνου στα μέσα περυσινά επίπεδα που συνεχίζεται και τον Απρίλιο, σε απόλυτη συμφωνία με τις προβλέψεις.

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

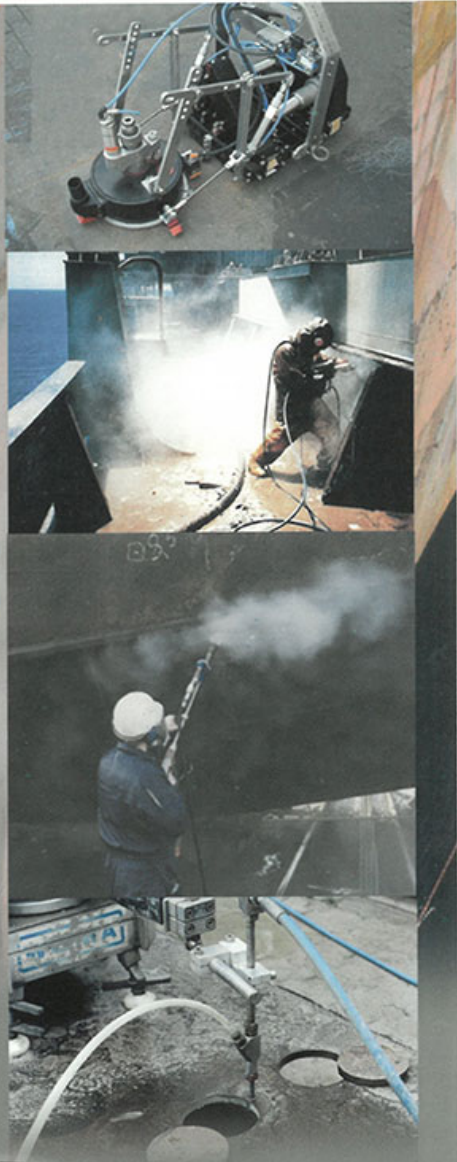
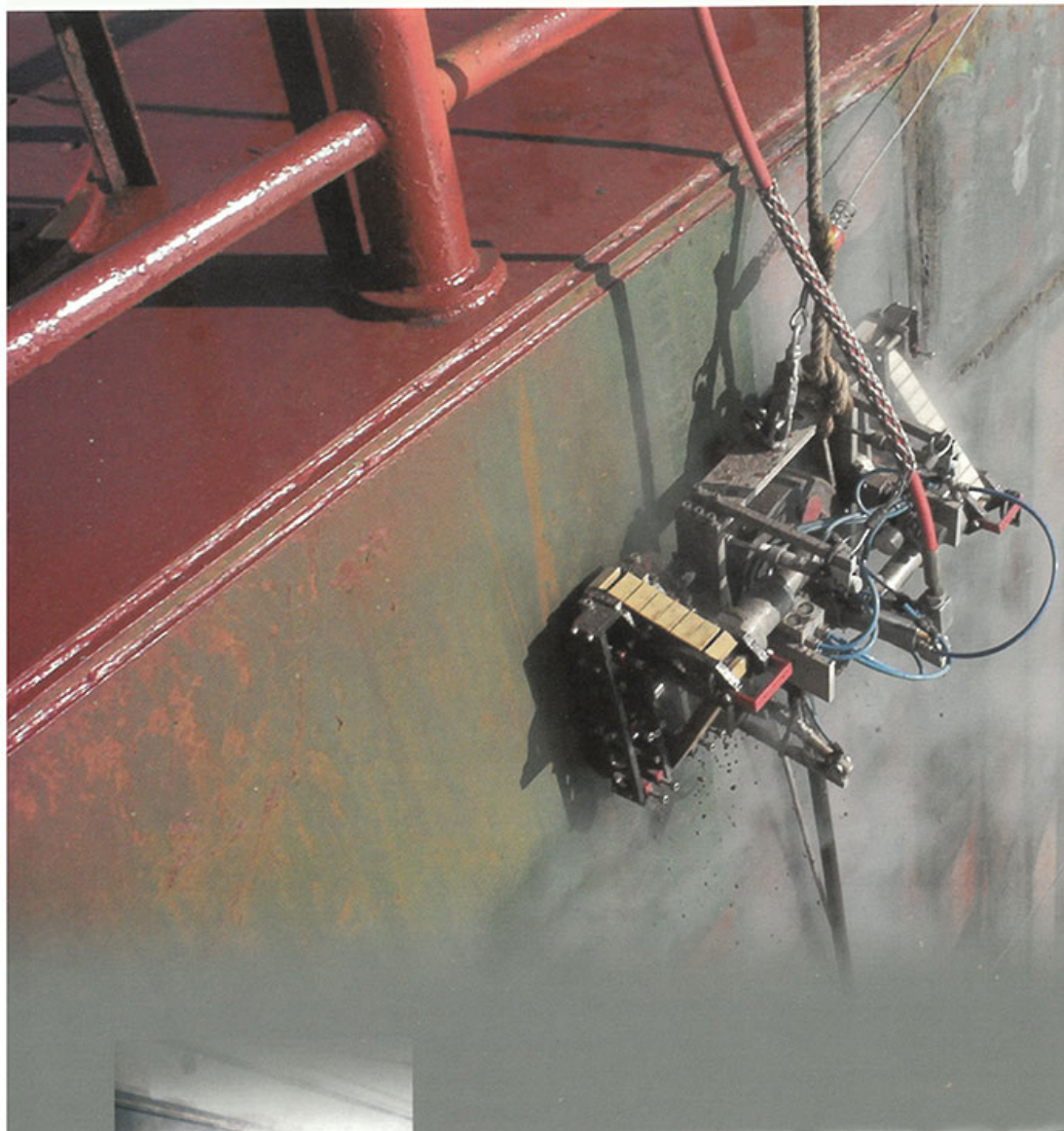


- Προφανώς, όμως, ο ΠΟΕ εκτιμά πως στη συνέχεια θα ενταθούν οι αρνητικές επιπτώσεις και στην οικονομία των αναπτυσσόμενων, αφού προβλέπει βύθιση της παγκόσμιας ανάπτυξης για ολόκληρο το 2008 στο 2,6%, όταν η πιο απαισιόδοξη εκτίμηση μέχρι τώρα ήταν η προ 2 εβδομάδων πρόβλεψη του ΔΝΤ για 3,7%. Εάν επαληθευθεί η πρόβλεψη αυτή για τόσο χαμηλή ανάπτυξη, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου δε θα είναι εφέτος μεγαλύτερη από 4,5%, όπως άλλωστε υπολογίζει και ο ΠΟΕ. Αυτό θα ήταν μάλλον ανεπαρκές για να συντηρήσει τη ναυλαγορά για το υπόλοιπο του έτους στα σημερινά επίπεδα, επειδή γι' αυτόν το σκοπό χρειάζεται ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου 6%, περίπου. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι θα είναι δυσκολότερο να επανέλθει το παγκόσμιο εμπόριο γρήγορα από τα χαμηλά αυτά επίπεδα που προβλέπει ο ΠΟΕ σε ανοδικούς ρυθμούς της τάξεως του 8-9% το 2009-2010, που είναι απαραίτητο για να απορροφηθεί ικανοποιητικά η αυξημένη προσφορά τონάζ από τις μαζικές παραδόσεις νεοτευκτών κατά την προσεχή διετία.

- Παρ' ότι η υποβάθμιση των παγκόσμιων μεγεθών από τον ΠΟΕ φαίνεται υπερβολική και δε συμμεριζόμαστε καταστροφικά σενάρια για το παγκόσμιο εμπόριο, δεν αμφισβητούμε ότι υπάρχει ουρά στην κρίση των ανεπτυγμένων χωρών και στις επιπτώσεις διεθνώς, αφού και οι ίδιες οι κυβερνήσεις ζητούν απεγνωσμένα ακριβείς πληροφορίες από τις τράπεζες για την έκταση

των ζημιών, και αφού κατά τα φαινόμενα, μετά τη στεγαστική καιροφυλακτεί και η καταναλωτική πίστη. Οι νέες παρεμβάσεις της Fed και της Τράπεζας της Αγγλίας για ενίσχυση της ρευστότητας των τραπεζών δείχνουν τη συνεχιζόμενη οριακή κατάσταση του συστήματος. Επιπρόσθετα, το νέο πολλαπλά συγκυριακό πρόβλημα της κρίσης τροφίμων δεν είναι αμελητέο για πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, γι' αυτό ίσως ο ΠΟΕ υπολογίζει μειωμένη τη συνεισφορά των αναπτυσσόμενων στην παγκόσμια ανάπτυξη στο 34%, ενώ μόνο η κινεζική συνεισφορά ήταν μέχρι τώρα 20%.

- Όσο για τις εξελίξεις στις ανεπτυγμένες χώρες, σημειώνεται η δήλωση και του ΔΝΤ για την ανάγκη μείωσης των επιτοκίων του ευρώ, μήπως ξυπνήσει και η ECB από το λήθαργο. Εν τω μεταξύ, κάποια στοιχεία προκάλεσαν συγκρατημένη αισιοδοξία σε τολμηρούς αναλυτές που τα θεώρησαν ενδείξεις ότι αυτή τη φορά πιάσαμε... πάτο και ότι τα χειρότερα πέρασαν, αλλά ενθουσιασμοί δε δικαιολογούνται. Από μακροοικονομικής πλευράς έχουμε μέχρι στιγμής μόνο την καταναλωτική εμπιστοσύνη Μαρτίου στην Ιαπωνία σε υψηλό πενταετίας, καθώς και θετική βιομηχανική παραγωγή Φεβρουαρίου. Από μικροοικονομικής πλευράς, οι ανακοινώσεις εταιρικών αποτελεσμάτων α' τριμήνου μέχρι τώρα φαίνονται βέβαια λιγότερο... απογοητευτικές του αναμενόμενου. Τα καλά αποτελέσματα της Johnson & Johnson βρήκαν συνέχεια σε Honeywell, Caterpillar,



MAVICO LTD

- Συστήματα υδροβοής υδροαμμοβοής 800 έως 2800 bar
- Αυτοκινούμενες τηλεχειριζόμενες συσκευές αποσκoriaσμού αποχρωματισμού και υδροκοπής
- Μηχανήματα compact ηλεκτροκίνητα νηζελόκίνητα για υδροβοήσιμους εν πλώ 350-500-1000-2500 bar
- Πλήρη σειρά παρελκομένων και ακροφυσίων
- Service - ανταλλακτικά

30 χρόνια εμπειρία

MAVICO LTD, Κροκεών 5, 104 42 Αθήνα
τηλ.: 210 5150 415, 5157 303
www.mavico.gr, e-mail: mavico@otenet.gr





Google, Yahoo!, DuPont και στην αύξηση του τζίρου του Citigroup, έστω και αν κατέγραψε πάλι ζημιές από τις παλιές... αμαρτίες των subprime. Η Merrill Lynch όμως μας προσγειώνει στην πραγματικότητα, με τις ζημιές τριμήνου και τη μείωση τζίρου, ενώ τα αποτελέσματα και οι διαγραφές δανείων της Bank of America επαναφέρουν και το ερώτημα για την καταναλωτική πίστη. Συνεχώς ανακοινώνονται από τράπεζες νέες ζημιές α' τριμήνου, αλλά και νέα μέτρα αμύνης απέναντι στη μειωμένη ρευστότητα και στον αυξημένο πιστωτικό κίνδυνο, όπως η ανακοίνωση κολοσσισιάς αύξησης κεφαλαίου της RBS. Ο αγώνας όμως κατά της ύφεσης υπονομιεύεται από τις τιμές του πετρελαίου και την άρνηση του OPEC να αυξήσει την παραγωγή. Έτσι, στενεύουν και τα περιθώρια για ανάκαμψη της Δύσης έως το 2009, που χρειάζεται για να απορροφηθεί το νεότευκτο τότε τوناζ.

■ Στην κατηγορία των Capers, το **CASTLE PEAK** 145.418 dwt (1990, NKK) πουλήθηκε σε Ινδούς προς \$ 73 εκατ. με 3 μήνες παράδοση. Η τιμή αυτή ήταν δυσανάλογα μειωμένη σε σύγκριση με την πώληση του **NETADOLA** 149.475 dwt (1993, China SB) τον περασμένο Νοέμβριο προς \$ 97 εκατ. με 7 μήνες παράδοση.

■ Αντίθετα στα Panamax, οι τιμές ήταν σταθερότερες με μερικές μάλιστα εκλάμψεις, όπως στην περίπτωση του **FEDERAL MAPLE** 76.633 dwt (2004, Imabari) που πουλήθηκε στην Drytank προς \$ 87 εκατ. με παράδοση Ιούλιο - Αύγουστο 2008. Η τιμή αυτή ήταν \$ 2 εκατ. υψηλότερη από την πώληση του συνομήλικου **LOCH MAREE** τον περασμένο Οκτώβριο. Η χαμηλή τιμή των \$ 77 εκατ. που πουλήθηκε σε Έλληνες το **BELLFLOWER** 76.423 dwt (2004, Tsuneishi) οφείλεται στην παράδοση 2/2009. Η πώληση των **WAIKIKI** 75.473 dwt (1995, Fincantieri) και **SOLANA** 75.275 dwt (1995, B&W) σε Κινέζους προς \$ 126 εκατ. en bloc είναι συμβατή με την πώληση Μαρτίου του **LANZAROLE** 73.008 dwt (1996, Hudong) προς \$ 65 εκατ. Χαμηλά όμως πουλήθηκε το **BERTRAM** 73.506 dwt (1995, Hyundai) στην Everlast προς \$ 50 εκατ. εξ αιτίας ύπαρξης TC προς \$ 29.700/ημέρα μέχρι 4/2009. Το **ROYAL ACCORD** 71.200 dwt (1997, Namura) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 68 εκατ., σε αρκετή αναλογία με το last done **YK TITAN** 69.221 dwt (1997, Hashihama) που είχε πουληθεί με 5 μήνες παράδοση προς \$ 65 εκατ. Πρώτο όμως τερμάτισε την κούρσα της εβδομάδας το **TORM MARLENE** 69.548 dwt (1997, Tsuneishi), που παρά την παράδοση 8/2008 η τιμή του σκαρφάλασε στα \$ 70 εκατ.

■ Σταθερά στάθηκαν στο ύψος τους τα Supramax με την πώληση των **JIN**

YING 53.500 dwt και **JIN FENG** 53.514 dwt (2007/2008, Iwagi) στη Magna Marine προς \$ 78 εκατ. και \$ 82 εκατ. αντίστοιχα, με υπόλοιπο TC προς 55.000/ημέρα μέχρι 11/2008 - 1/2009. Η «γηραιά Ευρώπαια» **GLORY YANTAI** 44.600 dwt (1978, Gotaverken) βρήκε αγοραστές τους Bogazzi που πλήρωσαν \$ 14,7 εκατ. Στην ίδια τιμή πουλήθηκε το **CARGO ENDURANCE** 45.244 dwt (1978, Tsuneishi) προς \$ 14,7 εκατ. Τέλος, φημολογείται ότι το **KEN BLOSSOM** 38.852 dwt (1992, IHI) πληρώθηκε αδρά από Κινέζους αγοραστές με \$ 46 εκατ.

■ Win-Win συναλλαγή για αγοραστές και πωλητές η πώληση των Handies **CLIPPER TRANSPORTER** και **CLIPPER TREASURE** 30.535 dwt (2007, Shanghaiwan) προς \$50 εκατ. το καθένα με 4 χρόνια TCB προς \$ 25.000/ημέρα. Τέλος, το μικρό singledecker **BYTOM** 4.459 dwt (1980, UK) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 2 εκατ.

■ Στις λιγοστές συναλλαγές δεξαμενόπλοιων κυριάρχησαν τα single hull VLCC's, πράγμα σύνθετες τις τελευταίες εβδομάδες. Πολύ κοντά στα υψηλά επίπεδα scrap value πουλήθηκαν στην Avin τα **TITAN VENUS** 250.267 dwt (1986, IHI) και **TITAN LEO** 245.653 dwt (1988, Hyundai) προς \$ 59 εκατ. en bloc. Το double sided Aframax **AEGEAN TIGER** 88.950 dwt (1990, Setenave) πουλήθηκε σε Κινέζους προς \$ 20 εκατ., το product **ST. MARCO** 47.047 dwt (2003, Onomichi) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 50 εκατ., το single hull product **CHEM LILY** 29.815 dwt (1993, Bulgaria) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 25,5 εκατ., το IMO II **SAMHO IBIS** 3.423 dwt (2005, Samho) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 12 εκατ., και το double bottom IMO III **FS VICTORIA** 3.740 dwt (1999, Haedong) πουλήθηκε σε Λιθουανούς προς \$ 6 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

■ Ενώ η ανεπιβεβαίωτη πληροφορία ότι το LNG Carrier **CINDERELLA** 13.400 dwt (1965, France) πουλήθηκε προς \$750/ldt αναφέρεται σε σταθερές τιμές, οι υπόλοιπες πωλήσεις δείχνουν χαλάρωση τιμών, που αποκαλύπτει πόσο ευάλωτο είναι το επίπεδο τιμών scrap στην παραμικρή αύξηση της προσφοράς τوناζ για διάλυση, που παρατηρήθηκε από την περασμένη εβδομάδα. Το containership **MAERSK CONSTANTIA** 50.027 dwt (1979, France) πουλήθηκε στο Bangladesh προς \$ 645/ldt, το LPG **GAS BEAUTY** 47.471 dwt (1978, France) πουλήθηκε στο Bangladesh προς \$ 690/ldt και το M/T **EBRO** 67.031 dwt (1981, Spain) πουλήθηκε στο Bangladesh προς \$ 580/ldt. ☉

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

■ Ολοκληρώθηκε η εξαγορά της Quintana από την Excel



Η ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime Carriers, εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, ανακοίνωσε την επιτυχή ολοκλήρωση της εξαγοράς της ναυτιλιακής εταιρείας Quintana Maritime, εισηγμένης στο Nasdaq.

Στο εξής η Quintana θα λειτουργήσει ως θυγατρική εταιρεία της Excel Maritime με τον κ. Βίλλυ Παναγιωτίδη να διατηρεί τη θέση του προέδρου στο διοικητικό συμβούλιο.

Το νέο σχήμα που προκύπτει μετά τη συγχώνευση των δύο εταιρειών θα είναι μια νέα ναυτιλιακή εταιρεία, με την επωνυμία Bird Acquisition Corp.

Η εταιρεία θα είναι από τις μεγαλύτερες σε παγκόσμια κλίμακα θαλάσσιας μεταφοράς χύδην φορτίου με στόλο που απαρτίζεται τα 47 φορτηγά πλοία, χωρητικότητας 3,7 εκατομμυρίων τόνων (dwt) ενώ έχει υπό ναυπήγηση 8 επιπλέον πλοία χωρητικότητας 1,4 εκατομμυρίου τόνων (dwt).

Με τη συγχώνευση το μέγεθος του στόλου της Excel Maritime τριπλασιάζεται ενώ παράλληλα μειώνεται σημαντικά ο μέσος χρόνος ηλικίας από τα 14,2 στα 8,1 χρόνια (χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα 8 υπό ναυπήγηση πλοία).

Η επιτυχής ολοκλήρωση του τραπεζικού κοινοπρακτικού δανείου ύψους 1,4 δισ. δολαρίων χρηματοδότησης της Excel Maritime για την εξαγορά της Quintana αποτελεί θετική ένδειξη για τον το-

μέα μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων (dry bulk shipping) καθώς και για το ευρύτερο πιστωτικό περιβάλλον.

Η διευρυμένη εταιρεία διαθέτει μεγαλύτερη ποικιλία και σταθερότητα όσον αφορά τη ναύλωση του στόλου, δεδομένου ότι συνδυάζει τόσο την spot αγορά όσο και τις μεσο- και μακροπρόθεσμες χρονοναυλώσεις, με αποτέλεσμα να διαθέτει σημαντική, σταθερή και ευδιάκριτη ροή κεφαλαίων. Ο κύριος Βίλλυ Παναγιωτίδης, πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της Excel Maritime, δήλωσε: «Δημιουργούμε μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων στον κόσμο. Η Quintana προσφέρει έναν εξαιρετικά ελκυστικό και μοντέρνο στόλο, σημαντικές πελατειακές σχέσεις και μια ικανή και με γνώσεις διοίκηση. Ο στόχος της Excel είναι να ενσωματώσει πλήρως το στόλο και να αξιοποιήσει την υποδομή καθώς και τις διοικητικές ικανότητες της Quintana, προσφέροντας έτσι τους πελάτες μας ένα μεγαλύτερο και διαφοροποιημένο στόλο που μπορεί να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις ανάγκες τους».

Ο κ. Σταμάτης Μόλαρης, διευθύνων σύμβουλος, σχολίασε ότι «η νέα εταιρεία θα παρέχει ένα διευρυμένο δίκτυο υπηρεσιών στους πελάτες και υψηλότερα επίπεδα παραγωγικότητας αυξάνοντας την κερδοφορία στους μετόχους». ☉

■ Εκτόξευση κερδών για την Danaos Corp.

Στα 69,9 εκατ. δολάρια έναντι 62 εκατ. δολαρίων της αντίστοιχης περιόδου ανήλθαν τα κέρδη για το πρώτο τρίμηνο του 2008 της ναυτιλιακής εταιρείας Danaos Corporation. Σύμφωνα με ανακοίνωση της ελληνικής εταιρείας, τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 31,5 εκατ. δολάρια έναντι 23,9 εκατ. δολαρίων της περυσινής περιόδου ενώ αυξημένα κατά 52 εκατ. δολάρια ήταν τα EBITDA, έναντι των 39,3 εκατομμυρίων για την αντίστοιχη περυσινή περίοδο. Σημειώνεται ότι το πρώτο τρίμηνο του 2008 στο στόλο της εταιρείας προστέθηκαν 3 containerships, τα «Hyundai Progress», «Highway Hyundai» και

«Hyundai Bridge», ενώ το ίδιο διάστημα προχώρησε στην πώληση δύο containers, των «APL Belgium» και «Winterberg».



Μέχρι τις 31 Μαρτίου 2008, ο στόλος της Danaos αριθμούσε 36 πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, σε αντιδιαστολή με τα 31 πλοία της περιόδου 2007.

Σε δηλώσεις του ο πλοιοκτήτης, δρ Ιωάννης Κούστας, σημείωσε μεταξύ άλλων ότι με την ανανέωση των συνολικών συμβάσεων ναύλωσης τα έσοδα της Danaos θα αυξηθούν κατά 7,3 δισ. δολάρια μέχρι το 2028. ☉

Ernst & Young is pleased to announce
**The 3rd Annual Shipping
Industry Forum**

**28-29 May 2008
Hotel Grande Bretagne, Athens**

This forum, the first of its kind in Greece, provides our shipping clients with both access to our entire Network in the same place at the same time, and an excellent opportunity to exchange views and develop relationships with their peers from around the world.

For registration support
and information please
contact: **Fani Klironomou**
+30 211 3006213

 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do

■ Capital Link: 2ο Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο

Με τη συμμετοχή 600 και πλέον θεσμικών επενδυτικών οίκων, χρηματοπιστωτικών εταιρειών και εμπορικών επενδυτικών τραπεζών διεξήχθη στη Νέα Υόρκη το 2ο ετήσιο διεθνές συνέδριο «Invest in International Shipping» της Capital Link.

Στα πάνελ του συνεδρίου συμμετείχαν 20 CEOs εταιρειών εισηγμένων στα αμερικανικά και ευρωπαϊκά χρηματιστήρια, αναλυτές του κλάδου, τραπεζίτες και δικηγόροι με ειδίκευση στην κεφαλαιαγορά και τη ναυτιλία.

Σκοπός του συνεδρίου ήταν, αφενός, ως επενδυτικό ναυτιλιακό συνέδριο να στοχεύσει σε θεσμικούς επενδυτές, αναλυτές, οικονομικά μέσα ενημέρω-



σης, συμβούλους επενδύσεων, επενδυτικούς και εμπορικούς τραπεζίτες και χρηματιστές, αφετέρου να προσφέρει στους επενδυτές μια ολοκληρωμένη εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου.

Σημειώνεται ότι η εταιρεία Capital Link δραστηριοποιείται από το 1995 στον τομέα των σχέσεων με επενδυτές και επενδυτικής επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communications). Η Capital Link συνεργάζεται στενά με τα 3 κύρια αμερικανικά χρηματιστήρια (New York Stock Exchange, American Stock Exchange και Nasdaq), με το Χρηματιστήριο του Λονδίνου καθώς και με πολλές εταιρείες από την Ελλάδα, την Ευρώπη, τις ΗΠΑ και πρόσφατα τη Χιλή. ☉

■ DRYSHIPS: Αγορά μετοχών νορβηγικού ομίλου



Το πλειοψηφικό μερίδιο της νορβηγικής εταιρείας Oil Rig απέκτησε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία DryShips, η οποία σύντομα πρόκειται να καταθέσει προσφορά για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών του νορβηγικού ομίλου.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εισηγμένης στο Nasdaq DryShips, αγόρασε 33,25 εκατ. μετοχές της Ocean Rig έναντι 45 νορβηγικών κορονών ανά μετοχή, αυξάνοντας το ποσοστό της στην εταιρεία σε 49,9%. Παράλληλα, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας, Γιώργος Οικονόμου, απέκτησε ποσοστό περίπου 4,4% και ελέγ-

χει το 66,67% των μετοχών της Ocean Rig. Παράλληλα η ναυτιλιακή εταιρεία που είναι εισηγμένη στο Nasdaq, ήρθε σε συμφωνία για την αγορά δυο ειδικών πλοίων γεωτρήσεων για μεγάλη βάθη (drillships) τα οποία θα παραληφθούν το 2011. Η Dryships είναι ναυτιλιακή εταιρεία πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και ο στόλος της αποτελείται από 45 πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω των 4 εκατ. dwt. Τα κέρδη της το 2007 ανήλθαν στα 475,4 εκατ. δολ. έναντι 56,7 εκατ. δολ. το 2006 και τα έσοδά της στα 550,9 εκατ. δολ. έναντι 232,5 εκατ. δολ. στη χρήση 2006. ☉

■ Ο RINA κοντά στην ελληνική πλοιοκτησία

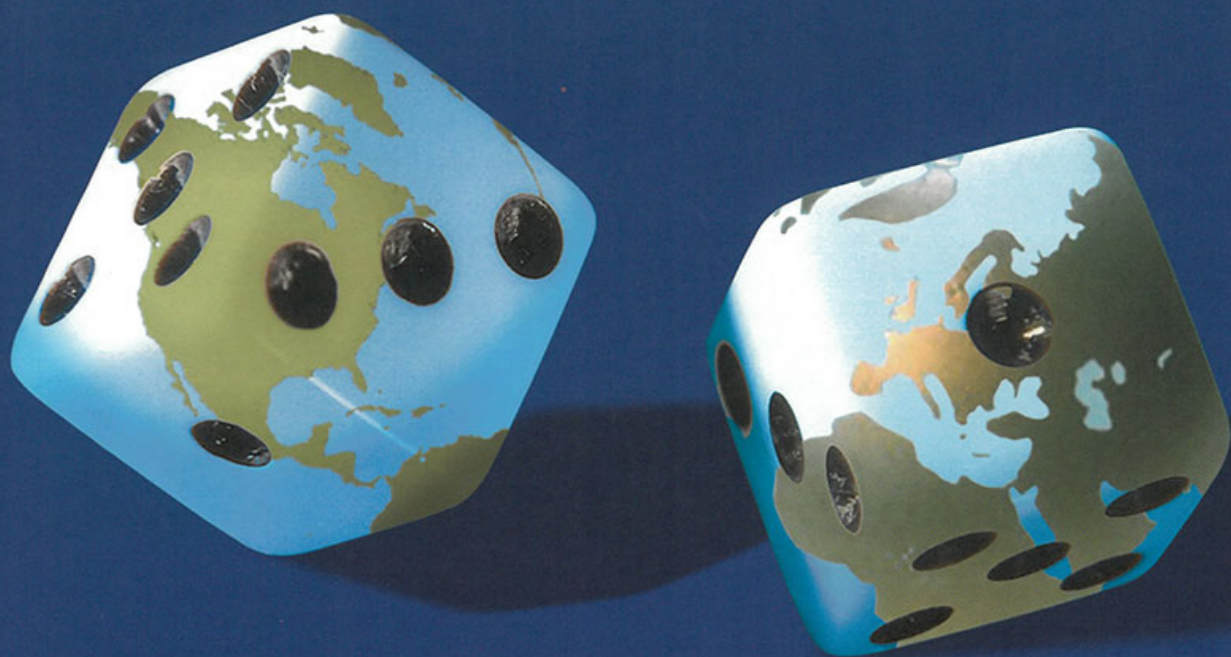
Τη δημιουργία Κέντρου Έγκρισης Σχεδίων (Plan Approval Center) ανακοίνωσε πρόσφατα ο ιταλικός νηογνώμονας RINA. Οι αναβαθμισμένες υπηρεσίες του Κέντρου θα παρέχονται στους Έλληνες πλοιοκτήτες και θα καλύπτουν τον τομέα των νέων κατασκευών και μετασκευών.

Η υλοποίηση του σχεδίου για το Plan Approval Center αποφασίστηκε κατόπιν των αυξημένων αναγκών της ελληνικής αγοράς στον τομέα κατασκευών και μετασκευών πλοίων.

Το Κέντρο θα παρέχει άρτια εξυπηρέτηση, φέρνοντας σε άμεση επαφή τους τεχνικούς συμβούλους με την πλοιοκτησία κυρίως σε ό,τι αφορά το σχεδιασμό νέων κατασκευών και μετασκευών.

Ο ιταλικός νηογνώμονας έχει στην κλάση του 155 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3,4 m gt, τα οποία ανήκουν σε 62 Έλληνες πλοιοκτήτες. Τα πλοία καλύπτουν όλους τους τύπους και συγκεκριμένα τα 3 εξ αυτών είναι κρουαζιερόπλοια, τα 26 επιβατηγά και τα 42 bulk carriers. ☉

Leave nothing to chance...



*choose the maritime centre
you can trust!*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

P.O.Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus, Tel: + 357 25 848100, Fax: + 357 25 848249

e-mail: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy - web site: www.shipping.gov.cy

■ Αύξηση 40% σημείωσε η χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου το χρονικό διάστημα 2001-2008



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Γενικής Γραμματείας Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος για το μήνα Φεβρουάριο η δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 κοχ και άνω αριθμούσε συνολικά 2.056 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 38.268.058 κόρων ολικής χωρητικότητας.



Από αυτά τα 626 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.789.969 κοχ, τα 510 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 21.791.706 κοχ και τα 920 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.686.383 κοχ.

Ειδικότερα, την οκταετία από τον Ιανουάριο του 2001 έως το Φεβρουάριο του 2008 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 4,5%,
- αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 40%,
- αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,2%,
- αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 24,4%,
- αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 54,6%,
- αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κα-

τά 54,6%,

- αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,0% και
- αύξηση της συνολικής χωρητικότητας επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 25,3%. ☉

■ Σειρά παρουσιάσεων από τον όμιλο εταιρειών K. C. Lyrintzis



Την παρουσίαση από στελέχη του ομίλου εταιρειών «K. C. Lyrintzis Group Of Companies» του επίκαιρου θέματος «Behavior Based Safety: Why Seafarers do not follow procedures?» παρακολούθησαν, μεταξύ άλλων προσκεκλημένων, τα μέλη του σωματείου των γυναικών-στελεχών του ναυτικού χώρου WISTA Ελλάς. Η έναρξη της παρουσίασης έγινε από τη διευθύνουσα σύμβουλο του ομίλου K. C. Lyrintzis Group και μέλος της WISTA Hellas, κ. Καλλιόπη Λυριντζή, η οποία επισήμανε το στόχο της παρουσίασης και υπογράμμισε τη σπουδαιότητα εξέτασης και συζήτησης θεμάτων που απασχολούν την ευρύτερη ναυτική αγορά.

Ο κεντρικός ομιλητής, αντιναύαρχος Π.Ν (ε.α.) κ. Στ. Κεχρής, ανέπτυξε θέματα όπως: Η φιλοσοφία της εκπαίδευσης, η ανάλυση ναυτικών ατυχημάτων, η σπου-

δαιότητα και ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα, οι παραβιάσεις ασφαλείας και η μη τήρηση των διαδικασιών με τους λόγους και τις αιτιάσεις τους. Επίσης, ο κ. Κεχρής παρουσίασε ένα νεοεμφανιζόμενο σύστημα που καλείται «Behavior Based Safety» και σειρά προτάσεων για την ανάπτυξη κουλτούρας τήρησης των διαδικασιών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται δύο νέες σχολεία / workshops, «Developing Safety Attitudes» και «Leadership Grid».

Τέλος, παρουσιάστηκε το αντικείμενο συνεργασίας του ομίλου KCL με το Strathclyde & Glasgow University αναφορικά με την εκτέλεση στην Ελλάδα και στις εγκαταστάσεις του ομίλου part time Master Degree προγράμματος στον τομέα «Operational and Technical Management of Ships». ☉

■ Έλληνες οικονομολόγοι διαπρέπουν στο διεθνές συνέδριο του IAME

Τριπλή επιτυχία για την ελληνική κοινότητα ναυτιλιακών οικονομολόγων είχε το διεθνές συνέδριο του IAME (International Association of Maritime Economists), που πραγματοποιήθηκε στο Dalian της Κίνας.



Το βραβείο της καλύτερης ερευνητικής εργασίας απονεμήθηκε στον κ. Θάνο Πάλλη, επίκουρο καθηγητή του τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Η βραβευθείσα επιστημονική εργασία είχε ως θέμα τις διαδικασίες παραχώρησης τερματικών σταθμών λιμένων και το βαθμό που τα χαρακτηριστικά των διαδικασιών αυτών συμβάλλουν στην υφιστάμενη συγκέντρωση της λιμενικής αγοράς, και εκπονήθηκε σε συνεργασία με τους καθηγητές T. Notteboom και P. De Langen, από τα Πα-

νεπιστήμια της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ αντίστοιχα. Επιπλέον, δύο Έλληνες ναυτιλιακοί οικονομολόγοι εκλέ-

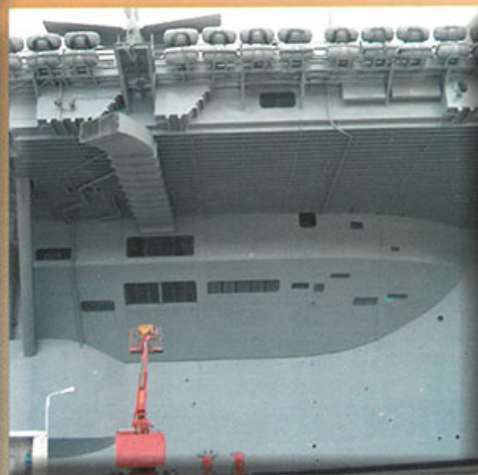


χθηκαν στο 15μελές νέο συμβούλιο του IAME. Πρόκειται για την κ. Ελένη Θανοπούλου και τον κ. Θάνο Πάλλη. ☉



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
ACCOMMODATION



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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

■ Ο ΥΕΝΑΝΠ ταξιδεύει στο Αιγαίο



Διήμερη περιοδεία στα νησιά των Κυκλάδων πραγματοποίησε ο ΥΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκης.

Στη διάρκεια της περιοδείας του, ο υπουργός επισκέφθηκε στη Σύρο την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, όπου ξεναγήθηκε στους χώρους της και είχε συζήτηση με τους σπουδαστές, οι οποίοι του εξέθεσαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Σύμφωνα με την ανακοίνωση του υπουργείου ΕΝΑΝΠ, ο κ. Βουλγαράκης τους άκουσε με προσοχή και αφού τους τόνισε την αναγκαιότητα του ναυτικού επαγγέλματος και τα θετικά του στοιχεία, υποσχέθηκε να εξετάσει τα αιτήματά τους τα οποία θεωρεί πολύ σημαντικά και ουσιαστικά.

Δεύτερος σταθμός της περιοδείας του κ. Βουλγαράκη ήταν η Σίφνος, στο δημαρχείο της οποίας πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στην οποία μετείχαν ο δήμαρχος Ιωάννης Γεροντής, νομαρχιακοί και δημοτικοί σύμβουλοι.

Στη σύσκεψη τέθηκε μεταξύ άλλων το θέμα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης του νησιού, για το οποίο ο κ. Βουλγαράκης τόνισε ότι «το υπουργείο παρακολουθεί το θέμα, το οποίο αφορά τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου, και κάνει κάθε δυνατή προσπάθεια για να δοθούν λύσεις». Ανέφερε χαρακτηριστικά πως «τα τελευταία 4 χρόνια έχουν διπλασιαστεί οι προϋπολογισμοί και πως μόνο για εφέτος δίνονται 20 εκατομμύρια ευρώ επιπλέον σε σχέση με πέρυσι».

Η περιοδεία συνεχίστηκε με επισκέψεις στη Σέριφο, στην Κύθνο και στην Κέα. ☉



■ Εξαγορά πλοίου

Στην εξαγορά του «Navios Aurora» από τη Navios Holdings έναντι 80 εκατ. δολ. προχώρησε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Navios Maritime Partners.

Το «Navios Aurora» ναυπηγήθηκε το 2005 σε ιαπωνικά ναυπηγεία και είναι χωρητικότητας 75.397 dwt. Η εξαγορά του χρηματοδοτήθηκε κατά 35 εκατ. δολάρια από δανειακά κεφάλαια ενώ τα υπόλοιπα 45 εκατ. δολάρια μέσω της έκδοσης νέων μετοχών της Navios Partners.

Το συγκεκριμένο πλοίο από τις 16 Αυγούστου του 2008 θα απασχολείται σε 5ετή ναύλωση με καθαρό ημερήσιο ναύλο 33.863 δολάρια ενώ η τρέχουσα ναύλωση του έχει μέσο ημερήσιο ναύλο 24.063 δολ.

Με την εξαγορά του «Navios Aurora» η Navios Partners θα ελέγχει ένα στόλο από εννέα πλοία ξηρού φορτίου, εκ των οποίων οκτώ είναι rapamax και ένα capesize. ☉

metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Crankshaft Torsional Viscous Vibration Dampers



- Systematic Fluid Sampling provides early warning of damper failure
- Service minimises long-term running costs
- Maintenance saves cost of replacement and down time

Tel : +44 (0) 1422 395106

Fax : +44 (0) 1422 354432

davidwhitaker@metaldyne.com

www.metaldyne.co.uk

FORMERLY **SIMPSON INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD/HOLSTEN ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)

■ Ποσειδώνια 2008: Σταθμός - ορόσημο στη 40ετή ιστορία τους



Σε αριθμό ρεκόρ πρόκειται να φτάσει η συμμετοχή των χωρών που θα λάβουν μέρος στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια 2008».

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωσή της ο αριθμός των χωρών θα ξεπεράσει τις 80, δημιουργώντας μια επίδοση συμμετοχών που δεν έχει συμβεί σε άλλη ναυτιλιακή έκθεση.

Πλην της αύξησης των συμμετοχών από καθιερωμένες ναυτικές χώρες, φέτος κάνουν για πρώτη φορά την εμφάνισή τους στην 21η διοργάνωση των «Ποσειδωνιών 2008» εταιρείες από τη Δημοκρατία της Ονδούρας της Κεντρικής Αμερικής, την Ισλανδία, το Λουξεμβούργο και τη Μογγολία.

Επιπλέον, αυτή τη χρονιά η διοργάνωση ξεχωρίζει χάριν της παρουσίας των περισσότερων εθνικών περιπτέρων που έχουν φιλοξενηθεί ποτέ στην έκθεση. Η συμμετοχή της Ρουμανίας, της Σουηδίας και της Ονδούρας αυξάνει το συνολικό αριθμό εθνικών περιπτέρων σε 22, επιβεβαιώνοντας τον πραγματικά παγκόσμιο χαρακτήρα της εκδήλωσης και ενισχύοντας τη θέση της ως κορυφαίου φόρουμ επιχειρηματικότητας για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.

Παράλληλα, περισσότεροι από 300 Ασιάτες εκθέτες έχουν επιβεβαιώσει την παρουσία τους στο Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού αυτό το καλοκαίρι, αριθμός που είναι σχεδόν τριπλάσιος από τον αριθμό των Ασιατών εκθετών στην εκδήλωση του

2000. Το ένα τρίτο αυτών των εκθετών θα έρθουν από την Κίνα, 62 από την Ιαπωνία, τη Σιγκαπούρη και την Κορέα, και μαζί αποτελούν σχεδόν το 50% της συνολικής συμμετοχής εκθετών από την Ασία στα «Ποσειδώνια 2008».

Σημειώνεται επίσης ότι ο εκθεσιακός χώρος έχει αυξηθεί, με το συνολικό εκθεσιακό χώρο να ανέρχεται πλέον στα 27.500 τ.μ., αριθμό που αποτελεί το μεγαλύτερο στη μέχρι τώρα ιστορία των Ποσειδωνιών.

«Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία πλησιάζει την κορυφή ενός κύκλου που έχει υποκινηθεί από τη ραγδαία οικονομική ανάπτυξη και ζήτηση ενέργειας σε αναπτυσσόμενες αγορές και από την επενδυτική έκρηξη των Ελλήνων εφοπλιστών, που έχουν δεσμεύσει περί τα 50 δισ. δολάρια ΗΠΑ σε διάφορα έργα ανανέωσης στόλου,» δήλωσε μεταξύ άλλων η κ. Νανά Μιχαήλ, διευθύνουσα σύμβουλος των Εκθέσεων Ποσειδώνια Α.Ε., διοργανώτρια εταιρεία της έκθεσης.

Τα «Ποσειδώνια 2008» τελούν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, του Δήμου Πειραιώς, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. ☉

■ Η νησιωτική πολιτική στο επίκεντρο των Βρυξελλών



Στις Βρυξέλλες βρέθηκε ο υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Πános Καμμένος, για να συμμετάσχει σε συναντήσεις μεταξύ του ελληνικού δικτύου μικρών νησιών και της αρμόδιας διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για θέματα νησιωτικής πολιτικής.

Σε δηλώσεις του μετά το πέρας των συναντήσεων, ο κ. Καμμένος τόνισε ότι «οι νησιωτικές πολιτικές, οι οποίες είναι απαίτηση και των μικρών νησιών αλλά και του συνόλου του πολιτικού κόσμου της Ελλάδας και της ελληνικής κυβέρνησης, είναι μονόδρομος. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα πρώτα μηνύματα τα οποία παίρνουμε, είναι αρκετά θετική. Ελπίζω αύριο αυτές οι πολιτικές, αυτές οι υποσχέσεις, να γίνουν πραγματικότητα».

Στην εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τιμήθηκαν από το ελληνικό δίκτυο μικρών νησιών για την προσφορά τους στην ανάπτυξη του ο ευρωβουλευτής Σταύρος Αρναουτάκης και ο ειδικός γραμματέας Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Λεωτέρης Σταυρόπουλος. Επίσης τιμήθηκε ο δήμαρχος Τήλου κ. Αλιφέρης για το έργο που έχει επιτελέσει στην Τήλο καθώς και ιδιώτες επιχειρηματίες.

Τέλος, στην εκδήλωση συμμετείχαν δήμαρχοι και εκπρόσωποι από 28 νησιά-μέλη του ελληνικού δικτύου μικρών νησιών. Στους εκπροσώπους μίλησαν για το ρόλο τους στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τη βοήθεια που μπορούν να προσφέρουν προς το δίκτυο οι ευρωβουλευτές, κα Παναγιωτοπούλου και κ. Βακάλης, Γκλαβάκης, Αγγελάκης, Παπαδημούλης, Σχοινιάς και Παπαστάμκος. ☉

■ Επιτυχημένη διάσωση για έντεκα μέλη πληρώματος από Γουιάνα, Κούβα και Άγιο Δομίνικο



Το πλοίο AEGEAN ANGEL



Πάνω: Ο πλοίαρχος κ. Ιωαννίδης Ιωάννης με τους διασωθέντες.

Σε επιχείρηση διάσωσης ναυαγών συμμετείχε το πλήρωμα του υπό ελληνική σημαία και διαχείριση δεξαμενόπλοιου «Aegean Angel» της εταιρείας Arcadia Shipmanagement Co. Ltd.

Ειδικότερα, το «Aegean Angel» έπλεε στην Καραϊβική Θάλασσα με προορισμό το Galveston Αμερικής, όταν έλαβε σήμα από την Ακτοφυλακή

των ΗΠΑ να συμμετάσχει στη διάσωση ναυαγών που επέβαιναν σε σωσίβια σχεδία προερχόμενοι από το πλοίο «Tel Tale II» με σημαία Βορείου Κορέας.

Ο πλοίαρχος Ιωάννης Ιωαννίδης και το πλήρωμα του ελληνικού δεξαμενόπλοιου εντόπισε και τα έντεκα μέλη του πληρώματος και τους περισυνέλεξε με επιτυχία όλους. ☉

■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας, το δίμηνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 2008, ανήλθε σε 3.412,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 2.351,3 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου διμήνου 2007.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Φεβρουάριο 2008, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.648,4 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.134,6 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Φεβρουαρίου 2007. ☉

Φ FINITSI INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA

CE Marking

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

■ Ανοίγει ο δρόμος για την είσοδο στο Χ.Α. των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών

Συνάντηση με θέμα την πρακτική διαδικασία για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών είχε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Βουλγαράκης με τον πρόεδρο του Χ.Α. Σπύρο Καπράλο και τον πρόεδρο Ένωσης Εφοπλιστών Φορτηγών Μεσογειακών Πλοίων, Νικόλαο Βαρβατέ.

Μετά το τέλος της συνάντησης, ο κ. Βουλγαράκης δήλωσε ότι «ο χρόνος, η συγκυρία είναι καταπληκτική και προσφέρει αυτή τη δυνατότητα για να μπορούμε να έχουμε στο ελληνικό Χρηματιστήριο και ελληνικές εταιρείες οι οποίες, κάποιες από αυτές, έχουν ήδη εισαχθεί σε χρηματιστήρια του εξωτερικού. Το επόμενο διάστημα θα γίνει στο Χρηματιστήριο μια πολύ μεγάλη σύσκεψη με τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά και των τραπεζών, για να καθορίσουμε και την πρακτική διαδικασία ώστε να μπουν οι ελληνικές εταιρείες στο Χ.Α.». Ο ΥΕΝΑΝΠ τόνισε ότι η συζήτηση που θα ακολουθήσει αφορά το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή τους ποντοπόρους, τους μεσογειακούς, την κρουαζιέρα και την ακτοπλοΐα.

Ο πρόεδρος του Χ.Α. κ. Σπ. Καπράλος επισήμανε πως «το ελληνικό Χρηματιστήριο άλλαξε το θεσμικό του πλαίσιο, ώστε να δώσει τη δυνατότητα σε όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό κλάδο να μπορούν να εισαχθούν με τις ίδιες προϋποθέσεις, με τις οποίες μπαίνουν και οι εταιρείες που εί-



ναι στη στεριά». Ο κ. Καπράλος τόνισε ότι τα αποτελέσματα της συνάντησης εξαρτώνται από πάρα πολλούς παράγοντες και από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα πρέπει να αποφασίσουν αν θέλουν οι εταιρείες τους να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο. Βασικός παράγοντας γι' αυτό είναι η υγεία των επιχειρήσεων που θα θελήσουν να εισαχθούν, να είναι σε λογικές αποτιμήσεις και κυρίως από τους αναδόχους, οι οποίοι θα φέρουν αυτές τις επιχειρήσεις, θα πρέπει να προετοιμάσουν όλα τα δικαιολογητικά, τα οποία μετά θα πρέπει να εγκριθούν από το διοικητικό συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και τα ενημερωτικά δελτία και από το Χρηματιστήριο, ώστε να αρχίσουν οι διαδικασίες για την εισαγωγή τους».

Ο κ. Ν. Βαρβατές δήλωσε ότι το Χρηματιστήριο είναι ένα όργανο που διεθνώς η ναυτιλία το έχει χρησιμοποιήσει και για την ανάπτυξη της και για την ανανέωση κυρίως του στόλου της. Ειδικά το μεσογειακό πλοίο έχει ανάγκη αυτή την ανανέωση, αφού όλοι γνωρίζουμε ότι υπάρχουν πλοία με μέσον όρο ηλικίας άνω των 30 ετών. «Από καιρό προσπαθούμε να βρούμε τρόπους για να κάνουμε αυτή την ανανέωση και να ξαναμπούμε στο παιχνίδι. Ήδη δημιουργούνται κάποιες συνθήκες και οι προϋποθέσεις που τώρα διαμορφώνονται με το Χρηματιστήριο θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ θετικές και ουσιαστικές, για να μπορούμε να κάνουμε τα βήματα που χρειάζονται και να προχωρήσουμε σ' αυτές τις δυνατότητες που δίνει το Χρηματιστήριο» εκτίμησε ο κ. Βαρβατές και συνέχισε «υπάρχουν εταιρείες που θέλουν ή είναι στη φάση τού να μπουν» στο Χ.Α., ενώ ανέφερε επίσης ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι μεικτές εταιρείες, δηλαδή έχουν και μεσογειακά και ποντοπόρα βαπόρια. Επομένως, «αυτή η διάκριση ξεπεράστηκε κι έχει μπει πλέον με τα κριτήρια των άλλων εταιρειών της βιομηχανίας που είναι στα χρηματιστήρια και έτσι αυτός ο διαχωρισμός δεν υφίσταται πια, είναι ενωμένη αυτή η κλάση των εταιρειών της φορτηγού ναυτιλίας».



Adams Ship Repairs

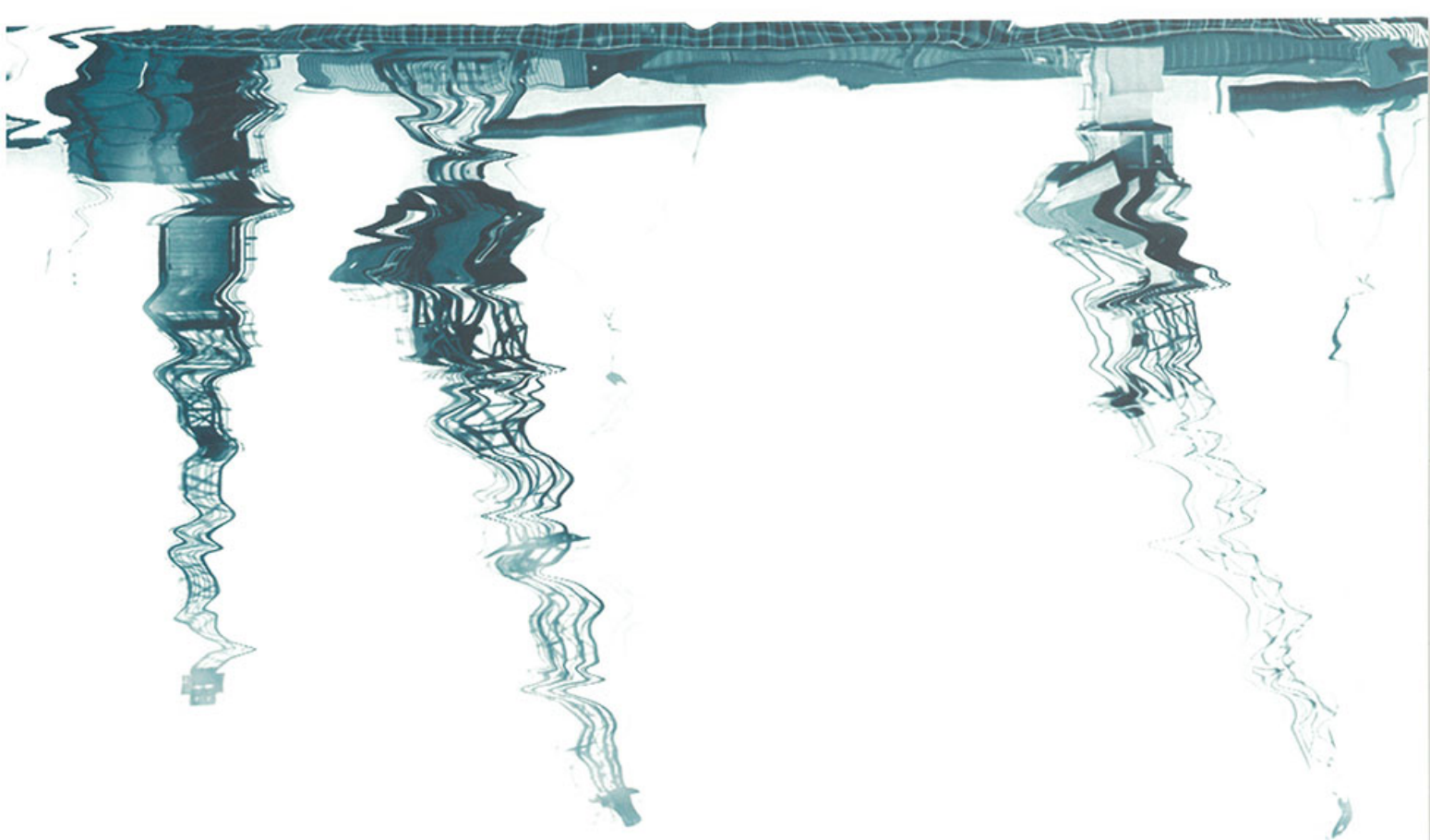
ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

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





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



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

■ Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

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

Το ερώτημα που γεννάται από την (έστω και επιπόλαιη) μελέτη των πεπραγμένων του μηνός Απριλίου είναι αν βρισκόμαστε ή όχι ενώπιον της αναγέννησης της ελληνικής δραστηριότητας στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών σε αριθμούς και όγκους που θυμίζουν το 2007. Πράγματι, τόσο ο αριθμός των εντολών σε μονάδες όσο και το συνολικό ύψος της επένδυσης έντονα θυμίζ

ζουν στιγμές του πρόσφατου παρελθόντος. Αν υπάρχει κάποια διαφορά, αυτή πρέπει να εντοπιστεί στην εκ νέου στροφή προς το δεξαμενόπλοιο, σε άκρα αντίθεση με το πρόσφατο παρελθόν όπου το bulkcarrier υπήρξε ο ευνοούμενος τύπος. Το ενδιαφέρον για το VLCC και, γενικά, τα μεγάλα μεγέθη είναι εμφανές. Η υπεροχή της Κορέας εξίσου ανιχνεύσιμη. Έχουμε ακόμη την (επαναβεβαιούμενη) πρόθεση

διείσδυσης του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα της εξόρυξης πετρελαίου με τη νέα παραγγελία δύο drillships στα δυσθεώρητα επίπεδα των \$ 800 εκατ. ανά μονάδα. Πέραν του LPG/LNG, όπου η ελληνική παρουσία αποτελεί πλέον γεγονός, είμαστε άραγε ενώπιον νέας «εκτροπής» από τα συνήθη με προοπτικές εδραίωσης στο μέχρι τώρα άγνωστο σχεδόν τομέα της ενέργειας;

Owner	Builder	Type	DWT	No	Delivery	Price	Invest.
Perosea	Daesun	B/C	34.000	3+2	2010/11	37 m	\$ 111 m
Bright	Daesun	B/C	34.000	2+1	2011	37 m	\$ 74 m
Leros	Daesun	B/C	34.000	2+2	2010/11	37 m	\$ 74 m
Alpha Tankers	SWS	B/C	177.000	2	2011/12	90 m	\$ 180 m
New Lines	?	B/C	15.000	2	2011	23 m	\$ 46 m
Alba	HHI	VLCC	318.000	6	2011/12	155 m	\$ 930 m
Marmaras	HHI	VLCC	318.000	2	2011	155 m	\$ 310 m
Alpha Tankers	HHI Samho	Aframax	105.000	2	2011	72 m	\$ 144 m
Marmaras	HHI	VLCC	318.000	6	2011/12	155 m	\$ 930 m
Alpha	HHI Samho	Aframax	105.000	2	2011	72 m	\$ 144 m
Benelux	SPP	P/C	50.000	1	2011	52 m	\$ 52 m
Thenamaris	Rongseng	Suezmax	156.000	2	2009	85 m	\$ 170 m
Cardiff	SHI	Aframax	115.000	2	2011	80 m	\$ 160 m
Naftomar	STX	LPG	9.800	1	2011	41 m	\$ 41 m
TOTAL				35			\$ 3.336 m

Οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και ΟΧΙ τιμές των συγκεκριμένων πράξεων.

■ «Το δίκαιο της θάλασσας»



Του **Νικολάου Μ. Πουλαντζά**, Ομότιμου καθηγητή του **Ναυτικού Δικαίου** και του **Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας** του Πανεπιστημίου Πειραιώς, επίτιμου δικηγόρου στον Άρειο Πάγο, Εκδόσεις: **ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ**

Το «Δίκαιο της Θάλασσας» του καθηγητή Νικολάου Μ. Πουλαντζά, στη δεύτερη αναθεωρημένη και επαυξημένη (παρούσα) έκδοσή του, περιέχει όχι μόνον τις τελευταίες εξελίξεις μέχρι σήμερα (ελληνικές και διεθνείς) στο πεδίο αυτό σε περίοδο ειρήνης αλλά καλύπτει εν μέρει και ένα κενό στην ελληνική βιβλιογραφία μερικών ετών για το Δίκαιο της Θάλασσας σε περίοδο εχθροπραξιών ή πολέμου.

Γραμμένο σε απλή και κατανοητή γλώσσα, πραγματεύεται και επεξηγεί με σαφήνεια νομικούς όρους και θεσμούς του Δικαίου και της Θάλασσας, αλλά και του Διεθνούς Δικαίου, και εκφράζει τεκμηριωμένες θέσεις σε επίκαιρα νομικά ζητήματα που άπτονται ζωτικών εθνικών μας θεμάτων που απασχολούν καθημερινά τα ΜΜΕ, όπως λ.χ. τα ελληνικά χωρικά ύδατα, η υφαλοκρηπίδα, οι δήθεν γκριζές ζώνες στο Αιγαίο και το casus belli που επικαλούνται συχνά οι Τούρκοι.

Παράλληλα, εξετάζονται οι σημαντικότερες κρίσεις μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας στο Αιγαίο.

Ο συγγραφέας και καθηγητής προβαίνει επίσης στην αποκάλυψη πολλών άγνωστων μέχρι σήμερα στοιχείων, που αναφέρονται στο γενικό πλαίσιο του Δικαίου της Θάλασσας. ☉

■ Παραδείγματα για μίμηση



Από το διευθυντή του 1ου ΕΠΑΛ Καλύμνου, κ. Ιωάννη Ιακώβου, λάβαμε την παρακάτω επιστολή με την παράκληση για δημοσίευση καθώς, όπως ο ίδιος σημειώνει, τόσο αξιόπαινες πρωτοβουλίες για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης είναι καλό να γνωστοποιούνται στο κοινό και να αποτελούν παράδειγμα για μίμηση.



«Πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της αίθουσας "Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης" του ναυτικού - ναυτιλιακού τομέα του 1ου ΕΠΑΛ Καλύμνου. Τα εγκαίνια τίμησαν με την παρουσία τους πολιτικοί και εκκλησιαστικοί παράγοντες του τόπου, εκπρόσωποι του

εκπαιδευτικού χώρου, καθώς και ο εκπρόσωπος του Ιδρύματος Ωνάση κ. Δ. Ηλιόπουλος.

Η αίθουσα είναι πλήρως εξοπλισμένη με 19 ηλεκτρονικούς υπολογιστές τελευταίας τεχνολογίας, σύστημα προβολών και πρόγραμμα προσομοίωσης πλοίου, τα οποία α-



ποτελούν όλα ευγενική χορηγία του Ιδρύματος "Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης".

Το 1ο ΕΠΑΛ Καλύμνου και συγκεκριμένα ο ναυτικός - ναυτιλιακός τομέας θα ήθελε να εκφράσει τις θερμές ευχαριστίες του στο Ίδρυμα για τη γενναιοδωρή κίνησή του, η οποία συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσης των μαθητών του ναυτικού-ναυτιλιακού τομέα. Σε μια εποχή στην οποία οι περισσότερες εταιρείες διαθέτουν τα κεφάλαιά τους αποκλειστικά στην αγορά νέων πλοίων, κρίνεται όχι μόνον ανεκτίμητη αλλά και αναγκαία η επένδυση του Ιδρύματος "Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης" στην άρτια επαγγελματική κατάρτιση των μαθητών του ναυτικού - ναυτιλιακού τομέα, οι οποίοι θα είναι οι αυριανοί αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού και τα μελλοντικά στελέχη των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες αξίζουν στον εκπρόσωπο του Ιδρύματος Ωνάση κ. Δ. Ηλιόπουλο, η βοήθεια του οποίου υπήρξε πολύτιμη στην υλοποίηση της προσπάθειας αυτής. Τέλος, το 1ο ΕΠΑΛ Καλύμνου ευχαριστεί θερμά όλους όσους ανταποκρίθηκαν με θέρμη στην πρόσκληση για τα εγκαίνια της αίθουσας και συμμετείχαν στην εκδήλωση».

Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag

30
Years in
Ship Registrations

In 30 years GM International Services Limited has registered over 45 million tons operating all over the world. Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success. Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

30 years of professional service

GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 1185, Malta
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821

Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 ECOCRD MW
e-mail: maritimeservices@gmint.com
Website: www.gmint.com



MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

**Το δίκτυο MARINA Stores
συνεχίζει να αυξάνει τον
αριθμό καταστημάτων και
εκτός ελληνικών συνόρων**



Συνεχίζοντας δυναμικά την πορεία συνεχούς βελτίωσης, δημιουργίας και ανάπτυξης, η ελληνική αλυσίδα καταστημάτων ναυτιλιακών ειδών «MARINA Stores», μέλος της Lalizas group, προχώρησε σε υπογραφή συμφωνίας για το νέο κατάστημα που άνοιξε πρόσφατα στη Λεμεσό της Κύπρου.

Το νέο κατάστημα δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει τους πελάτες στην Κύπρο και φιλοδοξεί να εισαγάγει μια νέα έννοια και φιλοσοφία στην τοπική αγορά, που είναι η κάλυψη των αναγκών τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

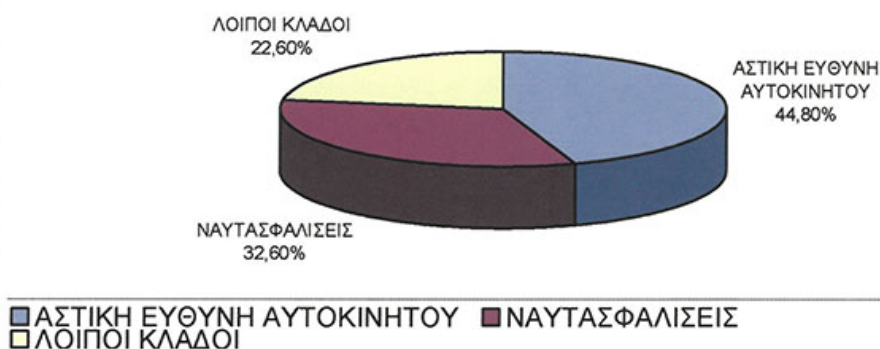
Σημειώνεται ότι στη στρατηγική ανάπτυξη της εταιρείας υλοποιείται το άνοιγμα και δεύτερου καταστήματος στη Λάρνακα Κύπρου, που θα είναι έτοιμο στα μέσα του 2008.

Η εταιρεία επίσης καλεί όσους ενδιαφέρονται να ανοίξουν κατάστημα με είδη για το σκάφος και τις θαλάσσιες δραστηριότητες, κάνοντας το χόμπι τους ασφαλές και προσοδοφόρο επάγγελμα, να επικοινωνήσουν με τον Franchise Manager της «MARINA Stores» κ. Γιάννη Τσιμπερίδη. ☉

Η ΑΙΓΑΙΟΝ πρωταγωνιστεί στις ναυτασφαλίσεις

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.		
	Ποσά σε ευρώ	Ποσοστό αγοράς
Πλοία		
Ασφάλιστρα από πρωτασφαλίσεις	7.883.520,12	33,8%
Αστική Ευθύνη Πλοίων		
Ασφάλιστρα από πρωτασφαλίσεις	1.279.384,34	20,4%
Πλοία		
Ασφάλιστρα από αντασφαλίσεις	1.897.125,95	90,2%
Αστική Ευθύνη Πλοίων		
Ασφάλιστρα από αντασφαλίσεις	100.423,57	95,4%

ΣΥΝΘΕΣΗ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ 2007



Η ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε. κατοχύρωσε την πρώτη θέση στις ναυτασφαλίσεις για το 2007, βάσει στοιχείων παραγωγής της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος. Πιο αναλυτικά, η ΑΙΓΑΙΟΝ πρωταγωνίστησε στις πρωτασφαλίσεις και αντασφαλίσεις πλοίων και αστικής ευθύνης πλοίων, με μεγάλη ποσοστιαία διαφορά από την αμέσως επόμενη ανταγωνίστρια εταιρεία. Παράλληλα η συνολική παραγωγή της ΑΙΓΑΙΟΝ για το 2007 έκλεισε στα 35.050.659,27 ευρώ παρου-

σιάζοντας 44% αύξηση από τη συνολική παραγωγή του 2006.

Η ΑΙΓΑΙΟΝ εμφάνισε το πρώτο τρίμηνο του 2008 συνολική αύξηση παραγωγής 36,5% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2007 και ειδικότερα στον κλάδο Περιουσίας η αύξηση είναι 40,5%. Με τα παραπάνω δεδομένα, η ΑΙΓΑΙΟΝ υπερκαλύπτει τους στόχους της για το πρώτο τρίμηνο και παρουσιάζει το στόχο των 50 εκατομμυρίων ευρώ, ως συνολική παραγωγή για το 2008, απόλυτα επιτεύξιμο. ☉

Υπογραφή συμφωνίας από Wartsila και Zhenjiang για την κατασκευή χαμηλόστροφων μηχανών στην Κίνα

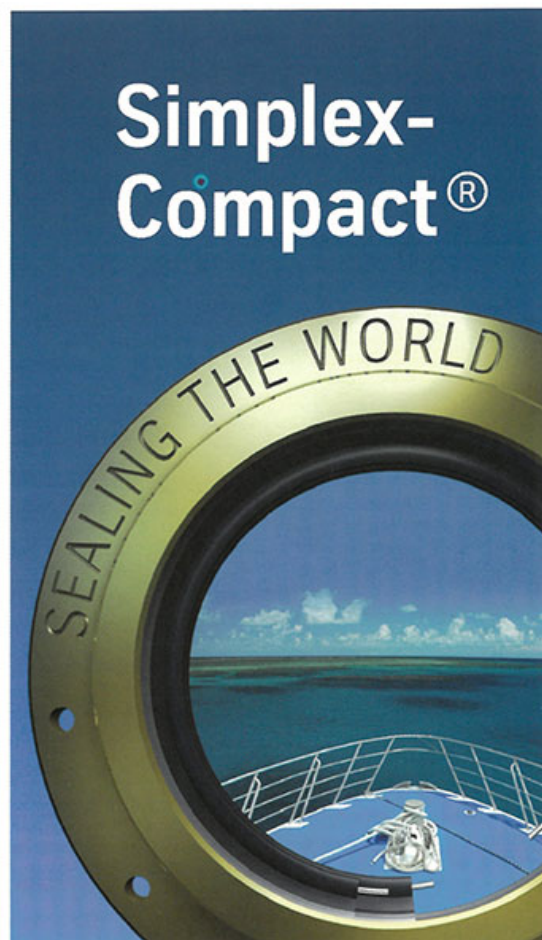
Συνεχίζοντας την πολιτική επέκτασης των δραστηριοτήτων της, η Wartsila υπέγραψε με τη Zhenjiang CME Co. Ltd (CME) συμφωνία για την κατασκευή και πώληση Wartsila RT-flex χαμηλόστροφων ναυτικών μηχανών από την CME στην ανερχόμενη αγορά της Κίνας.

Η συμφωνία κατοχυρώνει το δικαίωμα της CME να κατασκευάζει όλα τα μεγέθη των μοντέρνων Wartsila RT-flex χαμηλόστροφων μηχανών στο νέο της εργοστάσιο στο Zhenjiang. Παρ' όλα αυτά, η CME θα επικεντρώσει την παραγωγή σε μηχανές με διάμετρο εμβόλου 50 cm ή μικρότερη.

Για την CME το ελκυστικό σημείο της συμφωνίας είναι η κατασκευή μηχανών Wartsila RT-flex που εφαρμόζουν τεχνολογία common-rail. Η τεχνολογία common-rail είναι η πιο μοντέρνα που εφαρμόζεται σε χαμηλόστροφες μηχανές, καθώς περιλαμβάνει πλήρη ηλεκτρονικό έλεγχο της λειτουργίας της μηχανής. Τεχνική και όχι μόνο υποστήριξη για την κατασκευή των χαμηλόστροφων Wartsila μηχανών θα παρέχεται από τη Wartsila Switzerland στην Ελβετία, η οποία αποτελεί τον πυρήνα του σχεδιασμού, της ανάπτυξης, της έρευνας, της προώθησης, των επισκευών και της υποστήριξης των χαμηλόστροφων Wartsila μηχανών.

Υπενθυμίζεται πως, εκτός από τη συμφωνία με τη Zhenjiang CME Co. Ltd, κατά το προηγούμενο έτος η Wartsila προχώρησε σε συμφωνίες εξαγοράς ή από κοινού ίδρυσης εταιρειών με στόχο τη διεύρυνση της γκάμας τόσο των προϊόντων της όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συνοπτικά αναφέρονται:

- Συμφωνία με τη Jiangsu Rongsheng Heavy Industries Group Co. Ltd (RSHI) για την κατασκευή και πώληση Wartsila χαμηλόστροφων ναυτικών μηχανών από τη RSHI.
- Από κοινού ίδρυση εταιρείας κατασκευής μηχανών διπλού καυσίμου (dual-fuel engines) με τη Hyundai Heavy Industries Co. Ltd στην Κορέα, οι οποίες προορίζονται για πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.
- Εξαγορά της σουηδικής εταιρείας Senitex AB, η οποία ειδικεύεται στην κατασκευή μηχανημάτων διαχωρισμού νερού - πετρελαίου για βιομηχανικές μονάδες, πλοία και λιμάνια.
- Εξαγορά της νοτιοαφρικανικής εταιρείας Marine Propeller (Pty) Ltd.
- Εξαγορά της βρετανικής εταιρείας McCall Propellers Ltd.
- Εξαγορά του τομέα των προϊόντων ναυτιλίας της βρετανικής εταιρείας Railko Ltd.
- Εξαγορά της Electrical Power Engineering (Scotland) Ltd. ☉



Simplex-Compact®

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

Posidoniana - Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
2-6 June 2008

See us in
Piraeus, Greece
Booth No. 356 - MIE Co.

Our Representative:
MIE Company (Greece) Limited
E-mail: commercial@mie.gr
www.miegroup.com.cy

Blohm + Voss Industries GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: sales.bvi@thyssenkruupp.com
www.simplex-turbulo.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp

Αρχαία τεχνολογία μέσα από τη θάλασσα:

Ο μηχανισμός των Αντικυθήρων



Το Ιωνικό Κέντρο Σπουδών και η ομάδα μελέτης του μηχανισμού των Αντικυθήρων (The Antikythera Mechanism Research Project) οργανώνουν στις 4 Ιουνίου την πρώτη έκθεση στην Ελλάδα για το περίφημο επιστημονικό εύρημα.

Πρόκειται για ένα αρχαίο μηχανικό αντικείμενο, που έχει αρχίσει να αποκωδικοποιείται επιστημονικά τα τελευταία χρόνια, προκαλώντας το διεθνές ενδιαφέρον.

Αναλυτικότερα, στα μέσα του 1ου αιώνα π.Χ., ένα πλοίο φορτωμένο με έργα τέχνης και πολύτιμα αντικείμενα, που κατευθυνόταν στην Ιταλία, βούλιαξε κοντά στα Αντικύθηρα. Περίπου δύο χιλιάδες χρόνια μετά, την άνοιξη του 1900, δυο καϊκια με σφουγγαράδες από τη Σύμη ανακάλυψαν έναν από τους σπουδαιότερους θησαυρούς της αρχαιότητας. Η Πολιτεία, τότε, φρόντισε για την ανέλκυση, τη συντήρηση και την έκθεση των αγαλμάτων και των άλλων αντικειμένων που βρέθηκαν. Όμως η ιστορία του ναυαγίου των Αντικυθήρων δεν είχε τελειώσει: Ένα από τα αντικείμενα, πολύ μικρότερο από τα αγάλματα, είχε από νωρίς εξάψει τη φαντασία των μελετητών και συνεχίζει να βρίσκεται στην επικαιρότητα σήμερα περισσότερο από ποτέ.

Πρόκειται για το «μηχανισμό των Αντικυθήρων», όπως ονομάστηκε, ένα αντικείμενο γεμάτο γρανάζια και επιγραφές, που από την πρώτη στιγμή κατα-

χωρίστηκε στην οικογένεια των αστρονομικών οργάνων - άλλοτε σαν αστρολάβος, σαν πλανητάριο, σαν όργανο για τη ναυσιπλοΐα ή και συνδυασμός οργάνων. Πολλοί επιφανείς επιστήμονες το μελετούν έναν αιώνα τώρα. Χάρη στη σύγχρονη φασματογραφική τεχνολογία, τα τελευταία 2-3 χρόνια επιστήμονες μπόρεσαν να διεισδύσουν στα μυστικά του και να δουν πράγματα μη ορατά διά γυμνού οφθαλμού.

Όταν τα πρώτα αποτελέσματα της ομάδας μελέτης του μηχανισμού, που αποτελείται από κορυφαίους Έλληνες και αλλοδαπούς ειδικούς, ανακοινώθηκαν στην Αθήνα στα τέλη του 2006, προξένησαν πρωτοφανές διεθνές ενδιαφέρον, το οποίο συνεχίζεται διογκούμενο σήμερα.

Οι επισκέπτες της έκθεσης θα έχουν τη δυνατότητα να δουν το μηχανισμό όπως τον βλέπουν οι επιστήμονες με τα σημερινά υπερσύγχρονα μέσα, να πειραματιστούν με τα υπολογιστικά μοντέλα που αναπτύχθηκαν από την ομάδα μελέτης και να λειτουργήσουν το λογισμικό που αναπτύχθηκε για την εμφάνιση των σβησμένων επιγραφών στην επιφάνεια του μηχανισμού. Θα περιεργαστούν την πλέον σύγχρονη ανακατασκευή του μηχανισμού, καθώς και την ιστορική πρώτη απόπειρα κατασκευής του, η οποία πραγματοποιήθηκε τη δεκαετία του 1930. Επίσης, θα μπορέσουν να μάθουν λεπτομέρειες για τις μέχρι σήμερα άγνωστες χρήσεις του μηχανισμού στα αρχαία ημερολόγια, στις κινήσεις του Ηλίου και της Σελήνης, καθώς και στην πρόγνωση των εκλείψεων τους. Τέλος, η παρουσίαση θα θέτει τα πλέον σύγχρονα ζητήματα που απασχολούν σήμερα την ερευνητική ομάδα και που στο μέλλον υπόσχονται να συναρπάσουν το ελληνικό και διεθνές επιστημονικό κοινό.

Διάρκεια έκθεσης: 4 Ιουνίου - 2 Αυγούστου 2008.

Χώρος και ώρες λειτουργίας: Ιωνικό Κέντρο, Λυσίου 11, Πλάκα, τηλ.: 210-32.46.614, fax 210-32.14.412.

Δευτέρα - Παρασκευή 10.00 - 14.00 & 18.00 - 20.30, Σάββατο και Κυριακή 10.00 - 15.00.

www.ionic.gr

e-mail: politismos@ionic.gr



ALPHA BANK

Η Alpha Bank χορηγός του «Shipping Golf Cup '08»

Η Alpha Bank συνεχίζοντας ενεργά τη δυναμική παρουσία της στο χώρο του αθλητισμού ανέλαβε αποκλειστικός χορηγός του «Shipping Golf Cup '08», του πρώτου αγώνα γκολφ ναυτιλιακών εταιρειών, ο οποίος θα διεξαχθεί στο πλαίσιο του εορτασμού των Ποσειδωνίων, την 1 Ιουνίου 2008, στο γή-



πεδο Golf της Γλυφάδας «Κωνσταντίνος Καραμανλής» υπό την αιγίδα του ομίλου Γλυφάδας - Αθηνών με την υποστήριξη της Δημοτικής Επιχείρησης Γκολφ.

Η τράπεζα κατέχοντας ηγετική θέση στον τομέα της ναυτιλίας μεταξύ των ελληνικών τραπεζών και στηρίζοντας ενεργά την ελληνική ναυτιλία τόσο την ποντοπόρο όσο και την ακτοπλοΐα, αποφάσισε να υποστηρίξει το μεγάλο αυτό αθλητικό γεγονός για το ελληνικό γκολφ, που σχεδίασε και διοργανώνει η εταιρεία Paralos Creative.

Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες της Ελλάδας αλλά και του εξωτερικού θα είναι οι πρωταγωνιστές που θα αναμετρηθούν στον αγώνα με τη διαδικασία Stableford (shot gun) μιας ημέρας.

Οι δηλώσεις συμμετοχής στον αγώνα θα αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση www.sgc2008.gr έως 25 Μαΐου 2008. Ο μέγιστος αριθμός συμμετεχόντων είναι 130. Ο αγώνας θα ολοκληρωθεί με την απονομή των κυπέλλων στους νικητές και αναμνηστικών διπλωμάτων σε όλους τους συμμετέχοντες. ©

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®

We offer you ...the future

www.marichem-marigases.com



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification



TEL: +30 210 4148800 (30 lines)/ +30 210 4632546/ +30 210 4630808

FAX: +30 210 4133056/ +30 210 4133406/ +30 210 4133985

www.marichem-marigases.com, e-mail: mail@marichem-marigases.com

EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE

Διάκριση για την Castrol Marine

Το πρώτο βραβείο, τέσσερις μήνες μετά την παρουσίασή της στην αγορά, κέρδισε η νέα σειρά βιοαποικοδομήσιμων λιπαντικών της Castrol Marine. Η σημαντική αυτή διάκριση έγινε κατά τη διάρκεια της έκθεσης Lloyd's List Green Ship Technology, που διεξήχθη στο Ρότερνταμ. «Ο σκοπός του βραβείου Green Ship Technology είναι να αναγνωρίσει και να



Ο κ. Andy Poole, Global Technology Manager, παραλαμβάνει το βραβείο για λογαριασμό της Castrol Marine.

γνωστοποιήσει τη συνεχή πρόοδο στην προσπάθεια της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του περιορισμού των συνεπειών της ναυσιπλοΐας στο περιβάλλον» δήλωσαν οι διοργανωτές του Lloyd's List.

Αυτή η διάκριση έκανε επίσης ευρύτερα γνωστό το ρόλο που έπαιξε η Castrol Marine στο λεγόμενο Greenship Campaign, μια συνεργασία μεταξύ της Castrol Marine, μη κυβερνητικών οργανώσεων (NGOs) και βιομηχανικών οργανισμών, που σκοπό έχει να εγείρει την επαγρύπνηση και την ευαισθησία στο πρόβλημα της καταστροφής του περιβάλλοντος από πετρελαιοκηλίδες που προκαλούνται από πλοία. Η Castrol Marine εισήγαγε στην αγορά την πρώτη πλήρη σειρά βιοσποικο-

δομήσιμων λιπαντικών για ναυτιλιακή χρήση παγκοσμίως το Νοέμβριο του 2007 και έκτοτε έχει προκαλέσει το έντονο ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας. «Τα προϊόντα της σειράς Greendeck είναι 100 φορές λιγότερο τοξικά και 100% περισσότερο βιοαποικοδομήσιμα από τα συμβατικά ορυκτέλαια χωρίς να υστερούν καθόλου σε απόδοση», υπογράμμισε ο κ. David Gunaseelan, Product Manager της Castrol Marine. 

«Independence of the Seas»:

Το υπερσύγχρονο κρουαζιερόπλοιο



Το νέο αποκτήμα της Royal Caribbean International, το κρουαζιερόπλοιο «Independence of the Seas», μοιράζεται τον τίτλο του νεότερου, μεγαλύτερου, πιο σύγχρονου και πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου στον κόσμο μαζί με τα αντίστοιχης κατηγορίας κρουαζιερόπλοια «Freedom of the Seas» και «Liberty of the Seas», χωρητικότητας 160.000 τόνων.

Το πλοίο, που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Aker Finnyards Turku της Φινλανδίας και είναι το τρίτο μέλος της κατηγορίας Freedom, έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας 4.370 επιβατών, διαθέτει 1.360 μέλη πληρώματος ενώ στα 15 καταστρώματά του περιλαμβάνονται πλουσίες επιλογές για δραστηριότητες διασκέδασης και αναψυχής. Το συνολικό του μήκος φτάνει τα 339 μέτρα, το πλάτος του τα 56 μέτρα και αναπτύσσει ταχύτητα 21,6 κόμβων την ώρα. Το πλωτό αυτό θέρετρο διαθέτει 1.849 καμπίνες, οι οποίες χωρίζονται σε έξι κατηγορίες οικογενεια-

κών. Συνολικά, 842 καμπίνες διαθέτουν εξωτερικό ιδιωτικό μπαλκόνι, 242 διαθέτουν παράθυρο με θέα στον ωκεανό, ενώ από τις υπόλοιπες 733, οι 561 είναι εσωτερικές και οι 172 έχουν θέα στο εκτενές εμπορικό κέντρο Royal Promenade.

Μία από τις μεγαλύτερες καινοτομίες του είναι η έμφαση που έχει δοθεί στο υδάτινο στοιχείο, καθώς αυτό επικρατεί έντονα στο ανώτερο κατάστρωμα το οποίο περιλαμβάνει πισίνα αποκλειστικά για θαλάσσια σπορ, πισίνα α-ναψυχής αποκλειστικά για ενήλικες και τη μοναδική στο είδος της ζώνη H₂O που χαρακτηρίζεται από διαδραστικά σιντριβάνια, τζακούζι και πισίνα κολύμβησης που τροφοδοτείται από καταρράκτη και δύο θερμολούτρα. Στο ίδιο επίπεδο συνυπάρχουν ένας τεράστιος εξωτερικός τοίχος αναρρίχησης, ύψους 13 μέτρων, και γήπεδα μίνι γκολφ. ☀

Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος»:

**Βασικός συντελεστής στη
διάδοση της ελληνικής γλώσσας
και της ελληνικής παιδείας**



«Όλα ξεκίνησαν από ένα ταξίδι ψυχής, από το ταξίδι ενός Έλληνα, ενός λάτρη της γλώσσας, ενός καπετάνιου», με τα λόγια αυτά άρχισε το χαιρετισμό της η κ. Μαρία Τσάκου τη βραδιά των εγκαίνιων του νέου ιδιόκτητου κτιρίου του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκου», που στεγάζεται στο Μοντε-Βιδέο της Ουρουγουάης.

Τα εγκαίνια των νέων εγκαταστάσεων, που έγιναν από την κ. Τσάκου, κόρη του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου και προέδρου του Ιδρύματος που φέρει το όνομα της Καρδαμυλitisσας γιαγιάς της, πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για τα 30 χρόνια λειτουργίας του ιδρύματος, παρουσία πολλών φίλων όχι μόνο από τη χώρα που το φιλοξενεί αλλά και από Αργεντινή, Βραζιλία, Χιλή, Εκουαδόρ, ακόμη και από τη Νέα Υόρκη και την Ελλάδα.

Σε αυτά τα τριάντα χρόνια λειτουργίας του Ιδρύματος έχει συντελεστεί μια εξαιρετικής σημασίας δουλειά για τη διάδοση της ελληνικής γλώσσας και της ελληνικής παιδείας, κάτι που αναγνώρισε με έμφαση και η υπουργός Παιδείας της χώρας, Μαρία Σιμόν, στη διάρκεια της ομιλίας της. Εντυπωσιακό είναι, επίσης, το γεγονός ότι σε μια τόσο μακρινή από την Ελλάδα χώρα, το όραμα ενός απλού ανθρώπου, ενός καπετάνιου, αυτό του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, κατάφερε να πάρει σάρκα και οστά και να εξελιχθεί σε ένα προπύργιο του ελληνισμού.

Στη διάρκεια της ομιλίας του, ο εμπνευστής του Ιδρύματος, καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, το χαρακτήρισε σαν ένα καράβι «που με φορτίο του τις διαχρονικές αξίες του μοναδικού πανανθρώπινου πολιτισμού των Ελλήνων, την πολιτιστική και πνευματική κληρονομιά που οι πρόγονοι μας κληροδότησαν, για να τη διατηρήσουμε και μεταφέρουμε στα πέρατα της γης και με πλήρωμα όλους τους φίλους, διανοούμενους, καλλιτέχνες, συμβούλους, δασκάλους, μαθητές, επισκέπτες, που ενοστερνίζονται τους οραματισμούς μας και συμβάλλουν στην πραγμάτωσή του, βγήκε -όπως θα έλεγε και ο μεγάλος μας Καβάφης- στον πηγμένο για την Ιθάκη».



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)

Ενέργειες Κοινωνικής Ευθύνης

Στήριξη του προγράμματος «ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΓΟΝΙΜΗ 2008»

Με την πυξίδα του στραμμένη στις τοπικές κοινωνίες των νησιών, το πρόγραμμα κοινωνικής ευθύνης της Blue Star Ferries, το οποίο και τιτλοφορείται «Με προορισμό εσάς», στηρίζει τη μη κερδοσκοπική εταιρεία «Διάδραση» στο πρόγραμμά της «Άγωνα Γραμμή Γόνιμη 2008».

Η «Διάδραση» ταξιδεύει σε διάφορα σημεία της Ελλάδας, μεταξύ αυτών και στην άγωνα γραμμή του Αιγαίου, υποποιώντας προγράμματα πολιτιστικής επιμόρφωσης στους μαθητές των σχολείων και στους κατοίκους των εκάστοτε περιοχών. Το πρόγραμμα μεταξύ άλλων περιλαμβάνει: Εργαστήρια ψηφιακών τεχνών (φωτογραφίας και βίντεο), κατασκευής κούκλας, κρουστών, τεχνικών τσίρκο, προβολές ταινιών, θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες κ.ά.

Το πρόγραμμα «Άγωνα Γραμμή Γόνιμη 2008» αγκαλιάζει φέτος τους κατοίκους των Νισύρου, Τήλου, Σύμης, Κάσου, Αστυπάλαιας, Ανάφης, Ηρακλείας, Αμοργού, Θηρασίας, Δονούσας, Κιμώλου Σκιάθου, Αλοννήσου και Κυθήρων. Η πρωτοβουλία της «Διάδρασης» ενισχύει τις ανάγκες καλλιτεχνικής έκφρασης σε ανθρώπους που δεν έχουν πρόσβαση σε τέτοιες ενέργειες σε απομακρυσμένα ση-

μεία της Ελλάδας και παράλληλα τους ψυχαγωγεί στους δύσκολους χειμωνιάτικους μήνες.

Η Blue Star Ferries είναι μεταξύ των χορηγών της «Διάδρασης» καθώς για την ίδια αποτελεί ύψιστη

προτεραιότητα η έμπρακτη στήριξη των τοπικών κοινωνιών. Τα πλοία που εξυπηρετούν σε 12μηνιαία βάση τα νησιά μας, καθώς και το σύνολο της εμπορευματικής κίνησης, «είναι αυτά που δένουν στα λιμάνια, για να δεθεί με τη σειρά της και η εταιρεία με τους τόπους». Η συγκεκριμένη προσφορά εντάσσεται σε μια σειρά ενεργειών που θα ακολουθήσουν στα νησιά που εξυ-

πηρετεί η Blue Star Ferries, αφού ήδη επί σειρά ετών βρίσκεται διακριτικά δίπλα σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων, φιλανθρωπικά και κοινωφελή ιδρύματα, μητροπόλεις, πολιτιστικούς και αθλητικούς συλλόγους, την ιατρική επιστημονική κοινότητα, με μόνο στόχο τη διευκόλυνση και την άμεση παροχή στήριξης.

Για περισσότερες πληροφορίες:

Τηλ.: 210-89.19.820, Fax : 210-89.19.829

e-mail: theodoratos@bluestarferries.com



Τα οικονομικά αποτελέσματα της «Κυριακούλης

Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.»

Αύξηση παρουσίασαν τα οικονομικά μεγέθη της εισηγμένης εταιρείας στο Χ.Α. «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.» και του ομίλου της για το οικονομικό έτος 2007 σε σχέση με το 2006.

Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών του Ομίλου Κυριακούλης σημείωσε αύξηση κατά 6,81% και ανήλθε σε 21.620.779 ευρώ από 20.241.773 ευρώ το 2006. Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) του ομίλου παρουσίασαν άνοδο το 2007 κατά 19,60% φθάνοντας σε 3.801.835 ευρώ από 3.178.838 ευρώ το 2006. Τα κέρδη μετά από φόρους που κατανέμονται σε μετόχους της εισηγμένης είναι υψηλότερα κατά 155% και ανήλθαν σε 826.077 ευρώ από 323.957 ευρώ το 2006.

Ο κύκλος εργασιών της Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. κατέγραψε αύξηση κατά 3,44% φθάνοντας σε 7.814.129 ευρώ από 7.554.526 ευρώ το 2006. Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) της εταιρείας εμφάνισαν αύξηση κατά 16,70% φθάνοντας σε 3.725.752 ευρώ από 3.192.694 ευρώ το 2006. Τα κέρδη μετά από φόρους σημείωσαν αύξηση σε ποσοστό 14,29% φθάνοντας σε 1.105.059 ευρώ από 966.916 ευρώ το 2006.

Η διοίκηση της Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. εκτιμά ότι οι προοπτικές για το 2008 κρίνονται ευνοϊκές μεταξύ άλλων για την έντονη αναγνωρισιμότητα που έχει αποκτήσει η Ελλάδα ως τουριστικός προορισμός, για τη θετική μελλοντική πορεία του παγκόσμιου τουρισμού, την αυξητική τάση του αριθμού των σκαφών αναψυχής και τέλος λόγω των υφιστάμενων και σχεδιαζόμενων από την Πολιτεία μέτρων τόνωσης του κλάδου εκμετάλλευσης εναλλακτικών πηγών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. ●



Υψηλά standards, σταθερές παροχές

Το 1971, το BCA ήταν ο πρώτος εκπαιδευτικός οργανισμός που ασχολήθηκε με ναυτιλιακές σπουδές. Στην εξέλιξη του κατάφερε να βρίσκεται ένα βήμα μπροστά, προσφέροντας στους σπουδαστές του σύγχρονες γνώσεις πάνω σε ειδικότητες του μέλλοντος. Η συνεργασία με έγκυρα βρετανικά πανεπιστήμια (London Metropolitan University) του έδωσε έναν αέρα υπεροχής, ακολουθώντας την τεχνολογία διεθνών ακαδημαϊκών ιδρυμάτων και προωθώντας ταυτόχρονα τη γνωριμία των αποφοίτων του με την πραγματικότητα των επιχειρήσεων της ναυτιλίας, του εμπορίου, της οικονομίας και του τουρισμού.

Σήμερα, λειτουργεί σε τέσσερα κτίρια: στο κέντρο της Αθήνας, στην Κηφισιά, στη Γλυφάδα και στον Πειραιά (στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς).

Το 2001, μία μεγάλη διάκριση από το British Accreditation Council έρχεται να αναγνωρίσει το BCA ως ίδρυμα που παρέχει ανώτατη εκπαίδευση, επισημαίνοντας το σταθερά υψηλό επίπεδο των παροχών του. ●

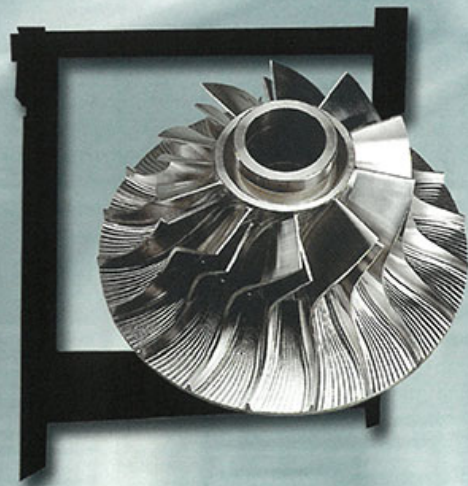
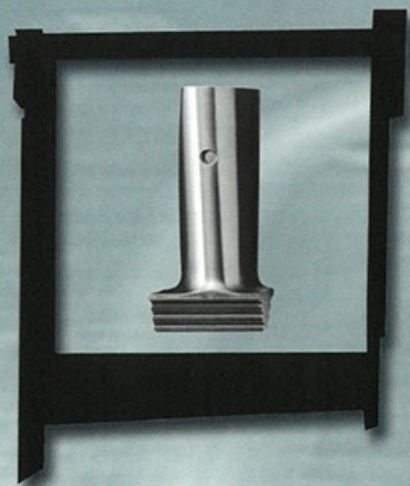
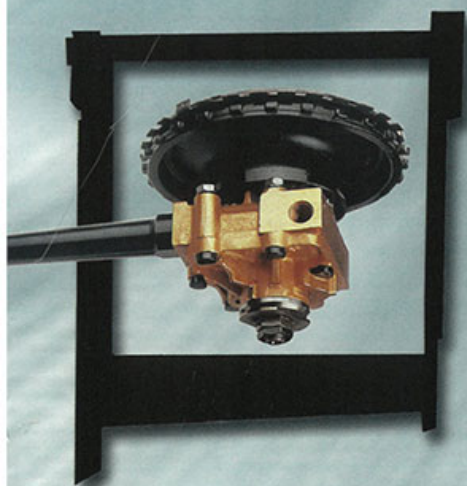


SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr



Fleetbroadband by Navarino
The possibilities are endless.

- Worldwide installation
- Award winning customer support
- Value Added applications
- Competitive airtime packages

 **navarino**

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

Visit us at Posidonia Exhibition Stand 201