

Βραβεία **Ευκράντη**
Οι Προσωπικότητες της Χρονιάς



✦ **Η Ελπίδα Τσουρή αναλύει**
παρεμβάσεις και κυβερνητικές
προτεραιότητες

✦ **Μιχάλης Μποδούρογλου**
Οι επιρροές της Κίνας
στα διεθνή χρηματιστήρια

✦ **Λούης Λοϊζου**
Η κρουαζιέρα πρωταγωνιστεί
στην επικαιρότητα

Μην κοιτάς το μέλλον σου



Ταξίδεψε και κατάκτησε το!



ταξίδεψε με τους πρωτοπόρους
ως **Αξιωματικός** του Εμπορικού Ναυτικού

30 σύγχρονα φορτηγά πλοία και **16** υπό κατασκευή
ταξιδεύουν την **ελληνική Σημαία** στις πέντε ηπείρους



ANANGEL
MARITIME SERVICES INC.

Λεωφ. Συγγρού 354,
Καλλιθέα, Αθήνα 176 74
τηλ. 210 94 67 200
E-mail: mail@anangelmar.com



Intersleek® 900

up to

9% savings on your annual fuel bill*

Intersleek®900 is the latest generation foul release coating that offers proven savings of up to 9% on your annual fuel bill.

With over 300 vessels now coated, **Intersleek®900's** proven performance offers significant reductions in greenhouse gas emissions and time in drydock.

Better for the environment, better for your business.

To find out more visit

www.international-marine.com/intersleek900

* Depending on application and in-service conditions



AkzoNobel

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

reliable



EURONAV

The ocean is our environment

dynamic



innovating



sustainable



Ελληνική Σημαία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 185 37 Πειραιάς

T 0030 210 45 58 000 • Φ 0030 45 58 010 • crew.gr@euronav.com

www.euronav.com

On-line Crew Application form is now available

Κέντρα εξουσίας

αθέατοι σύμβουλοι και κρυφές στζέντες:

οι ομιχλώδεις πρωταγωνιστές του 2010



Οι διαρκείς, απρόσμενες και ανησυχητικές ανατροπές σε κάθε πτυχή της καθημερινότητάς μας δεν θα μπορούσαν να αφήσουν τελικώς ανεπηρέαστη και τη ναυτιλιακή οικογένεια του τόπου.

Οι προσπάθειες της κυβέρνησης να αναμορφώσει όλα τα οικονομικά «επιτελεία» που εποπτεύουν τα δημοσιονομικά της χώρας, χωρίς όμως, κατά την άποψή μας, με μια ξεκάθαρη και καλομελετημένη στρατηγική, έφεραν τελικά όχι μόνο μη επιθυμητές όσο κυρίως μη αναμενόμενες ανατροπές και στην Ακτή Βασιλειάδη. Και οι ανατροπές αυτές δεν άφησαν ανεπηρέαστη την απέναντι ακτή του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας, την Ακτή Μιαούλη. Το υπουργείο Ναυτιλίας καταργήθηκε, μετά επαναβαπτίστηκε, ενώ η τύχη του Λιμενικού Σώματος, ως σώματος ασφαλείας πλέον, παραμένει μάλλον ομιχλώδης.

Τα αυτά τα ζητήματα είναι, όμως, ευρέως γνωστά πλέον. Όπως επίσης γνωστή είναι και η αντίδραση του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας, που ήταν έντονη και απρόσμενα ενωτική ως προς τις συγκεκριμένες κινήσεις της κυβέρνησης. Η απάντηση του εφοπλισμού και των ναυτικών μας στη διαρκώς μεταβαλλόμενη πολιτική του Μεγάλου Μαξίμου ήταν ξεκάθαρη και ουσιαστική, μέσω τόσο των συναντήσεων με τους πολιτικούς αρχηγούς της χώρας όσο και με τους συμβούλους του πρωθυπουργού. Αποτέλεσμα της ανησυχίας τους, ίσως και αγανάκτησής τους, ήταν ότι οι ανακοινώσεις και τα δελτία Τύπου των Ενώσεων -ναυτεργατικών και εφοπλιστικών- ήταν ίσως για πρώτη φορά κατά την τελευταία δεκαετία τόσο αιχμηρές και οξείς.



MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.



MARAN GAS MARITIME INC.

Partnerships and Teamwork



...bring success to humans!

8, ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE P.O. BOX 77060, GR-17510

TEL: +30 (2130) 174 500 FAX: +30 (2130) 174 800

MTM Email: mail@marantankers.gr & **MGM** Email: mail@marangas.com



...καλοθελητές, ιδεολόγοι και απλοί ομορτυνιστές παρεισέφρεαν σε όλα τα «κέντρα», για να επηρεάσουν με τον τρόπο τους - εξυπηρετώντας όμως προσωπικές ατζέντες- όσους βρίσκονταν σε θέσεις ευθύνης ή δύναμης (πολιτικής ή οικονομικής).

Η επανασύσταση του υπουργείου, με νέο οργανόγραμμα και διαφορετικές προτεραιότητες, είναι πλέον βέβαιο ότι δεν θεωρήθηκε μια επιτυχής κατάληξη των επιθυμιών της ναυτιλιακής οικογένειας. Ως προς αυτό το θέμα ακόμη και ο ναυτιλιακός Τύπος, ανεξαρτήτως ιδεολογιών, φάνηκε ενωμένος και ανήσυχος. Στις αρχές του 2011, η κυβέρνηση μας αιφνιδίασε με 4 πολιτικούς υπεύθυνους για τα επιμέρους θέματα θαλάσσιας πολιτικής: Χρήστος Παπουτσής, Γιάννης Διαμαντίδης, Ελπίδα Τσουρή, αλλά και Άννα Διαμαντοπούλου, την οποία θεωρούμε βεβαία ως προς την ανάμειξη της στα θέματα ναυτικής εκπαίδευσης. Και πίσω από αυτούς, συμβούλους (πανεπιστημιακούς και μη), που ίσως έχουν αγαθές προθέσεις, εμφανίζονται όμως συστηματική δυσκολία στην αποσαφήνιση και δημοσιοποίησή τους.

Εν τούτοις, κατά το 2010 οι αναταράξεις στους κόλπους της ευρύτερης ναυτιλιακής οικογένειας (πολιτικής, οικονομικής, επιχειρηματικής, ναυτικής ή δημοσιογραφικής) δεν ήταν λίγες, οι κρυφές συζητήσεις αρκετές και οι άγραφες επιδιώξεις, όπως πάντα, κάποιων (ολίγων) στην αρχή ομιχλώδεις αλλά μετέπειτα ξεκάθαρες. Τίποτα βεβαίως δεν παραμένει κρυφό: καλοθελητές, ιδεολόγοι και απλοί ομορτυνιστές παρεισέφρεαν σε όλα τα «κέντρα», για να επηρεάσουν με τον τρόπο τους -εξυπηρετώντας όμως προσωπικές ατζέντες- όσους βρίσκονταν σε θέσεις ευθύνης ή δύναμης (πολιτικής ή οικονομικής). Ο ιστορικός του μέλλοντος, είμαστε βέβαιοι, θα επισημάνει και θα εντοπίσει όσους «πρωταγωνίστησαν» ή επικούρησαν, εκουσίως ή ακουσίως, τα όποια άτυπα «στρατόπεδα» δημιουργήθηκαν και τους λόγους για την εμμονή τους στην έλλειψη συνεργασίας και τη φιλοποψία, που δημιούργησε έριδες και τελικώς αγκυλώσεις στο έργο της κυβέρνησης. Αποτέλεσμα ήταν ότι, 15 μήνες μετά την ορκωμοσία της κυβέρνησης, δεν έχει ολοκληρωθεί απολύτως κανένα σημαντικό έργο και δεν έχει παρουσιαστεί καμία ουσιαστική πρωτοβουλία στα θέματα που απασχολούν τον κλάδο εδώ και χρόνια!

Η πολιτική κρίνεται πάντα εκ του αποτελέσματος. Ευελπιστούμε πως η κυβέρνηση (και οι σύμβουλοί της) γνωρίζει ακριβώς τι κάνει και δεν πειραματίζεται. Σε μια περίοδο έντονης ανησυχίας και ουσιαστικής δυσκολίας για την οικονομία μας, η οποιαδήποτε άτσαλη ή, έστω, μη επαρκώς σχεδιασμένη κίνηση, που επηρεάζει τον μόνο υγιή και διεθνώς ανταγωνιστικό κλάδο της επιχειρηματικής οικογένειας του τόπου μας, θα προκαλεί μόνον εκνευρισμό, επιθετικότητα και διαιώνιση στις διαρκείς έριδες. Δεν προτάσσουμε την απόλυτη αγκύλωση και την καθήλωση ούτε το ισοπεδωτικό πάγωμα των πρωτοβουλιών, ως πολιτική άποψη που πρέπει πάντα να ακολουθείται, ειδικά στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής. Σαφώς οι αλλαγές, οι καινοτομίες και οι μεταρρυθμίσεις είναι πολλές φορές προς το συμφέρον των λαών (και ενίοτε των επιχειρήσεων). Δεν πιστεύουμε στον πλήρη συντηρητισμό σε έναν κλάδο που απαιτεί πρωτοπορία και διαρκή προσαρμοστικότητα. Αντιθέτως, θεωρούμε ότι η κυβερνητική πολιτική πρέπει να ακολουθεί, ίσως και ενίοτε να πρωτοστατεί, στις κοινωνικές και οικονομικές ζυμώσεις ή και ανάγκες του τόπου. Προτάσσουμε, όμως, τον δημόσιο διάλογο και τις ανοιχτές διαδικασίες στον τρόπο που υιοθετούνται οι συγκεκριμένες πολιτικές και κυρίως οι αιφνίδιες μεταρρυθμίσεις, που επηρεάζουν καθοριστικά το μέλλον της ναυτιλίας της πατρίδας μας.



Ηλίας Μπίσιας

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

Ηρώδοτος



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



πέντε σημαντικά γεγονότα του 2010



Ποια ήταν τα σημαντικά γεγονότα το 2010 στον τομέα της ναυτιλίας; Ιδού πέντε, από την οπτική του υπογράφοντος, ένα στο παγκόσμιο προσκήνιο και τέσσερα δικά μας. Η ιεράρχηση κατωτέρω είναι τυχαία, καθαρά προσωπική και σίγουρα όχι εγκυκλοπαιδική.

Του **ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΥΤΗ** Καθηγητή ΕΜΠ

Η συνεχιζόμενη εκκρεμότητα στη λήψη αποφάσεων για τα αέρια του θερμοκηπίου της παγκόσμιας ναυτιλίας

Δύο χρόνια πριν, είχα γράψει ότι υπήρχε εκκρεμότητα. Ακόμη υπάρχει, αν και κατά το 2010 υπήρξε αρκετή πρόοδος στον τομέα αυτό από πλευράς IMO, με τη δρομολόγηση της συζήτησης για το Δείκτη Ενεργειακής Αποδοτικότητας των πλοίων (EEDI) και τη μελέτη 10 προτάσεων για τα μέτρα βασισμένα στην αγορά (Market Based Measures). Παρ' όλα αυτά, οριστικές αποφάσεις για μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τον περιορισμό των ρύπων από αέρια του θερμοκηπίου ακόμη εκκρεμούν. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή караδοκεί και έχει δηλώσει ότι δεν μπορεί να περιμένει άλλο πέραν του 2011. Υπό το πρίσμα αυτό, το κρίσιμο έτος θα είναι φέτος. Η Ελλάδα οφείλει να έχει ενεργή παρουσία ώστε να συμβάλει στη διαμόρφωση των εξελίξεων και όχι να τρέχει από πίσω τους.

Η κατάσταση με το υπουργείο



Την τριχοτόμηση του πρώην υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και τη δημιουργία του σούπερ υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, το 2009, διαδέχθηκε το 2010 ένα νέο υπουργείο, αυτό των Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας. Με υπουργούς να διατυπώνουν όχι αναγκαστικά συμβα-

τές απόψεις για το πού τελικά θα πάει το Λιμενικό Σώμα (ή κομμάτια από αυτό) και γενικά με μη ορθολογικό προγραμματισμό της θεσμικής αναδιάρθρωσης, η εικόνα δεν ήταν ό,τι το καλύτερο για μια χώρα, που θέλει να λέει ότι κατέχει τα παγκόσμια σκήπτρα στη ναυτιλία. Ζητούμενο τώρα είναι με ποιον τρόπο το νέο υπουργείο θα μπορέσει να λειτουργήσει για το συμφέρον της ελληνικής ναυτιλίας (και των νήσων και της αλιείας).



Η μη απελευθέρωση του καμποτάζ της κρουαζιέρας

Σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο, μια πλήρης απελευθέρωση του καμποτάζ της κρουαζιέρας θα δημιουργούσε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας και θα προσέθετε στο ΑΕΠ μερικά δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Το πιο απλό που θα μπορούσε να κάνει η κυβέρνηση θα ήταν να προωθούσε αυτή την πλήρη απελευθέρωση, τελεία και παύλα. Αντί γι' αυτό, πέρασε ένα νόμο που προβλέπει συμβάσεις με ναυτιλιακές εταιρείες, αριθμό προσεγγίσεων στα λιμάνια, προαιρετική δυνατότητα πρόσληψης άνεργων ναυτικών, καταβολή τελών για ταμεία ναυτικών και τελών στα λιμάνια, μεταξύ άλλων. Υπόψη, ότι τέτοιες ρυθμίσεις δεν υπάρχουν ούτε στην Τουρκία, ούτε στην Ιταλία, ούτε σε κάποια άλλη χώρα που μας ανταγωνίζεται τουριστικά στη Μεσόγειο. Για τον υπογράφοντα, αυτό δεν ήταν απελευθέρωση.

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον Ελληνικό Νηογνώμονα

Η απόφαση αυτή είναι σίγουρα μια δυσάρεστη εξέλιξη, την οποία όμως ο υπογράφων θεωρεί φυσιολογική, έτσι όπως λειτουργούν τα πράγματα στην Ελλάδα. Στις χώρες που θέλουν να θεωρούνται ηγέτιδες στη ναυτιλία, υπάρχει ενεργή σύνδεση μεταξύ των στοιχείων που συνθέτουν αυτό που λέμε «ναυτιλιακή βιομηχανία» υπό την ευρεία έννοια, δηλαδή τις ναυτιλιακές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τις εφοπλιστικές ενώσεις, τα ναυπηγεία, τους νηογνώμονες, τα συναρμώδια υπουργεία

και τα πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα της ναυτιλίας. Δυστυχώς, στην Ελλάδα δεν υπάρχει τέτοια ενεργή σύνδεση, ή τουλάχιστον όση θα επέβαλλε η θέση της χώρας στο παγκόσμιο προσκήνιο. Ας δουν οι καθ' ύλην αρμόδιοι πώς λειτουργούν οι ξένοι σοβαροί νηογνώμονες (ιδίως ο Βρετανικός, ο Αμερικανικός και ο Νορβηγικός, αλλά και ο Γαλλικός, ο Ιαπωνικός και ο Γερμανικός) και ας βγάλουν τα κατάλληλα συμπεράσματα.

Η λειτουργία του ΣΕΜΠΟ υπό καθεστώς παραχώρησης



Τέλος, όσον αφορά στα λιμάνια, η έναρξη της λειτουργίας του Προβλήτα II του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο υπό καθεστώς παραχώρησης σηματοδοτεί μια νέα εποχή για τον ΟΛΠ. Αυτός τώρα καλείται να ανταγωνιστεί την παραχωρησιούχο ΣΕΠ Α.Ε. (θυγατρική της Cosco Pacific) στον απέναντι Προβλήτα I. Ζητούμενο είναι εάν θα τα καταφέρει. Για να το κάνει, θα πρέπει (μεταξύ άλλων) να αλλάξει ριζικά τους κανονισμούς εργασίας του, ώστε τα τιμολόγια που προσφέρει να είναι ανταγωνιστικά. Αυτό συνεπάγεται ρήξη με κατεστημένα δεκαετιών. Σε αντίθεση με το παρελθόν, ο ανταγωνισμός τώρα δεν είναι μόνο στα φορτία μεταφόρτωσης, αλλά και στα εγχώρια, που είναι και το «φιλέτο».



Ευρωζώνη και οικονομία

Το 2010 ήταν ένα έτος κατά τη διάρκεια του οποίου δρομολογήθηκαν εξελίξεις που θα επηρεάσουν άμεσα, αλλά και μακροχρόνια, την οικονομική πρόοδο σε ολόκληρη την Ευρωζώνη.

Η σημαντικότερη από αυτές τις εξελίξεις, κατά τη γνώμη μου, ήταν η ανεπάρκεια του ευρώ το οποίο, όταν πιάστηκε από τις διεθνείς χρηματαγορές, απεδείχθη ανίσχυρο να αμυνθεί αποτελεσματικά.

Οι δομικές αδυναμίες του κοινού ευρωπαϊκού νομίσματος ήσαν γνωστές εδώ και χρόνια μεν, αλλά δεν είχε ανακύψει, όπως τώρα, άμεση ανάγκη για βελτιώσεις στον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί. Συγκεκριμένα, δεν είχαν αποτελέσει αντικείμενο επαρκούς ανάλυσης οι σχέσεις μεταξύ της κεντρικής διαχείρισης του νομίσματος και των οικονομιών των κρατών-μελών της Ευρωζώνης, που με την ένταξή τους σ' αυτή απεμπόλησαν δύο σημαντικά εργαλεία οικονομικού χειρισμού: τον καθορισμό της ισοτιμίας με τα άλλα νομίσματα και τον έλεγχο στο βασικό επιτόκιο. Οι διεθνείς αγορές δεν άργησαν να αξιολογήσουν τις ανεπάρκειες του ευρώ και να αναζητήσουν ευκαιρίες για να τις εκμεταλλευτούν.



Του **ΑΛΚΗ ΚΟΡΠΕ**



Το πιο εμφανές σημείο αυτών των καταστάσεων ήταν η υιοθέτηση από τις χρηματαγορές μιας αρνητικής στάσης προς τις ασθενέστερες οικονομίες της Ευρωζώνης που έλαβε τη μορφή επαχθών όρων δανεισμού προς αυτές, με αποτέλεσμα σοβαρές δυσχέρειες στην ανανέωση των δανείων τους. Σημαντικός, αν όχι κομβικός, ήταν σ' αυτή την περίπτωση ο ρόλος των εταιρειών, αξιολόγησης οι οποίες έδωσαν σ' όλες τις περιπτώσεις το σύνθημα για οικονομικές ομοβροντίες υποβαθμίζοντας την πιστοληπτική ικανότητα των κρατών κατά το δοκούν. Σημειωτέον ότι δεν υπάρχουν τέτοιες εταιρείες στην Ε.Ε.

Οι μέχρι στιγμής αντιδράσεις των οργάνων της Ε.Ε. δεν έπεισαν τις διεθνείς αγορές ότι είναι σε θέση να λάβουν τα πρόβοντα μέτρα ώστε να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη τους σε κάποια εκ των μελών της, των οποίων, όπως όλοι βλέπουμε, ο αριθμός συνεχώς

ανεβαίνει. Αυτό δεν οφείλεται βεβαίως σε έλλειψη γνώσεων από την πλευρά των χειριστών, αλλά στην πολυεπίπεδη σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των κρατών-μελών, γεγονός που υποσκάπτει τα θεμέλια της ίδιας της Ε.Ε.

Η κατάσταση επί του παρόντος παραμένει συγκεχυμένη, αλλά θέλω να αισιοδοξώ ότι, υπό την πίεση των καταστάσεων, τα προβλήματα θα ξεπεραστούν και ότι θα επανέλθουμε στη σταθερότητα, που αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Εάν αυτό δεν συμβεί, όλα δείχνουν ότι θα υπάρξουν ανατροπές τέτοιας έντασης και έκτασης, που να απειλείται η ίδια η Ε.Ε., γεγονός που ασφαλώς θα ευχαριστήσει κάποιους, αλλά θα δυσαρεστήσει κάποιους άλλους από τους εμπορικούς εταίρους μας στην παγκοσμιοποιημένη πλέον οικονομία, η οποία όμως ήδη άρχισε να δείχνει σημάδια κόπωσης.



ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

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



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



Εξελίσσου μαζί μας,
ταξιδεύοντας την Ελληνική Σημαία.

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, Τ.Κ. 18535
Τηλ.: 210 4292 070, Fax : 210 4292 118
e-mail: atlanticbulk@atlanticbulk.gr
web: <http://www.abcml.com>



ΕΝ ΠΛΩ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι
στην **Ακτή Μισούλη**

Με τόσα master plan φτάνουμε μέχρι τη Μόσχα

Στην πρόσφατη παρουσίαση που έγινε στην αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΛΠ σχετικά με την παρουσίαση του masterplan για την Πολιτιστική Ακτή του Πειραιά οι καλεσμένοι ήταν πολυπληθείς.

Στο παραλληλόγραμμα τραπέζι καθήμενοι, μεταξύ άλλων, ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης Θεόδωρος Πάγκαλος, ο υπουργός Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας κ. Πάννης Διαμαντίδης,



ο υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού Παύλος Γερούλιανος, ο αντιπρόεδρος της Βουλής Βαίτης Αποστολάτος, ο δήμαρχος Πειραιά Μ. Μιχαολιάκος, κ.ά.

Στο κοινό καθόταν ο κ. Πάνος Λασκαρίδης ο οποίος παρέμεινε μέχρι τέλος της παρουσίασης σε αντίθεση με αρκετούς πολιτικούς οι οποίοι κατά τη γνωστή συνήθεια μετά την προκαθορισμένη

ομιλία τους αποχωρούν.

Στο τέλος των ερωτήσεων προς το προεδρείο ο πρόεδρος του ΟΛΠ Γιώργος Ανωμερίτης κάλεσε τον κ. Λασκαρίδη να εκφράσει και αυτός την άποψή του περί των όσων ειπώθηκαν για την Πολιτιστική Ακτή του Πειραιά.

Και είπε ο κ. Λασκαρίδης: «Άκουσα για πολλά master plan. Θα μπορούσαν να φτάσουν μέχρι τη Μόσχα. Και ξέρετε ότι αυτή είναι η καλύτερη συνταγή για να μην γίνει τίποτα. Περιμένουμε τόσα χρόνια να ξεκινήσει έστω και ένα μικρό έργο. Τόσες κυβερνήσεις, αλλαγές δημάρχων και τίποτα... Είναι η γνήσια ελληνική συνταγή με την οποία δεν γίνεται τίποτα. Όπως με την τρύπα του Καραμανλή...»

Η απάντηση του κ. Πάγκαλου

Ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης Θ. Πάγκαλος συμφώνησε με τα λεγόμενα του κ. Λασκαρίδη λέγοντας: «Σκέπτομαι όπως ο κ. Λασκαρίδης. Κάνουμε αυτή την εργασία η οποία δεν αφορά τον ΟΛΠ αλλά την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η πόλη είναι μια ιδιωτική οικονομία και δεν ανήκει σε δημάρχους. Είδα ορισμένους από τους πολιτικούς οι οποίοι μίλησαν και αμέσως μετά αποχώρησαν. Δηλαδή ρίξανε σύνθημα. Και αν αρχίσουμε να ανταλλάσσουμε συνθήματα δεν θα κάνουμε έργα».



Παλεύοντας με τα κύματα

Θα μπορούσε να είναι ο τίτλος του παρακάτω σχολίου με διευκρινιστικό υπότιτλο: Στην τρικυμία της πολιτικής και των πολιτικών που την υπηρετούν... .

Ο λόγος για το νόμο περί ασφαλιστικών εισφορών για τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία που είχε ψηφιστεί επί υπουργίας Μανώλη Κεφαλογιάννη και ποτέ δεν εφαρμόστηκε.

Ο νόμος ανέφερε πως μέρος των ασφαλιστικών εισφορών πρέπει να κατευθύνεται σε επιδοτήσεις προκειμένου να προσελκυστούν κρουαζιερόπλοια υπό την ελληνική σημαία.

Κάτι που ποτέ δεν ίσχυσε, αφού το ΝΑΤ δεν τον αναγνώρισε, προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι θεωρεί υπέρτερη του νόμου την εγκριτική πράξη της νηολόγησης.

Αυτή η εκκρεμότητα, που υπάρχει από το 2005, φέρνει τη μοναδική εταιρεία κρουαζιερόπλοιων με ελληνική σημαία, τη Louis Cruises, όχι μόνο σε δυσχερή θέση αλλά εμπλεκόμενη με την ελληνική γραφειοκρατία και το ΝΑΤ.

Το παράδοξο είναι ότι ο ίδιος νόμος έχει προβλεφθεί να ισχύσει στη νέα σύμβαση για την απελευθέρωση του καμποτάζ για τα πλοία με ξένη σημαία. Δηλαδή, αυτό που δεν έχει ισχύσει έως σήμερα για τη Louis με υπουργική απόφαση, να ισχύει για τις αλλοδαπές εταιρείες... .

Σημειώνεται ότι η διαχειρίστρια εταιρεία, Core Marine, έχει ζητήσει διευκρινίσεις από την αρμόδια διεύθυνση του ΥΘΥΝΑΛ προκειμένου να αποφασίσει τη δραστηριοποίηση του κρουαζιερόπλοιου «Louis Majesty» από τον Πειραιά.

Και είναι ακόμη σε αναμονή των απαντήσεων. Συμβάσεις και νόμοι, που δεν δίνουν σαφείς απαντήσεις και δεν βγάζουν από τη δύσκολη θέση μια εταιρεία που έχει στηρίξει την ελληνική σημαία.

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Βραβεία Ευκράντη

Οι Προσωπικότητες της Χρονιάς

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ,
ΣΤΕΛΕΧΗ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
ΠΟΥ ΞΕΧΩΡΙΣΑΝ ΤΟ 2010



ΤΩΝ
ΘΑΝΟΥ ΠΑΛΛΗ,
Προέδρου ΕΝΟΕ
- Επίκουρου καθηγητή ΤΝΕΥ,
Πανεπιστήμιο Αιγαίου

και **ΗΛΙΑ ΜΠΙΣΙΑ,**
Δικηγόρου, διευθυντή
«Ναυτικών Χρονικών»

Η ΕΤΗΣΙΑ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΒΡΑΒΕΙΩΝ «ΕΥΚΡΑΝΤΗ» ΑΠΟ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», σε συνεργασία με την Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος (ΕΝΟΕ), για την ανάδειξη των πρωταγωνιστών της χρονιάς, οι οποίοι με την πορεία, τις προτάσεις ή την προσφορά τους σημάδεψαν το 2010, ολοκληρώθηκε με την επιλογή, για τρίτο συνεχή χρόνο, από μια ευρύτατη, πολυσυλλεκτική επιτροπή επιλογής βραβείων, που αντιπροσωπεύει επάξια τα ναυτιλιακά γράμματα, την εξειδικευμένη ενημέρωση και την ουσιαστική εμπειρία στη ναυτιλιακή ζωή.

ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΟΕ να ενισχυθεί η αντικειμενικότητα και η πολυφωνία στην ετυμηγορία της επιτροπής, επελέγησαν να συμμετάσχουν διδάσκοντες από τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας με γνώση και εμπειρία στη ναυτιλία, έγκριτοι εκδότες του ναυτιλιακού Τύπου, δημοσιογράφοι του εξειδικευμένου ναυτιλιακού ρεπορτάζ, αλλά και μόνιμοι αρθρογράφοι του περιοδικού Τύπου με εμπειρία στη ναυτιλιακή καθημερινότητα. Τα μέλη της επιτροπής μας επέλεξαν, θεωρούμε με αντικειμενικότητα, σαφήνεια και γνώση στην κρίση τους, όσους ξεχώρισαν τη χρονιά που πέρασε.

Την επιτροπή επιλογών των Βραβείων «Ευκράντη 2010» απαρτίζουν:

■ Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΕΝΟΕ:

Δρ Θάνος Πάλλης (πρόεδρος), καθ. Κώστας Χλωμούδης (αντιπρόεδρος), δρ Ιωάννης Θεοτοκάς (γενικός γραμματέας), δρ Δημήτρης Λυρίδης (ταμίας), καθ. Μ. Καβουσάνος, δρ Ελένη Θανοπούλου και οι κ. Αιμιλία Παπαχρήστου (μέλη) και δρ Άλκης Κορρές (επίτιμος πρόεδρος).

■ Οι πανεπιστημιακοί ερευνητές και δάσκαλοι:

- Από το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο (Τμήμα Νομικής): ο κ. **Αντώνης**

Αντάπαςης, ομότιμος καθηγητής.

- Από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών): οι κ. **Παναγιώτης Κακλής**, καθηγητής - πρόεδρος τμήματος, **Χαρίλαος Ψαραύτης**, καθηγητής, και **Νικόλαος Βεντικός**, επ. καθηγητής.
- Από το Ιόνιο Πανεπιστήμιο (Τμήμα Ιστορίας): οι κ. **Τζελίνα Χαρλαύτη**, καθηγήτρια, και **Κατερίνα Παπακωνσταντίνου**, λέκτορας.
- Από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, με έδρα τη Χίο): οι κ. **Ευάγγελος Ξυδέας**, καθηγητής - πρόεδρος τμήματος, **Νικήτας Νικητάκος**, καθηγητής, **Θεόδωρος Συριοπούλος**, αν. καθηγητής, και **Μαρία Λεκάκου**, αναπλ. καθηγήτρια.

- Από το Πανεπιστήμιο Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών): οι κ. **Ανδρέας Μερίκας**, καθηγητής - πρόεδρος τμήματος, **Ελευθέριος Θαλασσινός**, καθηγητής, **Κωνσταντίνος Γκιζιάκης**, καθηγητής, **Αγγελική Παρδάλη**, καθηγήτρια, και **Άγγελος Παντουβάκης**, λέκτορας.

■ Από την εκδοτική και δημοσιογραφική ναυτιλιακή οικογένεια:

- Οι εκδότες: **David Glass**, εκδότης της «Ναυτιλιακής», **Λέττα Δημοπούλου**, εκδότρια του «Shipping», **Κώστας Δούκας**, ιδρυτής του «ΝΑΥΣ».
- Οι έμπειροι δημοσιογράφοι, διαπιστευμένοι στο υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, **Σάββας Αθανασίου** για το «Κέρδος» και τον «Κόσμο του Επεν-



δυτή», **Αντώνης Τσιμπλάκης** για τη «Ναυ-
τεμπορική», **Νίκος Μπαρδούνις** για την
«Καθημερινή», **Μηνάς Τσαμόπουλος**, για
το «Πρώτο Θέμα» και την «Αξία» και **Νότης
Ανανιάδης** για την ιστοσελίδα portnet.gr.

- Οι τακτικοί αρθρογράφοι των «Ναυτικών Χρο-
νικών»: **Ηλίας Μπίσις**, διευθυντής - δικηγόρος,
Λίζα Μαρέλου,
αρχισυντάκτρια -
διαπιστευμένη δη-
μοσιογράφος στο
υπουργείο Θαλασ-
σίων Υποθέσεων,
Νήσων και Αλιείας,
**Γιάννης Παχού-
λης**, πρόεδρος
Hellenic Ship Bro-
kers Association,
**Πάνος Ζαχαριά-
δης**, ναυπηγός, και
**Κατερίνα Φί-
τσιου**, αναλύτρια
XRTC.

**Η απονομή των Βραβείων
ΕΥΚΡΑΝΤΗ θα πραγματοποιηθεί
στις 10 Φεβρουαρίου 2011
και ώρα 17.30, στην αίθουσα
εκδηλώσεων του ΟΛΠ,
Ακτή Μιαούλη 10.
Όλοι οι αναγνώστες του περιοδι-
κού είναι προσκεκλημένοι
να παρευρεθούν και να τιμήσουν
τις προσωπικότητες της χρονιάς.**

Οι νικητές των φετινών βραβείων επελέγησαν
μετά από συγκεκριμένη διαδικασία, δύο σταδίων.
Στο πρώτο στάδιο, έπειτα από αυθόρμητη πρό-
ταση 12 μελών της προαναφερθείσας επιτροπής,
επελέγησαν 3 υποψηφιότητες ανά κατηγορία.
Στο δεύτερο στάδιο, η τελική επιτροπή, η οποία
απαρτίστηκε από τα προαναφερθέντα 35 μέλη,
επέλεξε τον τελικό νικητή από τη λίστα των υπο-

ψηφισιτών που προ-
τάθηκε. Οι νικητές των
Βραβείων «Ευκράντη
2010» προήλθαν σύμ-
φωνα με την απόλυτη
πλειοψηφία των ψή-
φων που ελήφθησαν
από την προαναφερ-
θείσα πολυσυλλεκτική
επιτροπή.

Χωρίς κανένα απολύ-
τως φιλτράρισμα, επε-
ξεργασία ή επανεξέ-
ταση.

**Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΒΡΑΒΕΙΩΝ
ΕΠΕΛΕΞΕ ΦΕΤΟΣ 7 ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟ-
ΡΙΕΣ ΚΑΙ 1 ΕΙΔΙΚΟ ΒΡΑΒΕΙΟ.** Στις σελίδες που
ακολουθούν δημοσιεύουμε με ιδιαίτερη χαρά τις
προσωπικότητες και τις εταιρείες που επικράτη-
σαν στην ετυμηγορία της κριτικής μας επιτροπής
- συγκεκριμένα μέλη της επιτροπής μας, ύστερα
από πρόταση της αρχισυνταξίας των «Ν.Χ.» και
του προεδρείου της ΕΝΟΕ, σχολιάζουν το συνολικό
σκεπτικό πίσω από τη βράβευση της κάθε προ-
σωπικότητας με το βραβείο «Ευκράντη 2010».

ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΒΡΑΒΕΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ:

■ **Βραβείο για την ενίσχυση της
ελληνικής οικονομίας από εταιρεία
της Εμπορικής Ναυτιλίας:** Υποψή-
φιος μπορεί να είναι εταιρείες ή οργανι-
σμοί, γενικότερα, που έχουν συμβάλει
στην αύξηση της ωφέλειας που παρέχει
η ναυτιλία στην οικονομία της χώρας.

■ **Βραβείο Κοινωνικής Προσφο-
ράς από Ναυτιλιακή Προσωπικό-
τητα ή Οργανισμό:** Βραβεύεται άτομο
ή ίδρυμα το οποίο έχει συνδέσει την κοι-
νωνική προσφορά του με τη ναυτιλία
καθ' οιονδήποτε σημαντικό τρόπο.

■ **Βραβείο καλύτερου Manager:**
Απονέμεται σε στέλεχος που αποδεδειγμένα
επέδειξε ιδιαίτερες ικανότητες στη λειτουρ-
γική διαχείριση ναυτιλιακής επιχείρησης σε
ανώτερη ή ανώτατη διοικητική θέση.

■ **Βραβείο καλύτερης Στρατηγι-
κής Επικοινωνίας:** Το βραβείο αυτό
αφορά τη βράβευση ναυτιλιακής εται-
ρείας που παρουσιάζει οργανωμένη,
σταθερή, διαγνή και ουσιαστική επικοι-
νωνιακή πολιτική μέσω της συνεργασίας
με εκπροσώπους των ΜΜΕ. Στην κατη-
γορία αυτή ψήφισαν μόνο δημοσιογρά-
φοι και τα μέλη της ΕΝΟΕ.

■ **Βραβείο για την αρωγή στη Ναυ-
τική Εκπαίδευση:** Υποψήφιοι μπορεί
να είναι προσωπικότητες ή εταιρείες που
επικουρούν τη ναυτική εκπαίδευση, την
υποστήριξη του θαλάσσιου και ναυτιλια-
κού πολιτισμού μας, καθώς και την προ-
σέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

■ **Βραβείο Συνολικής Προσφοράς
στη Ναυτιλία:** Υποψήφιοι μπορεί να
είναι άτομα με μακροχρόνια και σημαντική
προσφορά στο χώρο της ναυτιλίας.

■ **Ειδικό Βραβείο:** Ύστερα από πρόταση
της εκδότριας και του προέδρου της ΕΝΟΕ, δι-
δεται ειδικό βραβείο σε προσωπικότητα ή ορ-
γανισμό που ξεχώρισαν με την παρουσία τους
το περασμένο έτος.



ΤΟΥ
ΓΙΑΝΝΗ
ΘΕΟΤΟΚΑ

Αναπληρωτή
καθηγητή
Πανεπιστημίου
Αιγαίου,
τμήμα Ναυτιλίας
και Επιχειρηματικών
Υπηρεσιών

■ **Βραβείο για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας
από εταιρεία της Εμπορικής Ναυτιλίας:**

Όμιλος Κωνσταντακόπουλου (COSTAMARE SHIPPING)

Για πολλές δεκαετίες ζητούμενο αποτελεί η μεγαλύτερη σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Η σύνδεση αναφέρεται τόσο στην ίδια τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, μέσω της ύψωσης ελληνικής σημαίας στα πλοία και της προσφοράς θέσεων εργασίας στα πλοία, αλλά και στα γραφεία στην Ελλάδα, όσο και στην προσέλκυση ναυτιλιακών κεφαλαίων για επένδυση σε δραστηριότητες στην ξηρά. Αυτό το ζητούμενο στην περίπτωση των επιχειρήσεων του καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου καταγράφεται στο μέγιστο βαθμό. Η ναυτιλιακή εταιρεία που ίδρυσε, η Costamare Shipping, από τα πρώτα της βήματα, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, έως σήμερα, υψώνει την ελληνική σημαία στα πλοία της και απασχολεί Έλληνες ναυτικούς σε αυτά. Μεγάλο μέρος των κεφαλαίων που προήλθαν από τη δραστηριότητα της Costamare επενδύθηκαν στην ξηρά, κατά κύριο λόγο σε εξωστρεφείς δραστηριότητες με σημαντικές πολλαπλασιαστικές επιδράσεις για την ελληνική οικονομία, οι οποίες, επιπλέον, δημιουργούν μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας. Στον τομέα του τουρισμού υλοποιήθηκε η μεγαλύτερη τουριστική επένδυση που έχει πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα, για τη δημιουργία της πρώτης Περιοχής Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης, στη Μεσσηνία. Σημαντικά κεφάλαια έχουν, επίσης, επενδυθεί στον μεταλλευτικό κλάδο και τον κλάδο των αερομεταφορών.



Την επιχειρηματική πορεία του καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου χαρακτηρίζει η καινοτομία. Από καπετάνιος, επιτυχημένος εφοπλιστής, που στηρίζεται στο ανθρώπινο δυναμικό και καταφέρνει να δημιουργήσει τη φήμη του ποιοτικού διαχειριστή πλοίων. Αξιοποιεί την τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων που έχει αναπτύξει, για να εισέλθει πρώτος στον ιδιαίτερα απαιτητικό και ανταγωνιστικό κλάδο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σύντομα εξελίσσεται στον μεγαλύτερο ανεξάρτητο πλοιοκτήτη πλοίων μεταφοράς containers και το παράδειγμά του ακολουθείται από πολλούς Έλληνες και αλλοδαπούς εφοπλιστές. Τα τελευταία χρόνια χαράσσει νέους δρόμους στον τουριστικό τομέα με επενδύσεις που δημιουργούν νέα δεδομένα για την ελληνική τουριστική βιομηχανία. Ανήκει στους αυτοδημιούργητους επιχειρηματίες, οι οποίοι με διορατικότητα σχεδιάζουν και υλοποιούν την ανάληψη της διοίκησης των επιχειρήσεων από την επόμενη γενιά. Ο καπετάν Βασίλης, παρά τις πολυσχιδείς δραστηριότητές του, παραμένει άνθρωπος της θάλασσας και συνεχίζει να συμβάλλει με τη δράση και την κοινωνική προσφορά του στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, στην ανάδειξη της συμβολή της στην ανάπτυξη του τόπου και στην προώθηση της εικόνας της στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Your 1-Stop Partner.

www.srhmar.com



Ship-to-Shore & Shore-to-Ship Solutions

inmarsat  VIZADA

SRH Marine Electronics S.A. 17-19 Grivas Str. 18545 Piraeus Greece Tel. : +30 210 4110260 Fax : +30 210 4177784 E-mail: info@srhmar.gr



ΤΟΥ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Γ.
ΚΑΒΟΥΣΑΝΟΥ

Καθηγητή Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

■ **Βραβείο Κοινωνικής Προσφοράς**
από Ναυτιλιακή Προσωπικότητα ή Οργανισμό:

Το Ίδρυμα «Προποντίς» και η κοινωνική του προσφορά στους Έλληνες



Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των νέων στη χώρα μας ενδιαφέρονται να συνεχίσουν τις επιστημονικές σπουδές τους και μετά το πρώτο τους πτυχίο σε επίπεδο Προγραμμάτων Μεταπτυχιακών Σπουδών, που οδηγούν στη λήψη Masters ή Διδακτορικών Διπλωμάτων Ειδίκευσης (ΔΔΕ, PhD), στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Τον κύριο λόγο για τη συνέχιση των σπουδών τους αποτελεί η απόκτηση εξειδικευμένης γνώσης και η καλύτερη τοποθέτηση των υποψηφίων στην αγορά εργασίας στο αντικείμενο που τους ενδιαφέρει να ασχοληθούν στο μέλλον. Όμως, το κόστος των σπουδών αυτών (δίδακτρα και έξοδα διαβίωσης) είναι δυσβάσταχτο για πολλούς υποψηφίους και τις οικογένειές τους, και πολλές φορές είναι αδύνατο σε ικανά άτομα να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους και να προσφέρουν πιο παραγωγικά αργότερα στην οικονομία και την κοινωνία ως εργαζόμενοι.

Λύση σε αυτού του είδους τα προβλήματα έρχονται να δώσουν ιδρύματα όπως το «Προποντίς», στην Ελλάδα. Ιδρύθηκε το 1999 από την οικογένεια Διαμα-ντίδη και η πρώτη υποτροφία του Ιδρύματος χορηγήθηκε το 2000. Σκοπός του αποτελεί η διάθεση πόρων ώστε να ωφεληθεί το κοινωνικό σύνολο με την «ηθική επιβράβευση και οικονομική ενίσχυση κάθε ατομικής ή συλλογικής προσπάθειας, που συμβάλλει στην προαγωγή της παιδείας, της επιστήμης και της τέχνης, τομείς στους οποίους οι Έλληνες διακρίνονται διεθνώς». Έτσι, μεταξύ άλλων, το Ίδρυμα στοχεύει στη α) χορήγηση υποτροφιών σε διάφορους κλάδους των επιστημών, όπως Ναυτιλιακές Σπουδές, Ναυτικό Δίκαιο, Ναυπηγική και Ναυτική Μηχανολογία, Οικονομικές, Πολιτικές και Κοινωνικές Επιστήμες, Νομική, Μαθηματικά, Φυσική, Ιατρική, Αρχιτεκτονική και Πληροφορική, β) βοήθεια για την ίδρυση και λειτουργία ιδρυμάτων, ινστιτούτων και οργανισμών που στηρίζουν παρόμοιες δραστηριότητες με εκείνες του Ιδρύματος «Προποντίς», γ) υποστήριξη διεξαγωγής διαγωνισμών μέσω επιδομάτων, υποτροφιών, βραβείων κ.ά. με σκοπό το όφελος του κοινωνικού συνόλου σε επιστήμες, εφευρέσεις, της ιατρικής περίθαλψης κ.ά.

Από το έτος 2000, οπότε και χορηγήθηκαν για πρώτη φορά 16 υποτροφίες για προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών, ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί σταδιακά, με επιστέγασμα την προκήρυξη 100 υποτροφιών για το ακαδημαϊκό έτος 2011/12. Παρέχεται περίπου ίσος αριθμός υποτροφιών για την Ελλάδα και το εξωτερικό. Για άτομα με υψηλότερα εισοδήματα, παρέχονται τιμητικές διακρίσεις σε 4-5 υποψηφίους ανά έτος για την επίδοση στις σπουδές τους. Τέλος, από το 2005-06 έχει προστεθεί άλλη μία κατηγορία βοήθειας προς το κοινωνικό σύνολο, η χορήγηση 1-2 μεταδιδακτορικών υποτροφιών σε μέλη ΔΕΠ (Διδακτικό και Ερευνητικό Προσωπικό).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο μέρος των υποτροφιών που έχουν χορηγηθεί αφορά τον κλάδο της ναυτιλίας για σπουδές, μεταξύ άλλων, σε Ναυτικό Δίκαιο, Ναυτιλιακές Σπουδές και Ναυπηγική. Η δεκαετής συνεισφορά του Ιδρύματος στο κοινωνικό σύνολο και ειδικότερα στην υποστήριξη της ναυτικής μετεκπαίδευσης και της συστηματικής μελέτης των επιστημών της ναυτιλίας δικαίως αναγνωρίστηκε και βραβεύτηκε με τα Βραβεία «Ευκράντη» 2010 των «Ναυτικών Χρονικών».



ΤΟΥ
Δρος ΆΛΚΗ ΚΟΡΡΕ

Επίτιμου
προέδρου
ΕΝΟΕ

ΤΟΥ
ΣΑΒΒΑ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Δημοσιογράφου

■ **Βραβείο καλύτερου Manager:**

Εμμανουήλ Βορδώνης

Αν εξαιρέσουμε την αδιαμφισβήτητη νησιωτική του εμφάνιση, ο Μανώλης Βορδώνης ξεχωρίζει αμέσως με τον ήπιο τόνο φωνής και την απεριόριστη διάθεσή του να συνεργάζεται. Η διάθεσή του αυτή που γίνεται αμέσως αντιληπτή από τον συνομιλητή του είναι αποτέλεσμα μιας επίμονης όρεξης για νέα γνώση, η οποία τον συνοδεύει αδιάλειπτα από τα φοιτητικά του χρόνια μέχρι και σήμερα. Αυτά, και κάποια άλλα στοιχεία, συνθέτουν μια μοναδική προσωπικότητα με έντονα ποιοτικά στοιχεία που ξεχωρίζει μέσα στον κόσμο της ελληνικής ναυτιλίας.

Είχα πολλές φορές την ευκαιρία να ταξιδέψω μαζί του, σαν πρωτοετής φοιτητής, στον κόσμο των εννοιών που χρησιμοποιεί όταν θέλει να δείξει τα πράγματα στις βασικές τους διαστάσεις. Ελευθερία, προσφορά στην κοινωνία, σεβασμός σ' αυτά που κληρονομήσαμε, αγάπη για τον εργαζόμενο, δικαιοσύνη για όλους. Μέσα από αυτές ο Βορδώνης προσεγγίζει τις πιο πολυσυζητημένες αξίες της ναυτιλίας. Ασφάλεια στο πλοίο, προστασία της ζωής και του περιβάλλοντος, συνεχής βελτίωση του καθενός μας – όχι για κανένα άλλο λόγο, αλλά για να κάνουμε τον κόσμο μας καλύτερο.

Αξιολογώτατο στέλεχος μιας από τις κορυφαίες εταιρείες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για πολλά χρόνια, ο Μανώλης εκτιμάται σήμερα από όλους – εντός και εκτός Ελλάδος – και δίκαια τιμάται σήμερα για την προσφορά του στον ευρύτερο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.



■ **Βραβείο καλύτερης Στρατηγικής επικοινωνίας:**

Blue Star Ferries



Η Blue Star Ferries είναι η ακτοπλοϊκή εταιρεία που παρουσιάζει μια αξιόλογη επικοινωνιακή πολιτική, με δομημένο και στοχευμένο πρόγραμμα που στόχο έχει τη συνεργασία της με εκπροσώπους των ΜΜΕ. Παράλληλος στόχος της εταιρείας είναι η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στην ελληνική αγορά για τους πελάτες της που καθημερινά ταξιδεύει στο Αιγαίο.

Η Blue Star Ferries έχει θεσπίσει την εταιρική κοινωνική ευθύνη (ΕΚΕ). Πρόκειται για μια εθελοντική δέσμευση που συμβάλλει σε αυτό που διεθνώς αποκαλείται «Αειφόρος Ανάπτυξη» και εκφράζεται με προγράμματα, πρωτοβουλίες και καθημερινές πρακτικές που στοχεύουν μεταξύ άλλων στο σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην κοινωνική προσφορά. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα τιτλοφορείται «Με προορισμό εσάς», αντανάκλα τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της εταιρείας, ενώ παράλληλα δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στη στήριξη των τοπικών κοινωνιών των νησιών. Τα τελευταία τρία χρόνια το πρόγραμμα εταιρικής υπευθυνότητας έχει συστηματοποιηθεί, μέσα από την καταμέτρηση και καταγραφή δεικτών.

Η Blue Star Ferries, είναι η μοναδική εταιρεία στην Ελλάδα που ναυπηγεί αυτήν την περίοδο δύο νεότευκτα πλοία, τα οποία θα ενσωματωθούν στο στόλο της τα επόμενα δύο χρόνια. Τα δύο σύγχρονα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία η Blue Star Ferries, του ομίλου της MIG, τα κατασκευάζει στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co της Ν. Κορέας. Το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε 137 εκατ. ευρώ περίπου για τα δύο πλοία. Η παράδοση του πρώτου πλοίου θα γίνει την άνοιξη του 2011 και του δεύτερου το πρώτο τρίμηνο του 2012. Τα νέα πλοία θα έχουν ταχύτητα 26 κόμβους, ολικό μήκος 145.5 μέτρα και μεταφορική ικανότητα 2.400 επιβάτες και 450 Ι.Χ. αυτοκίνητα, ή 50 φορτηγά και 150 ΙΧ αυτοκίνητα. Ο πρόεδρος της MIG Ανδρέας Βγενόπουλος επισημαίνει ότι η συμφωνία αυτή εντάσσεται στη γενικότερη φιλοσοφία του ομίλου που επιθυμεί όλες οι δραστηριότητές του να είναι οι καλύτερες με την προσφορά υπηρεσιών και προϊόντων αντάξιων των καταναλωτών και της χώρας μας. Ο διευθύνων σύμβουλος της Attica Group Πέτρος Βέττας, επισημαίνει ότι η επένδυσή αυτή στοχεύει στη συνεχή προσπάθεια της εταιρείας να προσφέρει υψηλού επιπέδου μεταφορικές



ΤΟΥ
ΝΙΚΟΥ
ΜΠΑΡΔΟΥΝΙΑ
Δημοσιογράφου
«ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ»

■ Βραβείο για την αρωγή στη Ναυτική Εκπαίδευση:

Όμιλος Αγγελικούση

Το βραβείο Ευκράντη, για τη ναυτική εκπαίδευση δίνεται στις τρεις εταιρείες του Ομίλου Αγγελικούση, Maran Tankers, Anangel Maritime και Maran Gas, για τη σημαντικότερη συμβολή τους στην εκπαίδευση και απασχόληση των νέων σπουδαστών των ελληνικών ΑΕΝ. Σύμφωνα με τα στοιχεία των ΑΕΝ, όπως πρόσφατα δημοσιεύτηκαν στα «Ναυτικά Χρονικά», οι τρεις εταιρείες ναυτολόγησαν τους περισσότερους πρωτοετείς και δευτεροτείς δόκιμους αξιωματικούς με διαφορά από οποιαδήποτε άλλη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία. Οι 3 εταιρείες ναυτολόγησαν πάνω από 62 σπουδαστές, δόκιμους πλοίαρχους για το α' υποχρεωτικό εκπαιδευτικό μπάρκο τους και 72 σπουδαστές, δόκιμους μηχανικούς για το α' υποχρεωτικό εκπαιδευτικό μπάρκο τους. Ως προς το β' ταξίδι, όπου οι σπουδαστές αντιμετωπίζουν δυσκολίες αναφορικά με τη ναυτολόγησή τους, οι συγκεκριμένες εταιρείες διατήρησαν τον ίδιο μεγάλο αριθμό ναυτολογήσεων με 62 δόκιμους πλοίαρχους και 45 μηχανικούς.

Ο Όμιλος Αγγελικούση αποτελεί, σύμφωνα και με τα στοιχεία διεθνών οργανισμών, τον ισχυρότερο και μεγαλύτερο ελληνικό ναυτιλιακό όμιλο,

καθώς, όπως αναφέρουν οι Clarksons, διαχειρίζεται συνολικά 90 πλοία συνολικού τონάζ 16 εκατ. dwt, ενώ άλλοι φορείς ανεβάζουν τη συνολική δύναμη του στόλου του ομίλου στα 100 πλοία με συνολική χωρητικότητα 17,5 εκατ. dwt. Επίσης, προσφάτως, η εφημερίδα Trade Winds, σε ειδικό αφιέρωμά της για τους 100 σημαντικότερους ανθρώπους στη ναυτιλιακή βιομηχανία, είχε συμπεριλάβει τον Γιάννη Αγγελικούση στις πρώτες πέντε θέσεις.

Το στοιχείο αυτό από μόνο του αποδεικνύει τη δυναμική του ομίλου, αλλά και τις δυνατότητες που υπάρχουν, εφόσον το εθνικό θεσμικό πλαίσιο διαφοροποιηθεί και γίνει πιο φιλικό προς τις επενδύσεις, να εισρεύσουν κεφάλαια του ομίλου στην Ελλάδα για επενδύσεις αμοιβαία επωφελείς και για τον όμιλο και για την εθνική οικονομία. Σημαντική εξέλιξη, που θα βοηθήσει την εθνική οικονομία, αποτελεί η απόφαση του Ομίλου Αγγελικούση να μεταφέρει από το Λονδίνο στην Αθήνα τον τομέα ναυλώσεων των πλοίων στο στο ξηρό φορτίο. Πρόκειται για μία σημαντική εξέλιξη για την αγορά, αφού ο Όμιλος Αγγελικούση είναι ένας από τους μεγαλύτερους παγκοσμίως στη δια-

χείριση πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Από το 1968 οι ναυλώσεις των πλοίων ξηρού φορτίου της εταιρείας πραγματοποιούνταν από την Agelef Shipping στο Λονδίνο. Η ίδια εταιρεία ήταν επίσης επιφορτισμένη με τις ναυλώσεις των πλοίων της Alpha Tankers, η οποία ανήκει στην αδελφή του κ. Αγγελικούση, Άννα Κανελλάκη, και στον Χρήστο Κανελλάκη. Η Alpha Tankers & Freighters επίσης έχει στη διαχείρισή της ένα μεγάλο αριθμό πλοίων ξηρού φορτίου.

Επομένως, σύμφωνα με τη Lloyds List, δεν φαίνεται να κινδυνεύουν θέσεις εργασίας από την εταιρεία του Λονδίνου, η οποία θα συνεχίσει τις ναυλώσεις πλοίων για λογαριασμό της οικογένειας Κανελλάκη, ενώ θα διατηρεί επίσης τις ναυλώσεις για τη Maran Tankers, η οποία διαχειρίζεται τα τάνκερ του Ομίλου Αγγελικούση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Maran Gas είναι πρωτοπόρος ως προς την εκπαίδευση και εύρεση εργασίας ελληνικών πληρωμάτων για πλοία LNGs.

Η συμβολή του Ομίλου Αγγελικούση στη διατήρηση του κύρους της Ελλάδας ως παγκόσμιας ναυτικής δύναμης είναι σημαντική και θα μπορούσε να ήταν ακόμη μεγαλύτερη εάν οι διεθνείς οικονομικές συγκυρίες βοηθούσαν την ανάπτυξη του εμπορίου διά θαλάσσης. Επιπλέον, είναι σημαντικό το γεγονός ότι, παρά τη διεθνή κρίση και τη «μειωμένη ανταγωνιστικότητα» του εθνικού νηολογίου, ο όμιλος έχει την ελληνική σημαία στην πλειονότητα των πλοίων του υποστηρίζοντας τη ναυτεργασία στην Ελλάδα, τιμώντας παράλληλα και τη ναυτοσύνη του Έλληνα ναυτικού.





QHSE Consulting

Shipboard Manuals

QHSE Training

SMS Consulting

Computer Based Training (CBT)

Software

World Class Quality • Best Value for Money • 600+ Clients served

www.ibsmarinegroup.com

IBS Marine Consulting Group : Embracing Excellence



ISO 9001
Certified



Certified
Maritime
Training Center



BIMCO
Associate
Member



InterManager
Associate
Member



INTERTANKO
Associate
Member



INTERCARGO
Associate
Member

Keep up to date with latest developments in Quality, Health, Safety, Security, Environmental, Regulatory Compliance & Loss Prevention Best Practices.

www.safety4sea.com

Safety Beyond Compliance



ΤΟΥ
ΧΑΡΙΛΑΟΥ
ΨΑΡΑΥΤΗ
Καθηγητή ΕΜΠ

■ Βραβείο Συνοδικής Προσφοράς στη Ναυτιλία:

Γεώργιος Γράτσος

Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)

Ο Γιώργος Γράτσος είναι πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και πρόεδρος της Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος της ΕΕΕ. Είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου του U.K. Freight Demurrage And Defence Association Ltd London και του διοικητικού συμβουλίου της HELMEPA. Είναι μέλος του ABS, μέλος της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής του ABS, της Ελληνικής Επιτροπής του DNV, της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής του LRS, πρώην αντιπρόεδρος και μέλος της εκτελεστικής επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου της BIMCO και στο διοικητικό συμβούλιο της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης. Ο κ. Γράτσος είναι πλοιοκτήτης τρίτης γενιάς. Είναι πρόεδρος της Standard Bulk Transport Corporation, η οποία διαθέτει Panamax bulk carriers, και της ΕΛΑΣΙΣ (εταιρεία κατασκευαστική και real estate). Είναι ναυπηγός με BSc από το MIT και διδακτορικό από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, με διατριβή στο θέμα «Freight Market Signals in a Changing Environment: An Internal View of Dynamic Forces that Shape the Dry Bulk Business».

Η επιτροπή εξετίμησε ιδιαίτερα όχι μόνο τη μακρόχρονη θητεία του κ. Γράτσου στο πηδάλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, αλλά και την αδιάλειπτη ενασχόλησή του με θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, που είναι στην καρδιά των προβλημάτων που απασχολούν διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ, και την προώθηση των συμφερόντων της Ελλάδος στους τομείς αυτούς. Το ενεργό ενδιαφέρον του κ. Γράτσου για τη χρήση της επιστημονικής μεθόδου ως εργαλείου ανάλυσης των πραγματικών προβλημάτων της ναυτιλίας ήταν επίσης ένας από τους παράγοντες που μέτρησαν στην επιλογή της επιτροπής, ως βασικό για την αξιολόγηση της συνοδικής του προσφοράς στη ναυτιλία.



ΤΗΣ
ΛΙΖΑΣ
ΜΑΡΕΛΟΥ
Δημοσιογράφου

■ Ειδικό Βραβείο:

WISTA HELLAS



Η WISTA Hellas είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός με μέλη γυναίκες που δραστηριοποιούνται σε διοικητικές θέσεις στον τομέα της ναυτιλίας και του εμπορίου. Γυναίκες που είναι πρωτίστως αφοσιωμένες στην αριστεία και τη διαφάνεια στην επαγγελματική τους ζωή. Η οργάνωση ιδρύθηκε το 1993 και είναι μέλος της WISTA International, η οποία ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1974. Η WISTA Hellas στηρίζει και διευκολύνει την ανταλλαγή των επαφών και εμπειριών μεταξύ των μελών της. Επίσης, προωθεί τη συνεχή εκπαίδευση και χρησιμεύει ως κέντρο για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών της.

Σήμερα η WISTA International έχει ξεπεράσει τα 1.300 μέλη στις 30 χώρες όπου ήδη δραστηριοποιείται με αξιοσημείωτη δράση στους τομείς επαγγελματικού, επιμορφωτικού και πολιτιστικού χαρακτήρα. Οι νεότεροι εθνικοί οργανισμοί ιδρύθηκαν στην Γκάνα, την Αίγυπτο και στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Η πρόεδρος της διεθνούς WISTA, κ. Βέρα Χαλκίδη, έχει θέσει ως προτεραιότητα της θητείας της την επέκταση της WISTA σε νέα κράτη. Στελέχη της WISTA βρίσκονται σε στενή συνεργασία με μελλοντικά μέλη στην Κίνα, την Ιαπωνία, την Ινδία, τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και αλλού, ενθαρρύνοντας την επίσημη ίδρυση εθνικών WISTA. Η WISTA Νιγηρίας, μιας από τις πολυπληθέστερες αποστολές, συζητά με άλλα αφρικανικά έθνη μετά την επιτυχή συνεργασία της με την Γκάνα για την ίδρυση της εθνικής WISTA εκεί. Στην Ευρώπη, υπάρχει ενδιαφέρον από Κροατία, Αυστρία και άλλες χώρες. Πρόεδρος της WISTA Hellas είναι η κ. Άννα Μαρία Μονογιούδη.

Για το 2010 η WISTA διοργάνωσε στην Αθήνα, με μεγάλη επιτυχία, το τριήμερο Διεθνές Συνέδριο, «WISTA 2010». Περίπου 400 σύνεδροι, 51 ομιλητές και συντονιστές, 29 χορηγοί και υποστηρικτές, 18 οργανισμοί, εκ των οποίων 5 εκπαιδευτικά ιδρύματα, και η επιβεβαιωμένη υποστήριξη 18 τοπικών και διεθνών μέσων ενημέρωσης προσέλκυσε την προσοχή και το ενδιαφέρον μεγάλου μέρους του ναυτιλιακού κόσμου.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE & QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

The Marshall Islands Maritime and Corporate Administrators

TEL: +30 210 4293 223 | FAX: +30 210 4293 228

PIRAEUS@REGISTER-IRI.COM

THE MARSHALL
ISLANDS REGISTRY



For a complete list of offices please visit:
WWW.REGISTER-IRI.COM

Θα επιβεβαιώσουμε τους κοινούς στόχους και θα διαψεύσουμε τις ανησυχίες

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ της **ΕΛΠΙΔΑΣ ΤΣΟΥΡΗ**

Υφυπουργού Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας

Διαχωρίζει τις παρεμβάσεις και τις κυβερνητικές αποφάσεις στο χώρο της ναυτιλίας από τις επιλογές του τρόπου λειτουργίας των υπουργείων Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και Προστασίας του Πολίτη, ενώ υπογραμμίζει πως η αξιοποίηση της πανεπιστημιακής κοινότητας θα έπρεπε να είναι ευκατά προϋπόθεση και όχι να αντιμετωπίζεται με επιφυλάξεις ή φοβίες. Η υφυπουργός Ελπίδα Τσουρή απαντά με ευθύτητα και αμεσότητα στις ερωτήσεις των «Ν.Χ.», σχολιάζοντας τις σχέσεις υπουργών και υφυπουργών, την «ενισιοποίηση» των Σωμάτων Ασφαλείας, τη μετοίκησης της στο παλαιό κτίριο του ΥΕΝ και αποσαφηνίζει ορισμένα από τα ερωτήματα της ακτοπλοΐας και των άγονων γραμμών.

» Η σημερινή κυβέρνηση, από τη στιγμή που ανέλαβε τα καθήκοντά της, δίνει την εντύπωση ότι δεν έχει ένα ξεκάθαρο στρατηγικό σχέδιο όσον αφορά τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής. Αυτό φάνηκε με τις διαρκείς αλλαγές στον γενικότερο σχεδιασμό και την επανασύσταση του υπουργείου. Ποιοι, τελικά, συμβουλευούν τον πρωθυπουργό και το επιτελείο του ως προς αυτές τις αποφάσεις;

Οι παρεμβάσεις και οι αποφάσεις της κυβέρνησης, στο χώρο της ναυτιλίας, δεν πρέπει να συγχέονται με τις επιλογές για τον τρόπο λειτουργίας των υπουργείων Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και Προστασίας του Πολίτη. Είναι άλλο θέμα το περιεχόμενο της πολιτικής και άλλο ο τρόπος και τα μέσα που αυτή ασκείται. Ο πρωθυπουργός και η κυβέρνηση έχουν τονίσει, επανειλημμένως, τη σημασία και την προτεραιότητα που αποδίδουν στη ναυτιλία μας και αυτήν ακριβώς την προτεραιότητα σηματοδοτεί και η σύσταση του ΥΘΥΝΑΛ.

Εξάλλου, σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες του υπουργείου υπάρχουν προγραμματικές θέσεις-πλαίσιο, οι οποίες δεσμεύουν την πολιτική ηγεσία του υπουργείου και, προς την κατεύθυνση αυτή, λαμβάνονται αποφάσεις οι οποίες τις εξειδικεύουν. Γνωρίζουμε ότι ο χρόνος δεν είναι σύμμαχός μας, είμαστε, όμως, αποφασισμένοι να εργαστούμε σκληρά για να υλοποιήσουμε τις δεσμεύσεις μας.

» Η ναυτιλιακή κοινότητα δεν κατανοεί την εμμονή της παρούσας κυβέρνησης με την πανεπιστημιακή κοινότητα. Στο ίδιο μήκος κύματος κινηθήκατε και εσείς προσωπικά με τη σύσταση της επιτροπής για την ακτοπολιεία, όπου η πλειονότητα των μελών της είναι πανεπιστημιακοί και είναι διακριτή η απουσία υπολογίσιμου αριθμού μελών που εμπλέκονται στην καθημερινότητα της ακτοπολιείας.

Θεωρείτε ότι η συγκεκριμένη κοινότητα είναι ικανή να συμβουλευεί και να σχεδιάζει για κλάδους της οικονομίας που απαιτούν γνώση της καθημερινότητας και πρακτική εμπειρία;

Δεν υπάρχει οποιαδήποτε εμμονή εκ μέρους μας, καλό θα είναι όμως να μην υπάρχουν και προκαταλήψεις. Η αξιοποίηση της πανεπιστημιακής κοι-

νότητας, της γνώσης και της εμπειρίας της, θα έπρεπε να είναι ευκαία προϋπόθεση για έναν γόνιμο και ουσιαστικό διάλογο – και όχι να αντιμετωπίζεται με επιφυλάξεις ή φοβίες. Είμαι, εξάλλου, βέβαιη ότι και η ίδια η ναυτιλιακή κοινότητα δεν θα ήθελε τη διαιώνιση εμβλασμάτων και αποσπασματικών λύσεων, σε ένα ασαφές θεσμικό περιβάλλον, με πλήρη απουσία συγκεκριμένου και δεσμευτικού σχεδιασμού. Όλοι μας επιδιώκουμε σταθερούς και μη αμφισβητήσιμους κανόνες για όλους, σαφή κατεύθυνση, εξορθολογισμό και διαφάνεια στη διαχείριση του δημόσιου χρήματος, με γνώμονα τη βέλτιστη αποτελεσματικότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Άρα, οι ιδέες και οι προτάσεις ανθρώπων που γνωρίζουν το χώρο, χωρίς να είναι άμεσα εμπλεκόμενοι, είναι απαραίτητες. Από το διάλογο αυτόν, εξάλλου, δεν θα εξαιρεθεί κανείς. Αντίθετα, επιδιώκουμε την όσο το δυνατό ευρύτερη και συνεχή επαφή με τους φο-



Όλοι μας επιδιώκουμε σταθερούς και μη αμφισβητήσιμους κανόνες για όλους, σαφή κατεύθυνση, εξορθολογισμό και διαφάνεια στη διαχείριση του δημόσιου χρήματος, με γνώμονα τη βέλτιστη αποτελεσματικότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

ρείς, οι οποίοι θα καλούνται στις συνεδριάσεις της επιτροπής, για να καταθέσουν τις απόψεις τους. Τους χρειαζόμαστε όλους, μαζί και συμμετόχους, και όχι απέναντι και αμέτοχους. Σε κάθε περίπτωση, η πολιτική ηγεσία του υπουργείου οφείλει να έχει ολοκληρωμένη γνώση του χώρου και των προβλημάτων που υπάρχουν, πριν από οποιαδήποτε απόφαση.

» Στον κυβερνοχώρο είναι πλέον συστηματικές οι αναφορές για τις «ιδιότροπες» σχέσεις των υπουργών και υφυπουργών που ασχολούνται με θέματα ναυτιλίας. Είναι ενδεικτικό μάλιστα ότι οι υπουργοί και υφυπουργοί της κυβέρνησης προσεγγίζουν κατ'ιδίαν τους εκπροσώπους των φορέων της ναυτιλίας. Πώς το σχολιάζετε αυτό;

Καμία «ιδιότροπη» σχέση υπάρχει, μεταξύ υπουργού και υφυπουργού, στο σημερινό κυβερνητικό σχήμα και στο ΥΘΥΝΑΛ. Υπάρχουν σαφώς καθορισμένες αρμοδιότητες, διακριτοί ρόλοι και επίγνωση πως είμαστε μέλη ενός συνόλου, μιας ομάδας, με κοινούς στόχους, συμμετοχοί στη μεγάλη προσπάθεια της χώρας, υπό τον πρωθυπουργό. Όποιος δεν κατανοεί αυτήν την πραγματικότητα θα αποτύχει.

Η δεύτερη διαπίστωσή σας, όπως, τουλάχιστον διατυπώνεται, ενέχει κάποιου είδους μομφή; Επibάλλεται στην πολιτική ηγεσία ενός υπουργείου να συζητά με εκπροσώπους φορέων του χώρου ευθύνης της και αυτό συμβαίνει και τώρα, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του υπουργού και της υφυπουργού. Εξάλλου, όπως θα διαπιστώσετε και εσείς, πάγια θέση μου είναι η τακτική ανοικτών θυρών και η συνεχής επαφή με τους φορείς, όπως επιβάλλουν ο θεσμικός μου ρόλος και οι ανάγκες, τις οποίες έχω κληθεί να υπηρετήσω.



» Εντύπωση προκαλεί το γεγονός της μετοίκησης σας στο παλαιό κτίριο του ΥΕΝ, όταν το νέο υπουργείο κτίστηκε με στόχο να συγκεντρώνει όλες τις διάσπαρτες υπηρεσίες του. Είναι τόσο πλήρες το νέο υπουργείο, ώστε να μην περιλαμβάνει την υφυπουργό;

Ποιοι λόγοι σας οδήγησαν σε αυτήν τη μεταγκατάσταση, η οποία μάλιστα θα δημιουργήσει επιπλέον έξοδα με την επαναλειτουργία του σε μια εποχή οικονομικής ύφεσης;

Είναι γνωστό ότι στο νέο κτίριο του υπουργείου, στην Ακτή Βασιλιάδη, συστεγάζονται υπηρεσίες του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Η υφιστάμενη κατάσταση δεν θα μπορούσε να ανατραπεί, προκειμένου να εγκατασταθούν η υφυπουργός και οι υποστηρικτικές υπηρεσίες, χωρίς να δημιουργ-



γηθούν προβλήματα. Για το λόγο αυτόν, ο υπουργός, κ. Διαμαντίδης, αποφάσισε τη μετεγκατάστασή μου στο παλιό κτίριο του ΥΕΝ, επί της οδού Γρ. Λαμπράκη.

Όσο για τα έξοδα, παρά την παραποιημένη εικόνα που δόθηκε από ορισμένους, περιορίστηκαν στο ελάχιστο δυνατό ποσόν και για την αγορά του στοιχειωδώς απαραίτητου για τη λειτουργία του γραφείου εξοπλισμού. Τα έξοδα θα ήταν πολλαπλάσια και τα προβλήματα πολύ περισσότερα εάν έπρεπε να μετακινηθούν υπηρεσίες του υπουργείου.

Ας μην ξεχνάμε, εξάλλου, ότι ο εξοπλισμός του γραφείου ενός μέλους της κυβέρνησης δεν αποτελεί προσωπική του ιδιοκτησία. Ανήκει και θα παραμείνει στην κυριότητα του ελληνικού Δημοσίου.

» **Ιστορικά το Λ.Σ. υπήρξε ο πυρήνας του**

Πολεμικού Ναυτικού, εντούτοις, αυτήν τη στιγμή εντάχθηκε στα Σώματα Ασφαλείας. Πώς στέκεστε στις απόψεις και επισημάνσεις του συνόλου του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας, που είναι κάθετα αντίθετοι με αυτήν την κυβερνητική απόφαση; Δεσμεύεστε ως μέλος της κυβέρνησης ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα μπορέσει να λειτουργήσει απρόσκοπτα 24x7 χωρίς τη συμβολή του Λ.Σ.;

Αποτελούσε προεκλογική δέσμευση της κυβέρνησης η «ενιαιοποίηση» των Σωμάτων Ασφαλείας, προκειμένου να διασφαλιστεί ο καλύτερος συντονισμός, η εύρυθμη λειτουργία και η αποτελεσματική αξιοποίηση του προσωπικού τους.

Σέβομαι τις ενστάσεις και τις επιφυλάξεις, οι οποίες έχουν κατατεθεί και που θέλω να πιστεύω ότι οφεί-

λονται στην αγωνία και την καλή πρόθεση όλων, σχετικά με την εύρυθμη λειτουργία του υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας. Εκείνο που έχει σημασία, κατά την άποψή μου, σε αυτήν τη φάση, είναι, κατ' αρχάς, η απόφαση για τη σύσταση του συγκεκριμένου υπουργείου, αλλά και η αναβάθμισή του στον κύκλο των αναπτυξιακών υπουργείων, κάτι που αποτελεί σαφή πολιτική επιλογή και σηματοδοτεί κυβερνητική προτεραιότητα. Εξάλλου, νηολόγια και άλλες υπηρεσίες σημαίας εξυπηρετούνται από πολιτικό προσωπικό, σε άλλα κράτη, χωρίς προβλήματα.

Θεωρώ ότι, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις, και για ένα μεταβατικό στάδιο, έως ότου ολοκληρωθεί η μετεξέλιξή του, το υπουργείο δεν θα στερηθεί τις πολύτιμες υπηρεσίες και την εμπειρία των στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Σκοπός όλων μας, και προσωπικά του πρωθυπουργού, είναι η στήριξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η αξιοποίηση της ισχύος και του κύρους της, προς όφελος της χώρας. Προς αυτήν την κατεύθυνση, θα γίνει ό,τι είναι δυνατό και γι' αυτό θα κριθούμε.

» **Πότε νομίζετε ότι θα μπορούσαμε να κά-
νουμε έναν απολογισμό των ωφελειών του
ελληνικού τουρισμού από την άρση του
καμποτάζ, έτσι ώστε να έχουμε συγκρίσιμα
μεγέθη;**

Είμαι ιδιαίτερα αισιόδοξη για τις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στη χώρα μας και πιστεύω ότι αυτό θα φανεί σύντομα. Βέβαια, η προσπάθεια δεν σταματά εδώ. Ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των φυσικών πλεονεκτημάτων της χώρας. Ήδη βρισκόμαστε στο στάδιο εκπόνησης σχεδιασμού και θεσμικού πλαισίου προς αυτήν την κατεύθυνση. Τα μέτρα και οι πολιτικές που θα εφαρμοστούν, η προσέλκυση επενδύσεων, σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, θα συμβάλουν αποφασιστικά στην τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας.

» **Ποιες θα είναι οι εξελίξεις στο μεγάλο
θέμα των άγονων γραμμών;**

**Πώς σκοπεύετε να αντιμετωπίσετε τα σχό-
λια των ακτοπλών για τις πολύμηνες κα-
θυστερήσεις των επιδοτήσεων; Τι διοικη-**

Σκοπός όλων μας, και προσωπικά του πρωθυπουργού, είναι η στήριξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η αξιοποίηση της ισχύος και του κύρους της, προς όφελος της χώρας. Προς αυτήν την κατεύθυνση, θα γίνει ό,τι είναι δυνατό και γι' αυτό θα κριθούμε.

Explore Opportunities. Manage Risks



Hedge your positions in Forex and Commodities
via our multi-award online trading platforms



Saxo Bank is a global investment bank specializing in online trading and investment across the international financial markets. Saxo Bank enables private investors and institutional clients to trade and hedge positions in FX, CFDs, ETFs, Stocks, Futures, Options and other derivatives via multi-award winning online trading platforms, as well as offering professional portfolio and fund management.

Create a Demo account at www.saxobank.gr
or use our contact details in order to arrange a personal meeting

4 Vasilissis Sofias Street, 10674, Athens | T: +30 211 181 2181 | greekdesk@saxobank.com



The above was provided by Saxo Bank for informational purposes only and the above stated does not take into account special investment goals, the financial situation or specific requirements of individual users. You should carefully consider your financial situation and consult your financial advisor(s) as to the suitability of your situation prior to making any investment or entering into any transactions. Furthermore, please refer to Saxo Bank's full General Disclaimer www.saxobank.com/disclaimer.

τικά και άλλα οικονομικά μέτρα - κίνητρα πρόκειται να λάβετε για να αντιμετωπιστεί αυτή η δυσπραγία;

Το δίκτυο των γραμμών ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, όπως υφίσταται, δεν είναι προϊόν κεντρικού σχεδιασμού, αλλά απότοκο μιας μακρόχρονης εμβληματικής αντιμετώπισης, που δεν ανταποκρίνεται και δεν εξυπηρετεί, ολοκληρωμένα και συνολικά, την ακτοπολική σύνδεση των νησιών. Εξετάζουμε το θέμα από την αρχή, χωρίς αποκλεισμούς και αγκυλώσεις, έχοντας αδιαπραγμάτευτο στόχο την εξυπηρέτηση των νησιωτών. Ήδη στην επιτροπή, η οποία έχει συσταθεί, κατατίθενται νέες ιδέες και προσεγγίσεις, οι οποίες, βεβαίως, θα συζητηθούν ευρύτατα και θα αξιολογηθούν. Το στοιχείο είναι να υπάρξει εξορθολογισμός του δικτύου, σταθεροί και σαφείς κανόνες για όλους και αποτελεσματική αξιοποίηση της κρατικής χρηματοδότησης. Έχουμε επίγνωση της δύσκολης συγκυρίας, αλλά είμαι βέβαιη ότι με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων θα τα καταφέρουμε.

Υπάρχει, πράγματι, χρονοβόρος γραφειοκρατική διαδικασία στην πληρωμή των επιδοτήσεων, η οποία οφείλεται στις γνωστές αδυναμίες της διοίκησης. Από την πλευρά του ΥΘΥΝΑΛ, γίνεται κάθε δυνατή προσπάθεια επίτευξης και προώθησης των σχετικών αποφάσεων, ενώ αποτελεί έναν από τους στόχους μας η πιο ευέλικτη και εύρυθμη λειτουργία του συστήματος, σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών.

» Τα πλοία που διατίθενται για την εκτέλεση των άγονων γραμμών μειώνονται κάθε χρόνο λόγω των αρνητικών οικονομικών αποτελεσμάτων τους. Παράλληλα, στελέχη των ακτοπολικών εταιρειών υποστηρίζουν πως σύντομα δεν θα υπάρχουν βαπόρια για να εξυπηρετήσουν τις γραμμές του Αιγαίου. Εσάς σας φοβίζει αυτό το σενάριο;

Η έλλειψη πλοίων και η απουσία ανανέωσης του ακτοπολικού στόλου είναι ένα εφιαλτικό σενάριο, αλλά ταυτόχρονα και η πιο ισχυρή απόδειξη αποτυχίας του σημερινού μοντέλου. Η απόσυρση πλοίων είναι συνέπεια ενός συστήματος, το οποίο προέκυψε, δεν σχεδιάστηκε, και γι' αυτό υπάρχουν



ευθύνες. Σύμφωνα με τη δική μας προσέγγιση, το ζήτημα πρέπει να εξεταστεί συνολικά και λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους, οι οποίες δεν είναι μόνον οικονομικές. Σε κάθε περίπτωση, αν διαπιστωθεί ότι η ακτοπολική εξυπηρέτηση των νησιών κινδυνεύει, λόγω έλλειψης πλοίων, να είστε βέβαιοι ότι η κυβέρνηση δεν θα μείνει με σταυρωμένα χέρια.

» Από τη μία, το κράτος επιδοτεί την άγονη γραμμή και από την άλλη επιβαρύνει τα εισιτήρια με τις γνωστές κρατήσεις «υπέρ τρίτων». Δηλαδή, από τη μια υποστηρίζετε τα μικρά νησιά, πληρώνονται οι επιδοτήσεις, και από την άλλη το ίδιο το κράτος επιβαρύνει δυσβάσταχτα το ακτοπολικό εισιτήριο. Πώς κρίνετε αυτό το σκηνικό;

Είναι μία από τις στρεβλώσεις, τις οποίες θα προσπαθήσουμε να διορθώσουμε, σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών. Κυρίαρχος θα είναι ο χαρακτήρας της «ανταποδοτικότητας» των κρατήσεων υπέρ τρίτων, αλλά ταυτόχρονα θα πρέπει να διασφαλιστεί το όφελος του χρήστη των υπηρεσιών.

» Τι σκέφτεστε να πράξετε σχετικά με την ανάπτυξη των τουριστικών λιμενικών υποδομών στη χώρα; Θα προβείτε και σε ιδιωτικοποιήσεις στις μαρίνες;

Το υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού εξεργάζεται προτάσεις για τη βελτίωση και αξιοποίηση των τουριστικών λιμενικών υποδομών και συνεργάζεται με το ΥΘΥΝΑΛ για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, συνολικά.

» Πώς σκοπεύετε να αντιμετωπίσετε το άμεσο ενδεχόμενο της συρρίκνωσης του κλάδου των επαγγελματικών σκαφών τουρισμού, αλλά και την υποστολή της ελληνικής σημαίας; Θα προχωρήσετε σε συγκεκριμένα μέτρα

προκειμένου το ελληνικό τουριστικό σκάφος να γίνει ανταγωνιστικό, κυρίως με αυτά της γείτονος χώρας, που μονοπωλούν τα νησιά του νοτιοανατολικού Αιγαίου;

Στο χώρο των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής απαιτούνται παρεμβάσεις και κανόνες, οι οποίοι θα στηρίζουν την ανάπτυξη του κλάδου σε υγιείς βάσεις. Είναι ένα από τα βασικά ζητήματα, με τα οποία θα ασχοληθεί η επιτροπή, η οποία έχει συσταθεί, προκειμένου, στη συνέχεια, να υπάρξει η σχετική εισήγηση μέτρων και αποφάσεων. Θεωρούμε ότι ο συγκεκριμένος τομέας πρέπει να λειτουργήσει σε σαφές και σύγχρονο θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο και να αποτινάξει τα βαρίδια του. Αυτές είναι οι προϋποθέσεις για να αναπτυχθεί ως βασικός πυλώνας του θαλάσσιου τουρισμού.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, για να είναι βιώσιμη, πρέπει να είναι προϊόν μακροπρόθεσμων πολιτικών και ολοκληρωμένου σχεδιασμού, κάτι που πρώτη φορά επιχειρείται στη χώρα μας. Μέχρι τώρα, υπήρξαν μόνο βραχυπρόθεσμες και αποσπασματικές ρυθμίσεις, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, την έλλειψη ανταγωνιστικότητας με γειτονικές χώρες. Συζητάμε, ήδη, με τους εμπλεκόμενους φορείς και βρισκόμαστε σε συνεργασία με συναρμόδια υπουργεία, προκειμένου να κερδηθεί ο χαμένος χρόνος.

» Αν δώσουμε ραντεβού σε πέντε χρόνια από σήμερα και συζητήσουμε το κατά πόσον ήταν ορθή η απόφαση της κυβέρνησης για τη διάλυση του ΥΕΝ και τις επιπτώσεις που αυτή επέφερε, πιστεύετε ότι θα έχετε την ίδια άποψη με τη σημερινή;

Η κατάργηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας οδήγησε στη σύσταση του υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήρων και Αλιείας. Η «διάλυση», όπως την ονομάζετε, οδήγησε σε άλλη λύση, η οποία θα κριθεί εκ του αποτελέσματος. Μπορώ να σας διαβεβαιώσω προσωπικά ότι θα γίνει ό,τι είναι δυνατό προκειμένου αυτή η λύση να επιτύχει και να καταγράψει θετικά αποτελέσματα στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, των νησιών και της αλιείας. Είμαι σίγουρη ότι αυτή είναι η επιθυμία όλων και όλοι θα συμβάλουν θετικά. Ας φροντίσουμε, λοιπόν, όλοι να διαψεύσουμε τις ανησυχίες και να επιβεβαιώσουμε τους κοινούς στόχους. Εύχομαι καλή και δημιουργική χρονιά σε όλους.

 **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.



M/V Frio Hellenic 500,000cbft



M/V Frio Atlantic 1 270,000cbft



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

Έχουμε κάθε συμφέρον να ενισχύσουμε τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο



Της **Μαριέττας Γιαννάκου**
Ευρωβουλευτή Ν.Δ.,
μέλους του προεδρείου
στην Κοινοβουλευτική Ομάδα
του Ευρωπαϊκού Λαϊκού
Κόμματος (Χριστιανοδημοκράτες),
μέλους της Επιτροπής Εξωτερικών
Υποθέσεων και της αντιπροσωπείας
του Ε.Κ. για τις σχέσεις με τις ΗΠΑ

» Ποια θέση παίρνετε για τις διαρκείς ανατροπές ως προς την ολοκλήρωση του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης; Πώς βλέπουν οι Ευρωπαίοι συνάδελφοί σας, που ανήκουν στον ίδιο πολιτικό χώρο, το θέμα αυτό;

Ο αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης αποτελεί έργο ύψιστης σημασίας, τόσο για τις δύο χώρες όσο και για την περιφερειακή συνεργασία στα Βαλκάνια, γενικότερα. Για τους λόγους αυτούς προωθήθηκε με αποφασιστικότητα από την κυβέρνηση της Ν.Δ. και τον τ. πρωθυπουργό κ. Καραμανλή. Σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ο επίτροπος Ενέργειας κ. Oettinger, απαντώντας σε ερώτηση που του καταθέσαμε, μας ενημέρωσε ότι δεν προκύπτουν, αφού το έργο βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο. Ο αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης θα αποτελούσε τη συντομότερη,

οικονομικότερη και περιβαλλοντικά ασφαλέστερη οδό μεταφοράς ρωσικού πετρελαίου προς την παγκόσμια αγορά, καθώς τα πετρελαιοφόρα τάνκερ θα παρέκαμπταν τον Βόσπορο και τα Δαρδανέλια, όπου επικρατεί συμφόρηση. Αυτά αναγνωρίζονται και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τη στάση του Βουλγαρικού πρωθυπουργού, η σημερινή ελληνική κυβέρνηση κωλυσιεργεί, δεν αναλαμβάνει τις απαραίτητες ενέργειες και πρέπει να εξηγήσει δημόσια τη στάση αυτή. Με τον τρόπο αυτό, όμως, δεν υπηρετούνται τα εθνικά συμφέροντα, ιδιαίτερα σε μια περίοδο ύφεσης για την οικονομία.

» Θεωρείτε ότι η στρατηγική της Ε.Ε. για την καταπολέμηση της πειρατείας στις ακτές και τις θάλασσες της Σομαλίας δεν έχει ως τώρα αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα;

Αντιθέτως, η επιχείρηση «Αταλάντη» και η συγκρότηση ενός μικρού ευρωπαϊκού στόλου για την ανάλυση του φαινομένου της πειρατείας έχει καταγράψει ορισμένες σημαντικές επιτυχίες. Πράγματι, έχουν περιοριστεί κρούσματα πειρατείας και έχει διευκολυνθεί ο ασφαλής διάπλους για όλα τα πλοία, ενώ επιτεύχθηκε ο επισιτισμός του σομαλικού λαού υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Αυτό έχει όπως καταλαβαίνετε ιδιαίτερη σημασία και για την ελληνική ναυτιλία. Βεβαίως, δεν θα μπορούσε κάποιος να αναμένει την οριστική εξάλειψη του

φαινομένου, καθώς αυτό προϋποθέτει ακόμη ισχυρότερες δυνάμεις, μέσα και ανθρώπινο δυναμικό. Είναι, ωστόσο, ένα σημαντικό βήμα για την ευρωπαϊκή πολιτική ασφάλειας και άμυνας.

» Πώς θα μπορούσατε να επηρεάσετε τις σχέσεις Ε.Ε. - Τουρκίας ως προς το θέμα της απαγόρευσης κατάπλου και προσέγγισης σε τουρκικά λιμάνια και θάλασσες των πλοίων με κυπριακή σημαία;

Θα σας επισημάνω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για τη διαφορετική στάση που πρέπει να τηρήσει η Τουρκία έναντι της Κύπρου. Πρόσφατα ψηφίσαμε στο Ε.Κ. την έκθεση «Ένωση για τη Μεσόγειο», η οποία ανοίγει νέα σελίδα στις ευρωμεσογειακές σχέσεις, στοχεύοντας στην οικοδόμηση ενός χώρου ειρήνης, ασφάλειας και ευημερίας για περισσότερους από 800 εκατομμύρια κατοίκους. Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση της δημοκρατίας, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την ενίσχυση της θέσης των γυναικών στην περιοχή της Μεσογείου, αλλά και την περαιτέρω συνεργασία σε θέματα πολιτισμού και παιδείας. Παράλληλα, ζητήσαμε την άμεση υλοποίηση περιφερειακών προγραμμάτων με αναπτυξιακό και άμεσο πρακτικό όφελος για τις τοπικές οικονομίες της περιοχής, ενώ δίνουμε ιδιαίτερη βαρύτητα στην οργανωμένη διαχείριση των μεταναστευτικών ροών στην περιοχή της Μεσογείου. Σε μία Ένωση για τη Μεσόγειο, λοιπόν, δεν χωρούν τακτικές απο-



Targeting Quality



TARGET MARINE S.A.

24, Kanigos Street • GR - 185 34 Piraeus - Greece

Tel. 210 4147400, Telex: 211718 TCMT GR., Fax: 210 4222541 - 210 4222542

[http: www.targetmarine.gr](http://www.targetmarine.gr) • e-mail: contact@targetmarine.gr

κλεισμών και απομόνωσης, όπως αυτές που ακολουθεί η Τουρκία. Η αποφυγή τριβών και οι σχέσεις καλής γειτονίας αποτελούν ουσιαστικές προϋποθέσεις για την ενταξιακή προοπτική της Τουρκίας.

» Ποια είναι η θέση σας, αλλά και των συναδέλφων σας, για τον ενιαίο θαλάσσιο χώρο;

Πρόκειται για μία εξόχως ενδιαφέρουσα έννοια, για την οποία προετοιμάζεις τις προτάσεις της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θα κληθεί να τοποθετηθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Για την Ελλάδα ειδικότερα, αποκτά αυξημένο ενδιαφέρον λόγω της μεγάλης αιγιαλίτιδας ζώνης και των πολλών νησιών που ανήκουν στην επικράτειά μας. Το ζήτημα αυτό πρέπει να συνάδει και με το σεβασμό της εθνικής κυριαρχίας, καθώς και της συνθήκης των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο οποίο περιλαμβάνονται και οι Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες. Δημιουργούνται, λοιπόν, ευκαιρίες, αλλά θα πρέπει να είμαστε και προσεκτικοί. Θα τοποθετηθούμε συνολικά όταν λάβουμε γνώση και των ειδικότερων προτάσεων της Επιτροπής.

» Η Frontex δημιουργήθηκε με σκοπό την πάταξη πολλών αδικημάτων του διεθνούς ποινικού δικαίου, όπως η λαθραία μετακίνηση μεταναστών. Σε περιοχές όπως στην Ελλάδα, όπου υπάρχουν «γκρίζες ζώνες», αλλά και αμφισβήτηση βασικών διατάξεων του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας από την Τουρκία, πώς μπορεί ο οργανισμός αυτός να γίνει ένας επίκουρος της προστασίας της διεθνούς δικαιοσύνης;

Η Frontex επιτελεί ένα χρήσιμο όσο και απαραίτητο έργο για τον έλεγχο του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης. Η επικράτεια της Ελλάδας αποτελεί το σύνορο με την ασιατική ήπειρο και αναπόφευκτα λειτουργεί ως βασική πύλη εισόδου μεταναστών από χώρες όπως το Αφγανιστάν και το Πακιστάν, αλλά και αφρικανικές χώρες προς την Ευρώπη. Ο έλεγχος, λοιπόν, δεν θα μπορούσε να είναι ευθύνη μόνον της Ελλάδας, αλλά η συνδρομή της Ευρώπης είναι απαραίτητη. Νομίζω ότι η επέκταση των επιχειρήσεων της Frontex στον Έβρο θα βοηθήσει σημαντικά. Η Frontex επιτελεί το έργο της σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Όποτε η τουρκική πλευρά προσπάθησε να παρεμποδίσει τις επιχειρήσεις αυτές, έλαβε κατάλληλες απαντήσεις. Η τουρκική πλευρά, άλλωστε, επιβαρύνεται με την πλημμελή προσπάθεια ελέγχου του μεταναστευτι-

κού φαινομένου στην επικράτεια της καθώς και την έλλειψη συνεργασίας για την επαναπροώθηση μεταναστών.

» Σε ποιο σημείο βρίσκονται οι σχέσεις των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων με τον ΙΜΟ; Πώς πιστεύετε ότι θα πρέπει να κινηθούν οι Βρυξέλλες σε θέματα διεθνούς θαλάσσιας και ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας;

Το ζήτημα αυτό είναι ζωτικής σημασίας για τα ελληνικά συμφέροντα λόγω της ισχυρής μας θέσης στον διεθνή κλάδο της ναυτιλίας. Όπως γνωρίζετε, ο ΙΜΟ ρυθμίζει ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής διεθνώς. Η Ε.Ε. ως περιφερειακός οργανισμός έχει ενδιαφέρον να ρυθμίσει ανάλογα ζητήματα στο πλαίσιο των πολιτικών για τον ανταγωνισμό και τις μεταφορές, αλλά και του περιβάλλοντος -



Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση της δημοκρατίας, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την ενίσχυση της θέσης των γυναικών στην περιοχή της Μεσογείου, αλλά και την περαιτέρω συνεργασία σε θέματα πολιτισμού και παιδείας.



έπειτα και από την περίπτωση του «Prestige». Απαιτείται, όμως, καλή συνεργασία με τον ΙΜΟ, καθώς αυτός διαθέτει εμπειρία και τεχνογνωσία. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η ναυτιλία είναι ένας κατεξοχήν διεθνοποιημένος κλάδος. Δεν πρέπει, συνεπώς, να επιβαρύνουμε με περιττές ρυθμίσεις την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού πλοίου, ούτε θα πρέπει να επιτρέψουμε οι συγχωνεύσεις των ναυτιλιακών εταιρειών να οδηγήσουν σε υπερμεγέθη σχήματα, τα οποία θα υπονομεύσουν τον ανταγωνισμό. Έχουμε κάθε συμφέρον να ενισχύσουμε τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο, ο οποίος διακρίνεται από δυναμικότητα και τον επαγγελματισμό των πληρωμάτων.

» Πιστεύετε ότι αποτελεί όφελος για την Ελλάδα η άμεση ένταξη περισσότερων βαλκανικών χωρών στην Ε.Ε.;

Πάγια θέση μας είναι ότι το μέλλον όλων των υποψήφιων χωρών και ιδιαίτερα των Βαλκανίων βρί-

σκεται στην Ε.Ε. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν ακόμη χρόνια προβλήματα, που πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστούν. Το να κρύβουμε τα προβλήματα κάτω από το χαλί και να μεταθέτουμε την επίλυσή τους στο μέλλον είναι μια στρατηγική που διαχρονικά έχει αποτύχει. Οι υποψήφιες χώρες οφείλουν να συνεργαστούν και να δείξουν πνεύμα καλής θέλησης, αποδεικνύοντας ότι είναι έτοιμες για την υπέρβαση που απαιτεί η συμμετοχή τους στην

ευρωπαϊκή οικογένεια. Εάν το πράξουν, είναι βέβαιο ότι θα μας βρουν δίπλα τους.

Οι φετινές εκθέσεις προόδου των υποψήφιων χωρών και ιδιαίτερα αυτές με ειδικό ελληνικό ενδιαφέρον, όπως της Τουρκίας και της ΠΓΔΜ, κρίνονται κατ' αρχήν ισορροπημένες, προβάλλοντας τόσο την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στις μεταρρυθμίσεις, όσο και τα προβλήματα που συνεχίζουν να θέτουν εμπόδια στην ευρωπαϊκή τους πορεία. Πρέπει να επισημάνω ότι απαιτείται ομοφωνία όλων των κυβερνήσεων για να αρχίσουν οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις. Αυτό αφορά ιδιαίτερα την περίπτωση της ΠΓΔΜ. Στην περίπτωση της Τουρκίας η Επιτροπή επισήμανε την επείγουσα ανάγκη εφαρμογής από πλευράς Τουρκίας του πρόσθετου πρωτοκόλλου, δηλαδή το άνοιγμα των λιμανιών και των αεροδρομίων της στην Κύπρο και την παράλληλη εξομάλυνση των σχέσεών της με την Κυπριακή Δημοκρατία.



TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

MANAGERS - OPERATORS

QUALITY - SAFETY - ACCURACY
FOCUSING ON THE FUTURE



TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA
SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL

Transmar is a long-established family-oriented shipping company and agency based in Piraeus, Greece.

Registered in Panama as a law 89 company, Transmar Shipping Co S.A. was founded by George A. Kavoukas in 1972. Until the mid to late 1980s, the company managed vessels of up to 26,000 dwt and had various other activities.

However, Transmar was to change direction in the late 1980s and early 1990s. Mrs Margarita Kavouka, who took over the company after the sudden death of her husband, decided to end its earlier activities and make a new beginning in the dry bulk handymax sector. The philosophy was and still is that this sector is the safest and least exposed in terms of trading tonnage in the dry bulk market, compared to the capesize and panamax sectors.

In 2005, the company was managing five handymax bulk carriers. Today Transmar manages three such vessels, and there are plans for expansion in the near future.

Apart from the pure shipmanagement side of the business, Transmar operates an established agency founded in Piraeus in 1963 under the name Transmar "G. Kavoukas-Margarita Kavouka" Shipping Agency.

This independent agent offers shipowners, traders, charterers and operators a comprehensive range of ship agency services dealing with all type of vessels, including bulk carriers, tankers, refers, containers and passenger ships:

- **Loading/discharging**
- **Transit**
- **Repairs**
- **Protecting agents**
- **Coordination for ship's supply services**
(provisions, stores, fresh water, bunkers and lubricants)
- **Coordination for underwater cleaning and inspections**
- **Crew changes**
- **Coordination, clearance and delivery of spare parts to the vessel**
- **Lay-up**

Ακόμα και εάν **οι Ευρωπαίοι** δεν είναι οι ηγέτες του κόσμου **είναι σίγουρα οι νομοθέτες** ή, τουλάχιστον, οι νομικοί σύμβουλοι **του κόσμου**

Της **ΜΑΡΙΛΕΝΑΣ ΚΟΠΠΑ** Ευρωβουλευτή ΠΑΣΟΚ, αντιπροέδρου της αντιπροσωπείας στη μεικτή Κοινοβουλευτική Επιτροπή Ε.Ε.-Τουρκίας και μέλους στην Επιτροπή Εξωτερικών Υποθέσεων του Ε.Κ.

» Ποια θέση παίρνετε για τις διαρκείς ανατροπές ως προς την ολοκλήρωση του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης; Πώς βλέπουν οι Ευρωπαίοι συνάδελφοί σας, που ανήκουν στον ίδιο πολιτικό χώρο, το θέμα αυτό;

Είναι γεγονός αδιαμφισβήτητο ότι το έργο Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης είναι ένα επωφελές έργο υποδομής για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και συμβάλλει σημαντικά στην ενεργειακή ασφάλεια της Ε.Ε.

Βέβαια, πρέπει να διασφαλιστεί η προστασία του περιβάλλοντος. Οι υποχρεωτικές μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων αναφέρονται αναλυτικά στις συνέπειες που θα έχει το έργο στο κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον, τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής του όσο και κατά την περίοδο της εκμετάλλευσής. Τα αποτελέσματα που δημοσιεύτηκαν πριν από λίγες μέρες δεν είναι αρνητικά.

Η Σόφια, ως ένα σημείο δικαιολογημένα, ανησυχούσε, όμως μετά την ολοκλήρωση της περιβαλλοντικής μελέτης φαίνεται ότι αλλάζει τη μέχρι τώρα αρνητική στάση της. Στο κέντρο των συζητήσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι το πώς θα εξασφαλιστεί η ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης. Επομένως, κάθε έργο που συμβάλλει σε αυτή είναι επιθυμητό.

» Θεωρείτε ότι η στρατηγική της Ε.Ε. για την καταπολέμηση της πειρατείας στις

ακτές και τις θάλασσες της Σομαλίας δεν έχει ως τώρα αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα;

Σε ζητήματα ασφαλείας δεν είναι εύκολο να αποτιμήσει κάποιος το αποτέλεσμα, διότι μπορούμε να υπολογίσουμε μόνο το κόστος των νηοπομπών και όχι το όφελος από την υφιστάμενη παρέμβαση.

Σε κάθε περίπτωση, το πραγματικό πρόβλημα είναι ότι η Σομαλία είναι ένα κράτος που τελεί υπό κατάρρευση και, όσο δεν παρεμβαίνουμε στην καρδιά του προβλήματος, το ζήτημα θα υφίσταται.

» Πώς θα μπορούσατε να επηρεάσετε τις σχέσεις Ε.Ε. - Τουρκίας ως προς το θέμα της απαγόρευσης κατάπλου και προσέγγισης σε τουρκικά λιμάνια και θάλασσες των πλοίων με κυπριακή σημαία;

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ξεκάθαρη θέση σε αυτό το ζήτημα. Η Τουρκία οφείλει να τηρήσει την υποχρέωσή της σχετικά με την πλήρη εφαρμογή του πρόσθετου πρωτοκόλλου.

» Ποια είναι η θέση σας, αλλά και των συνανδελφών σας, για τον ενιαίο θαλάσσιο χώρο;

Είναι προφανές πως η ναυτιλία έχει σημαντικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Η σε μεγάλο βαθμό άναρχη και αλόγιστη ανάπτυξη των μεταφορών μάς θέτει ενώπιον συγκεκριμένων κινδύνων: συμφορήσεις, ατυχήματα και ηχητικές οχλήσεις, που

επηρεάζουν σοβαρά την ανθρώπινη υγεία.

Εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι ο δεύτερος πυλώνας της ελληνικής οικονομίας μετά τη ναυτιλία είναι ο τουρισμός, είναι προφανές ότι η χώρα μας έχει μόνο να κερδίσει από ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, τόσο για οικονομικούς όσο και περιβαλλοντικούς λόγους.

Στρατηγικά η Ελλάδα θέλει να καταστεί διεθνής μεταφορικός κόμβος, αλλά αυτό θα είναι επωφελές για την κοινωνία και την οικονομία μας μόνον εφό-



σον οι θαλάσσιες μεταφορές διέπονται από κανόνες που διασφαλίζουν την περιβαλλοντική μας αειφορία. Αυτή η θέση αποτελεί, νομίζω, κοινό τόπο για τους περισσότερους συναδέλφους μου.

» Η Frontex δημιουργήθηκε με σκοπό την πάταξη πολλών αδικημάτων του διεθνούς ποινικού δικαίου, όπως η λαθραία μετακίνηση μεταναστών. Σε περιοχές όπως στην Ελλάδα, όπου υπάρχουν «γκρίζες ζώνες» αλλά και αμφισβήτηση βασικών διατάξεων του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας από την Τουρκία, πώς μπορεί ο οργανισμός αυτός να γίνει ένας επίκουρος της προστασίας της διεθνούς δικαιοσύνης;

Συμφωνώ με την εκτίμησή σας ότι η παρουσία της Frontex μπορεί να επηρεάσει ευνοϊκά τη διαπραγματευτική μας θέση έναντι της Τουρκίας. Είναι σαφές ότι η Ε.Ε. είναι μια «λειτουργική δομή». Αυτό σημαίνει ότι οι κοινές πολιτικές είναι αποτέλεσμα της διαπίστωσης ότι με αφετηρία μία κοινή αγορά προκύπτουν ολόένα και περισσότερα πεδία συνεργασίας, τα οποία εγγυώνται την εύρυθμη και αρμονική λειτουργία της Κοινότητας. Με άλλα λόγια, εάν δεν είχαμε μία κοινή αγορά, δεν θα είχαμε την ανάγκη μιας κοινής διαχείρισης μεταναστευτικών ροών. Με την παρουσία της Frontex στην Ελλάδα, μια σειρά από «πρακτικά ζητήματα», που μέχρι τώρα μπορούσαν να αγνοήσουν οι εταίροι μας, θα πρέπει πλέον να υιοθετηθούν ως κοινοτικές προκλήσεις. Πιο συγκεκριμένα, μια προβληματική συνοριακή γραμμή μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας αποτελεί σήμερα πρόκληση για το σύνολο των κρατών-μελών.

» Σε ποιο σημείο βρίσκονται οι σχέσεις των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων με τον ΙΜΟ; Πώς πιστεύετε ότι θα πρέπει να κινηθούν οι Βρυξέλλες σε θέματα διεθνούς θαλάσσιας και ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας;

Είναι δεδομένο ότι οι σχέσεις μεταξύ ΟΗΕ -τμήμα του οποίου αποτελεί και ο ΙΜΟ- και Ε.Ε. ήταν και θα είναι αρμονικές. Για την ακρίβεια, η Ε.Ε. επηρεάζει περισσότερο απ' οποιαδήποτε άλλη υπερδύναμη την εξέλιξη του οργανισμού και την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς.

Ενώ είναι προφανές ότι το γεωπολιτικό βάρος του διεθνούς εμπορίου έχει μετατοπιστεί στον Ειρηνικό και ενώ μια παρόμοια τάση διαφαίνεται και στις αγορές κεφαλαίου, η ευρωπαϊκή ναυτιλία εξακολουθεί να πρωτοπορεί στην αγορά των μεταφορών. Είναι επίσης σαφές ότι η ελληνική ναυτιλία είναι ηγετική δύναμη στο χώρο και το γεγονός ότι ο γενικός γραμματέας του ΙΜΟ είναι Έλληνας, δεν είναι τυχαίο. Όμως, η Ε.Ε. δεν έχει κεντρικό ρόλο στη διαμόρφωση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς μόνο για στρατηγικούς και οικονομικούς λόγους. Σε ένα θρυλικό πια άρθρο του, το 2002, ο καθηγητής Jan Mannens διαπίστωνε ότι η Ε.Ε. τείνει να αναδειχθεί σε κανονιστική υπερδύναμη, που σημαίνει ότι οι αρχές δικαίου και οι κανονισμοί που υιοθετούνται εντός της Ε.Ε. πολύ γρήγορα διεθνοποιούνται. Αυτή η τάση οφείλεται και στην εμπειρία που έχουμε σωρεύσει ως κοινότητα στην πολυμερή συνεργασία. Δεν θα ήταν υπερβολή να πει κανείς ότι ακόμα και εάν οι Ευρωπαίοι δεν είναι οι ηγέτες του κόσμου, είναι σίγουρα οι νομοθέτες ή, τουλάχιστον, οι νομικοί σύμβουλοι του κόσμου.

» Γνωρίζετε για τις εξελίξεις ως προς την εκδίκαση της υπόθεσης των Ελλήνων ναυτικών στη Βενεζουέλα, που κατηγορούνται άδικα για διακίνηση ναρκωτικών; Ποιες κινήσεις μπορεί να επιδιώξει το Ε.Κ. για να συνδράμει στις προσπάθειες του ελληνικού ΥΠΕΞ σε τέτοιες υποθέσεις;

Το Ε.Κ. μπορεί να επέμβει σε τέτοιες υποθέσεις στο βαθμό που διαπιστώνεται και τεκμηριώνεται παραβίαση ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Επίσης, μπορεί να στρέψει το φως της δημοσιότητας στη συγκεκριμένη υπόθεση, ασκώντας πολιτική πίεση.

Αλλά, στην παρούσα φάση, η πιο δόκιμη στρατηγική είναι η εξάντληση των μέσων που έχουμε σε διπλωματικό επίπεδο. Συχνά, η πολιτική πίεση μπορεί να έχει αντίθετο από το επιθυμητό αποτέλεσμα. Με άλλα λόγια, ο μεγαλύτερος κίνδυνος που διατρέχουν οι Έλληνες ναυτικοί είναι η εμπλοκή τους σε μια δίκη, όπου πέρα από τα πραγματικά γεγονότα το διακύβευμα είναι η επίδειξη πολιτικής πυγμής. Η υπόθεση δεν προσφέρεται για ρητορικές κορόνες και επίδειξη πατριωτικών φρονημάτων, αλλά για προσεκτικές και διακριτικές κινήσεις με γνώμονα το συμφέρον των ναυτικών μας.

» Πιστεύετε ότι αποτελεί όφελος για την Ελλάδα η άμεση ένταξη περισσότερων βαλκανικών χωρών στην Ε.Ε.;

Είναι προφανές πως ως χώρα θα έχουμε σημαντικά οφέλη από τη διεύρυνση της Ε.Ε. στην περιφέρεια των Βαλκανίων. Τα ελληνικά προϊόντα και οι υπηρεσίες είναι περισσότερο ανταγωνιστικά σε αυτές τις αγορές απ' ό,τι στις «ώριμες» αγορές της Ε.Ε. Επίσης, ένταξη βαλκανικών κρατών στην Ε.Ε. σημαίνει σχεδόν αυτόματα απόδοση υπεραξίας για τους Έλληνες επενδυτές και γεωπολιτική αναβάθμιση της χώρας μας.

Φυσικά, εγκυμονούν προκλήσεις. Το χαμηλό εργατικό κόστος και ο ανταγωνισμός μεταξύ κρατών για την προσέλκυση ξένων άμεσων επενδύσεων -που μεταφράζεται κυρίως σε χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές- έχουν επιφέρει μεταφορά παραγωγικών δραστηριοτήτων και απώλεια θέσεων εργασίας για την Ελλάδα. Στην παρούσα συγκυρία αυτός ο κίνδυνος αυξάνεται καθώς η οικονομική κρίση και η δημοσιονομική εκτροπή δεν μας επιτρέπουν τη διαμόρφωση ενός πιο ανταγωνιστικού φορολογικού περιβάλλοντος στο εγγύς μέλλον. Όμως, η διεθνοποίηση της παγκόσμιας παραγωγής είναι μια σταθερή πρόκληση που δεν μπορούμε να αποφύγουμε. Τελικά, στο βαθμό που το μεγαλύτερο οικονομικό αγαθό είναι ένα σταθερό πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον, είναι προφανές ότι η Ελλάδα πρέπει να επιζητά τη διεύρυνση.



Στρατηγικά η Ελλάδα θέλει να καταστεί διεθνής μεταφορικός κόμβος, αλλά αυτό θα είναι επωφελές για την κοινωνία και την οικονομία μας μόνον εφόσον οι θαλάσσιες μεταφορές διέπονται από κανόνες που διασφαλίζουν την περιβαλλοντική μας αειφορία. Αυτή η θέση αποτελεί, νομίζω, κοινό τόπο για τους περισσότερους συναδέλφους μου.





ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Πολυτελές οκταόροφο κτίριο, στο κέντρο του Πειραιά, συνολικής επιφάνειας 3.000 τ.μ., λόγω μετακόμισης σε νέα γραφεία. Είναι πλήρως επιπλωμένο, διαθέτει σε κατάσταση λειτουργίας δομημένη καλωδίωση, τηλεφωνικό κέντρο και ηλεκτρονικό σύστημα επιτήρησης και ελέγχου.

Διαθέτει επίσης γραφεία Διοίκησης πολυτελώς επιπλωμένα, αίθουσα παρουσιάσεων, χώρο καφε-εστιατορίου πλήρως εξοπλισμένο, υπόγειο πάρκινγκ, αποθήκη και ειδικά διαμορφωμένο χώρο αρχείου.



Πληροφορίες

Rouvelas
Real Estate & Investment

Τηλ.: 210 4138 174, 210 4132 743, Fax: 210 4132 745

Κιν.: 6932 440 581

E-mail: info@rouvelasrealestate.com, www.rouvelasrealestate.com



Περιφερειακή πολιτική - Νέες κατευθύνσεις και προοπτικές. **Ο ρόλος του τουρισμού και της ναυτιλίας**

Της **ΡΟΔΗΣ ΚΡΑΤΣΑ** Ευρωβουλευτή Ν.Δ., αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μέλους της Επιτροπής Οικονομικής και Νομισματικής Πολιτικής του Ε.Κ.

Το 2010 αποτέλεσε αναμφίβολα ένα έτος αναφοράς τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Και αυτό διότι οι οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες της χρηματοπιστωτικής κρίσης ανέδειξαν την ανάγκη επαναπροσδιορισμού πολιτικών και χάραξης νέων προτεραιοτήτων, προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για βιώσιμη, υγιή ανάπτυξη και ευημερία.



Στο πλαίσιο αυτό, αναδεικνύεται σημαντικότερος παρά ποτέ ο ρόλος της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής για την ανάπτυξη, την άμβλυση των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων εντός των χωρών, καθώς και την ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ των χωρών-μελών της Ένωσης.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το σύνολο των χωρών της Ευρωζώνης για το έτος 2010 παρουσιάζει μεγαλύτερο ποσοστό ελλείμματος, ενώ δώδεκα από τα κράτη-μέλη εμφανίζουν και υψηλότερο χρέος. Παράλληλα, η ανεργία αναμένεται να διαμορφωθεί σε ποσοστό άνω του 10%, τη στιγμή που 81 εκατομμύρια Ευρωπαίοι διαβίου σε συνθήκες φτώχειας.

Ωστόσο, τα προβλήματα αυτά δεν διαχέονται κατά τον ίδιο τρόπο σε επίπεδο ευρωπαϊκών περιφερειών. Κάποιες χώρες και περιφέρειες πλήττονται ιδιαίτερα, όπως η χώρα μας, που παρά την πρόοδο που έχει συντελεστεί, περιφέρειες όπως η

Αν. Μακεδονία, η Θράκη, η Ήπειρος, η Θεσσαλία, η Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια νησιά συγκαταλέγονταν στις 60 λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες της Ευρώπης.

Στην ιδιαίτερη αυτή οικονομική και κοινωνική συγκυρία, η προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής πολλών κρατών-μελών και οι περικοπές εις βάρος των δημοσίων επενδύσεων, αλλά και των κοινωνικών δαπανών, καθιστούν επιτακτική ανάγκη την αξιοποίηση της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής με σωστές και έξυπνες πολιτικές. Άλλωστε, μην ξεχνάμε πως η πολιτική αυτή μέσω των διαρθρωτικών ταμείων αποτελεί και τη βασική πηγή επενδύσεων στα κράτη-μέλη, όπως και το κύριο εργαλείο για ισόρροπη ανάπτυξη και σύγκλιση.

Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία για τα οφέλη των επενδύσεων από την πολιτική συνοχή κατά την περίοδο 2000-2006 τόσο σε επίπεδο περιβαλλοντικής και κοινωνικής ανάπτυξης όσο και σε επίπεδο άμεσων επενδύσεων και απα-

σχόλησης στην Ε.Ε. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, 1,4 εκατομμύρια νέες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο στήριξης των μικρών επιχειρήσεων, ενώ 2 εκατομμύρια άτομα συμμετείχαν σε προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης. Αλλά και σε επίπεδο υποδομών, χιλιάδες χιλιόμετρα οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου εκσυγχρονίστηκαν, ενώ αναβαθμίστηκαν σημαντικά η ποιότητα του πόσιμου νερού και οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων στα πρότυπα της Ε.Ε. Και σε επίπεδο Ελλάδας, τα οφέλη ήταν απτά. Η πολιτική συνοχής συνέβαλε στην αύξηση του ΑΕΠ στην Ελλάδα κατά 2,8%. Παράλληλα, 23.000 εταιρείες υποστηρίχθηκαν για τεχνολογική αναβάθμιση, χρηματοδοτήθηκε η δημιουργία 7.000 νέων επιχειρήσεων, ενώ 257.000 άτομα ωφελήθηκαν από προγράμματα κατάρτισης. Όπως και δεν πρέπει να αγνοούμε πως στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 20,4 δισ. ευρώ μπορούν να επενδυθούν στη χώρα μας.

Στο πλαίσιο ενδυνάμωσης της περιφερειακής πολιτικής της Ε.Ε.

εντάσσεται και η υπερψήφιση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της έκθεσης που είχε την τιμή να εκπονήσω για τη συμβολή της περιφερειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης με ιδιαίτερη αναφορά στο Στόχο 2, ο οποίος και προβλέπει ενίσχυση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης. Σημειωτέον ότι στο Στόχο 2 υπάγονται και οι περιφέρειες της Στερεάς Ελλάδας και του Νοτίου Αιγαίου. Η έκθεση επισήμανε την ανάγκη μεγαλύτερης ευελιξίας στη χορήγηση πιστώσεων των διαρθρωτικών ταμείων, βελτίωσης της απορροφητικότητας των κονδυλίων και διευκόλυνσης στη λήψη αποφάσεων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός πως αυτή η έκθεση υποστηρίζει την αύξηση των προκαταβολών κατά 4% στο Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και κατά 2% στο Ταμείο Συνοχής για τα κράτη-μέλη που παρουσιάζουν μείωση του ΑΕΠ άνω του 10% ή έχουν λάβει ενισχύσεις από το ΔΝΤ. Οι κανονισμοί αυτοί αποκτούν ιδιαίτερη σημασία αν αναλογιστούμε το οικονομικό περιβάλλον της Ευρώπης, το οποίο χαρακτηρίζεται εν μέρει από αδυναμία απορρόφησης πόρων λόγω των εθνικών προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής, αλλά και συνολικά από την έλλειψη ρευστότητας του τραπεζικού τομέα, που επηρεάζει καθολικά το δανεισμό επενδυτών και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Ωστόσο, ουσιαστική απάντηση στο πρόβλημα ρευστότητας αποτελεί και η ευελιξία για την ετήσια διάθεση κονδυλίων των διαρθρωτικών ταμείων, που έγκειται στην επαναχρησιμοποίηση κεφαλαίων σε περιφερειακά προγράμματα για τα οποία παρήλθε η περίοδος χρήσης τους. Παράλληλα, η έκθεση επισημαίνει την ανάγκη επιπρόσθετων επενδύσεων σε έρευνα, καινοτομία και εκπαίδευση ως μέσο τόνωσης της επιχειρηματικότητας και απασχόλησης. Επιπροσθέτως, προτείνεται η αύξηση άνω του 25% των χρηματοδοτήσεων του JASPERS (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions) με σκοπό την αρτιότερη προετοιμασία και τη γρηγορότερη εφαρμογή των μεγάλων σχεδίων όπως και την επιτάχυνση των σχετικών πληρωμών. Κυριότερα όμως, η έκθεση αναφέρει την ανάγκη πλήρους αξιοποίησης των δυνατοτήτων που προσφέρονται μέσω των χρηματοδοτικών εργαλείων, η οποία και θα προσδώσει τα αναγκαία οφέλη σε επίπεδο ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της δημιουργίας θέσεων απασχόλησης.

Δεν υπάρχει αμφιβολία πως οι προαναφερόμενες προτάσεις

συνιστούν σημαντικά βήματα για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των περιφερειακών προγραμμάτων και πόρων, καθώς τίθεται στο επίκεντρο η ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των περιφερειών. Παράλληλα, διευρύνονται οι δυνατότητες μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και εξασφάλισης πολλαπλασιαστικών οφελών με την προϋπόθεση, φυσικά, της στοχευμένης και χρηστής διαχείρισης των κοινοτικών και εθνικών πόρων.

Για το λόγο αυτόν θα πρέπει να αξιοποιηθούν στο έπακρο τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από τη δυνατότητα συγχρηματοδότησης δράσεων από τα διαρθρωτικά ταμεία, αλλά και την από κοινού χρηματοδότησή τους σε κείμενα προγράμματα τομέων όπως οι υποδομές και το περιβάλλον σε περιφερειακό, εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο.



Περιμένουμε από την ελληνική κυβέρνηση να επιδείξει την απαιτούμενη διορατικότητα και διπλωματική κινητικότητα για να εξασφαλίσει τους πόρους και τις προϋποθέσεις ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών στο πλαίσιο των νέων δημοσιονομικών προοπτικών.



Σήμερα, οι συνθήκες είναι ευνοϊκές, διότι οι τελευταίες τροποποιήσεις των κανονισμών για τα διαρθρωτικά ταμεία παρέχουν σε αυτά μεγαλύτερη ευελιξία σε επίπεδο διαχείρισης, παρακολούθησης και ελέγχου των έργων.

Ωστόσο, τα συσσωρευμένα προβλήματα και οι στόχοι της Ευρώπης για το 2020

καθιστούν αναγκαίο το σχεδιασμό και για την επόμενη προγραμματική περίοδο μετά το 2013, προκειμένου να συνεχιστεί η πολιτική συνοχής για όλες τις περιφέρειες και η μεγιστοποίηση του αντικτύπου της. Είναι ξεκάθαρο πως όση βαρύτητα δίδεται στην ενίσχυση των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών, άλλη τόση προσοχή θα πρέπει να δοθεί και στη μετάβαση ανεπτυγμένων περιοχών σε ένα άλλο καθεστώς μικρότερης κοινοτικής υποστήριξης. Σημαντικό ρόλο σε αυτό θα πρέπει να κατέχει και η αξιολόγηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των περιοχών, αλλά και η διαμόρφωση δεικτών, ποσοτικών και ποιοτικών, πέρα από το ΑΕΠ, γεγονός που θα επιτρέψει, εκτός των άλλων, την καλύ-

πτερη ακτινογραφία κάθε περιοχής και το σχεδιασμό των κατάλληλων και απαραίτητων πολιτικών.

Περιμένουμε από την ελληνική κυβέρνηση να επιδείξει την απαιτούμενη διορατικότητα και διπλωματική κινητικότητα για να εξασφαλίσει τους πόρους και τις προϋποθέσεις ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών στο πλαίσιο των νέων δημοσιονομικών προοπτικών. Στο πλαίσιο αυτό, δεν θα πρέπει να αγνοήσουμε τη σημασία αξιοποίησης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων για την Ευρώπη, όπως η ναυτιλία και ο τουρισμός, και της συμβολής τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Οι τομείς αυτοί μπορούν να εξασφαλίσουν πολλαπλασιαστικά οφέλη σε θάλασσες και παράκτιες περιοχές που συχνά αντιμετωπίζουν την απομόνωση. Για το λόγο αυτόν η Ε.Ε. ενθαρρύνει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις θαλάσσιες λεωφόρους.

Όλα αυτά, όμως, πρέπει να συνοδεύονται και από

την απαιτούμενη αποφασιστικότητα των εθνικών κυβερνήσεων. Αποφασιστικότητα που δεν διακρίνεται στην περίπτωση της χώρας μας, τόσο μέσω της απαράδεκτης καθυστέρησης που επιδικνύεται στην αναβάθμιση των υποδομών μας σε περιφερειακά αεροδρόμια, λιμάνια, αυτοκινητόδρομους, όσο και από την απουσία στρατηγικής σε επίπεδο τουρισμού και ναυτιλίας. Η κυβέρνηση οφείλει να κατανοήσει πως η αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη και τη σύγκλιση των περιφερειών μεταξύ τους αλλά την προσαρμοστικότητά τους στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον.

Περιθώρια πολλά δεν υπάρχουν. Για το λόγο αυτό, η Νέα Δημοκρατία καταδικάζει την ολιγωρία στην απορρόφηση των κοινοτικών πόρων και την καθυστέρηση στην ψήφιση αναπτυξιακού νόμου. Παράλληλα, κάνει συγκεκριμένες προτάσεις για την έξοδο της χώρας από την κρίση, βασισμένη στην ανάπτυξη, την απασχόληση και τη συνοχή σε όλο το φάσμα της ελληνικής επικράτειας.

Με στόχο την ενίσχυση και πρόοδο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας

Ο απολογισμός της χρονιάς στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο



Για ακόμη μία χρονιά η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επιβεβαίωσε με το έργο της ότι η ναυτιλία και όλο το πλέγμα των οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται στενά με τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών παραμένουν στο κέντρο του ενδιαφέροντός της, καθώς είναι μια από τις σημαντικότερες συνιστώσες της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Του **Γιώργου Κουμουτσάκου**, Ευρωβουλευτή Ν.Δ., μέλους Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και Επιτροπής Εξωτερικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετικά άλλωστε, με τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες να ελέγχουν σχεδόν το 41% του παγκόσμιου στόλου, με πάνω από 400 εκατομμύρια επιβάτες να περνούν από τα ευρωπαϊκά λιμάνια κάθε χρόνο και με τον κλάδο της ναυτικής βιομηχανίας να απασχολεί περίπου 3 εκατομμύρια εργαζομένους.

Ταυτόχρονα, όμως, η Επιτροπή Μεταφορών αναγνώρισε ότι τα επόμενα 10 χρόνια ο τομέας θα βρεθεί αντιμέτωπος με κρίσιμες προκλήσεις. Ο αντίκτυπος της διεθνούς οικονομικής κρίσης, που βιώνει με πρωτόγνωρη ένταση η Ευρώπη, η δυσκολία στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, οι ανησυχίες όσον αφορά στο περιβάλλον και στην κλιματική αλλαγή, ο αθέμιτος ανταγωνισμός εκ μέρους τρίτων χωρών, καθώς και η μάστιγα της πειρατείας, είναι οι κυριότερες από αυτές.

Με στόχο την αποτελεσματικότερη και έγκαιρη χάραξη πορείας σ' αυτό το ιδιαίτερα ρευστό διεθνές οικονομικό περιβάλλον, το Ευρωπαϊκό Κοινο-

βούλιο υιοθέτησε εκθέσεις με στρατηγική σημασία για το μέλλον των θαλασσίων μεταφορών στην Ε.Ε. Εκθέσεις σημαντικές, που είχα τη δυνατότητα να παρακολουθήσω στενά και να συμβάλω στη διαμόρφωσή τους ως εισηγητής για το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα.

Η πρώτη είναι η «Έκθεση για τους στρατηγικούς στόχους της Ε.Ε. στις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018». Κατά τη διάρκεια της διαμόρφωσής της, η προσοχή εστιάστηκε σε 3+1 μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή ναυτιλία:

- α) Τη συνεχιζόμενη μείωση του αριθμού των νέων που εισέρχονται στο ναυτικό επάγγελμα και την ανάγκη βελτίωσης της ναυτικής εκπαίδευσης,
- β) τη διατήρηση σταθερών και προβλέψιμων παγκόσμιων όρων ανταγωνισμού για τη ναυτιλία, καθώς και την παράταση των κρατικών ενισχύσεων μετά το 2011,
- γ) τη συμβολή των θαλασσίων μεταφορών -αν και παραμένουν οι φιλικότερες προς το περιβάλλον-

στην ευρύτερη προσπάθεια μείωσης των επιβαλόντων εκπομπών αερίων, καθώς και

- δ) την αποτελεσματική αντιμετώπιση της μάστιγας της πειρατείας, με σημείο εκκίνησης την επιτυχή ναυτική επιχείρηση της Ε.Ε. στο Κέρας της Αφρικής («Atalanta»).

Η ενίσχυση της ηγετικής θέσης της Ευρώπης στη θάλασσα επιδιώκεται και με δεύτερο, στρατηγικού χαρακτήρα, κείμενο που υιοθετήσαμε. Η «Έκθεση για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική» είναι σημαντική και για την Ελλάδα καθώς υπογραμμίζει, μεταξύ άλλων:

- α) Τη σημασία του σεβασμού στη Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και την ανάγκη επίλυσης των όποιων διαφωνιών υπάρχουν σε ζητήματα οριοθέτησης των θαλασσίων ζωνών,
- β) την υιοθέτηση στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών και των θαλάσσιων τομέων έως το 2013,
- γ) την αντιμετώπιση της παράνομης αλιείας και της πειρατείας, όπως και τη βελτίωση της δια-



λειτουργικότητας των διαφόρων συστημάτων επιτήρησης.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική είναι μια «νέα πολιτική». Παρουσιάστηκε για πρώτη φορά το 2007. Έκτοτε προχωράει με σταθερά αλλά όχι πάντα ισχυρά βήματα. Γι' αυτό και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε την αύξηση της χρηματοδότησής της με 50 εκατ. ευρώ και η Επιτροπή, από πλευράς της, κατέθεσε πρόσφατα σχετική πρόταση κανονισμού για χρηματοδότηση την τριετία 2011-2013. Αν και αναμένεται να υπάρξουν σοβαρές επιφυλάξεις και δυσκολίες, κυρίως λόγω της εξαιρετικά δυσχερούς οικονομικής στην Ευρώπη, ως εισηγητής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο ζήτημα αυτό θα επιδιώξω την καλύτερη δυνατή χρηματοδότηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.

Πέραν όμως αυτών των κειμένων στρατηγικής, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού ενέκρινε οδηγία για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και κανονισμό για την προστασία των

δικαιωμάτων των επιβατών. Συγκεκριμένα, υιοθέτησε πρόταση οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία, κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών-μελών της Κοινότητας, η οποία έχει σκοπό την απαλλαγή όλων των ενδοευρωπαϊκών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών από τις περιττές διοικητικές διατυπώσεις και αναμένεται να βοηθήσει στην πραγμάτωση της ιδέας ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια. Από το 2012, «όταν η ταλαιπωρία δεν θα αποφεύγεται θα αποζημιώνεται». Αυτό προβλέπει σχετικός με τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές κανονισμός, σύμφωνα με τον οποίο οι επιβάτες θα μπορούν πλέον να απολαμβάνουν περισσότερα δικαιώματα σε περιπτώσεις ακύρωσης ή καθυστέρησης δρομολογίων. Ταυτόχρονα, θα υπάρχει υποχρέωση για ίση μεταχείριση των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Ο χρόνος που έκλεισε μας αφήνει και μια «κληρονομιά». Πρόκειται για την αναθεώρηση του κανονισμού λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού

για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA-European Maritime Safety Agency). Η σχετική εργασία έχει ήδη ξεκινήσει. Θα συνεχίσει όμως να απασχολεί, μεταξύ άλλων, την Επιτροπή μας κατά τους πρώτους μήνες του 2011.

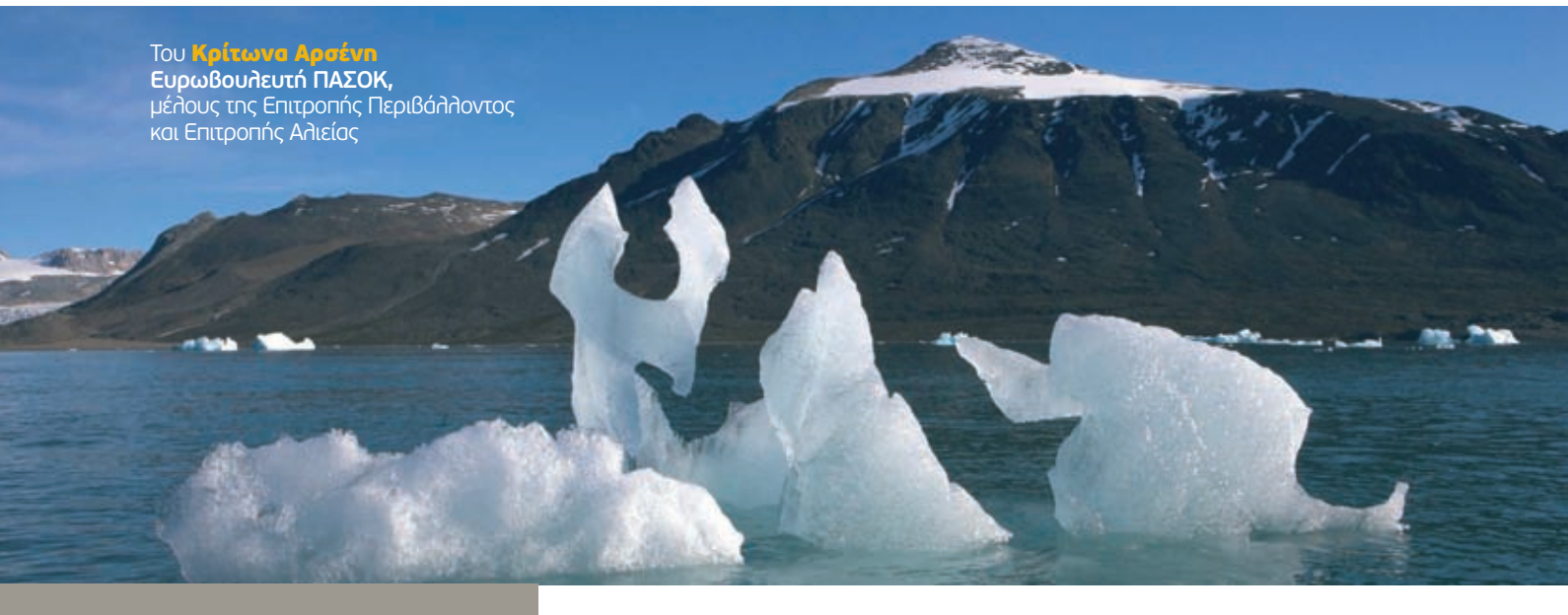
Όλα δείχνουν ότι τα θέματα θαλάσσιων μεταφορών, της ναυτιλίας και γενικότερα της ναυτικής βιομηχανίας θα είναι και πάλι στο κέντρο του ενδιαφέροντός μας. Όπως το 2010 και η νέα χρονιά θα είναι σε μεγάλο βαθμό αφιερωμένη στην προάσπιση και προαγωγή των συμφερόντων των ανθρώπων της θάλασσας, οι οποίοι είναι πραγματικά η καρδιά και η δύναμη της ευρωπαϊκής και ελληνικής ναυτιλίας.

«Πεδίο εργασίας λαμπρόν», λοιπόν, για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και για όλους τους ευρωβουλευτές, που ενδιαφερόμαστε για την πρόοδο της ευρωπαϊκής και ελληνικής ναυτιλίας σε ταραγμένους και δύσκολους καιρούς.

Ο χρόνος που έκλεισε μας αφήνει και μια «κληρονομιά». Πρόκειται για την **αναθεώρηση του κανονισμού λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA-European Maritime Safety Agency).** Η σχετική εργασία έχει ήδη ξεκινήσει. Θα συνεχίσει όμως να απασχολεί, μεταξύ άλλων, την Επιτροπή μας κατά τους πρώτους μήνες του 2011.

Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής: από το αν στο πώς

Του **Κρίστοφ Αρσέν**
Ευρωβουλευτή ΠΑΣΟΚ,
μέλους της Επιτροπής Περιβάλλοντος
και Επιτροπής Αλιείας



Εν όψει των διαπραγματεύσεων στο Κανκούν, τόσο η Επιτροπή Περιβάλλοντος όσο και η ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εκφράστηκαν ρητά υπέρ του στόχου της μείωσης κατά 30% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ε.Ε. Η διάθεση αυτή αντικατοπτρίζει εν πολλοίς και τη γενική διάθεση της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης για άμεση δράση.

Σε ό,τι αφορά τις εκπομπές από τη ναυτιλία, το καθεστώς του Πρωτοκόλλου του Κιότο παραμένει σε ισχύ: οι προσπάθειες για περιορισμό ή και μείωση των εκπομπών θα πρέπει να συνεχιστούν στο πλαίσιο του IMO. Οι σχετικές διαπραγματεύσεις στον IMO σχετικά με την ενεργειακή απόδοση και τη μέθοδο της οικονομικής συνεισφοράς της ναυτιλίας βρίσκονται σε εξέλιξη, αλλά φαίνεται να είναι μακριά από την επίτευξη συναίνεσης.

Εντός της Ε.Ε., όμως, η δυναμική είναι αρκετά διαφορετική. Σε περίπτωση που, έως το τέλος του 2011, δεν έχει υπάρξει συμφωνία στο πλαίσιο του IMO ή της UNFCCC, η οδηγία 2009/29 προβλέπει



Το κλίμα εμπιστοσύνης που είχε καταρρεύσει στις διαπραγματεύσεις της Κοπεγχάγης επανήλθε στο Κανκούν, οδηγώντας σε συμφωνίες για τη χρηματοδότηση των αναπτυσσόμενων χωρών, το πλαίσιο υποστήριξης της προσαρμογής τους στην κλιματική αλλαγή, τη μεταφορά τεχνολογίας και την ανάσχεση της παγκόσμιας αποδάσωσης. Η κληρονομιά του Κανκούν είναι πως όλοι μας πλέον πιστεύουμε ότι μια δεσμευτική κλιματική συμφωνία είναι εφικτή.

εισαγωγή ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις εκπομπές από τη ναυτιλία έως το 2013. Άρα, το ζήτημα στην ατζέντα δεν είναι πια το αν θα υπάρξει συνεισφορά της ναυτιλίας στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, αλλά το ποια θα είναι η συνεισφορά. Η εντολή για μονομερή δράση καθιστά τους ευρω-

παϊκούς θεσμούς τους πλέον κρίσιμότερους παίκτες. Η Κομισιόν, προετοιμάζοντας τη νομοθετική της πρόταση για τις εκπομπές της ναυτιλίας, έχει προγραμματίσει τρεις σχετικές συναντήσεις στις Βρυξέλλες (Ιανουάριος, Απρίλιος και Μάιος 2011), οπότε και το ζήτημα θα συζητηθεί διεξοδικά.

Η ένταξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας ρύπων (ETS) έχει δημιουργήσει σημαντική δυναμική για την ένταξη του τομέα της ναυτιλίας στον ίδιο μηχανισμό και φαίνεται να μην απομακρύνεται από τα προτεινόμενα εργαλεία της αγοράς που συζητούνται εντός IMO. Πρακτικά, η εμπειρία της ένταξης των αεροπορικών μεταφορών έχει προσφέρει την επίλυση του τρόπου χρέωσης: όλα τα πλοία θα πρέπει να «χρεωθούν» στα ευρωπαϊκά λιμάνια και ανεξαρτήτως σημαίας, όπως όλες οι αεροπορικές εταιρείες στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Ακόμα, εκτιμάται πως η ένταξη της ναυτιλίας θα δώσει ώθηση στις σχετικές διαπραγματεύσεις σε επίπεδο IMO, αντικατοπτρίζοντας αντίστοιχες εξελίξεις που παρατηρήθηκαν στον ICAO για τις αεροπορικές μεταφορές. Συνεπώς, η λήψη μέτρων σε επίπεδο λιμανιών και όχι σημαίας αποτελεί εγγύηση ότι δεν θα πληγεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Από την άλλη μεριά, και παρά την έντονη στήριξη

της Μεγάλης Βρετανίας και της Γερμανίας για ένταξη της ναυτιλίας στο ETS, η επιλογή αυτή δεν είναι μονόδρομος. Στο τραπέζι βρίσκεται επίσης και το ενδεχόμενο επιβολής φόρου (levy), πιθανόν με τη μορφή τέλους στις εκπομπές αερίων. Η επιλογή αυτή έχει το πλεονέκτημα της απλότητας και της διαφάνειας, ειδικά όταν συγκριθεί με τις χρηματοπιστωτικού τύπου ατασθαλίες που έχουν καταγραφεί στο ETS και τη διαρκή αμφισβήτηση της αποτελεσματικότητας του τελευταίου. Βέβαια, ένας «ευρω-φόρος» δύσκολα μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας στο Συμβούλιο.

Η Ελλάδα θα πρέπει να αναλάβει την πρωτοβουλία στο θέμα των εκπομπών από τη ναυτιλία. Είναι υποχρέωση τόσο του ναυτιλιακού κλάδου όσο και της κυβέρνησης να εστιάσουν στο ποια δέσμη μέτρων για τον περιορισμό των ναυτιλιακών εκπομπών μεγιστοποιεί τη συνεισφορά στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και, ταυτόχρονα, ελαχιστοποιεί οποιεσδήποτε ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις

στην απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα.

Από την άλλη, ακόμη και να μη λαμβάνονταν περιφερειακά μέτρα από την Ε.Ε., η ελληνική ναυτιλία θα έπρεπε από μόνη της να αυτορρυθμιστεί. Η Κίνα κυριαρχεί σταδιακά σε όλες τις παγκοσμιοποιημένες αγορές, όχι μόνο βασισμένη στο χαμηλό κόστος, αλλά βελτιώνοντας και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμη και μετά την αποτυχία της Κοπεγχάγης, όταν όλος ο κόσμος πίστεψε ότι μπορεί να μην υπάρξει κλιματική συμφωνία, η Κίνα προχώρησε σε τομεακά μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών της και συνέχισε να αποσύρει μονάδες παραγωγής που χρησιμοποιούσαν ρυπογόνους τεχνολογίες, που ακόμη και σήμερα συνεχίζουμε να χρησιμοποιούμε στην Ε.Ε. Το κρίσιμο ερώτημα είναι: αν δυσκολευόμαστε σήμερα να ανταγωνιστούμε την Κίνα, ποιος θα ανταγωνιστεί μια πράσινη Κίνα. Το ερώτημα αυτό θα πρέπει να απασχολήσει και τους επιχειρηματίες της ναυτιλίας.



ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

*Η Alloceans
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά*

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

Απολογισμός δραστηριοτήτων Επιτροπής Αλιείας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το 2010



Του **Ιωάννη Α. Τσουκαλά**, Ευρωβουλευτή Ν.Δ., μέλους της Επιτροπής PECH (Αλιείας)

Κατά τις κοινοβουλευτικές δραστηριότητες του 2010, η Επιτροπή Αλιείας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συζήτησε, επεξεργάστηκε και έλαβε αποφάσεις για πολλά σημαντικά θέματα του τομέα. Βασική προτεραιότητα των δράσεων της Επιτροπής είναι η ισορροπημένη ανάπτυξη του κλάδου, που θα λαμβάνει υπόψη τόσο την περιβαλλοντική διάσταση (διατήρηση της βιωσιμότητας των αλιευμάτων) όσο και την κοινωνικοοικονομική (υποστήριξη των αλιέων και των κοινοτήτων που εξαρτώνται από τη θάλασσα).

Με την έναρξη ισχύος της συνθήκης της Λισαβόνας (Δεκέμβριος 2009), η Επιτροπή Αλιείας, που μέχρι τότε διαδραμάτιζε κυρίως συμβουλευτικό ρόλο, απέκτησε αυξημένες αρμοδιότητες, οι οποίες φέρνουν μαζί τους μεγάλες υποχρεώσεις και ευθύνες για όλους εμάς.

Τα σημαντικότερα θέματα που απασχόλησαν την Επιτροπή Αλιείας θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα παρακάτω:

Έκθεση για την αναθεώρηση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής

Το Φεβρουάριο του 2010, η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τάχθηκε με μεγάλη πλειοψηφία υπέρ της Πρόσκλησης Βίβλου για τη μεταρρύθμιση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής, η οποία θέτει ένα νέο πλαίσιο για τη χάραξη της αλιευτικής πολιτικής, λαμβάνοντας υπόψη την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική διάσταση των σύγχρονων αλιευτικών δραστηριοτήτων, που δεν είναι δυνατόν να δια-

χωριστούν ούτε και εύκολο να ιεραρχηθούν ως προς τη σημασία τους.

Η αναθεώρηση της ΚΑΠ αποτελεί σημαντική ευκαιρία για την Ευρωπαϊκή Ένωση να επαναπροσδιορίσει τον κλάδο της αλιείας ως ένα πρότυπο βιώσιμης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για την Ευρώπη. Ιδεοληψίες του παρελθόντος πρέπει επιτέλους να αντιμετωπιστούν: η αλιεία και η προστασία του περιβάλλοντος δεν είναι αναγκαστικά αντικρουόμενες δραστηριότητες. Έχουν πολλούς κοινούς εχθρούς, όπως την υπεραλίευση, την κλιματική αλλαγή, τη μόλυνση των θαλασσών, τον ευτροφισμό, την αστικοποίηση και την ανεξέλεγκτη επέκταση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Η αξιοποίηση του αλιευτικού πλούτου των ευρωπαϊκών θαλασσών είναι ζωτικής σημασίας τόσο για την οικονομική της απόδοση σε δύσκολους καιρούς, όσο και για την υποστήριξη των ανθρώπων που κατοικούν σε αυτές. Και ιδιαίτερα για τη διατήρηση του κοινωνικού και πολιτιστικού πλούτου που κρύβουν οι μικρές αλιευτικές κοινότητες, που εδώ και

χιλιετίριδες έχουν συνδέσει την ευημερία τους με τη θάλασσα, όπως συμβαίνει και στη χώρα μας.

Έκθεση σχετικά με μια νέα ώθηση στη στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής υδατοκαλλιέργειας

Η ενίσχυση ενός μάλλον παρεξηγημένου τομέα, εκείνου της υδατοκαλλιέργειας, απασχόλησε έντονα τα μέλη της Επιτροπής Αλιείας του Ευρ. Κοινοβουλίου κατά το 2010.

Μια βιώσιμη υδατοκαλλιέργεια, με σεβασμό στο περιβάλλον και στις παράκτιες τουριστικές δραστηριότητες, μπορεί να καλύψει μεγάλο μέρος της ευρωπαϊκής ζήτησης, με τεράστια οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη. Οι υδατοκαλλιέργειες είναι σε θέση να προσφέρουν ποιοτικά, υγιεινά και προσιτά προϊόντα στους Ευρωπαίους πολίτες, καλύπτοντας την αυξανόμενη ζήτηση για αλιεύματα και συνεισφέροντας ταυτόχρονα στην προστασία πολλών υπερ-αλιευμένων ειδών ψαριών.



Η θέσπιση αυστηρών και διαφανών κριτηρίων ποιότητας, ιχνηλασιμότητας και πιστοποίησης, σε συνδυασμό με τη στοχευμένη ενίσχυση της τεχνολογικής και επιστημονικής έρευνας, αποτελούν βασικούς παράγοντες για την ανάπτυξη μιας σύγχρονης, οικονομικά βιώσιμης και φιλικής προς το περιβάλλον ευρωπαϊκής υδατοκαλλιέργειας. Η ενίσχυση του εν λόγω κλάδου είναι πολύ σημαντική ιδίως αν αναλογιστούμε ότι τα 2/3 των προϊόντων υδατοκαλλιέργειας που καταναλώνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο προέρχονται από τρίτες χώρες, με αλιεύματα αμφίβολης ποιότητας, που πολύ συχνά παράγονται παραβιάζοντας τους περιβαλλοντικούς κανόνες ή τους κανόνες ευημερίας και υγιεινής που απορρέουν από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Με περισσότερες από 16.500 επιχειρήσεις και συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 3,5 δισ. ευρώ, που δημιουργούν περίπου 64.000 θέσεις εργασίας, ο τομέας της υδατοκαλλιέργειας αποτελεί κλάδο εξαιρετικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της Ε.Ε.

Οι υδατοκαλλιέργειες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντική συνιστώσα ανάπτυξης και για τη χώρα μας και κυρίως για την ελληνική περιφέρεια, καθώς η Ελλάδα διαθέτει ιδανικές κλιματολογικές και γεωγραφικές συνθήκες. Οι ελληνικές εταιρείες θα πρέπει να εκμεταλλευτούν την αύξηση της ζήτησης, να γίνουν πιο εξωστρεφείς και ανταγωνιστικές και να στοχεύσουν στην παραγωγή προϊόντων υψηλής ποιότητας και διατροφικής αξίας, με σεβασμό στο περιβάλλον και στην αειφορία. Αυτό όμως μπορεί να επιτευχθεί μόνον αν επενδύσουν στη σύγχρονη τεχνολογία, την έρευνα, την καινοτομία και στο επιστημονικά καταρτισμένο προσωπικό.

Καθεστώς εισαγωγής στην Ε.Ε. προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας (ΠΑΥ) με προοπτική τη μεταρρύθμιση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής (ΚΑΠ)

Η Ε.Ε. αποτελεί την πρώτη αγορά παγκοσμίως στα

προϊόντα αλιείας και υδατοκαλλιέργειας, ξεπερνώντας ακόμα και αυτές της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ. Η εξάρτησή μας, μάλιστα, αυξάνεται συνεχώς καθώς το ποσοστό κάλυψης της κατανάλωσης από την ευρωπαϊκή παραγωγή είναι σήμερα κατώτερο του 40%. Η Επιτροπή Αλιείας του Ε.Κ., κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, υπογράμμισε τη σημασία επιβολής ιδίων περιβαλλοντικών, υγειονομικών, κοινωνικών και ποιοτικών κανόνων στα προϊόντα που προέρχονται από τρίτες χώρες, προκειμένου να διασφαλιστεί η υγεία των Ευρωπαίων πολιτών, να προστατευθεί το περιβάλλον και να σταματήσει ο αθέμιτος ανταγωνισμός εις βάρος των Ευρωπαίων αλιέων και υδατοκαλλιεργητών. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε επίσης στην ανάγκη εκσυγχρονισμού των μηχανισμών κοινής οργάνωσης των ευρωπαϊκών αγορών ΠΑΥ καθώς και στην ανάγκη καλύτερης ενημέρωσης των καταναλωτών, ιδίως σε ό,τι αφορά το ευρωπαϊκό οικολογικό σήμα για τα εν λόγω προϊόντα. Κύριος στόχος για την Ε.Ε. είναι η επίτευξη αυτάρκειας στα συγκεκριμένα προϊόντα, καθώς

πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι, αυτήν τη στιγμή, το 69% των αλιευμάτων που καταναλώνονται από τους Ευρωπαίους καταναλωτές προέρχεται από τρίτες χώρες, ενώ για ορισμένα είδη το ποσοστό αυτό αγγίζει το 90%. Οι προβλέψεις δείχνουν ότι η ζήτηση ενδέχεται να αυξηθεί κατά 1,5 εκατ. τόνους έως το 2030, ποσότητα που θα πρέπει να καλυφθεί από επιπλέον εισαγωγές.

Κόκκινος τόνος

Το Φεβρουάριο του 2010, το θέμα της πλήρους απαγόρευσης εμπορίας του κόκκινου (ή γαλαζόπερου) τόνου απασχόλησε ιδιαίτερα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο βρέθηκε χωρισμένο σε δύο διαφορετικά στρατόπεδα: από τη μια μεριά οι υποστηρικτές της πλήρους απαγόρευσης της διεθνούς

οαφρικανικές χώρες. Μονομερής βιωσιμότητα των πληθυσμών τόνου δεν νοείται. Πρέπει να διασφαλίσουμε ότι όλοι παίζουν το παιχνίδι κάτω από τους ίδιους κανόνες. Η βιωσιμότητα του τόνου – αλλά και της αλιείας του – περνάει μέσα από τη δρακόντεια τήρηση των αλιευτικών ποσοστώσεων, τη συρρίκνωση της αλιευτικής περιόδου, τη συγκέντρωση αξιόπιστων επιστημονικών στοιχείων για τους πληθυσμούς, αλλά και για την υδατοκαλλιέργεια και την αναπαραγωγή του τόνου σε συνθήκες αιχμαλωσίας.

Διεθνείς συμφωνίες

Οι αυξημένες πλέον αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε θέματα αλιείας, όπως αυτές εκπορεύονται από την εφαρμογή της συνθήκης της Λισαβόνας, συμβάλλουν στην ενεργότερη και

μάτων (Total Allowance Catch – TACs) και ποσοστώσεων. Πρόκειται για μια επιτροπή ιδιαίτερα σημαντική καθώς αφορά ένα μεγάλο ποσοστό των Ευρωπαίων πολιτών, δεδομένου ότι πολλά κράτη-μέλη, μεταξύ των οποίων Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία, Πορτογαλία, παρουσιάζουν σημαντική αλιευτική δραστηριότητα, ενώ η πλειονότητα των Ευρωπαίων πολιτών κατοικεί κοντά στις ευρωπαϊκές θάλασσες. Η πολιτική της αλιείας έχει αναλάβει τον δύσκολο ρόλο να ισορροπήσει πολλά αντικρουόμενα συμφέροντα: τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των ευρωπαϊκών και όχι μόνο θαλασσών, των αλιέων και των συνδεδεμένων με αυτούς επαγγελματιών, των σχετικών βιομηχανιών και των παράκτιων κοινοτήτων.

Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά

Οι υδατοκαλλιέργειες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντική συνιστώσα ανάπτυξης και για τη χώρα μας και κυρίως για την ελληνική περιφέρεια, καθώς η Ελλάδα διαθέτει ιδανικές κλιματολογικές και γεωγραφικές συνθήκες.



εμπορίας του συγκεκριμένου αλιεύματος, που θεωρούν ότι αυτός είναι ο μόνος ουσιαστικός τρόπος διάσωσης της βιωσιμότητάς του, και από την άλλη μεριά, οι ευρωβουλευτές που υποστηρίζουν ότι μια καθολική απαγόρευση θα ήταν μη ρεαλιστική, αφού δεν θα μπορούσε να υποστηριχθεί από τρίτες χώρες, αλλά και ότι δεν είναι δυνατό να ληφθούν τόσο σημαντικές αποφάσεις, οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τη διαβίωση πολλών Ευρωπαίων πολιτών, χωρίς την ύπαρξη πρόσφατων και αδιάσειστων επιστημονικών στοιχείων.

Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν ψαρεύει μόνη της, ούτε στη Μεσόγειο ούτε στον Ατλαντικό ωκεανό. Η αλιεία κόκκινου τόνου είναι μια δραστηριότητα παγκόσμιας κλίμακας. Οι Ευρωπαίοι αλιείς έχουν να αντιμετωπίσουν ισχυρό, και πολύ συχνά αθέμιτο, ανταγωνισμό από τις βορει-

ουσιαστικότερη συμμετοχή της Ευρωβουλής κατά τις διαπραγματεύσεις και τη σύναψη διεθνών συμφωνιών με τρίτες χώρες, όπως με τις Νήσους Σολομώντος, τη Δημοκρατία της Χίλης, τη Δημοκρατία της Γουινέας κ.ά. Η Ε.Ε. έχει πλέον τη δυνατότητα να επηρεάζει τις συμφωνίες με χώρες οι οποίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο και να ζητεί την τήρηση τόσο των ιδίων περιβαλλοντικών όσο και των κοινωνικοοικονομικών κανόνων που ισχύουν για τα ευρωπαϊκά κράτη, προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να καταπολεμήσει την άσκοπη εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου, τον αθέμιτο ανταγωνισμό και το κοινωνικό ντάμπινγκ.

Η Επιτροπή Αλιείας είχε την ευκαιρία φέτος να δει τις εξουσίες της να επεκτείνονται και να αποκτά ρόλο συν-νομοθέτη μαζί με το Συμβούλιο, με εξαίρεση τα θέματα των Επιτρεπόμενων Ορίων Αλιευ-

την πρόσφατη χρηματοπιστωτική κρίση, ο τομέας της αλιείας βρίσκεται σε συρρίκνωση και έρχεται αντιμέτωπος με μεγάλες προκλήσεις. Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η παρούσα ευρωπαϊκή πολιτική έχει πολλές αδυναμίες και κενά, τα οποία και οι τρεις ευρωπαϊκοί θεσμοί είναι πλέον έτοιμοι να καλύψουν. Το 2011 θα φέρει νέες πρωτοβουλίες για την υλοποίηση μιας βιώσιμης και αποτελεσματικής ευρωπαϊκής αλιευτικής πολιτικής. Ευελπιστούμε ότι η ελληνική κυβέρνηση θα ακροαστεί επιτέλους τις ευρωπαϊκές εξελίξεις και θα μεταφέρει την υπάρχουσα εμπειρία και στον τόπο μας, εκπονώντας μια συνεκτική πολιτική για την υποστήριξη της ελληνικής αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας, υποστηρίζοντας τους ανθρώπους που αποτελούν την ψυχή των νησιωτικών και ακριτικών περιοχών της πατρίδας μας.



f r a n m a n
LIMITED

The First Greek Trading House

1 9 9 1 - 2 0 1 1

20
χρόνια

*επιτυχημένης παρουσίας και προσφοράς
στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία με αξιοπιστία,
συνέπεια, ποιότητα και διαφάνεια.*

Ευχαριστούμε για την εμπιστοσύνη σας.

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece • Tel.: +30 210 9532350, e-mail: info@franman.gr • www.franman.gr • ISO 9001:2008 certified by DNV

Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες θα επιτελέσουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου

» ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του **Μιχάλη Μποδούρογλου**, Chairman και CEO της Paragon Shipping

Τον συναντήσαμε στα γραφεία της εταιρείας που ηγείται, την ημέρα της διαπίστευσής του ως επίτιμου προξένου της Σλοβακικής Δημοκρατίας στον Πειραιά, και συζητήσαμε για τις μελλοντικές προοπτικές και εξελίξεις που θα επικρατήσουν στην παγκόσμια ναυτιλία, τη στρατηγική και τους στόχους της Paragon Shipping, την εξέλιξη των ναυλώσεων και των διαπραγματεύσεων και σχολιάσαμε τους λόγους που τα πλοία του δεν νηολογούνται στο ελληνικό νηολόγιο.

» Δεδομένης της εισαγωγής της εταιρείας σας στο NYSE, μπορείτε να μας περιγράψετε τις συνθήκες που επικρατούν σήμερα; Πώς αντιμετωπίζετε τις δυσμενείς πιστωτικές συνθήκες που επικρατούν στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο;

Ως γνωστόν, οι χρηματιστηριακές αγορές σήμερα είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητες, ενώ το επενδυτικό κοινό ενδιαφέρεται για σταθερές μελλοντικές αποδόσεις. Έκδηλη είναι επίσης η νευρική κατάσταση που προκαλεί η πιθανή περαιτέρω αποδυνάμωση της ευρωπαϊκής και αμερικανικής οικονομίας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το φόβο μιας πιθανής μείωσης του ρυθμού ανάπτυξης της Κίνας, προκαλεί πιέσεις στα επίπεδα των χρηματιστηριακών αξιών εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών. Επιπλέον, ανησυχία προκαλεί και ο μεγάλος αριθμός νεότευκτων πλοίων, που αναμένεται να αυξήσουν τον παγκόσμιο στόλο στο προσεχές μέλλον. Κατά τη γνώμη μας, ο καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης όλων αυτών των θεμάτων είναι η διαφάνεια στη διαχείριση της κυκλικότητας της αγοράς, που είναι σύνηθες φαινόμενο στα ναυτιλιακά δρώμενα. Εμείς

στην Paragon εφαρμόζουμε εξαρχής μια συντηρητική προσέγγιση, χρονοναυλώνοντας το σύνολο του στόλου μας, εξασφαλίζοντας έτσι σταθερές εισροές ακόμη και σε περιόδους έντονων διακυμάνσεων. Για την ενίσχυση της καθαρής θέσης μας, αξιοποιήσαμε επιτυχώς την αμερικανική κεφαλαιαγορά ακόμη και σε περιόδους που φάνταζε δύσκολο. Εκμεταλλευόμενοι τη σταθερή θέση μας, προβήκαμε δυναμικά στην ανανέωση και επέκταση του στόλου μας σε ιδιαίτερα ελκυστικές τιμές.

»Παρά τις απαισιόδοξες προβλέψεις στον τομέα των containers, παρατηρούμε ότι ορισμένοι εφοπλιστικοί οίκοι, μεταξύ αυτών και η Paragon Shipping, προχωρούν σε αγορές αυτού του τύπου πλοίων. Μπορείτε να μας αναλύσετε αυτή τη στρατηγική; Πού προσβλέπετε και ποιοι είναι οι στόχοι σας;

Η επέκτασή μας στον κλάδο των containerships είναι τόσο στρατηγικής όσο και ευκαιριακής σημασίας. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 28 χρόνων, ο κλάδος των containerships γνώρισε ετήσια ανάπτυξη της τάξεως του 8,2% κατά μέσον όρο, γεγονός που τον καθιστά τον πιο ραγδαίως αναπτυσσόμενο ναυτιλιακό κλάδο. Επίσης, ο αριθμός νεόκτιστων πλοίων και υπό κατασκευήν είναι αισθητά μικρότερος συγκριτικά με τους υπόλοιπους ναυτιλιακούς κλάδους. Συγκεκριμένα, είναι μόλις 25% του ήδη υπάρχοντος στόλου. Σύμφωνα με την έρευνά μας, η ανάκαμψη στην αγορά των containerships θα συνεχιστεί, ενώ οι τρέχουσες αξίες πλοίων εξακολουθούν να βρίσκονται σε ελκυστικά επίπεδα, δημιουργώντας έτσι κατάλληλες συνθήκες εισαγωγής. Η εκτίμησή μας είναι ότι μεσοπρόθεσμα, παράλληλα με την αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, θα επιτύχουμε βελτιστοποίηση των αποδόσεων της επενδυτικής μας στρατηγικής.

»Αναλυτές υποστηρίζουν ότι η πλοιοκτησία, ορμώντας από υπεραισιοδοξία, παρήγγειλε και συνεχίζει να παραγγέλλει νέα πλοία. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους, αυτές οι κινήσεις θα αφαιρέσουν τη δύναμη από τους ίδιους για διαπραγμάτευση γιατί οι ναυλωτές θα έχουν περισσότερη ποικιλία στην επιλογή τους. Συμμερίζεστε

αυτήν την άποψη;

Είμαστε της άποψης πως το 2011 θα αποτελέσει όντως μια ενδιαφέρουσα χρονιά αναφορικά με την επίπτωση που θα έχει στη ναυτιλιακή αγορά ο μεγάλος αριθμός νεόκτιστων πλοίων που έχει προγραμματιστεί για παράδοση. Στον κλάδο των πλοίων ξηρού φορτίου συγκεκριμένα, ο συνολικός αριθμός των πλοίων υπό κατασκευήν αγγίζει το 53% του ήδη υπάρχοντος στόλου. Ακόμα και αν λάβουμε υπόψη μας τις εκτιμήσεις αναλυτών για ενδεχόμενη καθυστέρηση είτε και ακύρωση επικείμενων παραγγελιών της τάξεως του 30 με 40%, η υπερπροσφορά πλοίων φαντάζει αναπόφευκτη. Το γεγονός αυτό προμηνύει μεγάλες διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων, χωρίς να αποκλείεται ακόμη και το σενάριο εκ νέου ύφεσης της ναυτιλιακής αγοράς.

»Ειδικότερα, πώς θα αντιμετωπιστεί η υπερπροσφορά χωρητικότητας;

Εμείς στην Paragon παραμένουμε επιφυλακτικοί σχετικά με τις επιπτώσεις που θα έχει η αύξηση της προσφοράς πλοίων, ιδιαίτερα στον κλάδο του ξηρού φορτίου. Αυτός είναι και ο λόγος που εξακολουθούμε να εφαρμόζουμε συντηρητική πολιτική στον τομέα της ναύλωσης των πλοίων μας. Όπως ανέφερα και προηγουμένως, όλα τα πλοία μας είναι χρονοναυλωμένα. Το 2011, συγκεκριμένα, καλύπτεται ήδη κατά 98% από τα ήδη υπογεγραμμένα ναυλοσύμφωνα, γεγονός που μας εξασφαλίζει ορατές, σταθερές εισροές για το σχετικό χρονικό διάστημα.

»Πιστεύετε ότι οι πλοιοκτήτες γενικότερα και ιδιαίτερα οι Έλληνες θα οδηγήσουν τα παλαιότερα πλοία στα διαλυτήρια για να υπάρξει μια ισορροπία στην προσφορά και ζήτηση;

Είναι αλήθεια πως, παρά την ασάφεια που επικρατεί στις ναυλαγορές, η διάλυση παλαιότερων πλοίων μειώθηκε κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους, γεγονός που υποδηλώνει ότι ακόμη δεν υπάρχει κίνητρο για μια τέτοιου είδους απόφαση. Είμαι της άποψης πως μόνο αν η αγορά παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα για διάστημα μεγαλύτερο των 6-9 μηνών θα παρατηρηθεί αύξηση των πλοίων προς διάλυση, τέτοιας έκτασης που να εξισορροπεί τις επικείμενες παραδόσεις νεόκτιστων.

»Πώς πιστεύετε ότι θα διαμορφωθεί και θα εξελιχθεί η ναυλαγορά; Ποιες θεωρείτε ότι είναι οι μελλοντικές προοπτικές;

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το 2011 είναι μια χρονιά που θα παρουσιάσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναφορικά με τον μεγάλο αριθμό νεόκτιστων πλοίων που θα παραδοθούν. Από τη σκοπιά της ζήτησης, όμως, οι εκτιμήσεις παραμένουν ιδιαίτερα αισιόδοξες. Είναι γεγονός πως κατά τη διάρκεια του 2011 αναμένουμε να δούμε από τις ασιατικές αγορές αυξημένη ζήτηση σε φορτία όπως σιδηρομετάλλευμα και κάρβουνο. Και το ενδιαφέρον εστιάζεται στο κατά πόσο η επικείμενη αύξηση της ζήτησης θα είναι αρκετή για να επιμερίσει τις επιπτώσεις που θα έχει η αύξηση του παγκόσμιου στόλου στα επίπεδα της ναυλαγοράς.

»Σε ποιο βαθμό θα συντελέσουν οι αναπτυσσόμενες δυνάμεις, όπως Κίνα, Ινδία, Ρωσία και ενδεχομένως η Αφρική, στην άνοδο που παγκόσμιου εμπορίου;

Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες θα επιτελέσουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Είμαστε περισσότερο αισιόδοξοι για τις ασιατικές χώρες σε σύγκριση με τη Ρωσία ή την Αφρική, που βέβαια είναι πολύ πιθανό μακροπρόθεσμα να ανέβουν και αυτές στο προσκήνιο. Στην Ασία, η Κίνα εξακολουθεί να αποτελεί την κινητήρια δύναμη της αγοράς ξηρού φορτίου. Όμως και άλλες ασιατικές χώρες, όπως για παράδειγμα η Ινδία, έχουν ήδη δείξει σημάδια αξιοσημείωτης ανάπτυξης. Σημαντικό στοιχείο είναι πως πλέον, πέρα από τη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος, καθοριστικό παράγοντα του επιπέδου της ναυλαγοράς αποτελεί επίσης και η αυξημένη ζήτηση που παρατηρείται σε κάρβουνο. Η εν λόγω αύξηση της ζήτησης από την πλευρά τόσο της Κίνας όσο και της Ινδίας συνέβαλε στην τόνωση της αγοράς κατά τη διάρκεια του 2010, γεγονός που αναμένουμε να συνεχιστεί και στα επόμενα χρόνια. Όσο οι χώρες αυτές συνεχίζουν την ανάπτυξη των υποδομών τους, θα επικρατούν συνθήκες αυξημένης ζήτησης στην αγορά ενέργειας, που συνεπάγεται αυξημένη διακίνηση φορτίων κάρβουνου.

»Θα κατορθώσουν οι ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες να αντιμετωπίσουν την

Κίνα και να παραμείνουν μέσα στο παιχνίδι των ναυλώσεων και των διαπραγματεύσεων;

Ναι, το πιστεύω. Αν και η Κίνα είναι όντως μια ανερχόμενη δύναμη αξιοσημείωτης ανάπτυξης, η Ελλάδα ιστορικά είναι ένας από τους σημαντικότερους πρωταγωνιστές στη ναυτιλιακή αγορά. Οι εμπορικές σχέσεις Ελλάδας και Κίνας υπήρξαν ανέκαθεν δυνατές, γεγονός που πιστεύω ότι θα συνεχιστεί καθώς οι κινεζικές εταιρείες επιθυμούν να συνεργάζονται με αξιόπιστους εταίρους.

» Για ποιους λόγους η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών εστιάζεται στο είδος των bulkers; Έχουν μια σταθερότητα που τα άλλα είδη δεν έχουν ή προσβλέπετε σε μια βιωσιμότητα και κερδοφορία μεγαλύτερη από τα άλλα είδη;

Είναι γεγονός πως η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών έχει εστίασει το επενδυτικό της ενδιαφέρον στον κλάδο του ξηρού φορτίου. Αυτό οφείλεται σε ποικίλους λόγους, όπως για παράδειγμα η σχετικώς ευκολότερη διαχείριση των εν λόγω πλοίων, καθώς και τα λιγότερα εμπόδια εισόδου. Ένας επιπλέον λόγος είναι και η μεγαλύτερη ποικιλία τόσο φορτίων αλλά και ναυλωτών που παρατηρείται στον εν λόγω κλάδο, γεγονός που τον καθιστά ιδιαίτερα ευέλικτο. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως τα τελευταία πέντε χρόνια ο κλάδος του ξηρού φορτίου αποτέλεσε τον πιο κερδοφόρο κλάδο της ναυτιλίας. Τα πρωτοφανή επίπεδα κερδοφορίας που παρατηρήθηκαν, κυρίως κατά τη διάρκεια του 2007 και του 2008, προσέλκυσαν περαιτέρω επενδύσεις. Ορμώνονοι από τις αισιόδοξες προβλέψεις στον τομέα της ζήτησης, πολλοί πλοιοκτήτες προέβησαν σε επανεπένδυση των κερδών τους προκειμένου να αυξήσουν το στόλο τους.

» Έχοντας υπόψη την έκρηξη των τελευταίων χρόνων ειδικά σε θέματα χωρητικότητας στα συγκεκριμένα είδη των bulkers, πιστεύετε ότι οι παραγγελίες αυτών των πλοίων από συγκεκριμένες εταιρείες θα εξαφανίσουν κάποια μικρότερα είδη πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος;

Δεν το πιστεύω. Ενώ τα μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία θα αποσπάσουν σίγουρα ένα ποσοστό



των συνολικών ναυλώσεων, ορισμένα φορτία και συγκεκριμένες διαδρομές καλύπτονται αποκλειστικά από μικρότερου μεγέθους πλοία. Ειδικότερα, πολλά λιμάνια δεν έχουν την απαιτούμενη υποδομή προκειμένου να εξυπηρετήσουν πλοία μεγαλύτε-

το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα στο χαμηλότερο δυνατό κόστος. Αυτό δεν είναι μόνο καθήκον δικό μας, αλλά κάθε εισηγμένης εταιρείας που προάγει τα συμφέροντα του επενδυτικού κοινού. Είναι σημαντικό, όμως, να τονίσω ότι σε καμία περίπτωση

“Οι χρηματιστηριακές αγορές σήμερα είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητες, ενώ το επενδυτικό κοινό ενδιαφέρεται για σταθερές μελλοντικές αποδόσεις. Έκδηλη είναι επίσης η νευρικότητα που προκαλεί η πιθανή περαιτέρω αποδυνάμωση της ευρωπαϊκής και αμερικανικής οικονομίας.”

ρων διαστάσεων, είτε λόγω εκτοπίσματος είτε λόγω άλλων περιορισμών. Συνεπώς, ενώ η χωρητικότητα ορισμένων τύπων πλοίων θα συνεχίσει να αυξάνεται, πάντα θα υπάρχει ζήτηση για μικρότερα φορτία, που συνεπάγεται ζήτηση και για μικρότερης χωρητικότητας πλοία.

» Για ποιο λόγο τα πλοία σας δεν νηολογούνται στο ελληνικό νηολόγιο;

Υπάρχουν αρκετοί λόγοι που καθιστούν την ελληνική σημαία «ακριβή» για μια εταιρεία. Για παράδειγμα, οι περιορισμοί στην εθνικότητα του πληρώματος, όπου το καθιστούν και δυσεύρετο, καθώς και ο υψηλός φορολογικός συντελεστής. Από τη στιγμή που υπάρχει η δυνατότητα επιλογής, πιστεύω πως είναι καθήκον μας να εξασφαλίζουμε

δεν ζημιώνεται η ποιότητα των υπηρεσιών μας από την ανταγωνιστική πολιτική κόστους που ακολουθούμε. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα προτιμήσουμε και το ελληνικό νηολόγιο σε κάποια στιγμή στο μέλλον.

» Πρόσφατα διαπιστευθήκατε ως επίτιμος πρόξενος της Σλοβακικής Δημοκρατίας στον Πειραιά. Τι σημαίνει για εσάς αυτή η διαπίστευση;

Δεν θα ήμουν ειλικρινής αν δεν ομολογούσα ότι θεωρώ την προξενική διαπίστευση τιμητική για το πρόσωπό μου. Πέραν όμως αυτού, τη θεωρώ μια σημαντική πρόκληση, ώστε να συνεισφέρω και εγώ προσωπικά στην περαιτέρω ενίσχυση και βελτίωση των σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της Σλοβακίας προς το αμοιβαίο συμφέρον.



"HEMPEL is a responsible partner in providing trustworthy fouling control solutions to shipowners, ship-management and shipyards".

Peace of mind and operating economy by Hempel.

HEMPEL'S STANDARD ANTIFOULING SOLUTIONS

Standard 60 months
OCEANIC for Flat and Vertical bottom.

Standard 36 months
OLYMPIC for Flat and Vertical bottom.

HEMPEL'S ADVANCED ANTIFOULING AND FOULING RELEASE SOLUTIONS

■ **GLOBIC**

Patented technology by Hempel for best protection with fuel savings.

■ **HEMPASIL**

The most advanced Silicon based fouling release in the market with fuel savings guaranteed.

HEMPEL

Μια χρονιά ορόσημο

Το 2010 αποτέλεσε μια χρονιά – ορόσημο για τη Louis Cruises. Σε μια «επετειακή» ουσιαστικά χρονιά για τον Όμιλο αφού γιόρταζε τα 75 χρόνια παρουσίας του στο επιχειρηματικό τουριστικό γίγνεσθαι, ο κλάδος της κρουαζιέρας κατέγραψε αρκετές επιτυχίες και σημαντικές διακρίσεις, ενώ προχωρά δυναμικά στη νέα χρονιά με τη δρομολόγηση της ναυαρχίδας του στόλου της, του σύγχρονου και επιβλητικού Louis Majesty, στον Πειραιά.



Του **ΛΟΥΗ ΛΟΥΪΖΟΥ**
Εκτελεστικού συμβούλου του Ομίλου Louis



Πιο συγκεκριμένα αναφορικά με τις βραβεύσεις, συνοπτικά να αναφέρουμε ότι η Louis Cruises αναδείχθηκε ως «Η καλύτερη εταιρεία της χρονιάς 2010 για την επιβατηγό ναυτιλία», στον κορυφαίο θεσμό των ναυτιλιακών βραβείων που διοργανώνει κάθε χρόνο η Lloyd's List στην Ελλάδα. Το βραβείο αυτό αποτελεί ουσιαστικά την επιβράβευση της 25χρονης επιτυχούς δραστηριοποίησης της εταιρείας στον τομέα της κρουαζιέρας και τη συνεχή επένδυση στις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου. Επί-

σης, διακρίθηκε με το βραβείο «ΕΥΚΡΑΝΤΗ», που διοργανώνει το ιστορικό περιοδικό τα «Ναυτικά Χρονικά» για τη συμβολή της Louis Hellenic Cruises και του ομίλου γενικότερα στην ελληνική οικονομία. Επιπλέον και το ίδιο το κοινό αναγνώρισε την «value for money» ποιότητα και άψογη εξυπηρέτηση, επιλέγοντας τη Louis Hellenic Cruises ως την καλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας σε ψηφοφορία που διοργάνωσε το Νο1 ταξιδιωτικό περιοδικό στον κόσμο, το Condé Nast Traveller. Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι και η διεθνώς κα-

ταξιωμένη και παγκόσμιας κυκλοφορίας αγγλική εφημερίδα Sunday Times, αξιολογώντας τις καλύτερες κρουαζιέρες κατέταξε τη Louis Cruises στην τρίτη θέση ανάμεσα σε συνολικά 25 προτάσεις προς το αναγνωστικό της κοινό. Σύμφωνα με τη δημοσιογραφική ομάδα της εφημερίδας, «η Louis Cruises επάξια ανήκει στην κορυφή της προτίμησης για τους λάτρεις της παραδοσιακής κρουαζιέρας, καθώς συνδυάζει εξαιρετική ποιότητα και υπηρεσίες φιλοξενίας σε προσιτές τιμές».

Στο πλαίσιο επίσης της πολιτικής της εταιρείας για ανανέωση του στόλου,

προχώρησε στην πώληση του Aquamarine και του Aegean Pearl, ενώ με ιδιαίτερη χαρά ανακοίνωσε -λίγο πριν φύγει το 2010- τη δρομολόγηση του πολυτελούς Louis Majesty στα προγράμματα κρουαζιέρας με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά, προκειμένου να αναλάβει πλέον τις προγραμματισμένες τριήμερες και τετραήμερες κρουαζιέρες από τον Πειραιά προς τα Ελληνικά νησιά και την Τουρκία. Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία της Ελληνικής κρουαζιέρας που ένα τέτοιο πλοίο δρομολογείται στις 3ήμερες και 4ήμερες κρουαζιέρες από τον Πειραιά.

Η εξέλιξη αυτή κρίνεται ιδιαίτερα θετική και αποδεικνύεται και από τη θερμή υποδοχή της αγοράς, καθώς το νέας γενιάς κρουαζιερόπλοιο μπορεί να φιλοξενήσει 1.937 επιβάτες στις 732 άνετες καμπίνες και σουίτες του. Το Louis Majesty αγοράστηκε από την Louis Cruises πριν δύο έτη προς 162 εκατομμύρια δολάρια Αμερικής. Παράλληλα με το Louis Majesty, το κομψό και άνετο Calypso θα δρομολογηθεί εποχικά στα 3ήμερα και 4ήμερα προγράμματα κρουαζιέρων από τον Πειραιά. Τα δύο πιο πάνω κρουαζιερόπλοια μαζί με το σύγχρονο και πολυτελές Louis Cristal που πραγματοποιεί 7ήμερες κρουαζιέρες από τον Πειραιά, αποτελούν τις πιο αναβαθμισμένες υπηρεσίες κρουαζιέρας που προσφέρθηκαν ποτέ από τον Πειραιά και πρεσβεύουν πανάξια την ελληνική φιλοξενία εν πλω. Η ενίσχυση αυτή, τόσο από πλευράς ποιότητας, όσο και από πλευράς χωρητικότητας στις κρουαζιέρες με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά, ενισχύει περαιτέρω την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα σε μία χρονική συγκυρία κομβικής σημασίας, τόσο για τον ελληνικό τουρισμό, όσο και την ίδια τη χώρα.

Να σημειώσουμε επίσης ότι φέτος η κρουαζιέρα «πρωταγωνίστησε» στην επικαιρότητα, αφού θεωρήθηκε ως ο κλάδος «σωσίβιο» για την ελληνική οικονομία, και για αυτό ξεκίνησε σχετική διαβούλευση φορέων και κυβέρνησης, με αποτέλεσμα να προχωρήσουν σε μία σειρά από θεσμικές αλλαγές, θεωρώντας ότι θα αποτελέσουν «εφαλτήριο» ανάπτυξης για την κρουαζιέρα. Δεν θα σχολιάσουμε επί της ουσίας το σχέδιο νόμου για την άρση του καμποτάζ, που αναμφισβήτητα κά-

ποια στιγμή έπρεπε να προχωρήσει, απλώς μόνο να τονίσουμε ότι δυστυχώς δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα μακροπρόθεσμα οφέλη της ελληνικής κρουαζιέρας, αντίθετα τα νέα μέτρα αποτελούν λύσεις μικρού χρονικού ορίζοντα και ανταποκρίνονται σε μεμονωμένα συμφέροντα. Προκαλεί δε ιδιαίτερη εντύπωση ότι η ερμηνεία και εφαρμογή τους έχουν πολλές ασάφειες που δεν έχουν ακόμη διασφαλιστεί. Θέλει δουλειά συντονισμένη και εις βάθος μελέτη όλων των παραμέτρων, προκειμένου η Ελλάδα να γίνει ο αναμφισβήτητος Νο1 προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη με τεράστια οικονομικά οφέλη για την οικονομία και για τη χώρα γενικότερα. Και πολύ φοβούμαστε ότι αυτό δεν γίνει.

Σχετικά με τα στοιχεία της περυσινής κίνησης της κρουαζιέρας και τον Πειραιά σαν βάση και «ορμητήριο», τα νούμερα των τουρι-

αριθμό επιβατών στους 115.000, δηλαδή στα ίδια επίπεδα. Επομένως, σίγουρα υπάρχει ενδιαφέρον στις κρουαζιέρες, χρειάζεται όμως περαιτέρω συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και μελέτη εις βάθος των πλεονεκτημάτων σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα και όχι αποφάσεις με γνώμονα το άμεσο και ευκαιριακό όφελος που έμπρακτα δεν απέδωσε κανένα καρπό.

Το δε ελληνικό κοινό δεν έχει ακόμα εξοικειωθεί με τη «φιλοσοφία» της κρουαζιέρας και αυτό απαιτεί χρόνο και πόρους για επένδυση, τόσο στην ενημέρωση όσο και την προβολή του συνδυασμού ποιότητας και οικονομικά προσίτης και συμφέρουσας επιλογής διακοπών. Χαρακτηριστικά όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία της εταιρείας μας, οι Έλληνες αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό ποσοστό επί του συνόλου των επιβατών της από τον Πειραιά.

Φέτος η κρουαζιέρα «πρωταγωνίστησε» στην επικαιρότητα, αφού θεωρήθηκε ως ο κλάδος «σωσίβιο» για την ελληνική οικονομία, και για αυτό ξεκίνησε σχετική διαβούλευση φορέων και κυβέρνησης, με αποτέλεσμα να προχωρήσουν σε μία σειρά από θεσμικές αλλαγές, θεωρώντας ότι θα αποτελέσουν «εφαλτήριο» ανάπτυξης για την κρουαζιέρα.



στών που αναχωρούν από το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας δείχνουν μια σταθερή πορεία. Για να δώσουμε μία εικόνα, οι καθιερωμένες 3ήμερες, 4ήμερες και 7ήμερες κρουαζιέρες από τον Πειραιά προσέλκυσαν το 2008, 130.000 επιβάτες (τότε δραστηριοποιούνταν δύο εταιρείες συμπεριλαμβανομένης και της δικής μας), το 2009 περίπου 115.000 (και πάλι δύο εταιρείες), για τη δε φετινή χρονιά, μετά από σκληρή προσπάθεια και παρά το γεγονός ότι ήμασταν η μόνη εταιρεία που δραστηριοποιήθηκε, καταφέραμε κάτω από δύσκολες οικονομικές συνθήκες να κρατήσουμε τον

Κλείνοντας λοιπόν να πούμε ότι το 2010 ήταν μια εποικοδομητική και αναπτυξιακή χρονιά για τη Louis Cruises που αναγνωρίστηκε από διεθνώς καταξιωμένους θεσμούς αλλά και από το ίδιο το κοινό. Εκτιμούμε ότι η νέα χρονιά έχει θετικές προκλήσεις και προοπτικές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, ενώ βασικό μέλημά μας παραμένει η διεύρυνση του ελληνικού τουρισμού, ανακαλύπτοντας νέους προορισμούς και καθιστώντας τα προγράμματα της εταιρείας όσο το δυνατόν ελκυστικότερα σε συνάρτηση με τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

Η επιβατηγός ναυτιλία και η ακτοπλοΐα είναι μία ιστορία αγάπης

Δύο ζωτικοί κλάδοι των ελληνικών επιβατηγών πλοίων που έχουν προσφέρει και συνεχίζουν να προσφέρουν τεράστιο όφελος στην εθνική μας οικονομία είναι η ακτοπλοΐα και τα οχηματαγωγά που εκτελούν κυρίως πλόες από Πάτρα σε ιταλικά λιμάνια. Ας ξεκινήσουμε από την ακτοπλοΐα, που αποτελεί πραγματικά τη ραχοκοκαλιά και το στήριγμα της επιβατηγού ναυτιλίας. Είναι ο κλάδος που απασχολεί αμιγώς ελληνικά πληρώματα, τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις απασχολούνται σχεδόν σε βάση εννέα ή δέκα μηνών.



Του **ΜΙΧΑΗΛ ΛΑΜΠΡΟΥ**

Γενικού διευθυντή της Majestic International Cruises Inc., αντιπροέδρου ΣΕΕΝ κλάδου κρουαζιεροπλοίων



Το σημερινό επίπεδο των πλοίων που διαθέτει η ακτοπλοΐα είναι πραγματικά πολύ υψηλού επιπέδου και με τα περισσότερα πλοία νεότευκτα προσφέρει άριστες υπηρεσίες στο επιβατηγό κοινό στις τακτικές αλλά και στις άγονες γραμμές.

Οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια σε νεότευκτα πλοία της ακτοπλοΐας είναι αρκετών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ και οι δανειοδοτήσεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών καλύπτουν μεγάλο ποσοστό των επενδύσεων.

Τι έκανε, όμως, το επίσημο κράτος για να στηρίξει την ακτοπλοΐα; Δυστυχώς, τίποτα το αξιόλογο, εκτός από ατέλειωτες συζητήσεις και υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα.

Εδώ τα πράγματα είναι σχεδόν απελπιστικά. Κατά το παρελθόν υπήρχαν προβλήματα, που με τον ένα ή τον άλλο τρόπο λύνονταν, όμως αυτά που συμβαίνουν τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα κατά το τρέχον έτος είναι πρωτοφανή. Τα προβλήματα έχουν πολλαπλασιαστεί, οι τιμές των καυσίμων έφθασαν στο απόγειο και, παράλληλα, ο ανταγωνισμός έχει

κλιμακωθεί ανησυχητικά. Ποιος νοιάστηκε πραγματικά για την κατρακύλα που έχει πάρει η ακτοπλοΐα, για την ανησυχητική μείωση του αριθμού των επιβατών, για την υπέρογκη αύξηση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων, με αποτέλεσμα να οδεύουν στην καταστροφή τα οικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιρειών και να συσσωρεύονται οι τεράστιες ζημιές σε σημείο τόσο ανησυχητικό, ώστε να έχουν φτάσει οι χρηματιστηριακές αξίες των εισηγμένων στο Ελληνικό Χρηματιστήριο ακτοπλοϊκών εταιρειών στο χαμηλότερο



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

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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

επίπεδο των τελευταίων ετών. Ποιος νοιάστηκε αν οι αξίες αυτών των εταιρειών έχουν μειωθεί τα τελευταία χρόνια σε τέτοιο βαθμό που, αν θεωρητικά αθροίσει κανείς το ενεργητικό των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών, θα διαπιστώσει με λύπη και απογοήτευση ότι η τωρινή συνολική αξία ήταν πενταπλάσια πριν από λίγα χρόνια.

Αν ρίξει κάποιος μια ματιά στους πρόσφατους ισολογισμούς και στα οικονομικά στοιχεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών, ιδιαίτερα όσων είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, θα διαπιστώσει με λύπη και απογοήτευση το τεράστιο ύψος των ζημιών που έχουν συσσωρευτεί τα τε-

ούτως ώστε να καθιστά το ελληνικό οχηματαγωγό μη ανταγωνιστικό.

Οι κυριότερες διαφορές εστιάζονται στη στελέχωση των πλοίων (στην Ελλάδα εφαρμόζεται ακόμη το περίφημο Προεδρικό Διάταγμα 177/1974) ενώ στην Ιταλία με το δεύτερο νηολόγιο δεν υφίσταται θέμα συνθέσεων πληρώματος, την κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών πλοιοκτητών και ναυτικών (όπως συμβαίνει στα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια), που ισχύει στην Ιταλία και στην επιδότηση των αναγκών σε αναβάθμιση του ξενοδοχειακού τμήματος των πλοίων σε ό,τι αφορά μετασκευές και επισκευές, κάτι που υφίσταται και ισχύει στην Ιταλία. Όλα αυτά έχουν δημιουργήσει ασφυξία στις γραμ-

νοιας για τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες κατά το πρότυπο της επιδότησης που εφαρμόζεται στα κρουαζιερόπλοια.

- 3) Η εξασφάλιση ανταγωνιστικών όρων λειτουργίας των πλοίων γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας, ώστε να μην υποβαθμιστούν οι υψηλής ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρονται.
- 4) Ο πλήρης εναρμονισμός της ελληνικής νομοθεσίας με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 3577/92 και την κοινοτική νομοθεσία ως απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.
- 5) Η κατάργηση μη ανταποδοτικών κρατήσεων.
- 6) Η μείωση του ΦΠΑ των επιβατών και των οχημάτων σε όλα τα δρομολόγια (έχει ήδη μειωθεί για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις).
- 7) Η διατήρηση των λιμενικών εξόδων στα σημερινά επίπεδα.
- 8) Η ρύθμιση του υποχρεωτικού χρόνου λειτουργίας των πλοίων σύμφωνα με τις πραγματικές συγκοινωνιακές ανάγκες.

Βέβαια, τα θέματα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας δεν εξαντλούνται με αυτή τη μικρή αναφορά, διότι το ελληνικό πλοίο κινείται και ταξιδεύει συνεχώς και αυτή η αέναη κίνησή του δημιουργεί και θετικές εξελίξεις αλλά και προβλήματα.

Η επιβατηγός ναυτιλία είναι μια ιστορία αγάπης. Μιας αγάπης για τη θάλασσα, για την ελληνική σημαία, για τον ναυτιλιακό κόσμο.

Το ελληνικό επιχειρηματικό δαιμόνιο μαζί με τον Έλληνα ναυτικό υπό την ευρεία έννοια δημιούργησαν μια αξιόλογη ελληνική επιβατηγό ναυτιλία. Είναι κρίμα τα νέα παιδιά να μη θέλουν να διαλέξουν το ναυτικό επάγγελμα. Είναι αλήθεια ότι η θάλασσα είναι σκληρή δουλειά και κανείς δεν το αμφισβητεί, έστω και εάν τα τελευταία χρόνια οι συνθήκες ενδιαίτησης και εργασίας έχουν καλύτερεύσει σημαντικά.

Όμως, παρά τις αντιξοότητες, παρά τις αξεπέραστες δυσκολίες και τα καθημερινά προβλήματα, η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία θα συνεχίσει να πορεύεται τότε σε ήρεμες και γαλήνιες θάλασσες τότε σε φουρτουνιασμένες, πάντα όμως με σταθερό προσορισμό τα φιλόξενα ελληνικά λιμάνια.



Η διαφορά του λειτουργικού κόστους μεταξύ των δύο οχηματαγωγών, ιταλικού και ελληνικού, είναι αρκετά σημαντική ούτως ώστε να καθιστά το ελληνικό οχηματαγωγό μη ανταγωνιστικό.

λευταία χρόνια.

Αποτελέσματα πρώτου εξαμήνου του έτους 2010 για όλες τις εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες ζημιές 123 εκατομμυρίων ευρώ έναντι 54,5 εκατομμυρίων ευρώ το αντίστοιχο εξάμηνο του έτους 2009.

Με βάση τους καλύτερους και πιο αισιόδοξους υπολογισμούς, η φετινή χρονιά θα κλείσει με συνολικές ζημιές όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών περίπου στα εκατόν ογδόντα και ίσως θα αγγίξουν τα διακόσια εκατομμύρια ευρώ.

Σε ό,τι αφορά τα οχηματαγωγά, τα μηνύματα που φτάνουν από τις γραμμές των οχηματαγωγών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή της Ιταλίας είναι εξίσου απογοητευτικά.

Αδύνατος ο ανταγωνισμός των υπό ελληνική σημαία οχηματαγωγών με τα υπό ξένες σημαίες και ιδιαίτερα με το ιταλικό δεύτερο νηολόγιο.

Η διαφορά του λειτουργικού κόστους μεταξύ των δύο αναφερθέντων κατηγοριών οχηματαγωγών, ιταλικού και ελληνικού, είναι αρκετά σημαντική

μές της Ιταλίας και πολύ φοβούμεθα πως, εάν δεν ληφθούν σύντομα μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών οχηματαγωγών, θα δούμε με απογοήτευση την υποστολή της Γαλανόλευκης με δυσάρεστες συνέπειες γι' αυτόν τον τόσο ζωτικό κλάδο του ελληνικού επιβατηγού πλοίου.

Στην πρόσφατη εθιμοτυπική επίσκεψη του προεδρείου του ΣΕΕΝ στον νέο υπουργό Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, Γιάννη Διαμαντίδη, αναφέρθηκαν μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα αιτήματά μας για την ακτοπλοΐα και τα οχηματαγωγά γραμμών Ιταλίας, για την επίλυση των οποίων ο κ. υπουργός υποσχέθηκε να δείξει άμεσο ενδιαφέρον:

- 1) Η καθιέρωση του καθεστώτος επάνδρωσης των πλοίων σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO.
- 2) Η επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών υπέρ του NAT και των διαφόρων ταμείων πρό-

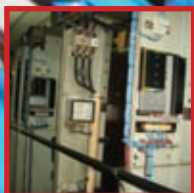
50
years
of professional service



CHILADAKIS SONS Co.
Since 1961

lectric affairs

ELECTRICAL REPAIRS / ELECTRICAL EQUIPMENT / SPARES



40 Proussis & Dodekanissou Street,
Keratsini, 187 55, Piraeus, HELLAS
Tel.: 210 4005545-6, Fax 210 4315383
www.chiladakissons.gr
e-mail: chiladakis@ath.forthnet.gr

Η άνοδος και η πτώση του 2010

Μπορεί να θεωρηθεί το 2010 μια επιτυχημένη χρονιά για τη διεθνή ναυτιλία; Η απάντηση που θα μπορούσε να δώσει κάποιος είναι αναμφισβήτητη ναι, γιατί η ναυλαγορά κρατήθηκε σε ανεκτά επίπεδα εν μέσω παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και με ένα μεγάλο αριθμό νεότευκτων πλοίων να παραδίδεται μέσα στη χρονιά, ανεβάζοντας τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου σε νέα επίπεδα.



Του **ΓΙΑΝΝΗ ΠΑΧΟΥΛΗ**
General Manager Megachart Inc., προέδρου Hellenic Shipbrokers Association



εμπορίου που ονομάζεται Κίνα, με τα προγράμματα ανάπτυξης που είχαν εξαγγελθεί και τις ανάγκες αγοράς και μεταφοράς κυρίως πρώτων υλών, απορρόφησε κατά μεγάλη πλειονότητα την υπερπροσφορά χωρητικότητας κρατώντας τη ναυλαγορά σε βιώσιμα επίπεδα.

Βεβαίως, οι διακυμάνσεις υπήρξαν, και πολλές μάλιστα. Εξετάζοντας το δείκτη του BDI (Baltic Dry Index) από την αρχή του έτους, μπορούμε να δούμε ότι κυμάνθηκε μεταξύ 1.940 και 4.209 μονάδων. Αναλυτικότερα, ο χρόνος άρχισε με 3.140 μονάδες και συνέχισε έως και το τέλος Ιανουαρίου σε επίπεδα άνω των 3.000 μονάδων, στα τέλη του μηνός όμως έπεσε κάτω από τις μονάδες αυτές και κρατήθηκε έως τις αρχές Μαρτίου, όταν και ξεπέρασε το όριο αυτό πάλι, φθάνοντας και τις 3.574 μονάδες στα μέσα του μήνα. Μετά αυτήν την άνοδο άρχισε μια πτώση, με αποτέλεσμα να πέσει και πάλι κάτω από τις 3.000 μονάδες στο τέλος του μήνα και να κρατηθεί στα ίδια επίπεδα έως και τα μέσα Απριλίου, αρχίζοντας μια ανοδική πορεία από τα τέλη Απριλίου έως και τα τέλη Μαΐου, όταν και έφθασε το υψηλότερο επίπεδο του έτους την 25η Μαΐου, στις 4.209 μονάδες, αποδεικνύοντας ότι ο Μάιος είναι στατιστικά ο μήνας με την περισσότερη ζήτηση χωρητικότητας. Και αυτό διότι κατ' αυτόν τον μήνα

Συγκεκριμένα, εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι οι παραδόσεις νεοτευκτών έφθασαν κατά το πρώτο εξάμηνο μόνο σε χωρητικότητα τα 38 εκατομμύρια τόνους, με μόνο 3 εκατομμύρια τόνους να οδηγούνται στα διαλυτήρια, είχαμε μια αύξηση του στόλου κατά περίπου 35 εκατομμύρια τόνους, που λογικά θα έπρεπε να

καταποντίσει τη ναυλαγορά, καθώς τα επίπεδα που κινείται η ναυτιλία υπόκεινται καθαρά στο νόμο προσφοράς και ζήτησης. Επιπροσθέτως, η απαγόρευση εξαγωγών σιτηρών από τη Ρωσία, λόγω μειωμένης παραγωγής, θα έπρεπε να μειώσει περαιτέρω τη ζήτηση. Κάτι τέτοιο όμως δεν συνέβη, διότι η κινητήρια δύναμη του παγκόσμιου

αρχίζει η πραγμάτωση των ήδη υπογεγραμμένων συμβολαίων από την αρχή του νέου οικονομικού έτους της Άπω Ανατολής.

Ο Ιούνιος, όμως, δεν συνέχισε με τον ίδιο ρυθμό, πιέζοντας τη ναυλαγορά σε μια μεγάλη πτωτική διόρθωση, αρχίζοντας από την αγορά της Ανατολής και του Ειρηνικού και επεκτεινόμενη στη νοτιοανατολική Ασία με έμφαση στα μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία. Η πτώση συνεχίστηκε όλο τον Ιούνιο και έως τα μέσα του Ιουλίου φθάνοντας, στις 15 Ιουλίου, τις 1.700 μονάδες. Η χαμηλή αγορά, σε επίπεδα κάτω των 2.000 μονάδων, έφθασε και τις αρχές Αυγούστου όταν άρχισε μια ανοδική πορεία, που κορυφώθηκε

στις 9 Σεπτεμβρίου με 2.988 μονάδες. Οι διακυμάνσεις συνεχίστηκαν με ελαφρά πτώση σταθεροποιημένη στα επίπεδα των 2.500 για περίπου ένα μήνα, όταν στα μέσα Οκτωβρίου βιώσαμε μια μικρή άνοδο περίπου 200 μονάδων, που γρήγορα όμως εξανεμίστηκε κλείνοντας το μήνα στις 2.678 μονάδες. Ο Νοέμβριος αποδείχθηκε ένας ιδιαίτερα πτωτικός μήνας κλείνοντας στις 2.099 μονάδες, με πληττόμενα κατά κύριο λόγο τα Carpers, των οποίων ο επιμέρους δείκτης άρχισε στις 4.231 μονάδες και έκλεισε στις 2.910 μονάδες παρουσιάζοντας πτώση άνω του 30%, ιδιαίτερα χαμηλό για την εποχή που επήλθε κυρίως λόγω της μειωμένης ζήτησης για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα.

Ο δε Δεκέμβριος συνέχισε στα ίδια επίπεδα των 2.000-2.200 μονάδων τουλάχιστον έως τα μέσα του. Πιστεύουμε, δε, ότι δεν αναμένονται συνταρακτικές αλλαγές μέχρι το τέλος του χρόνου.

Τέλος, όσον αφορά τη ναυλαγορά κατά το 2011, αν και είναι δύσκολη κάθε πρόβλεψη με τα δεδομένα που σήμερα έχουμε, πιστεύουμε ότι θα κινηθεί σε συναφή με το 2010 επίπεδα, εξαρτώμενη κατά κύριο λόγο από την εισαγωγική πολιτική της Κίνας, που θα βοηθήσει στην απορρόφηση του νεότευκτου τόνάζ, αλλά και την απόφαση του πλοιοκτητικού κόσμου να οδηγήσει τα παλαιότερα πλοία στα διαλυτήρια.



**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



Ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες

Για μία ακόμη χρονιά, η ανάγκη συγκέντρωσης και αξιολόγησης των δεδομένων σχετικά ενωρίς, πριν, δηλαδή, από το τέλος του ημερολογιακού έτους και την επαλήθευση των στοιχείων, στο βαθμό τουλάχιστον που τούτο είναι δυνατό, μας υποχρεώνει να δεχθούμε την προσωρινότητά τους και την επιφύλαξη για τυχόν διόρθωσή τους. Οπωσδήποτε, ανεξάρτητα από την απόλυτη ακρίβεια, είναι δυνατό ο σχολιασμός και η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Η σύγκριση με τα πεπραγμένα του προηγούμενου έτους (2009) δεν θα είχε νόημα δεδομένου ότι, όπως όλοι γνωρίζουμε, το 2009 υπήρξε το αμέσως μετά την εκδήλωση της χρηματοοικονομικής κρίσης έτος, εποχή δηλαδή της φυγής από τα ναυπηγεία, φαινόμενο που ήλθε στο τέλος μόλις τους δύο τελευταίους μήνες του. Επομένως, αν πρέπει να συγκρίνουμε το 2010 με κάτι από το πρόσφατο παρελθόν, κατ' ανάγκην θα ανατρέξουμε στο 2008, από το οποίο και σημειώνουμε:

Αριθμός παραγγελιών	172 μονάδες
Συνολικό DWT	19.290.000 τόνοι
Συνολική επένδυση	\$ 12.285.000.000

Έναντι αυτών, όπως λεπτομερέστερα θα σημειώσουμε στη συνέχεια, το 2010 έχει να επιδείξει:

Αριθμός παραγγελιών	203 μονάδες
Συνολικό DWT	19.631.600 τόνοι
Συνολική επένδυση	\$ 9.659.000

Ας σημειωθεί επίσης ότι και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις το DWT δεν ενσωματώνει εκείνο των containers και LNG.

Εύκολο είναι να διαπιστώσουμε τη σχετικά περιορισμένη αύξηση του αριθμού των μονάδων κατά το 2010 και τη σύμπτωση των αριθμών σε όρους DWT. Θα ήταν όμως λάθος να αποπειραθούμε συγκρίσεις σε όρους δαπάνης, δεδομένου ότι οι μετά την κρίση ναυπηγικές τιμές είναι σαφώς χαμηλότερες κατά τουλάχιστον 30% σε σχέση με εκείνες του 2008, στοιχείο που, λαμβανόμενο υπ' όψιν, φέρνει πολύ κοντά τα επίπεδα δαπάνης (value for money).

Ας έλθουμε όμως, με κάθε δυνατή συντομία, στα πεπραγμένα του 2010 που, χάρις σε σχετική μας πρόβλεψη, διαιρούνται σε α' και β' εξάμηνα, επιτρέποντας έτσι και μια χωριστή θεώρηση και σύγκριση των δύο εξαμήνων του λήγοντος έτους.

	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ	Β' ΕΞΑΜΗΝΟ
Μονάδες	117	86
DWT	11.821.400	7.810.200
Δαπάνη (\$m)	4.923.000.000	4.736.000.000

Παρά το ενδεχόμενο επιμέρους διαφοροποιήσεων, που καθιστούν τη σύγκριση αμφίβολης σκοπιμότητας, διάφανη είναι η τάση βαθμιαίας μείωσης του ενδιαφέροντος, τάση που πιθανόν



Του **ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ**
Shipping Consultant
George Moundreas Com. S.A.



Τα τρέχοντα επίπεδα ναύλων, αν και σαφώς χαμηλότερα των προ διετίας ισχυόντων, εξακολουθούν να παρέχουν ευκαιρίες κερδοφορίας. Έτσι, σε κάποιο λογικό μέτρο, που αντικατοπτρίζει τις διαφορές μεταξύ 2008 και 2010, η ναυπηγική παραγγελία εξακολουθεί να αποτελεί τη «φθηνή λύση»!

να προσλάβει μια πιο συγκεκριμένη μορφή στη διάρκεια του 2011. Και γράφω «διάφανη» και όχι βεβαία, διότι γνωρίζω καλά ότι, κατά τη στιγμή της σύνταξης του παρόντος άρθρου, σημαντικός αριθμός παραγγελιών βρίσκεται ακόμα στο προ της υπογραφής του συμβολαίου στάδιο, με σχετική βεβαιότητα ότι, τουλάχιστον μέρος αυτών, θα υλοποιηθούν στην αρχή του 2011.

Πιο λεπτομερειακά, οι ελληνικές παραγγελίες του 2010 αναλύονται στον **πίνακα 1**.

Συνεπεία των προσθαφαιρέσεων νέων παραγγελιών, παραλαβών και λοιπών διευθετήσεων (ακυρώσεις, αλλαγές τύπου πλοίου κ.λπ.), το τρέχον status του ελληνικού βιβλίου παραγγελιών διαγράφεται, με προσεγγιστικούς όρους, στον **πίνακα 2**.

Αφού επαναλάβω με έμφαση ότι οι παραπάνω αριθμοί, λόγω της ρευστότητας των σχετικών διαδικασιών, είναι άκρως προσεγγιστικοί, θα παρατηρήσω ότι, έχοντας σε πρώτη φάση «απολέσει» περί τις 100 μονάδες, ο αριθμός των παραδόσεων έκτοτε σχεδόν συμπίπτει με εκείνον των νέων παραγγελιών, έτσι ώστε ο αριθμός των ανά πάσα στιγμή υπό παραγγελία πλοίων να παραμένει σχετικά σταθερός. Αυτό σημαίνει ότι τα νεότερα και μικρότερα ναυπηγεία, που προσδοκούσαν παραγγελίες από την αύξουσα ζήτηση, θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα απασχόλησης και πιθανόν επιβίωσης.

Πίνακας 1

Bulkcarriers	152 (14 extra large, 10 capesize, 67 kamsarmax, 4 post-panamax, 3 panamax, 24 supramax, 30 handymax)
Tankers	34 (10 VLCC, 14 suezmax, 10 aframax)
Containers	15
LNG	2
Σύνολο	203

Πίνακας 2. Current (end 2010) Greek Newbuilding Orders Status (Provisional)

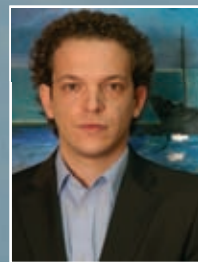
	Bulkcarriers	Tankers	Containers	LNG	Total
China	191	60	8	1	260
Korea	150	88	7	5	250
Japan	4			5	9
Others	11				11
Total Outstanding Orders					530

Πριν κλείσουμε το θέμα μας, χρήσιμα θα ήταν κάποια σχόλια επάνω στην τρέχουσα αναπτυξιακή πολιτική του ελληνικού εφοπλισμού. Ενώ ιδέες του τύπου «οι ναυπηγικές παραγγελίες κατastreφουν κάθε ελπίδα ανόδου των ναυλαγορών» διατρέχουν τη ναυτιλιακή αγορά, ο Έλληνας πλοιοκτήτης αντιμετωπίζει το «αιώνιο δίλημμα»: αγορά από δεύτερο χέρι ή ναυπήγηση, το στοιχείο «άμεση παράδοση» δεν έχει πάψει να διαμορφώνει τις τιμές, προκαλώντας χάσμα μεταξύ των δύο

επιλογών, υπέρ της πρώτης. Και τούτο διότι τα τρέχοντα επίπεδα ναύλων, αν και σαφώς χαμηλότερα των προ διετίας ισχυόντων, εξακολουθούν να παρέχουν ευκαιρίες κερδοφορίας. Έτσι, σε κάποιο λογικό μέτρο, που αντικατοπτρίζει τις διαφορές μεταξύ 2008 και 2010, η ναυπηγική παραγγελία εξακολουθεί να αποτελεί τη «φθηνή λύση»! Ως τότε; Με γνώμονα τα αίτια της παραγωγής του φαινομένου, ας ευχηθούμε τούτο να συνεχιστεί...

Η παγκόσμια αγορά των **LPG**

Του **ΧΡΙΣΤΟΥ Γ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ**
Broker Oil-Gas (Chartering dept.) Stealth Maritime Corp. S.A.



Παρά το γεγονός ότι τα τελευταία 4-5 χρόνια, βάσει προβλέψεων, σε παγκόσμιο επίπεδο αναμενόταν μια απότομη αλλαγή στην παραγωγή LPG (και συνεπώς στον αντίστοιχο όγκο εξαγωγών), οι προβλέψεις αυτές δεν έχουν καταφέρει ακόμη να γίνουν πραγματικότητα, τουλάχιστον με μια σταθερή βάση, κάτι το οποίο οφείλεται σε ορισμένους παράγοντες:

- Καθυστέρηση στην έναρξη λειτουργίας νέων εγκαταστάσεων παραγωγής LPG/LNG
- Λειτουργικά προβλήματα
- Παγκόσμια οικονομική κρίση
- Ποσοστώσεις/διακυμάνσεις στα επίπεδα παραγωγής του OPEC

Αντί λοιπόν της πραγματοποίησης των ανωτέρω προβλέψεων, αυτό το οποίο παρατηρήσαμε στη διάρκεια του 2010 ήταν μια μέτρια αύξηση της παραγωγής (ειδικά στον Αραβικό Κόλπο), γεγονός το οποίο κυρίως επηρέασε τις εξαγωγές και εν συνεχεία αντισταθμίστηκε με υψηλότερες εισαγωγές

στην Ασία. Πράγματι, αυτός ο χρόνος τελικά έφερε μόνο την αρχή της λειτουργίας συγκεκριμένων project ιδίως εξαγωγικού χαρακτήρα, κυρίως στη Μέση Ανατολή, και ως αποτέλεσμα, παραγωγές από χώρες όπως το Αμπου Ντάμπι και το Κατάρ να έχουν πράγματι αυξηθεί, αλλά όχι στον αρχικά αναμενόμενο βαθμό, ενώ αντιθέτως οι εξαγωγές από τη Σαουδική Αραβία να έχουν τμηματικά μειωθεί. Την ίδια ώρα, οι εισαγωγές της Ασίας δείχνουν αυξητικές τάσεις και αυτό έχει καταφέρει και με το παραπάνω να αντισταθμίσει την πτώση στις εισαγωγές της Αμερικής και της Ευρώπης αντίστοιχα.

Όσον αφορά στη Δύση τώρα, παρατηρήθηκε μια μικρή μείωση κατά τη διάρκεια του έτους στις αντίστοιχες εξαγωγές (οι εξαγωγές της Αφρικής επηρεάστηκαν κυρίως από τα λειτουργικά προβλήματα της Αλγερίας, ενώ οι ευρωπαϊκές εξαγωγές μειώθηκαν λόγω των εργασιών συντήρησης των εγκαταστάσεων της Βόρειας Θάλασσας), όμως, από την άλλη πλευρά, οι εξαγωγές της Αμε-

ρικής αυξήθηκαν και έτσι επιτεύχθηκε μια ισορροπία μεταξύ των δύο.

Συνοψίζοντας λοιπόν το εμπόριο του LPG το 2010, κρατάμε τα ακόλουθα στοιχεία:

- Η αύξηση των εισαγωγών στην αγορά Ασίας-Ειρηνικού οφείλεται κυρίως στη Μέση Ανατολή.
- Ανατολικά του Σουέζ οι εξαγωγές αυξήθηκαν περίπου 10% συγκριτικά με τα νούμερα του 2009- μια αύξηση που προήλθε κυρίως από την αυξημένη παραγωγή LPG από το Κατάρ και τα ΗΑΕ.
- Οι ΗΠΑ παρέμειναν ένας από τους «οριακούς» εξαγωγείς -αν και παρ' όλα αυτά κίνησαν μεγαλύτερους όγκους συγκριτικά με το 2009- με τον κύριο όγκο των φορτίων να κατευθύνεται προς την ίδια την Αμερική αλλά και την Ευρώπη.
- Συνολικά, οι παγκόσμιες εξαγωγές αυξήθηκαν περίπου 2 εκατ. μ.τ. το 2010 σε σύγκριση με το 2009,

φτάνοντας έτσι συνολικά τα 59-60 εκατ. μ.τ.

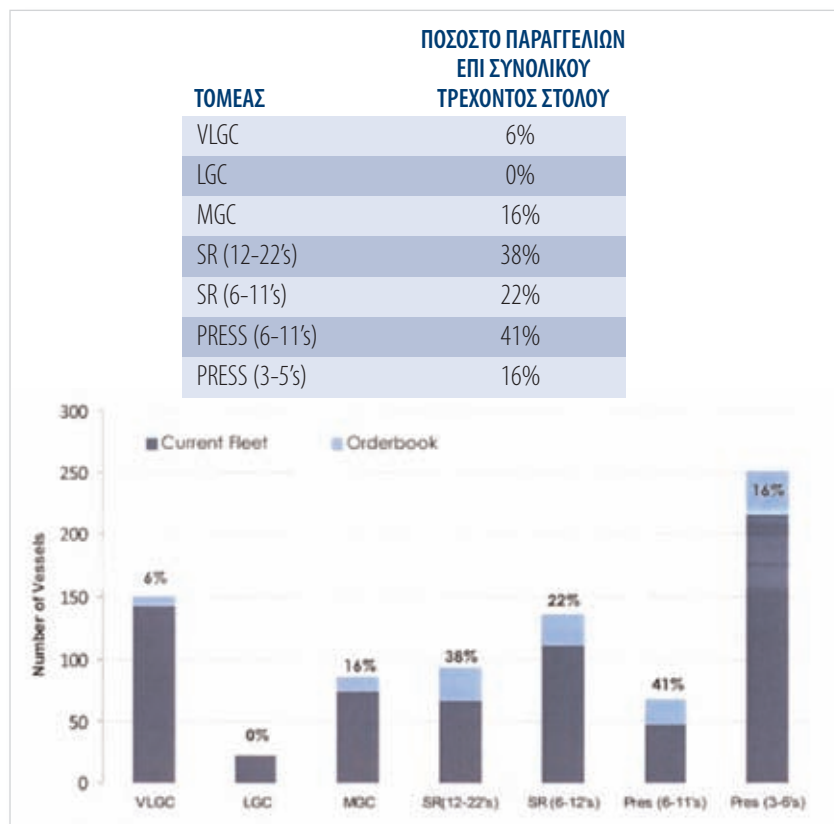
Τάσεις πέρα από το 2011

Όπως προαναφέραμε, παρά το γεγονός ότι οι προβλέψεις των τελευταίων 4-5 ετών όσον αφορά στην αναμενόμενη παγκόσμια παραγωγή LPG δεν έχουν γίνει ακόμη πραγματικότητα και παρά το ότι μέσα στο 2010 πολλά project «παραγωγικού» χαρακτήρα έχουν ήδη ξεκινήσει και σαφώς θα πρέπει σίγουρα να περάσει κάποιο χρονικό διάστημα προτού δούμε την επιρροή τους στις συνολικές εξαγωγές της παγκόσμιας LPG αγοράς, αναμένουμε μια ραγδαία αύξηση στις εξαγωγές, εάν όχι μέσα στους επόμενους μήνες, σίγουρα πριν από το τέλος του 2011... Το ερώτημα, όμως, είναι πόσο παραπάνω LPG θα παραχθεί και ποιες είναι οι παράμετροι που θα καθορίσουν τα πραγματικά μεγέθη παραγωγής. Ως τέτοιες μπορούμε να περιλάβουμε τις κάτωθι:

- Καθυστερήσεις και ακυρώσεις της έναρξης των project.
- «Περιφερειακοί»/στρατηγικοί παράγοντες (π.χ. οι εκτιμήσεις του ΟΠΕΚ σχετικά με την αναμενόμενη παραγωγή πετρελαίου επηρεάζουν αντίστοιχα αυτή του LPG).
- Εμπλουτισμός του LNG με LPG.

Επομένως και παίρνοντας υπ' όψιν μας όλες τις προαναφερόμενες παραμέτρους, ποιες λοιπόν θα έπρεπε να είναι οι προσδοκίες μας όσον αφορά στην παραγωγή LPG για τα επόμενα χρόνια;

- Το θαλάσσιο LPG εμπόριο προβλέπεται να αυξηθεί 45% (δηλαδή να φτάσει συνολικά τα 82 εκατ. μ.τ.) μέχρι το 2015. Αυτή η ετήσια αύξηση των περίπου 25 εκατ. μ.τ. θα επιφέρει μια μεγάλη αλλαγή στο εμπόριο του LPG, όπως αλλαγές αναμένονται και στην παρούσα δυναμική του συγκεκριμένου εμπορίου.
- Η Σαουδική Αραβία, η οποία παραδοσιακά έχει αποκτήσει τον τίτλο του μεγαλύτερου εξαγωγέα LPG και κατόπιν της κινητήριας δύναμης της συγκεκριμένης αγοράς, βρίσκεται πλέον στα πρόθυρα του να χάσει αυτόν τον «τίτλο»



από τα ΗΑΕ και το Κατάρ -δύο ανερχόμενες δυνάμεις στον συγκεκριμένο τομέα με ταχύτατους ρυθμούς αύξησης της εγχώριας παραγωγής (όταν στην αντίπερα όχθη η Σαουδική Αραβία μειώνει τις εξαγωγές της λόγω της υψηλής ενδοχώρας συσχετιζόμενης με πετροχημικά κατανάλωσης LPG)- και συνεπώς η σχετική πρόβλεψη μας δείχνει ότι έως το 2012 τα ΗΑΕ και το Κατάρ θα ξεπεράσουν τη Σαουδική Αραβία στους όγκους εξαγωγής, ένα γεγονός το οποίο στην περίπτωση που επαληθευτεί είναι ικανό να δημιουργήσει νέα δυναμική στο θαλάσσιο LPG εμπόριο.

Άρα, ποιες είναι αυτές οι περιοχές/αγορές που θα απορροφήσουν τη μεγάλη αυτή «περιφερειακή» αύξηση των εξαγωγών;

- Η αύξηση των εξαγωγών LPG σε σύγκριση με αυτή του 2009 προβλέπεται να είναι περίπου

19 εκατ. μ.τ. μέσα στο 2012 και περίπου 20-26 εκατ. μ.τ. το 2015.

- Η αύξηση αυτή αναμένεται να απορροφηθεί από κύρια σημεία λιανικής μεταπώλησης LPG προϊόντων όπως και μέσω της βιομηχανικής και πετροχημικής χρήσης.
- Οι περιοχές που θα απορροφήσουν το μεγαλύτερο μέρος των αυξημένων εξαγόμενων όγκων -σε διαφορετικές βέβαια ποσότητες και αναλογίες- είναι η Άπω Ανατολή, η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, οι ΗΠΑ, η Λατινική Αμερική και η Ευρώπη.

Επιπτώσεις στη ναυτιλιακή αγορά των LPG

Η σφικτότερη προσφορά/ζήτηση αγοράς πλοίων LPGC υπόσχεται αυξημένα κέρδη.

- Το 2010 η ζήτηση για αγορά πλοίων LPGC κινήθηκε σε πολύ χαμηλούς ρυθμούς, μετά μια

μακρά περίοδο γοργού ρυθμού ανάπτυξης του παγκόσμιου LPGC στόλου.

- Η ζήτηση για VLGC αναμένεται να κινηθεί σε πολύ γρήγορους ρυθμούς, με την αρχή να τοποθετείται από το 2010.
- Οι προοπτικές του τομέα φαντάζουν πολλά υποσχόμενες για τα επόμενα 2 με 3 χρόνια.

...Αλλά το ποια θα είναι η διάρκεια εξαρτάται από τα ακόλουθα σημεία-κλειδιά:

1. Νέες παραγγελίες: Οι χαμηλές τιμές των πλοίων σε συνάρτηση με την πολλά υποσχόμενη προοπτική της αγοράς, θα είναι ικανές (αλλά και αρκετά) προκειμένου να ελκύσουν μια σειρά από αγορές νεοτευκτών;

2. Νέοι «παίκτες» της αγοράς: Στα μέσα του 2000 κάποιοι καινούργιοι «παίκτες» (που προηγουμένως ασχολούνταν είτε σε διαφορετικό τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας ή σε κάποιον εντελώς διαφορετικό επιχειρηματικό τομέα) άδραξαν την ευκαιρία για την εισαγωγή τους στη ναυτιλιακή αγορά των LPG. Το ζητούμενο σήμερα είναι εάν οι τρέχουσες και πιθανόν ακόμη καλύτερες στο εγγύς μέλλον για τους συμμετέχοντες συνθήκες της αγοράς (π.χ. αυξημένοι ναύλοι, υποσχόμενη προοπτική της αγοράς κ.λπ.) συντελέσουν στο να παρατηρηθεί ένα παρόμοιο «κύμα» εισόδου από ακόμη περισσότερους νέους «παίκτες», και αν ναι, ποια θα είναι η «αντίδραση» της αγοράς σε ένα τέτοιο φαινόμενο.

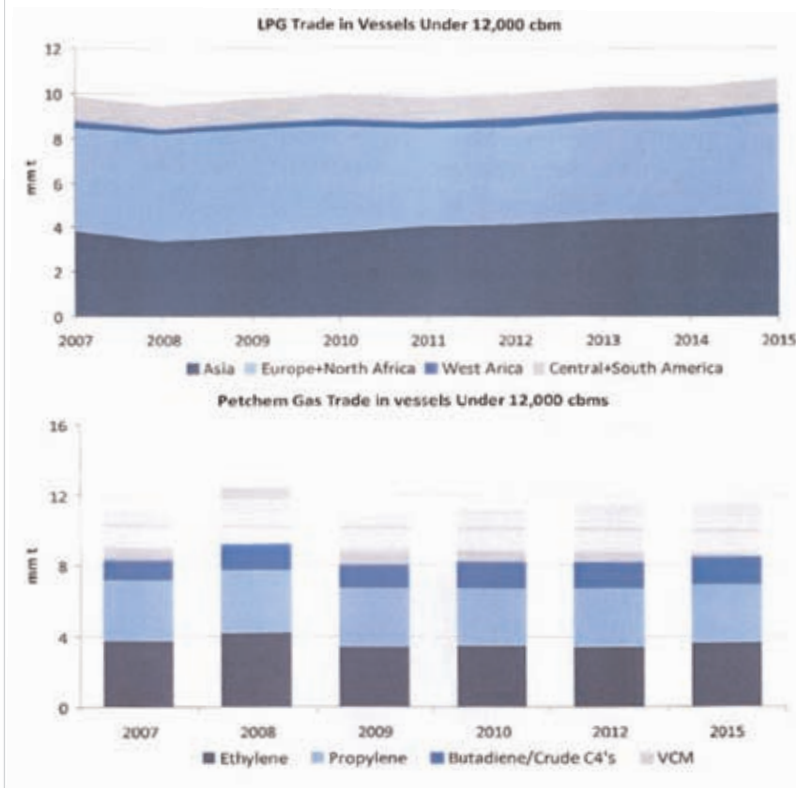
3. Αγοραπωλησίες πλοίων/λειτουργικά έξοδα: Η δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες των LPG είναι σταθερά αυξανόμενη. Τα λειτουργικά έξοδα στη ναυτιλιακή αγορά των LPG είναι σημαντικά αυξημένα - μια άλλωστε αναμενόμενη μεταβολή-, η οποία με τη σειρά της επηρεάζει και τα περιθώρια κέρδους της συγκεκριμένης ναυλαγοράς.

4. Αύξηση στην αναλογία «τόνων ανά μίλια»: Τι ποσότητες LPG θα παραδοθούν από τον Αραβικό Κόλπο στον Κόλπο των ΗΠΑ;

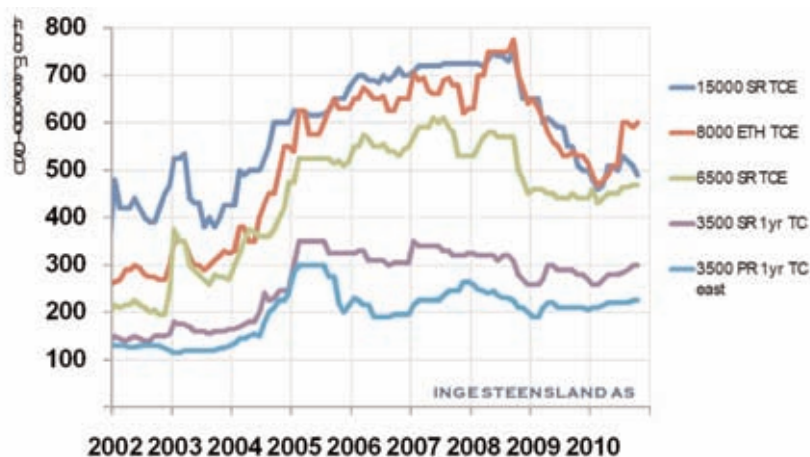
5. Χρονοναυλώσεις/ναυλώσεις «σποτ»: Η ισορροπία ανάμεσα στις χρονοναυλώσεις και τις «σποτ» ναυλώσεις επηρεάζει τη δυναμική της ναυλαγοράς.

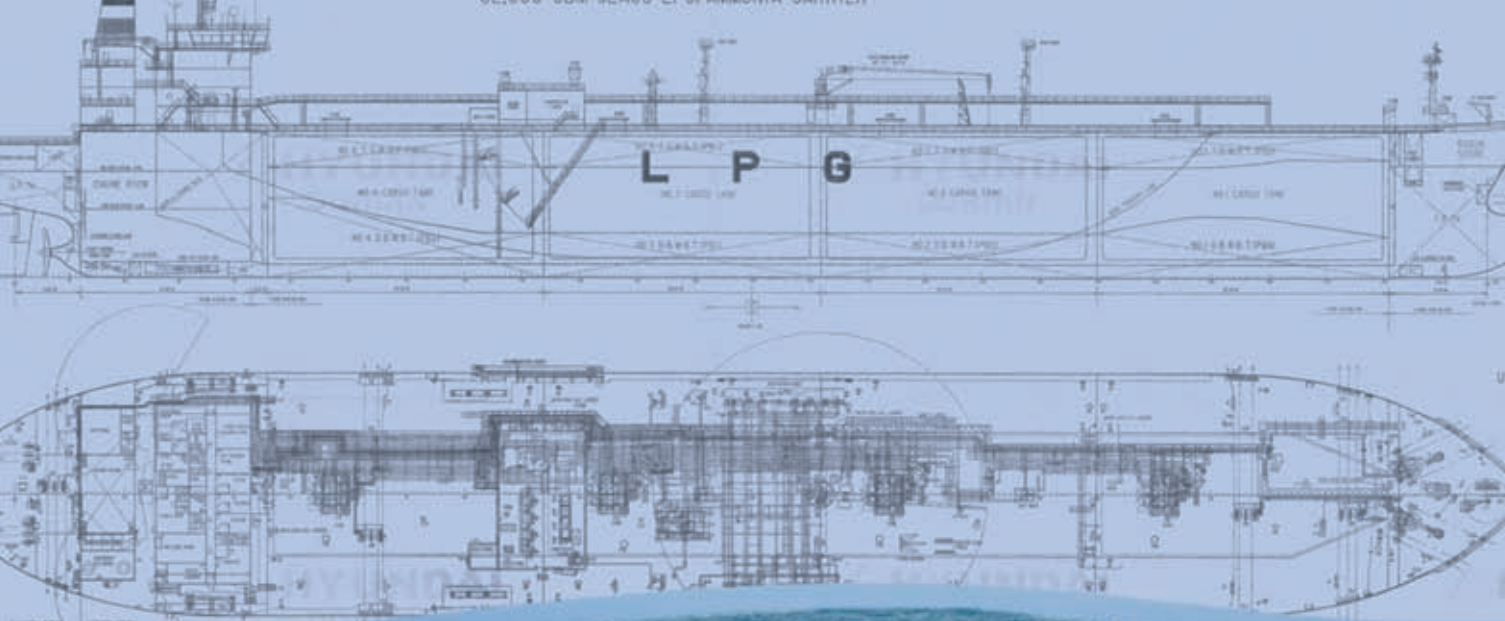
6. Διακυμάνσεις στη ναυλαγορά των VLGC.

Πρόβλεψη ζήτησης σε πλοία κάτω των 12.000 κ.μ.



Πορεία ναύλων για την περίοδο 2002-2010 (3.500-15.000 κ.μ.)





Our mission is to arrange safe,
reliable and trouble-free transportation



www.dorianhellas.com

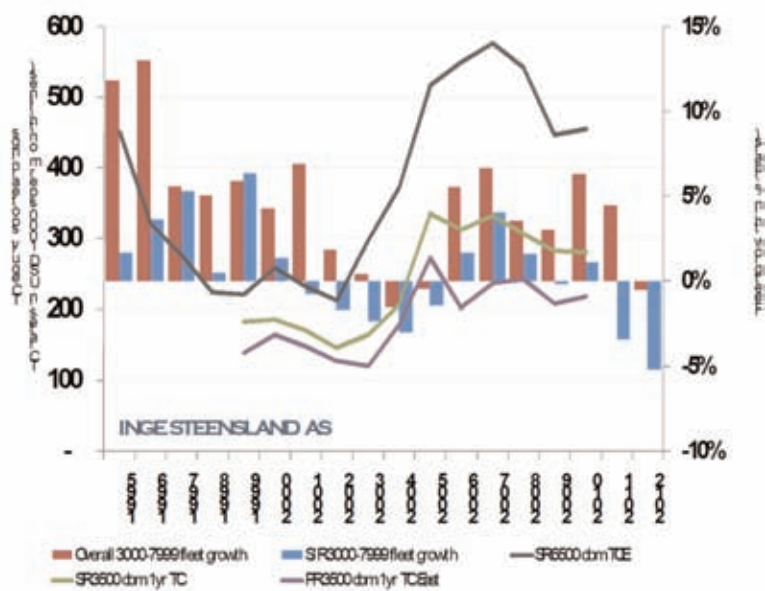




Επίλογος: Οι αυξημένες εξαγωγές LPG προδιαθέτουν για θετική αλλαγή στη δυναμική της αγοράς.

- Συνολικά, οι παγκόσμιες εξαγωγές αυξήθηκαν περίπου 2 εκατ. μ.τ. το 2010 σε σύγκριση με το 2009, φτάνοντας έτσι συνολικά τα 59-60 εκατ. μ.τ.
- Το θαλάσσιο LPG εμπόριο προβλέπεται να αυξηθεί 45% μέχρι το 2015.
- Η αύξηση των εξαγωγών LPG σε σύγκριση με αυτή του 2009 προβλέπεται να είναι περίπου 19 εκατ. μ.τ. μέσα στο 2012 και περίπου 20-26 εκατ. μ.τ. το 2015.
- Η αυξημένη απαίτηση για ανάπτυξη της LPG αγοράς στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού είναι σαφώς ουσιαστική, αλλά πιθανώς ανεπαρκής για να καλύψει εξ ολοκλήρου την αύξηση στις εξαγωγές.
- Η αυξημένη ζήτηση για πετροχημικά προϊόντα θα εξελιχθεί ως σημαντικός παράγοντας για την περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς εξαγωγών LPG.
- Οι περιοχές που θα απορροφήσουν το μεγαλύτερο μέρος των αυξημένων εξαγόμενων όγκων, σε διαφορετικές βέβαια ποσότητες και αναλογίες, είναι η Άπω Ανατολή, η Ασία, οι ΗΠΑ, η Λατινική Αμερική και η Ευρώπη.
- Μία από τις αναμενόμενες επιπτώσεις του αυξανόμενου εμπορίου LPG πιθανώς να είναι η είσοδος νέων «παικτών» στη συγκεκριμένη αγορά.
- Το 2010 σηματοδότησε την αρχή της ανάκαμψης για τα VLGC και το 2011-2012 αναμένεται η αγορά να είναι υπο-εφοδιασμένη από τέτοιου μεγέθους πλοία.
- Η ναυλαγορά για πλοία κάτω των 12.000 μ.τ. αναμένεται με τη σειρά της να ανακάμψει χάρη στη γενικότερη αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου LPG, ενώ οι ναύλοι για τα handys ήδη αυξήθηκαν κατά το 4ο τρίμηνο του 2010 και αναμένουν αυτή η πορεία να συνεχιστεί και στη διάρκεια του 2012. Το ίδιο ισχύει και για το εμπόριο των πετροχημικών προϊόντων.

Πορεία ναύλων για την περίοδο 1995-2010 (3.000-8.000 κ.μ.)



Πορεία ναύλων για το έτος 2010 ανά τρίμηνο (3.200-78.000 κ.μ.)

12 Month Time Charter Rates	Q1 2010 Monthly T/C Rates	Q2 2010 Monthly T/C Rates	Q3 2010 Monthly T/C Rates	Q4 2010 Monthly T/C Rates
3.200 cbm S/R	\$270.000	\$270.000	\$280.000	\$300.000
8.250 cbm (Eth)	\$510.000	\$490.000	\$495.000	\$510.000
15.000 cbm S/R	\$490.000	\$465.000	\$495.000	\$505.000
24.000 cbm	\$490.000	\$470.000	\$470.000	\$475.000
28.000 cbm	\$515.000	\$500.000	\$500.000	\$515.000
30.000 cbm	\$565.000	\$545.000	\$560.000	\$580.000
35.000 cbm	\$575.000	\$550.000	\$585.000	\$605.000
57.000 cbm	\$580.000	\$650.000	\$660.000	\$670.000
78.000 cbm	\$450.000	\$600.000	\$545.000	\$580.000



CARGO GEAR S.R.T. L.t.d.

Supply ~ Rigging ~ Testing



ANNUAL AND 5-YEAR SERVICES AND TESTS ON LIFEBOATS, RESCUE BOATS, RELEASE GEARS AND LAUNCHING APPLIANCES IN COMPLIANCE WITH MSC/Circ. 1 1206:

Inspection, maintenance and repair for:

- Lifeboats, davits and winches
- Rescue boats, davits and winches
- Free Fall lifeboats and davits
- Service authorization by major international makers
- Qualified service engineers
- 30 years of experience
- Approval by the Greek Authority
- Worldwide - 24h service
- Competitive prices

Also:

- Wire ropes, chains, webbing slings, ropes and fittings supply
- Unrigging and rigging services - Testing, inspection and certification services
- for every kind of pulling, lifting and holding applications

Ελληνικοί λιμένες 2010:

παραχώρηση, εργασιακή ειρήνη,
στρατηγική αναδιοργάνωση



Η επίσημη ανάληψη της διαχείρισης του μεγαλύτερου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) της χώρας από την Cosco Pacific, η αποκατάσταση της εργασιακής ειρήνης, η «επανεκκίνηση» του σχεδιασμού από το σύνολο των ελληνικών λιμένων και οι επακόλουθες σημαντικές πρωτοβουλίες των διοικήσεων των δύο μεγαλύτερων διεθνών λιμένων της χώρας (Πειραιά και Θεσσαλονίκη), αλλά και η διατήρηση του κρατικού παρεμβατισμού, αποτέλεσαν τις κρίσιμες παραμέτρους της χρονιάς που διανύσαμε - μιας αναμφίβολα κομβικής χρονιάς για τους ελληνικούς λιμένες.

Του **ΘΑΝΟΥ ΠΑΛΛΗ**, Επίκουρου καθηγητή, Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, και συμμετέχει στη διαδικτυακή πρωτοβουλία PortEconomics.



Την ίδια στιγμή, μία δεκαετία μετά την έναρξη της αναδιάρθρωσης του λιμενικού συστήματος, σειρά στρατηγικών αποφάσεων –όπως η εταιρική μορφή των λιμένων εθνικής σημασίας καθώς και ο προσανατολισμός τους ως προς τα φορτία που επιθυμούν να προσελκύσουν, τα οργανωτικά σχήματα των μικρότερων περιφερειακών και δημοτικών λιμένων– παραμένουν υπό διαμόρφωση. Το Νοέμβριο του 2009, η πολιτική ηγεσία διατύπωσε ως πρωταρχική ανάγκη την αναθεώρηση της στρατηγικής των λιμένων της χώρας, με τις επιλογές της όμως να προσδιορίζονται από το περιοριστικό κλίμα της εθνικής οικονομίας.

Πειραιάς

Το 2010, η κοινή πρακτική λειτουργίας ενός λιμένα με διεθνή κίνηση εφαρμόστηκε και στην Ελλάδα. Η Cosco Pacific ανέλαβε την ευθύνη διαχείρισης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων-Προβλήτας II του Πειραιά μέσω της θυγατρικής «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ) Α.Ε.». Στόχος της, σύμφωνα με τους όρους παραχώρησης, είναι να αυξηθεί η ικανότητα του ΣΕΜΠΟ από τα 1,6 εκατ. TEU στα 2,6 εκατ. έως το 2014.

Οι πρώτες κινήσεις περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενδοτερματικού κέντρου logistics, τη συμφωνία με το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας για την άμεση μεταφορά φορτίων από και προς το αεροδρόμιο. Περιλαμβάνουν, επίσης, συνομιλίες με μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, κυρίως τη MSC, τον σημαντικότερο σήμερα χρήστη του λιμένα, και τη Maersk και τις K-Line, YML και Hanjin για αυξημένη συνεργασία ως προς την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού κέντρου. Στο τέλος του 2010 η Cosco ανακοίνωσε ότι η παραγωγικότητα του ΣΕΜΠΟ έχει αυξηθεί περισσότερο από 10 κινήσεις ανά ώρα και οι ζημιές στον τερματικό έχουν μειωθεί. Από την άλλη πλευρά, τα συνδικάτα ανησυχούν, διαπιστώνοντας ότι οι εργασιακές συνθήκες διαφοροποιούνται σε σχέση με το προϋπάρχον καθεστώς.



Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) διαχειρίζεται πλέον το μικρότερο ΣΕΜΠΟ-Προβλήτα Ι. Παράλληλα, λόγω του αρνητικού κλίματος στην οικονομία της χώρας, το λιμάνι αντιμετώπισε πτώση στη συνολική κίνηση. Χωρίς εγγυήσεις διακίνησης εμπορευμάτων που παρέχονται από τη σύμβαση ΟΛΠ-MSC, η εταιρεία επιδιώκει μορφές συνεργασίας με ανταγωνιστή της, χωρίς ωστόσο αυτές οι συζητήσεις να οδηγούν σε απτά αποτελέσματα. Εν τω μεταξύ, ο ΟΛΠ εκσυγχρονίζει τον τερματικό σταθμό με τέσσερις νέους γερανούς super post-Panamax, τρεις γερανογέφυρες post-Panamax και σχετικό εξοπλισμό μαζί με ένα σύγχρονο πληροφοριακό σύστημα. Ήδη, ίδρυσε τη θυγατρική εταιρεία Intermodal Transport & Logistics A.E., ώστε να επεκταθεί στις διατροπικές μεταφορές – προώθηση και των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων του φορτίου που χειρίζεται. Οι εξελίξεις στους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά έχουν συσχετιστεί με τη δημιουργία ενός κέντρου logistics στο Θριάσιο Πεδίο, το οποίο θα ολοκληρωθεί και με σιδηροδρομική σύνδεση. ΟΛΠ και ΣΕΠ έχουν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους να συνεργαστούν,



σε μια κίνηση στρατηγικής σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού. Λόγω κλίμακας, η εν λόγω κίνηση θα επηρεάσει τα λιμάνια της περιοχής και πολλές άλλες οικονομικές δραστηριότητες της ελληνικής οικονομίας.

Ο ΟΛΠ αποφάσισε επίσης να διπλασιάσει τον λιμενικό χώρο αφιερωμένο στο Car Terminal, ενώ σχεδιάζει επιπλέον σημαντικές εξελίξεις στον τερματικό σταθμό επιβατών. Μετά τη νομοθετική αλλαγή, που επιτρέπει για πρώτη φορά τα κρουαζιερόπλοια με μη κοινοτικές σημαίες να προσφέρουν κρουαζιέρες από τα ελληνικά λιμάνια, και δεδομένης της διατήρησης των θετικών ενδείξεων της αγοράς κρουαζιέρας στην περιοχή, ο εκσυγχρονισμός του τερματικού κρουαζιερόπλοιων αποτελεί μείζονα προτεραιότητα. Η επέκταση του τερματικού σταθμού επιβατών, καθώς και αξιοσημείωτες παρεμβάσεις στη προκυμαία του λιμανιού –συμπεριλαμβανομένης της μετατροπής των πρώην Σιλό του λιμένα σε μουσείο της ιστορίας του λιμανιού, καθώς και του πρώην εκθεσιακού κέντρου σε ξενοδοχείο για επιβάτες κρουαζιέρας– είναι επίσης ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων.

Μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα οι απεργιακές κινητοποιήσεις περιορίστηκαν και επέστρεψε η εργασιακή ειρήνη. Οι μεμονωμένες απεργίες των λιμενεργατών οφειλονταν σε μη λιμενικούς λόγους (γενικότερα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας), ενώ ορισμένες κινητοποιήσεις εργαζομένων για τρίτους λόγους (π.χ. άρση περιορισμών καμποτάζ στην κρουαζιέρα, απελευθέρωση οδικών μεταφορών, προβλήματα ναυτικών με το καθεστώς που διέπει την ακτοπλοΐα) επηρέασαν τη λειτουργία του λιμένα του Πειραιά.

Θεσσαλονίκη

Για το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τη Θεσσαλονίκη, η επόμενη ημέρα μετά την αποτυχημένη προσπάθεια παραχώρησης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων είναι διαφορετική. Η νέα διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) αποφάσισε να εκσυγχρονίσει και να επεκτείνει τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβω-



Μια βασική εξέλιξη του 2010 ήταν η επανίδρυση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ). Οι 12 αυτόνομες οντότητες λιμανιών της χώρας συναντήθηκαν εκ νέου για να συζητήσουν σε συλλογικό επίπεδο και να προγραμματίσουν τρόπους ώστε να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

τών με δικούς της πόρους. Το επενδυτικό πρόγραμμα 265 εκατ. ευρώ περιλαμβάνει την επέκταση του Προβλήτα 6 από 550 μέτρα, την εφαρμογή των τεχνολογιών αιχμής στην εργασία και την προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Το επενδυτικό πρόγραμμα αναμένεται να λάβει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων περίπου 120 εκατ. ευρώ και θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2017. Θα αυξήσει τη χωρητικότητα του λιμένα σε 1,2 εκατ. TEUs. Το πρόγραμμα συνοδεύεται από σχέδια για κέντρο logistics, ενδοχόμενως εντός της λιμενικής ζώνης, και συζητήσεις για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών και τις συνδέσεις.

Η νέα διοίκηση εφαρμόζει μια επιθετική εξωστρεφή στρατηγική για την προσέλκυση νέων χρηστών που δραστηριοποιούνται στην άμεση ενδοχώρα, αλλά και πέρα από αυτή, με τη θέσπιση ενός ειδικού Συμβουλίου Ανάπτυξης και την έναρξη μιας σειράς από συζητήσεις και συναντήσεις με χρήστες από τα Βαλκάνια. Μεταξύ των στόχων του Συμβουλίου Ανάπτυξης, καθώς και του μνημονίου συνεργασίας που υπογράφηκε μεταξύ ΟΛΘ και επιστημόνων, περιλαμβάνεται και η επανασύνδεση λιμένα και πόλης. Ο ΟΛΘ ξεκίνησε, επίσης, τον εκσυγχρονισμό των εσωτερικών δομών και κανόνων εργασίας - διοίκηση, οργάνωση λιμενεργασίας, λειτουργικές δομές.

Προτεραιότητα του ΟΛΘ αποτελεί και η αύξηση της κίνησης κρουαζιέρας, με στόχο τις 50.000 επιβάτες κρουαζιέρας ετησίως έως το

2014. Η ίδρυση εταιρείας, στην οποία θα συμμετέχουν το Εμπορικό και το Βιομηχανικό Επιμελητήριο, είναι ενέργεια απαραίτητη για την επίτευξη του στόχου.

Άλλοι λιμένες

Το πρώτο εξάμηνο του 2010 και για τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια εθνικού συμφέροντος ήταν περίοδος αλλαγής των διευθυνόντων συμβούλων, και οι εξελίξεις περιορίστηκαν στην εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών σχεδίων. Ως κύριος μέτοχος, η κυβέρνηση προχώρησε στην αντικατάσταση των διευθύνσεων και στα δώδεκα (12) λιμάνια εθνικού ενδιαφέροντος, συνεχίζοντας μια «ελληνική» πρακτική που ακολουθείται από όλες τις κυβερνήσεις. Η διαδικασία μάλιστα αποδείχθηκε ιδιαίτερα χρονοβόρος, κράτησε περισσότερο από έξι μήνες και ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2010.

Οι επιχειρηματικές εξελίξεις αναμφίβολα επηρεάστηκαν και ενισχύθηκαν από τις συνεχείς συζητήσεις σχετικά με την πιθανή συγχώνευση των δώδεκα (12) λιμενικών φορέων σε δύο (πιθανόν) μεγάλες εταιρείες. Η πρώτη αφορά τα λιμάνια Πειραιά, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, και η δεύτερη τα λιμάνια της Βορείου Ελλάδας, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη. Παράλληλα, το ενδιαφέρον στρέφεται στο λιμένα του Βόλου και στην ανάπτυξη τερματικού εμπορευματοκιβωτίων. Οι λεπτομέρειες του «λιμενικού Καλλικράτη», ενός εν δυνάμει θετικού σχεδίου, θα είναι καθοριστικές για τις εξελίξεις στο προσεχές διάστημα.

Στη Δυτική Ελλάδα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξέφρασε την επιθυμία να μη συγχωνευθεί με το λιμάνι της Πάτρας και να προχωρήσει σε αναβάθμιση του τερματικού σταθμού επιβατών, επιταχύνοντας τη δεύτερη φάση ανάπτυξης του επιβατικού τερματικού σταθμού, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη της κίνησης κρουαζιέρας. Επιπλέον, το ιδιωτικό λιμάνι του Αστακού, που είχε ωφεληθεί από τις δράσεις στον Πειραιά για ανάπτυξη του σε έναν εναλλακτικό κόμβο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα, εξέφρασε την πρόθεσή του να πουλήσει τον υφιστάμενο τερματικό εξοπλισμό, κίνηση που αναμένεται με πολύ ενδιαφέρον.

ΕΛΙΜΕ

Μια βασική εξέλιξη του 2010 ήταν η επανίδρυση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ). Οι 12 αυτόνομες οντότητες λιμανιών της χώρας συναντήθηκαν εκ νέου για να συζητήσουν σε συλλογικό επίπεδο και να προγραμματίσουν τρόπους ώστε να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Η πρώτη συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις αρχές Δεκεμβρίου και αποφασίστηκε η επιστροφή των ελληνικών λιμένων σε διεθνείς ενώσεις που περιλαμβάνουν λιμενικές αρχές, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Port Organisation) και η MedCruise, η δημιουργία ενός εκπαιδευτικού ιδρύματος, η συμμετοχή της στο Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, καθώς και πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση κοινών ηλεκτρονικών πλατφορμών, ώστε να επιτευχθεί η ψηφιακή σύγκλιση των μελών της ΕΛΙΜΕ.

Sea of Memories



Welcome to the Mediterranean ...

Welcome to Louis Hellenic Cruises.

Welcome aboard one of the **9 cruise ships** of **Louis Hellenic Cruises** and embark on life enriching cruises to more than 100 destinations. Experience our **warm hearted hospitality** and **quality of service** while sailing on our home waters in the Mediterranean. **Louis Hellenic Cruises** meticulously prepares **destination-oriented cruises** offering **great value for money** and a... **Sea of Memories!**

Ask for our new 2011-12 brochure. www.louiscruises.com
LOUIS MAJESTY / LOUIS CRISTAL / CALYPSO / ORIENT QUEEN / CORAL



LOUIS HELLENIC CRUISES

www.louiscruises.com



Του **MIX. ΜΑΛΕΡΜΠΑ**, Υποναύρχου Λ.Σ. (ε.α.)

Πολιτική Ναυτιλίας, Θαλασσίων Υποθέσεων και Λιμενικής Αστυνομίας

Το συντελεσθέν νομοθετικό έργο στον ευρύτερο τομέα της ναυτιλίας, των θαλασσίων υποθέσεων και της αστυνόμευσης των λιμένων και ακτών, και σχετικές εκδοθείσες συνάδουσες εθνικές και διεθνείς διατάξεις.

1. Πρόλογος

1. Κατά τον διαρρέυσαντα χρόνο 2010 εξεδόθησαν από τους αρμόδιους κατά λόγο αρμοδιότητας κρατικούς φορείς οι κατωτέρω παρατιθέμενοι, κατά τομείς, νόμοι και κανονιστικές πράξεις (Π.Δ. - Υ.Α.) καθώς και συναφείς κανονισμοί - οδηγίες Ε.Ε.

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

3. Επισημαίνεται σχετικώς ότι το γε νυν έχουν, όπως έχει διαμορφωθεί, το κυβερνητικό σχήμα και μετά τη δημοσίευση του Π.Δ. 96/2010 (Α' 170) (όρα σχετικό επί του προκειμένου άρθρου μου στο τεύχος 134.11/2010 των «Ναυτικών Χρονικών»), τρεις κρατικοί φορείς (υπουργεία) είναι εντεταγμένοι για την άσκηση της συναφούς με τον θαλάσσιο χώρο πολιτικής σύμφωνα με τις επί του προκειμένου αρμοδιότητες που τους έχουν ανατεθεί, ήτοι:

- α) Το υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας
- β) Το υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας
- γ) Το υπουργείο Προστασίας του Πολίτη

Επειδή σκοπός του άρθρου αυτού είναι η αναφορά και παράθεση του παραχθέντος και εκδοθέντος, επί του προκειμένου, νομοθετικού έργου, δεν καταγράφονται λεπτομερώς και επακριβώς οι αρμοδιότητες εκάστου των ως άνω φορέων, διότι μνημονεύονται λεπτομερώς στα σχετικά διατάγματα με επισημάνση στο Π.Δ. 96/2010 (Α' 170).

4. Δεν παραλείπουμε, δε, να αναφέρουμε ότι, κατά την άποψή μας, η προ-

ηγούμενη διατελέσασα υπουργός «και Ναυτιλίας» δεν απέτυχε στον τομέα αυτό, με αποτέλεσμα να εκδοθεί το Π.Δ. 96/2010, αλλά, απλώς λόγω τεραστίων και πολλαπλών ευθυνών και αρμοδιοτήτων (εμπόριο - βιομηχανία, εθνική οικονομία και ναυτιλία) δεν ηδυνήθη να απασχοληθεί αποκλειστικά με τη ναυτιλία και να αντεπεξέλθει σε άκρως απόλυτο βαθμό στον τομέα αυτό. Παρά ταύτα συνέταξε, ψήφισε και δημοσίευσε ναυτιλιακούς νόμους ως κατωτέρω καταγράφονται και, επιπροσθέτως, ήτο παρούσα στον Πειραιά όταν οι συνθήκες το επέβαλαν. Ούτω δημοσιεύθηκε το Π.Δ. 96/2010, που θέτει σε ορθολογικότερη βάση τις επί του προκειμένου αρμοδιότητες, τις οποίες και κατανέμει σε τρεις κρατικούς φορείς. Βεβαίως, η ναυτική εργοδοσία άλλα επιθυμούσε. **Η εξέλιξη θα αποδείξει αν και κατά πόσο επέτυχε το εγχείρημα. Επαναλαμβάνεται, όμως, ότι κάθε κυβερνητική απόφαση κρίνεται μεταγενέστερα εκ του θετικού και αποδοτικού αποτελέσματος της.**

5. Ανεξαρτήτως της υπάρξεως και παράλληλου λειτουργίας τριών κρατικών φορέων εμπλεκόμενων κατά λόγο αρμοδιότητας στον θαλάσσιο χώρο και στο παρόν άρθρο τηρείται η ίδια, όπως και στα προηγούμενα έτη, αρχιτεκτονική και δομή παραθέσεως, κατά τομείς του παραχθέντος νομοθετικού έργου, προκειμένου ο ασχολούμενος με τις εν γένει ναυτιλιακές και συναφείς θαλάσσιες υποθέσεις έχει ξεκάθαρη και ολοκληρωμένη συναφή εικόνα ώστε να μορφώσει σωστή γνώμη και να κρίνει ανάλογα επί του παραχθέντος νομοθετικού έργου. Δεν περιλαμβάνονται, δε, θέματα που αφορούν το υπηρεσιακό καθεστώς του υπηρετούντος προσωπικού, ιδίως του ένστολου Λ.Σ., και αυτά που δεν είναι αρκούντως σοβαρά ή δεν έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες υποθέσεις.

II Οι ουσιαστικότερες διατάξεις

A. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και επιθεώρηση πλοίων

Α1 Διεθνείς διατάξεις - Ε.Ε.

Κανονισμός (Ε.Ε.) υπ' αρ. 428/2010 της Επιτροπής της 20ής Μαΐου 2010, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων

A2 Εθνικές διατάξεις

1. Νόμοι

α. Νόμος 3850/2010 (Α' 84)

«Κύρωση του κώδικα νόμων για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων» (Το άρθρο 2 «έκταση εφαρμογής» πργ. 4 αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές μνημονεύον τις σχετικές επί του προκειμένου διατάξεις.)

2. Π.Δ.

α. Π.Δ. 33/2010 (Α72)

Αποδοχή των τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20ή Μαΐου 2005 με την απόφαση MSC 196(80)/20-05-2005 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), καθώς και αποδοχή των τροποποιήσεων για τη μορφή και κατευθυντήριες οδηγίες για την τήρηση του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης (CSR), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20ή Μαΐου 2005 με την απόφαση MSC 198(80)/20-05-2005 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

β. Π.Δ. 34/2010 (Α' 73)

Κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης «Περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS 1974)», όπως αυτές υιοθετήθηκαν τη 18η Μαΐου 2006 με την απόφαση MSC 201(81)/18-05-2006, τη 12η Οκτωβρίου 2007 με την απόφαση MSC 239(83)/12-10-2007 και τη 16η Μαΐου 2008 με τις αποφάσεις MSC 256(84)/16-05-2008 και MSC 257(84)/16.05.2008, καθώς και κύρωση των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1988, το οποίο αναφέρεται στη διεθνή σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν τη 12η Οκτωβρίου 2007 με την απόφαση MSC 240(83)/12-10-2007 και τη 16η Μαΐου 2008 με την απόφαση MSC 258(84)/16-05-2008, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

γ. Π.Δ. 39/2010 (Α' 79)

Τροποποίηση του Π.Δ. 347/1998 (Α' 231), όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα Π.Δ. 158/1999 (Α' 156), 137/2002 (Α' 112), 294/2003 (Α' 251) και 194/2009 (Α' 239) σε συμμόρφωση με την οδηγία 2009/26/Ε.Κ. της Επιτροπής της 6ης Απριλίου 2009.

(Αντικαθίσταται εκ νέου το παράρτημα Α του άρθρου 19 του Π.Δ. 347/1998, αναφερόμενο στον εξοπλισμό, για τον οποίο υπάρχουν ήδη αναλυτικά πρότυπα δοκιμής στους διεθνείς κανονισμούς.)

3. Υπουργικές αποφάσεις

α. Απόφαση υπ' αρ. 4113.265/01/2009/28-1-2010 (Β' 158)

Τροποποίηση διατάξεων υπουργικών αποφάσεων 1218.83/18-09-1995 (Β'

835) «Έκδοση αδειών εγκατάστασης και λειτουργίας σταθμών τηλεπικοινωνιών των εμπορικών πλοίων»

β. Απόφαση υπ' αρ. 444.2.20/01/2010-31-3-2010 (Β' 479)

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2005/65 Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ασφάλεια των λιμένων (L310 της 25.11.2005). Καθορισμός απαιτήσεων, διαδικασιών και τρόπου ελέγχου για την αναγνώριση οργανισμών ασφαλείας και την εξουσιοδότηση αυτών από το ΥΠΟΙΑΝ, προκειμένου να τους ανατεθεί το κυβερνητικό έργο της εκπόνησης μελετών αξιολόγησης ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων, έναντι ενδεχομένων κινδύνων από μη νόμιμες ενέργειες σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 725/2004ΕΚ για τη βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και αξιολογήσεων ασφαλείας λιμένα σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία 2005/65Ε.Κ. σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων.

γ. Απόφαση υπ' αρ. 4113.272/01/2010/6-8-2010 (Β' 1459)

Αποδοχή τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), ο οποίος έγινε αποδεκτός με την υπ' αρ. 218.78/1/95/1.8.1995 υπουργική απόφαση (Β' 709) και τροποποιήθηκε με τις υπ' αρ. 4113.166/01/2002/27.8.2002 (Β' 1201) και 4113.262/01/2009/20.05.2009 (Β' 1056) υπουργικές αποφάσεις, όπως οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετήθηκαν



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



από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) σύμφωνα με την απόφαση MSC 273(85)/04.12.2008.

■ B. Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος 1. Π.Δ.

α. Π.Δ. 124/2010 (Α' 201/2010)

Αποδοχή τροποποιήσεων στο παράρτημα III του Πρωτοκόλλου του 1978 αναφορικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, Αναθεωρημένο παράρτημα III της Δ.Σ. MARPOL 73/78.

2. Υπ. αποφάσεις

α. ΚΥΑ υπουργών Οικ. Ανταγ. - Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη υπ' αρ. 2421.3/02/09/29-12-2009 (Β' 2623)

Τροποποίηση-συμπλήρωση της υπ' αρ. 3221.2/4/99/23-6-99 απόφασης ΥΕΝ «Καθορισμός του κόστους χρησιμοποίησης των υλικών, των μέσων και του προσωπικού Λ.Σ. κατά την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας», όπως ισχύει».

β. ΚΥΑ υπουργών Εξωτερικών και Προστασίας του Πολίτη υπ' αρ. 2431.02.1/05/2010/25-8-2010 (Β' 1477)

Αποδοχή τροποποιήσεων στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973 (προσθήκη νέου κεφαλαίου 8 στο παράρτημα I της Δ.Σ. MARPOL και επακόλουθες τροποποιήσεις στο συμπλήρωμα του πιστοποιητικού ΙΟΡΡ, Έντυπο Β - τροποποιήσεις στους κανονισμούς 1, 12, 13, 17 και 38 του παραρτήματος I της Δ.Σ. MARPOL, στο συμπλήρωμα του διεθνούς πιστοποιητικού ΙΟΡΡ και στο βιβλίο πετρελαίου, Μέρος I και II.)

γ. Απόφαση υπουργού Προστασίας του Πολίτη υπ' αρ. 2431.02.1/10/10 10-11-2010 (Β' 1846) «Καθιέρωση νέου τύπου βιβλίου πετρελαίου»

■ Γ' Ναυτιλιακή ανάπτυξη (Οικονομία και Πολιτική)

1. Νόμοι

α. Νόμος 3857/2010 (Α' 101)

Κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την εμπορική ναυτιλία

β. Νόμος 3872/2010 (Α' 148)

Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις

2. Υπουργικές αποφάσεις

α. Απόφαση υπ' αρ. 59/20101/9-11-2010 (Β' 1766) «Καθορισμός του ύψους της εισφοράς σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 του Ν. 3872/2010 (ΦΕΚ

Α' 148)»

β. Δημοσιεύθηκαν σε ΦΕΚ, κατά το έτος 2010, αρκετές Υ.Α. που αφορούν εγκριτικές πράξεις με τις οποίες εγκρίνονται οι όροι από τους οποίους θα διέπεται η νηολόγηση ελληνικών πλοίων σύμφωνα με το Ν.Δ. 2687/53. Επίσης δημοσιεύθηκαν Υ.Α. που αφορούν τροποποιήσεις ήδη εκδοθεισών εγκριτικών πράξεων.

γ. Δημοσιεύθηκαν σε ΦΕΚ, κατά το έτος 2010, αρκετές Υ.Α. που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων ναυτιλιακών εν γένει δραστηριοτήτων, εταιρειών που εδρεύουν στο εξωτερικό. Επίσης, δημοσιεύθηκαν αρκετές Υ.Α. που αφορούν την ανάκληση των ως άνω αποφάσεων.

■ Δ' Οργανωτικά θέματα - Καθορισμός αρμοδιοτήτων

1. Νόμοι

α. Νόμος 2816/2010 (Α' 6)

Ρύθμιση επιχειρηματικών και επαγγελματικών οφελών προς τα πιστωτικά ιδρύματα, διατάξεις για την επεξεργασία δεδομένων οικονομικής συμπεριφοράς και άλλες διατάξεις [με το άρθρο 11 (άνευ τίτλου) πργ. Ε' ρυθμίζονται θέματα διαχείρισης πλωτών μουσείων ή εκθεμάτων δωρεάς προς το ελληνικό Δημόσιο.]

2. Π.Δ.

α. Π.Δ. 50/2010 (Α' 89)

Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των υπουργείων και τροποποιήσεις του Π.Δ. 189/2009

β. Π.Δ. 96/2010 (Α' 170)

Σύσταση υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των υπουργείων [(Άρθρο 1) Σχετικό άρθρο μου στο τεύχος 134/2010 των «Ναυτικών Χρονικών».]

γ. Π.Δ. 99/2010 (Α' 172)

Διορισμός υπουργού και υφυπουργού Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

3. Υπουργικές αποφάσεις

α. Απόφαση υπ' αρ. 5111.01/42/2010/30-9-2010 (Β' 1607)

Σύσταση πολιτικού γραφείου υπουργού Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας

β. Απόφαση υπ' αρ. 5111.01/43/2010/30-9-2010 (Β' 1607)

Σύσταση πολιτικού γραφείου υφυπουργού Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας

γ. ΚΥΑ υπ' αρ. 42/8-11-2010 (Β' 1752)

Ανάθεση αρμοδιοτήτων στην υφυπουργό Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας Ελπίδα Τσουρή, όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ υπ' αρ. 5221.1/02/10/19-11-2010 (Β' 1850)



The City Law School
CITY UNIVERSITY LONDON

World-class legal education
in the heart of London

The City Law School, Maritime Law and You...

The City Law School is one of London's major law schools. Offering an impressive range of academic and professional courses, it is the first law school in London to educate students and practitioners at all stages of legal education.

Our LLM courses are renowned across the globe and we attract a wide-range of students from many international countries - especially when it comes to our popular LLM in Maritime Law.

Until now this academically demanding and professionally rewarding course was only available to those who attend our campus in the heart of London. Now there is an opportunity for you to gain this qualification and study some of the same course modules as our UK students do at home in Greece.

Hosted in the exceptional **Laskaridou Library** of Piraeus in Athens, the course covers:

- > Carriage of Goods by Sea
- > Admiralty Law
- > Marine Insurance
- > International Sales Law
- > World Trade Law

Taught by experienced British academics and legal practitioners, the LLM in Maritime Law is an extremely practical and useful course for anyone working in the shipping industry - whether from a business or legal perspective.

For more details, and to apply **NOW**, visit www.city.ac.uk/law

Alternatively, please call
+44 (0)20 7040 8396 or
email: law@city.ac.uk, quoting the
following reference: 'Greek 2011'

NEW: LLM in Maritime Law

Taught in weekend blocks
to fit around your work
commitments

Taught in English by
leading British academics
and professionals

Full-time student support
and admissions personnel
based in Greece

Apply online NOW



www.city.ac.uk/law



■ ■ ■ ■ Ε' Ακτοπλοΐα

1. Υπουργικές αποφάσεις

α. Απόφαση υπ' αριθμ. 3331.1/02/10/29-10-2010 (Β' 1762)

Καθορισμός ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες (Δρομολογιακή περίοδος από 1/11/2011 έως και 31/10/2012)

β. Απόφαση πρωθυπουργού υπ' αρ. Υ290/29-11-2010 (Β' 1868)

Πολιτική κινητοποίηση των πληρωμάτων των δρομολογημένων επιβατηγών, επιβατηγών οχηματαγωγών και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού.

γ. Απόφαση υπ. Θαλ. Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας υπ' αριθμ. 89/2010/29-11-2010 (Β' 1868)

Επίταξη των υπηρεσιών των πληρωμάτων των δρομολογημένων επιβατηγών, επιβατηγών οχηματαγωγών και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού.

■ ■ ■ ■ Στ' Ναυτική εργασία

1. Νόμοι

α. Νόμος 3816/2010 (Α' 6)

Ρύθμιση επιχειρηματικών και επαγγελματικών οφειλών προς τα πιστωτικά ιδρύματα, διατάξεις για την επεξεργασία δεδομένων οικονομικής συμπεριφοράς και άλλες διατάξεις. [Με το άρθρο 11 (άνευ τίτλου) πργ. Α' τροποποιείται ανάλογα το άρθρο 29 του Ν. 1220/81 (Α' 296) και ρυθμίζονται επί νέας βάσεως θέματα αποδοχών κ.λπ. των εγκαταλελειμμένων στην αλλοδαπή ή ημεδαπή Ελλήνων ναυτικών.]

2. Π.Δ.

α. Π.Δ. 192/17-12-2009 (Α' 230)

Τροποποίηση του Β.Δ. 683/1960 «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογή κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας επί ελληνικών επιβατηγών πλοίων πεντακοσίων κοχ και άνω» (Α' 158). (Τροποποιούνται τα άρθρα 2, 108, 109, 110 και 111 του ως άνω κανονισμού που αναφέρονται στους φροντιστές.) [δ.Κ.Υ.Α. Αριθμ. 12417/Γ4-945/29-11-2010 (Β' 1948).

«Έγκριση, προκήρυξη, ανάθεση διενεργείας της απογραφής πλοίων και πληρωμάτων (ναυτεργατικού δυναμικού) και έγκριση χρησιμοποίησης στατιστικών οργάνων».

(Σύμφωνα με την πργ.5 οι επί μέρους εργασίες από τις αρμόδιες Υπηρεσίες (πργ. 3.1.(9)) δέον ολοκληρωθούν μέχρι 30-6-2011)]

3. Υπ. αποφάσεις

α. Απόφαση υπ' αρ. 3529.2/12/2010/8-3-2010 (Β' 314)

Διαπίστωση των προϋποθέσεων παροχής προστασίας και βεβαιώσεως των δικαιουμένων αποδοχών των εγκαταλειπόμενων από τον πλοιοκτήτη ναυτικών.

β. Απόφαση υπ' αρ. 3511.1/06/2010 1-7-2010 (Β' 1109)

Παράταση ισχύος της υπ' αρ. 3511.1/22/2004 /08.12.2004 (Β' 1894) απόφασης ΥΕΝ περί καθορισμού σύνθεσης πληρώματος των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων της γραμμής Ρίου - Αντιρρίου.

γ. Με αντίστοιχες αποφάσεις κυρώθηκαν Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας έτους 2010, όπως ορίζουν οι σχετικές διατάξεις.

4. Αποφάσεις Ε.Ε.

Α. 2010/321 Απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 2010 για την εξουσιοδότηση των κρατών-μελών να κυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας του 2007 σχετικά με την εργασία στον τομέα αλιείας (σύμβαση υπ' αρ. 188).

■ ■ ■ ■ Ζ' Λειτουργία - Οργάνωση λιμένων

1. Νόμοι

α. Νόμος 3816/2010 (Α' 6)

Ρύθμιση επιχειρηματικών και επαγγελματικών οφειλών προς τα πιστωτικά ιδρύματα, διατάξεις για την επεξεργασία δεδομένων οικονομικής συμπεριφοράς και άλλες διατάξεις.

[Με το άρθρο 11 (άνευ τίτλου) πργ. Β' μετατίθενται οι ημερομηνίες αποχώρησης προσωπικού ΟΛΠ και με την πργ. Γ' επιτρέπεται στον ΟΛΠ Α.Ε. να χρηματοδοτείται από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.]

■ ■ ■ ■ Η' Λιμενική Αστυνομία

α. Απόφαση υπ' αρ. 2122/01/2010

Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένων υπ' αρ. 47 «Τροποποίηση διάταξης του υπ' αρ. 18 Γενικού Κανονισμού Λιμένα.

β. ΚΥΑ υπ' αρ. ΔΟΛΚΕΠ/Φ.15/16/7731/24-9-2010 (Β' 1649)

Τροποποίηση της με αρ. ΔΙΑΔΠ/Α1/10636 (ΦΕΚ 737/Β' /14-06-2002) απόφασης του υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως ισχύει, για διοικητικές διαδικασίες αρμοδιότητας του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (Δ/νση Λιμενικής Αστυνομίας), οι οποίες διεκπεραιώνονται και μέσω των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ).



Towmar Smit Baltic
www.towmar.lt

Harbour Towage
Klaipeda, Ventspils,
Riga, Liepaja



Παρουσίαση των ελληνικών εισηγμένων εταιρειών

Του **ΓΙΩΡΓΟΥ ΞΗΡΑΔΑΚΗ**
Διευθύνοντος συμβούλου
XRTC-Business Consultants



Την εικόνα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων που είναι εισηγμένες στη Χρηματαγορά της Νέας Υόρκης (NYSE και NASDAQ), κατά την περυσινή χρονιά, μας παρουσιάζει ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας XRTC.

■ AEGEAN MARINE PETROLEUM NETWORK INC.

Η εταιρεία παρέλαβε 7 νεότευκτα πλοία:

1. **Andros**, 4.600 dwt, από το ναυπηγείο Fujian Southeast Shipyard της Κίνας
2. **Lefkas**, 6.200 dwt, από το ναυπηγείο Qingdao Hyundai Shipyard της Κίνας
3. **Kythira**, 6.270 dwt, από το ναυπηγείο Qingdao Hyundai Shipyard της Κίνας
4. **Dilos**, 4.600 dwt, από το ναυπηγείο Fujian Southeast Shipyard της Κίνας
5. **Nisyros**, 6.270 dwt, από το ναυπηγείο Qingdao Hyundai Shipyard της Κίνας
6. **Karpathos**, 6.270 dwt, από το ναυπηγείο Qingdao Hyundai Shipyard της Κίνας
7. **Leros**, 6.270 dwt, από το ναυπηγείο Qingdao Hyundai Shipyard της Κίνας

Μέσα στο 2010, η εταιρεία προχώρησε στην εξαγορά της Verbeke Bunkering N.V., η οποία είναι φυσικός προμηθευτής ναυτιλιακών καυσίμων και κατέχει ηγετική θέση στην περιοχή Amsterdam - Rotterdam - Antwerp (ARA), που θεωρείται η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά bunkering στον κόσμο. Η Verbeke Bunkering N.V. είναι στην αγορά bunkering για περισσότερο από 100 χρόνια. Σαν φυσικός προμηθευτής καλύπτει την περιοχή ARA συμπεριλαμβανομένων λιμένων-κλειδιά που βρίσκονται πλησίον αυτής, όπως Ghent, Zeebruges, Flushing, Terneuzen

και Sluiskil. Βάσει της συμφωνίας εξαγοράς, στην κατοχή της Aegean περιήλθαν τα 18 εφοδιαστικά δεξαμενόπλοια της Verbeke, εκ των οποίων τα 9 είναι ιδιόκτητα και τα 9 ναυλωμένα, καθώς και 1 νεότευκτο εφοδιαστικό δεξαμενόπλοιο προγραμματισμένο για παράδοση το 2010.

Επίσης, η εταιρεία προέβη στην εξαγορά των εγκαταστάσεων καυσίμων της εταιρείας Shell στο Las Palmas. Η εγκατάσταση της Shell βρίσκεται στο λιμάνι του Las Palmas στα Κανάρια νησιά, στον Ατλαντικό Ωκεανό, και λειτουργούσε υπό τη διεύθυνση της Shell Ισπανίας. Με την απόκτηση της Shell στο Las Palmas, η Aegean διαθέτει πλέον 18 σταθμούς παγκοσμίως, ενώ συνεχίζει το επενδυτικό της πρόγραμμα, που θα της επιτρέψει την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της και σε άλλες αγορές της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Βάσει της συμφωνίας εξαγοράς, στην κατοχή της Aegean περιέρχονται:

- Εγκατάσταση 70.000 mt
- Δύο αγωγοί φορτοεκφόρτωσης
- Αγωγοί απευθείας σύνδεσης με όλες τις προβλήτες του λιμανιού
- Δύο κτίρια για τις διοικητικές λειτουργικές ανάγκες
- Ένα εργοστάσιο παραγωγής λιπαντικών (blending plant), καθώς και
- Εργαστήριο ποιοτικού ελέγχου

Τέλος, η εταιρεία άντλησε μέσω δημόσιας εγγραφής από το NYSE US\$ 147.100.000.

■ CAPITAL PRODUCT PARTNERS L.P.

Η εταιρεία αγόρασε τα εξής πλοία:

1. **M/T Atrotos** (2007, Hyundai Mipo, 47.000 dwt, Ice Class 1A) έναντι US\$ 43 εκατ.
2. **M/T Alkiviadis** (2006, Hyundai Mipo, 37.000 dwt, Ice Class 1A) έναντι US\$ 31,5 εκατ.
3. **M/T Assos** (2006, Hyundai Mipo, 47.000 dwt, Ice Class 1A) έναντι US\$ 43,5 εκατ.

Η εταιρεία πραγματοποίησε 2 δημόσιες εγγραφές στο Nasdaq, αντλώντας συνολικά US\$ 107.400.000.

■ CRUDE CARRIERS CORP.

Η Crude Carriers είναι η μόνη ελληνόκτητη ναυτιλιακή εταιρεία που εισήχθη φέτος σε χρηματιστήριο. Εξέδωσε 13,5 εκατ. μετοχές στην τιμή των 19 δολαρίων ανά μετοχή, αντλώντας περίπου US\$ 277,8 εκατ. από το NYSE.

Η εταιρεία αγόρασε τα εξής πλοία:

1. **M/T Alexander the Great** (VLCC, 297.958 dwt), νεότευκτο, Universal Shipbuilding Corporation της Ιαπωνίας, έναντι US\$ 96,5 εκατ.
2. **M/T Miltiadis M II** (Suezmax, 162.397 dwt), του 2006, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co., Κορέα, έναντι US\$ 71,25 εκατ.
3. **M/T Amoureux** (Suezmax, 150.393 dwt), του 2008, Universal Shipbuilding Corporation της Ιαπωνίας, έναντι US\$ 66,2 εκατ.
4. **M/T Aias** (Suezmax, 150.096 dwt), του 2008, Universal Shipbuilding Corporation της Ιαπωνίας,



έναντι US\$ 66,2 εκατ.

5. **M/T Atlantias** (VLCC, 320,000 dwt), νεόκτιστο, Daewoo Shipyard της Ν. Κορέας, έναντι US\$ 108 εκατ.
6. **M/T Achilleas** (VLCC, 297,863 dwt), νεόκτιστο, Universal Shipbuilding Corporation της Ιαπωνίας, έναντι US\$ 96,5 εκατ.

■ DANAOS CORP.

Η εταιρεία, συνεχίζοντας το ναυπηγικό της πρόγραμμα, παρέλαβε μέσα στο 2010 τα εξής πλοία:

1. **CMA CGM Musset**, 6.500 TEU, από το ναυπηγείο Sungdong Shipbuilding
2. **CMA CGM Nerval**, 6.500 TEU, από το ναυπηγείο Sungdong Shipbuilding
3. **YM Mandate**, 6.500 TEU, από το ναυπηγείο Hanjin Heavy Industries
4. **Hanjin Buenos Aires**, 3.400 TEU, από το ναυπηγείο Hanjin Heavy Industries
5. **CMA CGM Rabelais**, 6.500 TEU, από το ναυπηγείο Sungdong Shipbuilding
6. **Hanjin Santos**, 3.400 TEU, από το ναυπηγείο Hanjin Heavy Industries
7. **CMA CGM Racine**, 6.500 TEU, από το ναυπηγείο Sungdong Shipbuilding
8. **YM Maturity**, 6.500 TEU, από το ναυπηγείο Hanjin Heavy Industries
9. **Hanjin Versailles**, 3.400 TEU, από το ναυπηγείο Hanjin Heavy Industries

Παράλληλα, η εταιρεία συμφώνησε με το ναυπηγείο Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd να ακυρώσει την παραγγελία 3 πλοίων, 6.500 TEU το καθένα, τα οποία επρόκειτο να παραδοθούν το πρώτο μισό του 2012. Η συμφωνία επικυρώθηκε και από τον ναυλωτή των πλοίων, Yang Ming Line.

Η εταιρεία πραγματοποίησε μία δημόσια εγγραφή στο NYSE, αντλώντας US\$ 200.000.000.

■ DIANA SHIPPING

Ο όμιλος ίδρυσε μια νέα εταιρεία, την Diana Containerships Inc., στην οποία επένδυσε US\$ 50 εκατ. Ο σκοπός της νέας εταιρείας είναι η αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η συμμετοχή του ομίλου στη νέα εταιρεία φτάνει το 60%, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει σε θεσμικούς επενδυτές. Η εταιρεία ήδη παρέλαβε τα πρώτα της δύο νεόκιστα πλοία, χωρητικότητας 3.400 TEU, που χτίστηκαν στη Γερμανία.

Η Diana Shipping αγόρασε τα εξής πλοία:

1. **M/V Theresa Hebei**, 76.436 dwt, Panamax, 2004, κτισμένο από Tsuneishi Corp., Tadotsu, της Ιαπωνίας.
2. **M/V New York**, 177.773 dwt, Capesize, 2010, κτισμένο από Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. Ltd της Κίνας.
3. **MV East Sunrise 88**, 93.193 dwt, Post-Panamax, 2010, έναντι US\$ 40,8 εκατ.

Τέλος, η εταιρεία υπέγραψε συμβόλαιο με τις China Shipbuilding Trading Company, Limited και Shanghai Jiangnan-Changxing Shipbuilding Co. για την κατασκευή δύο φορτηγών πλοίων τύπου Newcastlemax, χωρητικότητας 206.000 dwt το καθένα, έναντι US\$ 59 εκατ.

■ DRYSHIPS INC.

Η εταιρεία πούλησε τα εξής πλοία:

1. **M/V Iguana**, έναντι US\$ 23,4 εκατ.
2. **M/V Delray**, έναντι US\$ 20,1 εκατ.
3. **M/V Xanadu**, έναντι US\$ 33,7 εκατ.

Αγόρασε ένα Panamax που το μετονόμασε **M/V Amalfi**, έναντι US\$ 43 εκατ., ενώ παρήγγειλε δύο πλοία, χωρητικότητας 76.000 dwt, Panamax φορτηγά από κινεζικό ναυπηγείο, έναντι US\$ 32,25 εκατ. έκαστο.

Η εταιρεία άντλησε τα εξής κεφάλαια:

- US\$ 240 εκατ. μέσω έκδοσης μετατρεψίμων ομολόγων

- US\$ 350 εκατ. μέσω δημόσιας εγγραφής στο Nasdaq

Η πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της εταιρείας Ocean Rig UDW Inc. υπέγραψε οριστική τεκμηρίωση μετά την προηγούμενη ανακοίνωση επιστολής ανάθεσης για το Eirik Raude. Η σύμβαση υπογράφηκε με βρετανική εταιρεία εξορύξεων για δύο συμβόλαια διατρήσεων ανοιχτά των νήσων Φόκλαντ για μια περίοδο περίπου 90 ημερών, αρχής γενομένης από το τέταρτο τρίμηνο του 2011, αμέσως μετά την ολοκλήρωση της τρέχουσας σύμβασης. Η αξία της σύμβασης είναι περίπου \$ 77 εκατ. ενώ στη συμφωνία περιλαμβάνεται η δυνατότητα επέκτασης των εργασιών για 135 ημέρες.

Επίσης, η Ocean Rig UDW οριστικοποίησε το συμβόλαιο με θυγατρικές της Vanco Overseas Energy Limited (Vanco) για πέντε πηγές σε υπεράκτιες ερευνητικές εξορύξεις στην Γκάντα και την Ακτή του Ελεφαντοστό. Η αξία των συμβολαίων φτάνει περίπου τα 160 εκατ. δολ.

Η Dryships τις τελευταίες ημέρες πούλησε το 22% της Ocean Rig UDW Inc. σε Νορβηγούς επενδυτές έναντι US\$ 500 εκατ. Το ποσό αυτό θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή Drill Ships στο ναυπηγείο Samsung.

■ EAGLE BULK SHIPPING INC.

Η εταιρεία παρέλαβε 12 φορτηγά πλοία από το πρόγραμμα ναυπηγήσεώς της:

1. **M/V Crane**, 58.000 dwt
2. **M/V Thrasher**, 53.100 dwt
3. **M/V Avocet**, 53.100 dwt
4. **M/V Golden Eagle**, 56.000 dwt
5. **M/V The Egret Bulker**, 57.809 dwt
6. **M/V Imperial Eagle**, 56.000 dwt
7. **M/V Gannet Bulker**, 58.000 dwt
8. **M/V Grebe Bulker**, 57.809 dwt
9. **M/V Ibis Bulker**, 58.000 dwt



10. **M/V Jay**, 58.000 dwt

11. **M/V Kingfisher**, 58.000 dwt

12. **M/V Martin**, 58.000 dwt

Τέλος, η εταιρεία πούλησε το παλαιότερο πλοίο της, το **Griffon**, χωρητικότητας 47.000 dwt, του 1995.

■ EUROSEAS LTD

Η εταιρεία αγόρασε το πλοίο **M/V Oder Trader**, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 2.008 TEU, που χτίστηκε το 1998 στην Πολωνία, έναντι US\$ 15,85 εκατ. Το πλοίο μετονομάστηκε **Angeliki P**.

Η εταιρεία επένδυσε US\$ 25 εκατ. στη δημιουργία μιας κοινοπραξίας (Joint Venture) με εταιρείες που διευθύνονται από την Eton Park Capital Management, L.P. και τη Rhône Capital III L.P. Σκοπός της κοινοπραξίας, που ονομάζεται **Euromar**, είναι η αγορά και διαχείριση πλοίων.

■ EXCEL MARITIME CARRIERS LTD

Η εταιρεία παρέλαβε το νεότεριστο Capesize **M/V Christine** από το ναυπηγείο Imabari Shipyard της Ιαπωνίας. Το κόστος κτίσης ανήλθε σε US\$ 72,5 εκατ.

■ FREESEAS INC.

Η εταιρεία υπέγραψε δύο συμβόλαια κατασκευής φορτηγών πλοίων, χωρητικότητας 33.600 dwt το καθένα. Η τιμή κτίσης κάθε πλοίου ανέρχεται στα US\$ 48,8 εκατ.

Τέλος, η εταιρεία προχώρησε σε σύμπτυξη μετοχών 1:5 (reverse stock split). Έτσι ο αριθμός μετοχών της εταιρείας μειώθηκε από 32.437.480 σε 6.487.496.

■ GLOBUS MARITIME LTD

Πούλησε τα πλοία **Coral Globe** (1994) και **Sea Globe** (1995).

Η εταιρεία πραγματοποίησε τις εξής αγορές πλοίων:

1. **M/V Sky Globe**, Supramax, χωρητικότητας 56.844 dwt, 2009, έναντι US\$ 32.825.000
2. **M/V Star Globe**, Supramax, χωρητικότητας 56.868 dwt, 2010, έναντι US\$ 32.825.000

3. **M/V Jin Star**, Kamsarmax, χωρητικότητας 79.800 dwt, 2010, έναντι US\$ 41.112.000

Πραγματοποιήθηκε σύμπτυξη μετοχών 1:4 (reverse stock split). Έτσι ο αριθμός μετοχών της εταιρείας μειώθηκε από 28.963.408 σε 7.240.852.

Η εταιρεία, τέλος, αποφάσισε την έξοδο της από το AIM και μετέφερε τις μετοχές της στο Nasdaq.

■ GOLDENPORT HOLDINGS INC.

Η εταιρεία απέκτησε τα εξής πλοία:

1. **M/V Grand Vision**, Sub-panamax container, 2.986 TEU (1991, Daewoo Shipbuilding Co. Ltd) έναντι US\$ 6,75 εκατ.
2. **M/V Arctic-Trader**, Handymax, 48.170 dwt (1994, Brodosplit Shipyard, Κροατία) έναντι US\$ 17,25 εκατ.
3. **M/V Milos**, φορτηγό, χωρητικότητας 57.000 dwt, από το ναυπηγείο Cosco (Zhousan) Shipyard Co. Ltd, Κίνα
4. **M/V Sifnos**, φορτηγό, χωρητικότητας 57.000 dwt, από το ναυπηγείο Cosco (Zhousan) Shipyard Co. Ltd, Κίνα
5. **M/V Eleni D**, φορτηγό, χωρητικότητας 59.000 dwt, από το ναυπηγείο SPP Shipbuilding Co. Ltd, Ν. Κορέα

Επίσης, η εταιρεία πούλησε το πλοίο **MSC Mekong** (962 TEU, 1978) ενώ συμφώνησε με το ναυπηγείο Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd την αλλαγή παραγγελίας ενός εκ των δύο κοντέινερ πλοίων χωρητικότητας 2.500 TEU σε φορτηγό χωρητικότητας 93.000 dwt. Τέλος, η εταιρεία άντλησε από το AIM £ 23,5 εκατ. (US\$ 35 εκατ.) μέσω δημόσιας προσφοράς.

■ HELLENIC CARRIERS LTD

Η εταιρεία προχώρησε στην πώληση του πλοίου **M/V Hellenic Breeze** έναντι US\$ 23,46 εκατ. ενώ υπέγραψε νέες παραγγελίες για την κατασκευή δύο Kamsarmax, χωρητικότητας 82.000 dwt, από το ναυπηγείο Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd της Κίνας, έναντι US\$ 34,2 εκατ. το καθένα.

■ NAVIOS MARITIME HOLDINGS INC.

Πώληση πλοίων:

1. **Navios Hyperion**, Panamax, χωρητικότητας 75.707 dwt, έναντι US\$ 63,0 εκατ.
2. **Navios Aurora II**, Capesize, χωρητικότητας 169.031 dwt, έναντι US\$ 110 εκατ.
3. **Navios Pollux**, Capesize, χωρητικότητας 180.727 dwt, έναντι US\$ 110 εκατ.
4. **Navios Melodia**, Capesize, χωρητικότητας 179.132 dwt
5. **Navios Fulvia**, Capesize, χωρητικότητας 179.263 dwt
6. **13 πλοία** (11 product tankers και 2 chemical tankers) στη Navios Maritime Acquisition έναντι US\$ 457,7 εκατ.

Αγορά πλοίων:

1. **Capesize**, χωρητικότητας 180.000 dwt, υπό κατασκευή σε ναυπηγείο της Ν. Κορέας, έναντι US\$ 55,5 εκατ.

2. 11 product/chemical tanker

Παραλαβή νεότεκτων:

1. **Navios Antares**, 169.059 dwt, Capesize
 2. **Navios Melodia**, 179.132 dwt, Capesize
 3. **Navios Fulvia**, 179.263 dwt, Capesize
 4. **Navios Buena Ventura**, 179.109 dwt, Capesize
 5. **Navios Luz**, 179.144 dwt, Capesize
 6. **Navios Etoile**, 179.234 dwt, Capesize
 7. **Navios Bonheur**, 179.204 dwt, Capesize
- Επαναγορά ομολόγων, αξίας US\$ 33,5 εκατ., με US\$ 29,1 εκατ. (13% έκπτωση).

■ NAVIOS MARITIME PARTNERS L.P.

Αγορά πλοίων:

1. **Navios Hyperion**, Panamax, χωρητικότητας 75.707 dwt, έναντι US\$ 63 εκατ.
2. **Navios Aurora II**, Capesize, χωρητικότητας 169.031 dwt, έναντι US\$ 110 εκατ.
3. **Navios Pollux**, Capesize, χωρητικότητας 180.727 dwt, έναντι US\$ 110,0 εκατ.

UK P&I CLUB



Thomas Miller (Hellas) Limited

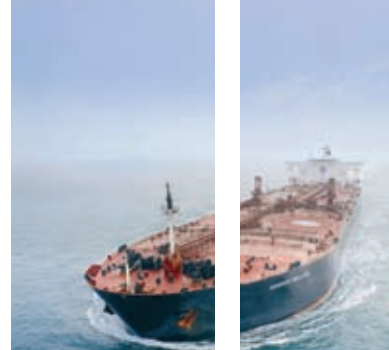
5th Floor, 93 Akti Miaouli

Tel: +30 210 429 1200-6

www.ukpandi.com



UK P&I CLUB
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**



4. **Navios Melodia**, Capesize, χωρητικότητας 179.132 dwt,
 5. **Navios Fulvia**, Capesize, χωρητικότητας 179.263 dwt
- Η εταιρεία ολοκλήρωσε τρεις αντλήσεις κεφαλαίων συνολικού ποσού US\$ 266,3 εκατ.

■ NAVIOS MARITIME ACQUISITION CORP.

Αγορά πλοίων:

1. **13 πλοία** (11 product tankers και 2 chemical tankers) από τη Navios Holdings έναντι US\$ 457,7 εκατ.
2. **7 VLCC tankers** έναντι US\$ 587 εκατ.
3. **2 LR1 product tankers**, 75.000 dwt, παράδοση 4ο τρίμηνο 2011 από ναυπηγείο της Ν. Κορέας. Η τιμή κτίσης είναι US\$ 41,4 εκατ. ανά πλοίο.

Αντλήσεις κεφαλαίου:

- US\$ 78.252.500 από την πώληση δικαιωμάτων μελλοντικής αγοράς (warrants)
- US\$ 400 εκατ. από την έκδοση ομολόγων με ενέχυρο πλοία (First Priority Ship Mortgage Notes Due 2017)
- US\$ 35.700.000 με έκδοση μετοχών

■ NEWLEAD HOLDINGS LTD

Πωλήσεις πλοίων:

1. **M/V MSC Seine** και **Saronikos Bridge** έναντι US\$ 13 εκατ.
2. **M/V Chinook** και **High Rider** έναντι US\$ 14,9 εκατ.
3. **M/V High Land** έναντι US\$ 4,3 εκατ.
4. Συμφωνία με την εταιρεία Lemissoler Maritime Company WLL για την πώληση και επαναμίσθωση **4 φορτηγών πλοίων** (3 Capesize και 1 Panamax) για 8 χρόνια έναντι US\$ 86,8 εκατ.

Αγορά πλοίων:

1. **5 φορτηγά** πλοία (συμπεριλαμβανομένων 2 νεόκτιστων) έναντι US\$ 147 εκατ.
2. **2 φορτηγά** πλοία, Kamsarmax, χωρητικότητας 80.000 dwt, έναντι US\$ 112,7 εκατ.

Παραλαβή πλοίων:

1. **M/V Newlead Tomi**, χωρητικότητας 79.224 dwt, από το ναυπηγείο Cosco Dalian Shipyard Co. Πραγματοποιήθηκε σύμπτυξη μετοχών 1:12 (reverse stock split). Έτσι ο αριθμός μετοχών της εταιρείας μειώθηκε από 88.363.265 εκατ. σε 7.363.605 εκατ.

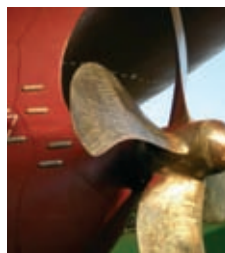
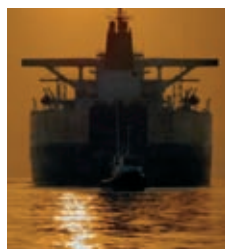
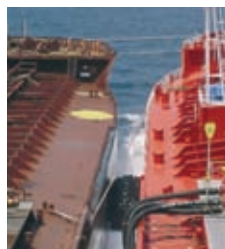
■ OCEANFREIGHT INC.

Παραγγελίες πλοίων:

1. **3 VLOCs**, 206.000 dwt, στο ναυπηγείο Shanghai Waigaichao Shipbuilding της Κίνας με παράδοση 2ο-4ο τρίμηνο 2012 και 1ο τρίμηνο 2013. Συνολική τιμή κτίσης US\$ 204 εκατ.

Πωλήσεις πλοίων:

1. **M/T Olinda** έναντι US\$ 19 εκατ.
2. **M/V Pierre**
3. **M/T Tigani** έναντι US\$ 12,25 εκατ.



4. **M/T Pink Sands, M/V Augusta, M/V Austin, M/V Trenton** έναντι US\$ 75,6 εκατ. συνολικά.

Αντληση κεφαλαίων:

1. US\$ 99,7 εκατ. μέσω έκδοσης νέων μετοχών
 2. US\$ 20 εκατ. αύξηση ιδίων κεφαλαίων από τον CEO Αντώνη Κανδυλίδη
- Πραγματοποιήθηκε σύμπτυξη μετοχών 1:3 (reverse stock split). Έτσι ο αριθμός μετοχών της εταιρείας μειώθηκε από 281,8 εκατ. σε 77,3 εκατ.

■ OMEGA NAVIGATION ENTERPRISES INC.

Παραλαβή του πλοίου **Megacore Honami**, χωρητικότητας 37.000 dwt, product/chemical. Το πλοίο ανήκει στη Megacore Shipping Ltd, μια κοινοπραξία μεταξύ της Omega και μιας θυγατρικής εταιρείας της Glencore International, A.G.

■ PARAGON SHIPPING INC.

Η εταιρεία αποφάσισε την έξοδό της από το Nasdaq και μετέφερε τις μετοχές της στο NYSE.

Αγορά πλοίων:

1. **M/V Dream Seas**, Panamax, 75.151 dwt, 2009, έναντι US\$ 41 εκατ.

Παραγγελίες:

1. **4 φορτηγά** (2 Handysize, χωρητικότητας 37.200 dwt, και 2 Kamsarmax, χωρητικότητας 82.000 dwt) από κινεζικό ναυπηγείο έναντι US\$ 111,5 εκατ. συνολικά
2. **4 φορτηγά** (2 Handysize, χωρητικότητας 37.200 dwt, και 2 Kamsarmax, χωρητικότητας 82.000 dwt) από κινεζικό ναυπηγείο έναντι US\$ 111,5 εκατ. συνολικά
3. **2 κοντέινερ**, μεταφορικής ικανότητας 3.400 TEU, από Howardtwerke-Deutsche Werft, GmbH, Γερμανίας, έναντι 40 εκατ. ευρώ το καθένα

Πωλήσεις:

1. Ένα συμβόλαιο Kamsarmax
2. **M/V Clean Seas**, Handymax, του 1995, έναντι US\$ 23,5 εκατ.

■ SAFE BULKERS INC.

Παραγγελίες:

1. **2 φορτηγά Kamsarmax**, χωρητικότητας 82.000 dwt, έναντι US\$ 32,2 εκατ. το καθένα
2. **1 φορτηγό Panamax**, χωρητικότητας 76.000 dwt
3. **1 φορτηγό Kamsarmax**, χωρητικότητας 82.000 dwt, έναντι US\$ 34 εκατ.
4. **1 φορτηγό Capesize**, χωρητικότητας 180.000 dwt, έναντι US\$ 53 εκατ.

Άντληση κεφαλαίων:

1. US\$ 79.450.000 μέσω έκδοσης νέων μετοχών.

■ SEANERGY MARITIME

Άντληση κεφαλαίων:

1. US\$ 30.000.000 μέσω έκδοσης νέων μετοχών.
- Ακύρωση αγοράς ενός φορτηγού Capesize του 2009.

Αγορές:

1. Αγορά 51% της εταιρείας Maritime Capital Shipping Limited (MCS) έναντι US\$ 33 εκατ. Το υπόλοιπο 49% της MCS ανήκει στην οικογένεια Ρέσπη.
2. Αγορά του υπόλοιπου 49% της MCS έναντι US\$

29.000.000.

3. Αγορά του υπόλοιπου 50% της εταιρείας BET έναντι US\$ 33.000.000.

■ STAR BULK CARRIERS CORP.

Πωλήσεις:

1. **M/V Star Beta**, Capesize, 174.691 dwt, του 1993, έναντι US\$ 22 εκατ.

Αγορές πλοίων:

1. **M/V Star Aurora**, Capesize, 171.000 dwt, του 2000, έναντι US\$ 42,5 εκατ.

Παραγγελίες πλοίων:

1. **2 Capesize**, 180.000 dwt, από τη Hanjin, έναντι US\$ 106,9 εκατ.

■ STEALTHGAS INC.

Πωλήσεις:

1. **LPG Gas Fortune, LPG Gas Natalie** και **LPG Gas Eternity**, έναντι US\$ 20 εκατ.

Αγορές:

1. **M/T Spike**, 2010, Aframax, 115.804 dwt, έναντι US\$ 56,5 εκατ.

■ TEN

Πωλήσεις:

1. **M/Ts Marathon** και **Parthenon**, Aframax, έναντι US\$ 78 εκατ.

2. **M/Ts Victory III** και **Hesnes**, Panamax.

Παραλαβές νεόκτιστων:

1. **M/T Sapporo Princess**, Aframax, από το ναυπηγείο Sumitomo Heavy Industries της Ιαπωνίας.
2. **M/T Uruga Princess**, Aframax, από το ναυπηγείο Sumitomo Heavy Industries της Ιαπωνίας.

Αγορές:

1. **4 δεξαμενόπλοια**, Panamax, του 2009, έναντι US\$ 218 εκατ.

Άντληση κεφαλαίων:

1. US\$ 85 εκατ. μέσω έκδοσης νέων μετοχών.

■ TOP SHIPS

Πωλήσεις:

1. **M/T Dauntless** έναντι US\$ 20 εκατ.



**ASSEMBLING CREWS
AROUND THE CLOCK**

Providing a tailor-made service that meets clients' demands, Michaelmar specializes in the supply of well trained and qualified crew, around the clock and at short notice. We operate from our main offices in Piraeus and Manila and are supported by branch offices in Male, Colombo and Odessa.

Michaelmar's experience and expertise in the manning of all types of vessels can help to keep your shipping business running smoothly. Contact us to find out more.

Piraeus Office:
Androutsou 182
& Bouboulinas Str, 185 35
Piraeus Greece
Tel: +30 210 42.27.700
Fax: +30 210 42.27.710
Tlx: 241902 MSS GR
Email: info@michaelmar.com

MSS MICHAELMAR
CREW AGENTS / CREW MANAGERS



Προβληματιζόμαστε συνεχώς για το άμεσο και το προσεχές μέλλον.



Η ναυτιλία είναι η μοναδική ασχολία που κρατάμε τα σκήπτρα παγκοσμίως.



Τα ναυπηγεία δελεάζουν τους πλοιοκτήτες κατεβάζοντας τις τιμές.



Τη ναυτιλία την έχουμε επειδή έχουμε αναπτύξει και διατηρούμε την τεχνογνωσία.



απόψεις του

2010

Στις επόμενες σελίδες σας παραθέτουμε τις σημαντικότερες «θέσεις και προτάσεις», οι οποίες μέσα από τις σελίδες των «Ν.Χ.» στοιχειοθέτησαν τις προτεραιότητες και τις προκλήσεις που αντιμετώπισε η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα το 2010.

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

Θεμελίωσαν επίσης σαφείς θέσεις και προτάσεις για τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και το ρόλο που καλούνταν αυτή να διαδραματίσει στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα το 2010.

Με την ευγενική χορηγία της



Με την ευγενική χορηγία της



Του **Νίκου Βαρβατέ**
Προέδρου διοικητικού συμβουλίου
Naftotrade Shipping & Commercial,
προέδρου Ένωσης Ναυτιλίας
Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ)

Ο ναυπηγός-μηχανικός έχει ήδη βοηθήσει την οικονομική ανάπτυξη της χώρας προσφέροντας ένα πολύ καλό know how όταν η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία βρισκόταν στα σπάργανα.

Συνέχισε να βοηθά όταν ο εφοπλιστικός κόσμος αντιλήφθηκε τη σημασία του τεχνικού διευθυντή της ναυτιλιακής επιχείρησης, που εξυπακούεται πως πρέπει να είναι ναυπηγός και μάλιστα με μετεκπαίδευση, αναδεικνύοντας πολλούς εξ αυτών σε μορφές στον τεχνικό χώρο. Συνεχίζει να βοηθά τον τελευταίο καιρό με ιδιαίτερα ενεργό παρουσία στις καινούργιες κατασκευές.

Έχουμε σήμερα στον Πειραιά πολλά γραφεία αναγνωρισμένης ποιότητας. Επομένως, παρά την κρίση στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία -που οφείλεται κυρίως στον άκρατο συνδικαλισμό του χώρου-, ο κλάδος των ναυπηγών συνεχίζει να έχει σημαντική προσφορά. Ο χώρος της ναυτιλίας δεν βρίσκεται σε τέλμα, δηλαδή δεν χαρακτηρίζεται από ανύπαρκτη ανάπτυξη. Απλώς περνάει μια κρίση, την οποία ξεπερνά αξιοπρεπώς και με μικρότερες επιπτώσεις από ό,τι στην αρχή φαινόταν. Έτσι, τα ποσοστά ανεργίας ναυπηγών είναι σχεδόν ανύπαρκτα και η απορρόφησή τους, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πολυτεχνείου, είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική.

Δεδομένου ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα εμπλουτίζεται συνεχώς με καινούργιους κανονισμούς ασφάλειας με τεχνικό χαρακτήρα, όλο και περισσότεροι ναυπηγοί χρειάζονται για την επάνδρωση των γραφείων. Επομένως, δεν υπάρχουν αδιέξοδα.



Του **Γεωργίου Γράτσου**
Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)

Τη ναυτιλία την έχουμε επειδή, καλύτερα από κάθε άλλη χώρα, έχουμε αναπτύξει και διατηρούμε την τεχνογνωσία σε όλους τους τομείς. Για να συνεχίσει η πατρίδα μας να απολαμβάνει τα οφέλη από τη ναυτιλία, θα πρέπει να διατηρηθεί η υπάρχουσα τεχνογνωσία, που πρέπει να αναβαθμίζεται για να καλύψει τις όλο και αυξανόμενες απαιτήσεις. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της τεχνογνωσίας έχουν κυρίως οι Έλληνες αξιωματικοί που στελεχώνουν ελληνικά, ελληνόκτητα και ξένα πλοία, οι οποίοι αργότερα, μαζί με άλλους ειδικούς, στελεχώνουν διαχειριστικά γραφεία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Για να διατηρηθεί αυτή η αλυσίδα της τεχνογνωσίας, πρέπει να γίνει εθνικό μέλημα ο επαγγελματικός προσανατολισμός των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα και τις προοπτικές που ανοίγει. Τούτο με στόχο, αφενός, την εξασφάλιση του αναγκαίου αριθμού Ελλήνων αξιωματικών για τη στελέχωση όσων εκ των περίπου 3.500 ελληνόκτητων πλοίων το θέλουν και, αφετέρου, τη δυνατότητα να εισέρχονται στο επάγγελμα νέοι υψηλών δυνατοτήτων.

Τα Ελληνόπλοια που ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα θα έχουν σίγουρα καλοπληρωμένη δουλειά, αν όχι στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, στα πολύ περισσότερα ευρωπαϊκά και ξένα, καθ' ότι όλες οι μελέτες δείχνουν πως οι αξιωματικοί για τη ναυτιλία είναι δυσέυρετοι, οι δε καλοί αξιωματικοί είναι ακόμη πιο πολύτιμοι.

Πρέπει να ενεργοποιήσουμε τους νέους να αγκαλιάσουν το ναυτικό επάγγελμα. Οι υποψήφιοι αξιωματικοί πρέπει να είναι συνειδητοποιημένοι ναυτικοί, να εκπαιδεύονται και να αποκτούν τις επικαιροποιημένες γνώσεις, που οι σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν, πολύ πέραν των τετριμμένων γνώσεων που σήμερα διδάσκονται.

Οι αξιωματικοί πρέπει να αποκτούν τη σωστή νοοτροπία, το ερώτημα όμως είναι: ποιος θα τους τη δώσει; Πρέπει να αποκτήσουν διοικητικές ικανότητες, να ενθαρρύνονται στο να παίρνουν πρωτοβουλίες, αφού πρώτα αντιληφθούν καταστάσεις και τις επιπτώσεις τους.



Του **Επαμεινώνδα Εμπειρίκου**
Προέδρου Ελληνικής Επιτροπής
Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου
(Committee)

Τεράστια ανησυχία, προβληματισμό και λύπη προκαλούν οι συνεχιζόμενες καταλήψεις εμπορικών πλοίων από πειρατές στον κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό, ενώ βλέπουμε να αυξάνονται οι πειρατικές επιθέσεις, πέραν των άλλων, και στα παράλια της Δυτικής Αφρικής. Είναι ακατανόητο και συνάμα ανεπίτρεπτο στην εποχή μας, με τα μέσα που διατίθενται, να συνεχίζεται και να αναπτύσσεται η πειρατική δραστηριότητα.

Προβληματιζόμαστε συνεχώς για το άμεσο και το προσεχές μέλλον και πιστεύουμε πως η παγκόσμια έννομη τάξη δεν πρέπει να συνεχίσει να αρκείται μόνο στο έργο της αποτροπής των πειρατικών επιθέσεων, όσο προλαβαίνει, αλλά να προβεί στη λήψη νέων, ριζικών και δραστικών μέτρων για να αντιστραφεί η σημερινή δυσμενής κατάσταση και να αποκατασταθεί ο ασφαλής διάπλους των θαλασσών, όπως προβλέπει το διεθνές δίκαιο.

Εκτιμάμε το έργο που γίνεται στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών, της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, από τις ΗΠΑ και άλλα κράτη, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδος, ενώ εξαιρείται το έργο και συνεχές ενδιαφέρον του γενικού γραμματέα του IMO στον τομέα αυτό. Είναι όμως επιτακτική ανάγκη να πολλαπλασιαστούν οι προσπάθειες όλων των κυβερνήσεων, διεθνών οργανισμών και αρμόδιων υπηρεσιών, για άμεσες, συντονισμένες και αποτελεσματικές ενέργειες με στόχο την εξάλειψη της πειρατείας σε όλες τις περιοχές της υδρογείου, που πρέπει να έχει συντελεστεί σε συγκεκριμένη ημερομηνία στο πολύ προσεχές μέλλον.



Του **Κωνσταντίνου Ι. Καρούση**
Director Chios Navigation Co. Ltd,
αντιπροέδρου Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας
του Λονδίνου (Committee)

Το γεγονός ότι οι παραδοσιακές ναυτιλιακές εταιρείες και τα ανώτερα στελέχη τους δεν ακούγονται στα ΜΜΕ (συνήθως από προτίμηση), δεν σημαίνει ότι δεν έχουν προοδεύσει. Ως επί το πλείστον, αυτές οι εταιρείες έχουν καταφέρει να ανανεώσουν το στόλο τους με ήσυχο τρόπο και χωρίς αυξημένη δημοσιότητα, ενώ έχουν πετύχει και την εξυγίανση του ισολογισμού τους. Ταυτόχρονα, έχουν διατηρήσει τις παραδοσιακές αξίες, όπως την ποιότητα, τη φερεγγυότητα και, το σημαντικότερο, την αξιοπιστία τους.

Περί εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών...

Παρά την αστάθεια στις τιμές μετοχών, έχουμε δει ισχυρή ανάπτυξη από καλά διοικούμενες και οικονομικά δυνατές εισηγμένες εταιρείες. Αυτό έχει συμβεί, πρώτον, επειδή έχουν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν τις κεφαλαιαγορές και, δεύτερον, επειδή έχουν συνεχίσει τις επενδύσεις τους σε μια εποχή που οι ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες δυσκολεύονται να βρουν χρηματοδότηση για ήδη υπάρχουσες ή νέες παραγγελίες.

Μέχρι τώρα, όμως, αυτές οι εισηγμένες εταιρείες δεν έχουν βιώσει μια παρατεταμένη κάμψη ναυτιλιακών αγορών, κατά τη διάρκεια της οποίας θα πρέπει να αφομοιώσουν τις επενδύσεις που έκαναν σε καλύτερες εποχές όταν τους πίεζαν οι μέτοχοί τους να παρουσιάσουν κέρδη. Αντίστροφα, οι εταιρείες που στάθηκαν προνοητικές και κράτησαν μεγάλα αποθέματα μετρητών, θα πρέπει να κάνουν ακόμη μεγαλύτερη προσπάθεια για να διατηρήσουν το ενδιαφέρον των επενδυτών τους, επειδή η δυνατότητά τους να αποφέρουν κέρδη σε μια παρατεταμένη κάμψη θα είναι περιορισμένη. Πιο εύκολα αντιμετωπίζει μια ιδιωτική ναυτιλιακή εταιρεία αυτού του είδους τα προβλήματα, επειδή οι συμμετέχοντες στους οποίους πρέπει να δικαιολογηθεί είναι συνήθως οικογενειακά μέλη, τα οποία είναι περισσότερο ανεκτικά και συνηθισμένα σε μακροπρόθεσμα χαμηλά κέρδη από τη ναυτιλία.



Του Πάνου Λασκαρίδη
Διευθύνοντος συμβούλου Ομίλου Λασκαρίδη

Περί διαμάχης δολαρίου και ευρώ

Αυτή η διαμάχη νομίζω ότι είναι ένα επεισόδιο που εξελίσσεται τώρα και μέσα στη μεγάλη διεθνή κρίση. Καταρχήν το πρόβλημα της Ελλάδας είναι ένα πολύ μικρό παράδειγμα του μεγαλύτερου προβλήματος που υπάρχει διεθνώς. Όταν άρχισε η οικονομική κρίση, όλα τα κράτη χρειάστηκε να ρίξουν τεράστια ρευστότητα στην οικονομία για να μπορέσει να λειτουργήσει. Και αυτή η ρευστότητα υπάρχει ακόμη, διότι οι κυβερνήσεις φοβούνται πως, αν την αποτραβήξουν, η οικονομία θα παραμείνει σε ύφεση και η ανάπτυξη θα σταματήσει εν τη γενέσει της.

Άρα οι πάντες είναι υπερχρεωμένοι, από τα κράτη μέχρι τους ανθρώπους. Αυτό το χρέος θα πρέπει σιγά-σιγά να αποπληρωθεί. Πώς; Θα πρέπει αυτή η μεγάλη ρευστότητα, που προσφέρθηκε για να βοηθήσει την οικονομία, να αποτραβηχτεί. Με αυξήσεις επιτοκίων, με

περιορισμούς ρευστότητας και αποπληρωμής του χρέους. Όλοι λοιπόν έχουν σοβαρό πρόβλημα χρέους και ελλείμματος. Ελλείμματα ποσοστιαία σαν τα δικά μας έχουν πάρα πολλά κράτη, όπως και χρέη μεγάλα σαν τα δικά μας. Το κακό είναι ότι εμείς έχουμε και μεγάλο έλλειμμα και μεγάλο χρέος και δεν παράγουμε τίποτα. Δεν έχουμε τα φόντα και πρέπει να τα δημιουργήσουμε.

Τώρα υπάρχει αυτό το κεφάλαιο δολάριο - ευρώ. Θα έλεγα ότι η εικόνα της Ευρώπης, η οποία συμπεριλαμβάνει και αδύναμα μέλη, κάτι που στις ΗΠΑ δεν τίθεται καθώς υπάρχει ενιαία νομοθεσία και πολιτική, δεν παρουσιάζεται ομοιογενής στις αγορές.

Όταν υπάρχει αυτή η ανομοιομορφία, προφανώς οι αγορές δεν δείχνουν την αντίστοιχη εμπιστοσύνη. Και βέβαια, ό,τι και να λέμε, όσο και να μη μας αρέσει, οι

αγορές είναι αυτές που ρυθμίζουν τα της παγκόσμιας οικονομίας. Δεν τα διευθετούν ούτε οι πρωθυπουργοί ούτε οι πρόεδροι. Και αυτό φάνηκε ξεκάθαρα εδώ στην Ελλάδα. Ότι, δηλαδή, δεν μπορείς να τα βάλεις με τις Αγορές. Και ως προς αυτούς που σχολιάζονται ως οι κακοί, κερδοσκόποι κ.ά., θα σας πω ότι σήμερα πουλάνε τα ελληνικά χαρτιά, αν αύριο καταλάβουν ότι υπάρχει προοπτική βελτίωσης και ανάκαμψης, θα είναι οι πρώτοι που θα τα ξανααγοράσουν. Δεν κοιτάζουν ούτε τη σημαία ούτε το κράτος, αλλά από πού μπορούν να έχουν έσοδα και κέρδη. Υπάρχει γενικότερο θέμα, όμως, όπως για παράδειγμα στην Αμερική, όπου υπάρχουν αυτές οι αντιδράσεις κατά του συστήματος, και οι προσπάθειες επεμβάσεως. Θα δούμε αν θα καταλήξουν κάπου. Πάντως, η οικονομία είναι παγκοσμιοποιημένη και δεν μπορείς να της βάλεις εύκολα φραγμούς.



Του Χάρη Βαφειά
Προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Stealthgas Ομίλου Βαφειά

Δυστυχώς, οι περισσότεροι από εμάς ήταν αισιόδοξοι για το τέλος αυτού του χρόνου, αλλά οι προβλέψεις μας δεν ευοδώθηκαν. Όλα τα μεγέθη των τάνκερ είναι ζημιογόνα εδώ και μήνες.

Είμαστε συγκρατημένα αισιόδοξοι για του χρόνου. Εάν ενισχυθεί λίγο η παγκόσμια οικονομία, φύγουν για σκραπ μερικά πλοία και δεν παραγγέλνουμε νέα, λογικά θα δούμε καλούς ναύλους.

Ορισμένοι θετικοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την πορεία των ναύλων είναι η βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας, η αύξηση της ζήτησης από Κίνα, και γενικότερα από Ανατολή, η καθυστέρηση στις παραλαβές των νεοτευκτών, η αύξηση του scrapping.

Αντίθετα, αρνητικά μπορούν να επηρεάσουν η αδυναμία της παγκόσμιας οικονομίας, η μείωση ζήτησης από τις αναπτυσσόμενες χώρες, η αύξηση παραγγελιών νέων πλοίων, το μηδαμινό scrapping.

Το 2010 ξεκίνησε κάπως καλά για τα τάνκερ αργού πετρελαίου, όμως, από το καλοκαίρι και μετά, οι ναύλοι υποχώρησαν αισθητά και σήμερα όλα τα μεγέθη των δεξαμενοπλοίων είναι ζημιογόνα.

Τα τάνκερ καθαρών προϊόντων είχαν πολύ χαμηλούς ναύλους, πολλές φορές κάτω από τα λειτουργικά τους έξοδα, σχεδόν για όλο το 2010!





Του **Γεωργίου Γουρδομικάλη**
President Director G. Bros Maritime S.A.

Τα τελευταία χρόνια έχουν δείξει πως η αγορά της Κίνας, και σε μικρότερο βαθμό αυτή της Ινδίας, δημιουργούν τη βάση ζήτησης πρώτης ύλης, που είναι και το βασικό αντικείμενο μεταφοράς των bulkcarriers. Έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού, που είναι και πολύ μεγάλα αλλά και σε βάθος χρόνου, στην Κίνα και την Ινδία έχουν δημιουργήσει συνεχή ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα, το οποίο είναι επίσης βασικό προϊόν μεταφοράς των bulk, cape και ιδιαίτερα των handy-handymax και supramax. Η ολοένα αυξανόμενη ζήτηση σιτηρών και παρόμοιων αγαθών σίτισης δείχνει την αύξηση των βιοτικών αναγκών στις πολυπληθέστερες χώρες της Κίνας και της Ινδίας και δίνουν και αυτά φορτία στα bulkcarriers.

Υπάρχει μια μετατόπιση του πόλου οικονομικής ανάπτυξης από τη Δύση στην Ανατολή, όπως επίσης και μια προσδοκία συνεχούς ανάπτυξης τα επόμενα χρόνια, που θα έχει αποτέλεσμα υγιείς ρυθμούς ζήτησης για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Δεν χωράει αμφιβολία πως οι αναπτυσσόμενες οικονομίες της Κίνας, της Ινδίας αλλά και της υπόλοιπης νοτιοανατολικής Ασίας, καθώς και η Αυστραλία και η Λατινική Αμερική, θα παίξουν πρωτεύοντα ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο και ως αποτέλεσμα θα έχουν καταλυτική επίδραση στην αγορά μας.

Πρόσφατα η Κίνα, και επισήμως, κατέλαβε τη θέση της δεύτερης μεγαλύτερης οικονομίας στον κόσμο, προσπερνώντας την Ιαπωνία. Παρότι έχω τις ανησυχίες για υπερπροσφορά πλοίων, που εξέφρασα πιο πάνω, δεν παύει να είναι γεγονός ότι υπάρχουν όλες οι ενδείξεις ζήτησης σε βάθος χρόνου για υπηρεσίες μεταφορών πρώτων υλών καθώς και μεταποιημένων προϊόντων όπως τα σίδερα κ.ά.

Με την ευγενική χορηγία της



Του **Εμμανουήλ Βορδώνη**
Executive director of the Thenamaris Shipmanagement Inc.

Με αφορμή μία συνέντευξη του υφυπουργού κ. Βούγια σχετικά με θέματα υποδοχής και προσωρινής φιλοξενίας μεταναστευτικών κυμάτων, καθώς και ενός άρθρου κυριακάτικης εφημερίδας που σχολίαζε τους απλήρωτους και άνεργους ναυτικούς παροπλισμένων επιβατηγών και κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά, ο κ. Βορδώνης εξέφρασε τις παρακάτω σκέψεις:

Ο συνδυασμός των ερεθισμάτων για τα παρακάτω ξεκινά:

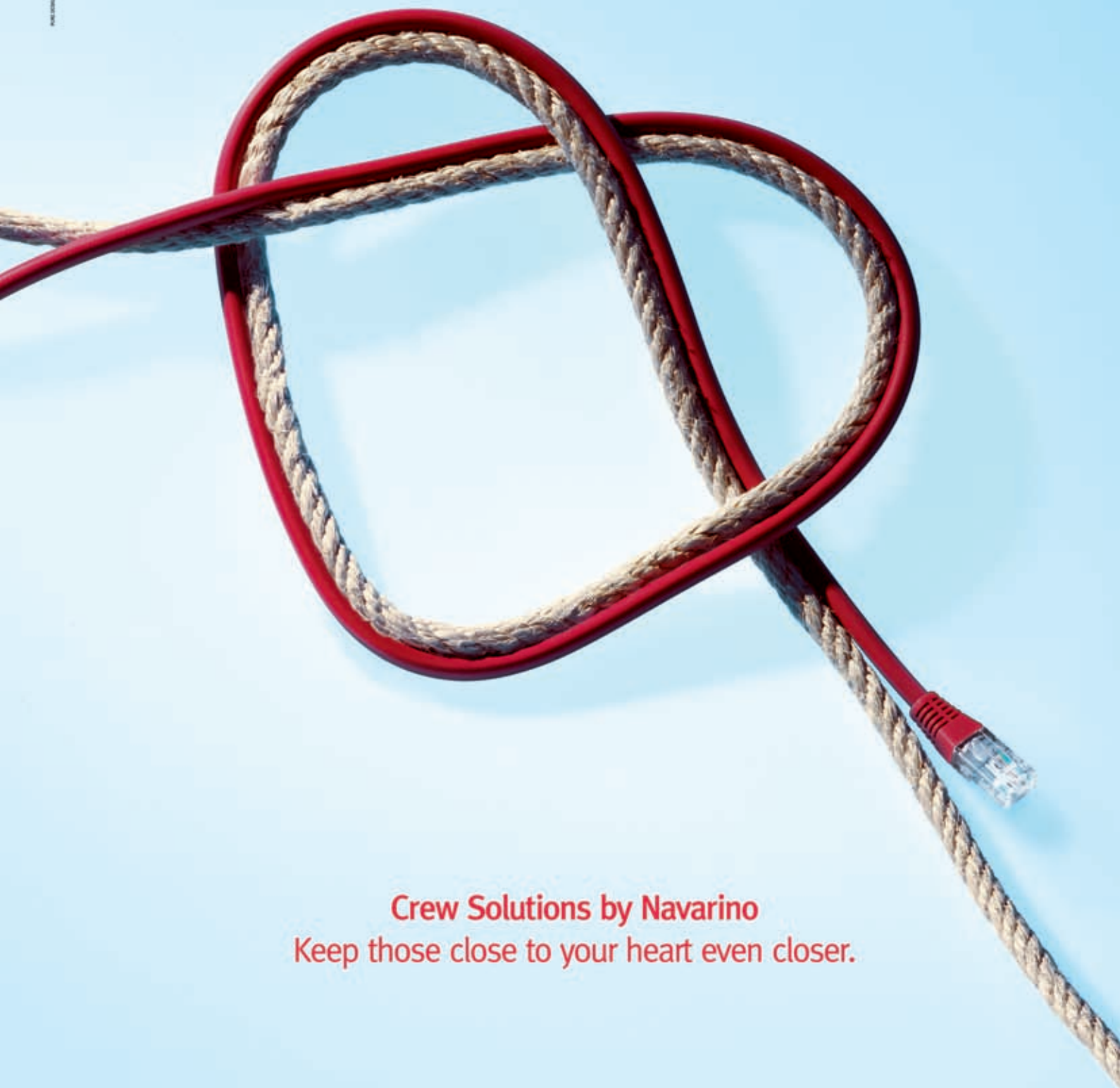
1. Από τη συνέντευξη του υφυπουργού κ. Βούγια, για τα θέματα υποδοχής και προσωρινής φιλοξενίας μεταναστευτικών κυμάτων, και
2. Από το άρθρο κυριακάτικης εφημερίδας για τους απλήρωτους και άνεργους ναυτικούς παροπλισμένων επιβατηγών και κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά.

Με το δεδομένο ότι πλοία σαν και αυτά:

- Διαθέτουν πλούσιες υποδομές φιλοξενίας, ενδίαίτησης, σίτισης, χώρους αναψυχής, γραφεία κ.λπ.,
- μπορούν να ενεργοποιηθούν άμεσα και να αγκυροβολήσουν σε επιλεγμένα νησιά, θα άξιζε να διερευνηθεί η δυνατότητα αξιοποίησής τους, σαν άμεση, προσωρινή λύση, για να ανακουφίσει το πρόβλημα της συσσώρευσης μεγάλου αριθμού μεταναστών στα λιγυστά κέντρα υποδοχής που διαθέτουμε σήμερα.

Το χαμηλό κόστος και η απλότητα μια τέτοιας λύσης είναι προφανή. Δεν θα χρειαστούν εξεύρεση διαθέσιμων γηπέδων, απαλλοτριώσεις, χρόνος και κόστος δημιουργίας σταθερών υποδομών ξηράς κ.λπ. Παράλληλα, ναυτικοί θα επανέλθουν στο χώρο της εργασίας, ενώ τα επιλεγμένα νησιά υποδοχής θα αποκτήσουν μια νέα πηγή ενεργοποίησης, απασχόλησης και εσόδων, που θα μπορούσαν να αντληθούν και από τους ευρύτερους ευρωπαϊκούς πόρους με δεδομένη την ανακούφιση του οξύτατου προβλήματος, που ταυτόχρονα αφορά όλα τα ανεπτυγμένα και ελκυστικά για τους μετανάστες ευρωπαϊκά κράτη.

Στους χώρους του πλοίου, θα είναι δυνατό να διεξαχθούν, όχι μόνον οι πολύπλοκες διαδικασίες screening, ταυτοποίησης κ.λπ., αλλά και να δοθεί η ευκαιρία στους ταλαιπωρημένους αυτούς ανθρώπους να πάρουν μίαν ανάσα, να εργαστούν σε κάτι, να ξεκινήσουν διαδικασίες για την κοινωνική τους ένταξη ή και την επιστροφή στις πατρίδες τους.



Crew Solutions by Navarino
Keep those close to your heart even closer.

Voice, Email and SMS solutions for crew

- Global rate, No Zones
- No Connection costs, No Start Up Fees
- No Extra or Hidden Cost
- No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls





Του **Νικολάου Μακρή**
Chief Operating Officer,
Eletson Corporation

Στην ερώτηση των «Ν.Χ.» για την αντίδραση που εισπράττει από τους πλοιάρχους και Α΄ μηχανικούς ως προς τη γνώση, την επιμέλεια και τη συμπεριφορά των σπουδαστών στα εκπαιδευτικά μπάγκα τους ο κ. Μακρής απάντησε:

Υπάρχουν ανάμεικτα συναισθήματα και αντιδράσεις από τα ανώτερα στελέχη των πλοίων. Σαν γενικός κανόνας το επίπεδο των γνώσεων είναι χαμηλό. Όσον αφορά στην επιμέλεια και συμπεριφορά, νομίζω ότι η απόδοσή τους εξαρτάται περισσότερο από εμάς και όχι από τους σπουδαστές. Εμείς πρέπει να δώσουμε το καλό παράδειγμα και σίγουρα οι σπουδαστές θα ανταποκριθούν και θα το ανταποδώσουν.

Όπως και πριν, σήμερα ακόμη περισσότερο, η συμβουλή μου είναι ότι είναι μια καταξιωμένη καριέρα, που προσφέρει σχεδόν τα πάντα σε έναν νέο και που δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο με το οποίο μπορεί να συγκριθεί.

Η ναυτιλία προσφέρει άμεσα εργασία με καλούς όρους, καλά πλοία, και δεν υπάρχει κάποιο αντίστοιχο επάγγελμα με το οποίο μπορεί να συγκριθεί.

Με την ευγενική χορηγία της



Του **Νικολάου Μανιά**
Διευθύνοντος συμβούλου Arcadia Shipmanagement Co. Ltd

Στη ναυτιλία, οι εξελίξεις των τελευταίων ετών σε τίποτε δεν θυμίζουν τις συνθήκες που, παραδοσιακά και ιστορικά, επικρατούσαν στη διάρκεια των τριάντα χρόνων που προηγήθηκαν.

Στη διάρκεια της «χρυσής» εξαετίας (2003-2008) άλλαξε τελείως το τοπίο, με καινούργια εφοπλιστικά σχήματα, αλλά και με την εμφάνιση πλήθους νέων ναυπηγείων, ικανοποιώντας τη μεγάλη ζήτηση των πλοιοκτητών για περισσότερα πλοία. Οι τράπεζες προσέτρεχαν με μεγάλες χρηματοδοτήσεις σε σχέση με τις μικρές συμμετοχές ιδίων κεφαλαίων, και σήμερα αναρωτιόμαστε πόσες από αυτές τις παραγγελίες έχουν υλοποιηθεί, πόσες καθυστερούν ή ακυρώθηκαν και πόσο επηρέασαν την «προσφορά χωρητικότητας».

Σήμερα, οι παραγγελίες νέων δεξαμενόπλοιων έχουν μειωθεί σημαντικά, παράλληλα με τον περιορισμό των τραπεζικών χρηματοδοτήσεων και, εφόσον σημειωθεί σχετική βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας, τότε είναι βέβαιο ότι η κρίση θα ξεπεραστεί για όσους πλοιοκτήτες δεν είναι ήδη εκτεθειμένοι σε υπέρμετρες οικονομικές υποχρεώσεις.

Καθώς η παγκόσμια οικονομική ύφεση συνεχίζεται, τα εργοστάσια περιορίζουν την παραγωγή τους, οι καταναλωτικές συνήθειες αλλάζουν, άρα κλονίζεται η ισορροπία της σχέσης διακίνησης φορτίων με τον αριθμό των διαθέσιμων πλοίων. Ως αποτέλεσμα, το 2010 χαρακτηρίζεται χρονιά χαμηλών αποδόσεων των δεξαμενοπλοίων, ιδιαίτερα κατά το τρίτο και τώρα το τέταρτο τρίμηνο του χρόνου.



Τις τελευταίες ημέρες, μετά από ποικίλες ενδείξεις κατά το μήνα Οκτώβριο (πτώση των spot rates των VLCC, άνοδος των αντίστοιχων των Suezmax και Aframax), εμφανίζεται μια βελτίωση στη ναυλαγορά των τάνκερ, αλλά είναι πολύ πιθανό να οφείλεται σε αύξηση της ζήτησης λόγω εποχής.

Του **Σταμάτη Μπουρμπούλη**
Γενικού διευθυντή Euronav Ship Management Hellas

Διαχρονικά παρατηρείται μια αύξηση στη ζήτηση κυρίως σε ΒΑ Αμερική και Ευρώπη στα μέσα Δεκεμβρίου, και οι προβλέψεις για το επόμενο έτος είναι θετικές ενόψει αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης. Κατά βάση, όμως, υπάρχει αρκετός σκεπτικισμός και οι προσδοκίες είναι συγκρατημένες σχετικά με την πορεία της ναυλαγοράς.

Η αύξηση της ζήτησης/κατανάλωσης πετρελαίου λόγω εποχής μπορεί να φέρει μια αύξηση των ναύλων. Σε πιο μακροχρόνια βάση, θετικοί παράγοντες μπορεί να είναι η αναμενόμενη αύξηση της παραγωγής των χωρών OPEC και η αυξανόμενη ζήτηση πετρελαίου από την Κίνα και την Ινδία.

Στους αρνητικούς παράγοντες συγκαταλέγονται η υπερπροσφορά χωρητικότητας και οι αναμενόμενες παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Η δυσμενής αυτή κατάσταση επιτείνεται, όταν σε εποχή με χαμηλούς ναύλους κάποιοι πλοιοκτήτες κλείνουν τα πλοία τους με ναύλους που δεν καλύπτουν ούτε τα λειτουργικά τους έξοδα. Οι ναυλωτές επωφελούνται της συγκυρίας και, συνεπώς, και άλλοι πλοιοκτήτες οδηγούνται στο να συμφωνούν με πολύ χαμηλούς ναύλους.



Του **Σπύρου Πολέμη**
Προέδρου ICS/ISF

Το γηράσκω αεί διδασκόμενος είναι ένα πολύ σοφό απόφθεγμα, αλλά φαίνεται ότι μέσα στη μέθη της ευημερίας των ετών πριν από το 2008 και των αποθεμάτων που δημιουργήθηκαν, πολλοί βιάζονται τρέχοντας προς τα ναυπηγεία να παραγγείλουν πλοία. Δεν υπάρχει γραπτή έκθεση που να μην καθορίζει με λεπτομέρεια πόσα πλοία έχουν παραγγελθεί και πόσα είναι υπεράνω αυτών που χρειάζεται η αγορά, όχι μόνο για σήμερα, αλλά και για αρκετά χρόνια μετά.

Καταλαβαίνει κανείς ότι τα ναυπηγεία δελεάζουν τους πλοιοκτήτες κατεβάζοντας τις τιμές, ότι οι νέες τιμές για τα νεότευκτα είναι πολύ κάτω από αυτές που ήταν πριν από ενάμιση χρόνο, αλλά νομίζω πως είναι ακόμη νωρίς για να πει κανείς ότι η αγορά έφθασε στο κατώτερο σημείο της.

Επίσης, με το να βρίσκουν αγοραστές τα ναυπηγεία, παίρνουν το μήνυμα πως δεν χρειάζεται να ρίξουν άλλο τις τιμές. Πιστεύω πως η κρίση συνεχίζεται και ίσως να ξαναδούμε τις πιο δύσκολες μέρες σαν του 2008 και νομίζω ότι θα περάσει αρκετό χρονικό διάστημα για να υπάρξει ισορροπία. Η μεγαλύτερη πρόκληση, λοιπόν, αυτήν τη στιγμή που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η υπερπροσφορά χωρητικότητας. Φτάνει να παρατηρήσει κάποιος τα εξής:

- Είναι μεγάλος ο αριθμός των νέων πλοίων τα οποία μπαίνουν στην αγορά σήμερα, αλλά και που θα μπουν μεσοπρόθεσμα, ακόμη και αν υπολογίσει κανείς ότι πολλές παραδόσεις θα μετατεθούν για αργότερα.
- Η παραγωγή των πλοίων από τα ναυπηγεία έχει αυξηθεί κατά 50% περισσότερο από το 2006.
- Οι πωλήσεις για παλαιοσιδερά θα αυξηθούν, αλλά δεν είναι αρκετό. Λέγεται ότι θα αποσυρθούν πλοία, περίπου 59 εκατ. κόρων, τα επόμενα 3 χρόνια, ενώ την ίδια περίοδο, θα παραδοθούν πλοία περίπου 240 εκατ. κόρων.
- Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου θα υπερβεί κατά πολύ τη ζήτηση σε όλους τους τύπους πλοίων, ειδικά στα containers.

Με την ευγενική χορηγία της



Του **Περικλή Παναγόπουλου**
Magna Marine

Για τη συμβολή του κράτους στη ναυτιλία:

Το κράτος συνέβαλε και συνεχίζει να συμβάλλει ώστε να διατηρηθεί αυτή η πολύ σπουδαία δραστηριότητα στον τόπο μας. Πρέπει να καταλάβουμε ότι η ναυτιλία είναι η ασχολία στην οποία πρωτεύουμε, και είναι η μοναδική που κρατάμε τα σκήπτρα παγκοσμίως.

Πρέπει να είμαστε υπερήφανοι και να περιφρουρήσουμε τα κεκτημένα. Αυτό είναι το σοβαρότερο. Τώρα, οποιαδήποτε άλλη κουβέντα, η οποία περιστρέφεται περί τη ναυτιλία και την απειλεί με νέα μέτρα, θα έχει συνέπεια να απομακρύνει τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Θα δημιουργήσει, δηλαδή, ένα οικονομικό κενό, που θα επιφέρει σοβαρότατες επιπτώσεις στη χώρα μας. Αυτό θα πρέπει να το έχουμε υπόψη μας ανεξαρτήτως κυβέρνησης:

Στόχος και σκοπός των κυβερνόντων είναι η συνέχιση της λειτουργίας των ναυτιλιακών γραφείων σε αυτήν τη χώρα, που έχει ως αποτέλεσμα να επεκτείνουμε τις εργασίες μας εδώ, να ξοδεύουμε χρήματα, να συντηρούμε τους υπαλλήλους μας και τις οικογένειές τους.

Για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα:

Όσον αφορά την προσέλευση νέων, πιστεύω ότι δεν μπορούμε με το ζόρι να προσελκύσουμε κανέναν. Θεωρώ πως όλες αυτές οι προσπάθειες που γίνονται, καλώς γίνονται, διότι αποδεικνύουν το ενδιαφέρον που διατηρούν οι εφοπλιστικοί οίκοι για να προσελκύσουν νέους στο ναυτικό επάγγελμα.

Το ναυτικό επάγγελμα υποφέρει και ένας ουσιαστικός παράγοντας γι' αυτό που σας λέω είναι ότι υπάρχει σχετική ευημερία στην πατρίδα μας. Αυτόν τον παράγοντα δεν θα πρέπει να τον αγνοούμε.

Ό,τι και να κάνουμε στο θέμα της προσέλκυσης, τα παιδιά θα έρθουν μόνον εν ανάγκη. Είναι δύσκολο να αποχωριστούν την καφετέρια, την ντίσκο ή την καλή ζωή που ζουν. Αυτή η έλξη από την «ξηρά» προς τον νέο είναι τέτοια, που δεν μπορείς να αντισταθείς. Όλα αυτά, δηλαδή, που ελκύουν έναν νέο και που του τα προσφέρει η «ξηρά».

Στην εποχή τη δική μου πηγαίναμε στη θάλασσα, γιατί οι ανάγκες και οι αιτίες ήταν διαφορετικές. Είχαμε άλλες αρχές, άλλες ιδέες και προοπτικές. Τώρα είναι διαφορετική η κατάσταση.

Θα πρέπει να το καταλάβουμε και, ή να μειώσουμε την έλξη που ασκεί η ξηρά στα νέα παιδιά ή να βελτιώσουμε κατά πολύ τις συνθήκες στη θάλασσα. Και το ένα και το άλλο είναι σχεδόν αδύνατα. Δεν θα ήθελα να είμαι απόλυτος και να πω αδύνατα, αλλά σχεδόν αδύνατα.

Πάντως, είναι βέβαιο ότι η σημερινή εικόνα συνθηκών διαβίωσης στα σύγχρονα καράβια είναι δύσκολο να βελτιωθεί περαιτέρω.





Του **Γιάννη Πλατσοϊδάκη**
Managing Director Anangel Maritime
Services Inc.

Με την ευγενική χορηγία της



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



Ένας μικρός σχετικά λαός, μιας μικρής σχετικά πατρίδας, κατόρθωσε να υψώσει το ναυτικό του ανάστημα απέναντι σε κραταιές ναυτικές χώρες, με ανεπτυγμένη οικονομία, εκτενές εμπόριο, ισχυρή διεθνή διπλωματική και στρατηγική παρουσία και, κυρίως, με σοβαρή ναυτιλιακή πολιτική («Maritime Cluster Concept» όπως λέμε...).

Κέρδισε η ελληνική ναυτιλία την πρώτη παγκοσμίως θέση, την οποία και σταθερά διατηρεί. Αλλά πώς; Γιατί; Δεδομένου ότι:

«Η ανταγωνιστικότητα της χώρας μας, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ, βρίσκεται σε συνεχή κάθοδο, ήδη κατέχει την 71η θέση, η δε Μποτσουάνα και το Αζερμπαϊτζάν τα πάνε πολύ καλύτερα. Το επιχειρηματικό περιβάλλον γίνεται διαρκώς δυσμενέστερο στην Ελλάδα, σύμφωνα δε με την Παγκόσμια Τράπεζα, από τις 183 οικονομίες του πλανήτη, η Ελλάδα κατέχει την 109η θέση από πλευράς κρατικής ενθάρρυνσης και φιλόξενης διάθεσης έναντι των επιχειρήσεων» (ημερήσιος Τύπος).

Κανείς δεν γνωρίζει τις μελλοντικές ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου για θαλάσσιες μεταφορές. Μόνο προβλέψεις μπορεί να κάνει. Οι παραγγελίες εν πολλοίς στηρίζονται στο ένστικτο, στην οικονομική κατάσταση του παραγγέλλοντος και φυσικά στο κόστος της παραγγελίας συγκρινόμενο με το παρελθόν. Η ναυλαγορά θα καθορίσει πότε και πόσα πλοία θα οδηγηθούν στα διαλυτήρια πλοίων.

Τα bulkers είναι πλοία για την εξυπηρέτηση της τεράστιας ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος από την κινεζική οικονομία, που με τη σειρά της είναι ο μεγαλύτερος συντελεστής της ναυλαγοράς για μεγάλα τουλάχιστον πλοία.

Δεν έχουν σταθερότητα, γιατί έχουν μεγαλύτερη εξάρτηση από το πιο εξειδικευμένο μέγεθός τους για συγκεκριμένα φορτία και ναυλωτές.

Όσο για τη ναυλαγορά, είμαι συγκρατημένα αισιόδοξος πως θα είναι ικανοποιητική το 2010-2011.

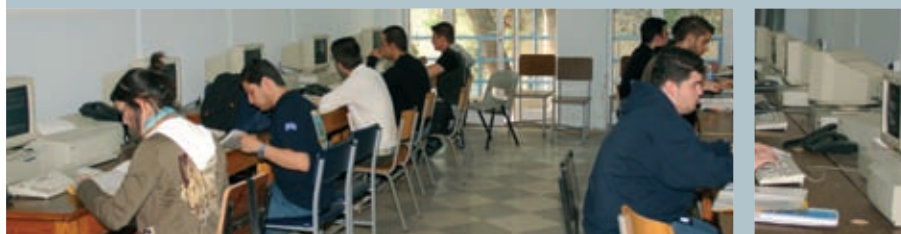
Του **Σταύρου Χατζηγρηγόρη**
Γενικού διευθυντή Maran Tankers Management Inc.



Πιστεύω ότι η ελληνική Σημαία και οι Έλληνες αξιωματικοί εξακολουθούν να αποτελούν ένα καλύτερο «πακέτο» από εκείνο άλλων σημαιών και εθνικοτήτων. Υπό τις συνθήκες της σημερινής οικονομικής κρίσης, το επάγγελμα του αξιωματικού εμπορικού ναυτικού είναι ένα από τα ελάχιστα για τα οποία υπάρχει ζήτηση και δεν υπάρχει ανεργία, ενώ παράλληλα προσφέρει υψηλούς μισθούς.

Νομίζω ότι είναι στο χέρι της ελληνικής Πολιτείας, των Ελλήνων πλοιοκτητών, αλλά κυρίως των ίδιων των εργαζομένων, να μην αφήσουμε τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο της οικονομίας μας να απομακρυνθεί είτε να πεθάνει.

Νομίζω ότι δεν υπάρχει απόλυτη μείωση, αλλά συμφωνώ πως παραμένει δύσκολη η εξεύρεση ικανών αξιωματικών. Κάποιες εταιρείες ίσως απογοητευθούν γρηγορότερα και άλλες θα επιμείνουν. Η γνώμη μου είναι ότι με προσπάθεια και από τις δύο πλευρές θα πετύχουμε ένα θετικό αποτέλεσμα.





FleetBroadband by Navarino
The possibilities are endless.

- Worldwide installation
- Award winning customer support
- Value Added applications
- Competitive airtime packages



Bernhard Schulte Shipmanagement is declared as the best shipping company of the year

Bernhard Schulte Shipmanagement was chosen as the "Best Shipping Company of the Year" by the International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW). The committee established this award for the first time this year and it was presented by the Secretary General of IMO Cpt. Efthymios Mitropoulos to the CEO of BSM Mr. Andreas Droussiotis at a ceremony held at the headquarters of IMO in London on Wednesday 1st December, where a number of shipping personalities were present.

Andreas Droussiotis observed "This is really very valuable for BSM. It is recognition of our efforts towards further development on crew welfare. Whatever one does is never enough. We pledge this in return to their loyalty and hard work as we always consider our people as our most valuable asset. We commit ourselves to continually improve; it is our obligation towards them. This now proves we have done well and perhaps the extra mile in comparison to others. BSM are extremely proud of this."

Many shipping companies were participating and as the Chairman of the ICSW stated the selection process and the short listing was very difficult, but BSM was chosen eventually as the best one for this year.



VIKING signs major contract with Stolt Tankers

VIKING Life-Saving Equipment has signed a groundbreaking deal with Stolt Tankers BV for a liferaft exchange servicing contract.

VIKING Life-Saving Equipment, the market leader in marine and fire safety equipment, is on a winning streak with its innovative Shipowner Agreement servicing contracts being snapped up by shipowners in a series of increasingly large, global deals.

The latest in line – and one of the largest of its kind – is the signing of a liferaft exchange contract with Stolt Tankers BV worldwide. With a global fleet of more than 70 deep sea parcel tankers, and more than 80 coastal tankers and inland tankers, Stolt Tankers operates one of the most technically advanced tanker fleets in the world. VIKING maintains a worldwide exchange pool for liferaft servicing at VIKING stations in 42 strategic ports across the globe. Stolt Tankers vessels will receive VIKING liferafts, which will simply be exchanged as their certificates expire.

Stolt Tankers Procurement Management Team, believes the new contract offers many advantages for their company.

"Having a single point of contact for Stolt Tankers for all its liferaft management will save us a lot of time and reduce the number of interventions alongside the vessel. At the same time, the transparency and fixed cost basis of the Shipowner Agreements make it much easier for us to predict our servicing costs over the next decade. And in this business, predictability can be worth gold."

The choice of VIKING as supplier of the contract was influenced by the company's wide range of options within the agreement, and by the quality of advice provided by VIKING's safety experts.

"We feel very comfortable with the way VIKING has addressed our servicing requirements," says Stolt Tankers Procurement Team. "They have been in the marine safety business for fifty-odd years, so they were able to demonstrate both the experience and the flexibility we were looking for."





*Confirm your position in
the Russian market at...*

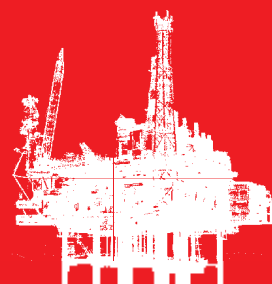
NEVA 2011

ST. PETERSBURG, RUSSIA, 20 - 23 SEPTEMBER 2011



TWENTY YEARS DEVELOPMENT
OF THE RUSSIAN COMMERCIAL
MARITIME INDUSTRIES

***THE 11TH NEVA EXHIBITION & CONFERENCE
FOR SHIPPING, SHIPBUILDING, OFFSHORE
ENERGY, PORTS & OCEANOGRAPHY***



Ship Equip signs with Varada Marine for whole fleet

Ship Equip and Varada Marine has signed a contract to install SEVSAT on their whole fleet of Offshore Supply Vessels. Varada Marine who has its head office in Kristiansand, Norway has announced plans to become "one of the largest offshore support vessel companies in the world", and has under way an extensive new

building program at ABG Shipyard Ltd in India. Deliveries of the SEVSAT system will commence in step with the new building program and the first system has already been delivered to the yard. "We are very happy that Varada Marine has chosen SEVSAT from Ship Equip for their entire fleet" CSO Gilles A. Gillesen says in a comment. "It confirms what we have worked hard to establish, that Ship Equip is able to handle large fleets of vessels, and this seems to be established in the market too."

Sales Manager Sindre Alnes who negotiated the contract says that "Varada Marine will have a worldwide connection plan based on the Ku-band SEVSAT product with initially 128Kbps/128Kbps speeds and 4 telephone lines, including a prepaid Crew Calling setup on selected lines".

"Ship Equip was chosen after a thorough evaluation of price and coverage" says Technical Director and COO Kjell Eivind Karlsen. In particular good coverage in Brazil was a requirement that was of great importance along with of course otherwise a well-established worldwide coverage and service organization.



Οργάνωση σεμιναρίων

Η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε., αφουγκραζόμενη την ανάγκη της βιομηχανίας και της ναυτιλίας για εκπαίδευση στα θέματα αυτά, αλλά και στην ολοένα αυξανόμενη ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, ανακοίνωσε την πιστοποίησή της από το Βρετανικό Ναυτικό Ινστιτούτο (The Nautical Institute) για την παροχή εκπαιδεύσεων σε θέματα αντιμετώπισης ρυπάνσεων από πετρελαιοειδή σύμφωνα με τα πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO).

Η παρεχόμενη εκπαίδευση αφορά στα τρία διαφορετικά επίπεδα αντίδρασης που θέτει η διεθνής σύμβαση για την ετοιμότητα, αντιμετώπιση και συνεργασία σε ρυπάνσεις από πετρέλαιο και του

πρωτοκόλλου της για τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, ευρύτερα γνωστή ως OPRC/HNS, αλλά και πρακτικά σεμινάρια εξοικείωσης και πιο συγκεκριμένα:

- IMO Level 1 / First Responders – Πρώτη Βαθμίδα Αντιμετώπισης
- IMO Level 2 / On Scene Commanders – Υπεύθυνοι Επιχειρήσεων Αντιμετώπισης – Δεύτερη Βαθμίδα
- IMO Level 3 / Spill Management – Διαχείριση και Σχεδιασμός Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης – Τρίτη Βαθμίδα
- Πρακτικά Μαθήματα Αντιμετώπισης Ρύπανσης
- Εισαγωγή και Ενημέρωση σε θέματα HNS (Επιβλαβείς ουσίες)
- Διαχείριση Περιστατικών σε ατυχήματα HNS

(Επιβλαβείς ουσίες)

- Εισαγωγικά σεμινάρια εκπαίδευσης σε θέματα ρυπάνσεων

Η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος για την αρτιότερη οργάνωση των σεμιναρίων δημιούργησε στις ιδιόκτητες εγκαταστάσεις της στο Σχιστό ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό κέντρο με όλες τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα πραγματοποίησης της εκπαίδευσης σε εγκαταστάσεις επιλογής του ενδιαφερομένου.

Οι εκπαιδευόμενοι στο τέλος του σεμιναρίου παραλαμβάνουν τα πιστοποιητικά για την παρακολούθηση του σεμιναρίου σύμφωνα με τα πρότυπα που θέτει ο IMO.



ENTERPRISES

SHIPPING & TRADING S.A.

***The shipping partner
you can trust !***

*Celebrating
36 years
of unparalleled
performance in
delivering
round-the-clock
safe, reliable,
efficient
and personal
client-service
solutions
through our
state-of-the-art
vessels and
equipment
managed by
our dedicated,
responsive and
dynamic team
of professionals.*

11, POSEIDONOS AVENUE,
ELLINIKO GR - 167 77 ATHENS
TEL +30 210 8910111 (switchboard)
FAX +30 210 8980351 - 8983612
E-MAIL: operations@ensh.com



Shipping transactions

We've been in these waters before

When the time comes, choose a team that knows how to navigate the waters before and after the transaction. We've been in these waters before. By drawing on our collective knowledge and experience, we provide an understanding of the issues every step of the way. All hands on deck.

www.ey.com

For more information, please contact the Shipping Group:
Tel: +30 210 288 6235

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